

**La gran mayoría de los barcos inspeccionados cumplen todos los requisitos normativos**

## El RACC recomienda mejorar la información de seguridad para los pasajeros de ferrys

- **Tanto la tripulación como los equipos técnicos deben de estar preparados para evitar situaciones de emergencia**
- **El aumento de los pasajeros y los cambios en la estructura de los barcos generan nuevos riesgos para la seguridad**

**24 de julio de 2014.-** El RACC, el mayor automóvil club de España, juntamente con 17 automóvil clubs europeos integrados en el consorcio **EuroTest**, han inspeccionado 18 líneas de ferrys de pasajeros en el Mar de Norte, en el Mar Báltico, en el Mediterráneo y en el Adriático. Se trata de ferrys ro-ro, es decir, de transporte de pasajeros con vehículo.

El resultado global del estudio es que los ferrys inspeccionados están bien equipados y presentan una tripulación competente y profesional. La valoración que hacen los expertos de **EuroTest** es muy positiva: siete valoraciones de *Muy bien* y siete más de *Bien*. El resto están considerados como *Aceptables*. La gran mayoría de los barcos cumplen con todas las normas de seguridad, aunque sólo en casos excepcionales, los pasajeros están correctamente informados sobre los equipos de seguridad a bordo y los pasos a seguir en caso de emergencia, una información primordial para demostrar a los pasajeros la calidad de los barcos. Para remediar esta situación, el informe recomienda unas normas uniformes para la información de seguridad a través de *Interferry*, la organización internacional de ferrys.

Los resultados también muestran que el estado general de un ferry no depende únicamente de su antigüedad. La renovación de los equipos obsoletos y su buen mantenimiento pueden alargar la vida útil de los barcos.

### **Color Magic, el mejor ferry**

El barco noruego de la compañía Color Line ocupa la primera posición del estudio. Fue construido en 2007 y navega entre Kiel y Oslo. Dispone de mecanismos de protección y seguridad de última generación y es uno de los pocos ferrys del estudio que proporciona información de seguridad detallada a los pasajeros.

### **Scandola, el peor**

En la última posición de la tabla se encuentra el barco chipriota *Scandola*, construido en 1992 y propiedad de la compañía Transmediterránea. Este ferry, que viaja entre Valencia y Sant Antoni de Portmany (Ibiza), ha obtenido una valoración de *Aceptable*. Los inspectores han encontrado elementos de riesgo,

**Para más información:**

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 [www.saladeprensa.racc.es](http://www.saladeprensa.racc.es)

como que los pasajeros embarquen por la misma rampa que los vehículos; potes de pintura o charcos de gasolina que pueden ser un elemento de riesgo en caso de incendio; o bien, sistemas de navegación y seguridad anticuados.

Barco	Naviera	Trayecto	Año de construcción	Número de pasajeros	Información seguridad	Construcción y estabilidad	Protección contra incendios	Equipamiento salvavidas	Gestión de la seguridad	Valoración EuroTest
Color Magic	Color Line	Kiel (D) - Oslo (N)	2007	2600	++	+	++	++	++	++
Mega Express Two	Corsica Sardinia Ferries	Bastia (Korsika F) - Livorno (I)	2001	1896	+	++	++	++	++	++
Cruise Europa	Minoan Lines	Patras (GR) - Ancona (I)	2009	2850	o	++	++	++	++	++
La Suprema	Grandi Navi Veloci	Genoa (I) - Tunis (TN)	2003	2920	++	+	++	++	++	++
Moby Aki	Moby Lines	Livorno (I) - Olbia (Sardinien I)	2005	2080	+	++	++	++	++	++
→ Cruise Barcelona	Grimaldi Lines	Civitavecchia (I) - Barcelona (E)	2008	2794	+	++	++	++	++	++
Bithia	Tirrenia	Olbia (Sardinien I) - Genoa (I)	2001	2700	+	+	++	++	+	++
→ Visemar One	Baleària	Barcelona (E) - Palma de Mallorca (E)	2010	573	o	++	++	++	o	+
Forza	Anek Lines	Venedig (I) - Patras (GR)	2010	499	+	+	++	++	+	+
→ Volcán de Tinamar	Naviera Armas	Melilla (E) - Motril (E)	2011	1457	+	+	+	++	+	+
→ Fortuny	Trasmediterranea	Ibiza-Stadt (E) - Barcelona (E)	2001	960	o	o	++	++	+	+
→ Abel Matutes	Baleària	Palma de Mallorca (E) - Valencia (E)	2010	850	+	o	++	++	o	+
Marko Polo	Jadrolinija	Split (HR) - Ancona (I)	1973	800	o	o	++	o	o	+
Peter Pan	TT-Line	Travemünde (D) - Trelleborg (S)	2001	744	o	+	+	o	+	+
→ Juan J. Sister	Trasmediterranea	Málaga (E) - Melilla (E)	1993	552	o	o	o	++	o	o
Regina della Pace	Blue Line	Ancona (I) - Split (HR)	1979	1550	o	-	+	o	+	o
→ Scandola	Trasmediterranea	Valencia (E) - Sant Antoni (Ibiza E)	1992	399	-	-	o	o	o	o
Jean Nicoli	SNCM	Marseille (F) - Ajaccio (Korsika F)	1998	1052	+	s.d.	s.d.	++	s.d.	s.d.

Nota: ++ muy bien + bien o aceptable - deficiente -- muy deficiente s.d. sin datos por falta de cooperación

© 07/2014

Como se observa en la tabla anterior, siete de las 18 líneas de ferrys inspeccionadas hacen ruta entre puertos españoles. La gran mayoría -*Curise Barcelona*, *Visemar One*, *Volcán de Tinamar*, *Fortuny* y *Abel Matutes*- consiguen una buena valoración, mientras que los ferrys *Juan J. Sister* y el *Scandola* tienen una valoración de Aceptable. El ferry mejor valorado es el *Cruise Barcelona*, que cubre la ruta entre Civitavecchia (Italia) y Barcelona. Obtiene una valoración de *Muy bien*.

### Equipos y personal bien formado

Durante toda la inspección, la tripulación colaboró con los inspectores de **EuroTest** en el momento de realizar las inspecciones pertinentes en las salas de máquinas, las cubiertas de coches, las zonas de carga y los puentes. Además, también realizaron diferentes simulacros durante las inspecciones.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 [www.saladeprensa.racc.es](http://www.saladeprensa.racc.es)

El estudio enfatiza que tanto la tripulación como los equipamientos de los barcos deben estar en óptimas condiciones para evitar situaciones de emergencia y aconseja realizar simulacros de seguridad frecuentemente y velar por el mantenimiento adecuado de los equipamientos. Aunque se disponga de la última tecnología, el personal a bordo debe saber actuar de una forma responsable y objetiva.

### **Pequeños fallos con consecuencias graves**

Aunque mayoritariamente las líneas de ferrys inspeccionadas cumplen con las normas de seguridad, hay algunos aspectos a mejorar para evitar consecuencias graves. La seguridad se tiene que valorar y comunicar.

Los chalecos salvavidas se deben colocar en las cabinas. Los inspectores de **EuroTest** se han encontrado que, cada vez más, los chalecos se encuentran en puntos de reunión y cerrados en taquillas bajo llave para evitar robos. Una buena solución, según el informe, es la que demuestra el ferry *Moby Aki*, que guarda los chalecos salvavidas en las cabinas detrás de un cristal anti-robos. Otros aspectos a mejorar son mantener las puertas de proa y popa y las rampas de carga cerradas hasta llegar al muelle, revisar las flechas de indicación y las luces LED de las vías de escape, mejorar los planos de “usted está aquí” y añadir información de seguridad y, por último, disponer de protección anti-escalada.

### **Tendencia hacia un medio de transporte combinado**

La tendencia de los últimos años es la de considerar los ferrys como “hoteles sobre el agua”. Sin embargo, el creciente número de pasajeros y los cambios estructurales en los barcos, como los grandes patios interiores o las amplias zonas lúdicas, generan nuevos riesgos para la seguridad. A diferencia de los cruceros, los ferrys necesitan grandes cubiertas de carga, que podrían desestabilizar el barco si se llenaran de agua.

### **Metodología del estudio**

Entre el 23 de abril y el 9 de mayo de este año, se enviaron expertos reconocidos internacionalmente y capitanes de *Independent Marine* y *Cargo Surveyors* de Hamburgo, *Clasen Overseas Surveyor & Partner* de Edem y miembros de la Comisión Náutica del Tribunal de Amberes como inspectores en 18 líneas de ferrys del Mar del Norte, el Mar Báltico, el Adriático y el Mediterráneo Oriental y Occidental. Después de las primeras comprobaciones de incógnito como turistas, los inspectores se dieron a conocer al capitán y a la tripulación para inspeccionar otros elementos fuera del abasto de los pasajeros. Además, siempre que fuese posible, los expertos pidieron realizar simulacros de situaciones de emergencia.

La evaluación está basada en una lista de comprobación para ferrys elaborada en 1997 por **EuroTest**, expertos en náutica y la Comisión Europea. Desde aquel momento, la lista se ha ido actualizando regularmente. Los criterios que contiene están basados en los reglamentos internacionales y nacionales.

### Recomendaciones para las compañías

- Registrar el nombre, la edad y el sexo de cada pasajero al vender el billete.
- Embarcar los pasajeros a través de pasarelas separadas del tráfico.
- Acceso sin barreras de los pasajeros con discapacidad en todas las zonas. Asegurarse de que el equipaje está bien almacenado.
- Incluir información de seguridad a los billetes, proporcionar instrucciones en formato de audio, video e impreso en el idioma local e inglés.
- Asegurar adecuadamente todo tipo de vehículo teniendo en cuenta sus dimensiones.
- Realizar demostraciones en directo sobre como utilizar los chalecos salvavidas.
- La rutas de escape y escapatorias deben estar claramente señalizadas y no se pueden obstruir.
- Los equipos técnicos de seguridad se deben someter a un mantenimiento correcto y regular.
- El equipamiento de rescate se debe comprobar regularmente y eliminar cualquier defecto inmediatamente.
- Los chalecos salvavidas deben estar libremente accesibles.
- Reducir la carga de trabajo de la tripulación contratando a más personal.
- Formar a la tripulación porque sean conscientes de su responsabilidad.
- Comprobar regularmente las cubiertas de pasajeros y de vehículos.
- Realizar entrenamientos regulares al personal en condiciones reales.
- Mejorar las comprobaciones de seguridad al puerto y a bordo para protegerse contra ataques terroristas (según Código ISPS).

### Consejos para pasajeros

- Observar correctamente los planos de las cubiertas del ferry.
- Al subir el coche a la cubierta de vehículos, seguir las instrucciones de la tripulación.
- Abandonar la cubierta de coches siguiendo la señalización.
- Observar la información de seguridad proporcionada a bordo.
- Buscar planos de orientación y señales que indiquen los puntos de reunión y de escapatoria. Buscar dónde se encuentran los botes salvavidas y los sistemas de evacuación marinos.
- Recorrer la ruta de escapatoria desde la cabina hasta el punto de reunión.
- Aprender a utilizar los chalecos salvavidas.
- No fumar fuera de las zonas designadas.
- No llevarse elementos de seguridad del barco.
- No dejar objetos en los pasillos de las cabinas o delante de puertas de emergencia que obstruyan el paso. Las rutas de escape deben estar libres.
- Para cualquier duda, preguntar a la tripulación.
- En caso de emergencia:
  - Si se detecta humo o fuego, comunicarlo inmediatamente a la tripulación.
  - En caso de emergencia, sonará una alarma (siete tonos cortos y uno largo).
  - Mantener la calma y seguir las instrucciones de la tripulación.

- Dirigirse al punto de reunión inmediatamente, no usar los ascensores y no llevar equipaje.
- Si se tiene que pasar por zonas con humo, agacharse o gatear por el suelo. Tiras iluminadas a nivel de suelo señalan el camino de la ruta de escape.
- Los chalecos salvavidas serán entregados en los puntos de reunión y se explicará como usarlos. La tripulación lo guiará hasta la cubierta de evacuación.
- Ayudar a niños y otros pasajeros.

**Información más detallada del estudio en:** [www.fundacionracc.es](http://www.fundacionracc.es)

### **EI RACC**

El RACC, con casi un 1.000.000 de socios, es el mayor Automóvil Club de España, líder en el ámbito de la movilidad. Ofrece asistencia mecánica, personal, familiar y medicalizada urgente. El RACC también está presente en el sector de los seguros y viajes. Como entidad con vocación de servicio a la sociedad, el RACC trabaja en el formación de jóvenes valores del deporte del motor y organiza tres pruebas por los mundiales: Rallyes, F1 y motociclismo. El RACC se preocupa, moviliza y crea estado de opinión para mejorar la movilidad y la seguridad viaria.

PRENSA