

# MAIB

MARINE ACCIDENT INVESTIGATION BRANCH

## FOLLETO DE ACCIDENTE PESQUERO

### *Shark*: GRAN INCENDIO



Figura 1

El 19 de Enero de 2008, se produjo un incendio a bordo de la embarcación pesquera inglesa *Shark*, de 33 metros de eslora, que se encontraba en ese momento faenando con palangre a aproximadamente 74 millas oeste-norte-oeste de Malin Head, Irlanda. Los intentos iniciales de la tripulación para combatir el incendio se vieron obstaculizados por la pérdida de agua de extinción de incendios cuando ardieron los suministros eléctricos y debido a que la bomba de emergencia de incendios estaba defectuosa. Finalmente se llamó a los servicios de emergencia y un bote salvavidas, un helicóptero de rescate, un avión patrulla y una embarcación patrulla de la marina Irlandesa respondieron. Posteriormente un grupo de bomberos de la embarcación patrulla extinguió el incendio y el *Shark* fue entonces remolcado a Killibegs, donde atracó al día siguiente. Afortunadamente no hubo que lamentar daños personales entre la tripulación, aunque las camarotes de la embarcación se vieron afectadas considerablemente por el incendio (**figura 1**).

### *Royalist*: HUNDIMIENTO



El 23 de Enero de 2008 el *Royalist*, una embarcación inglesa de pesca, de 36 metros de eslora, se inundó y hundió mientras faenaba a aproximadamente 180 nudos de Dingle, Irlanda. El *Royalist* estaba a punto de echar sus redes cuando fue golpeado a babor por una gran ola, la cual hizo que se escorase a estribor. La embarcación estaba comenzando a recuperar la posición vertical cuando fue golpeada por una segunda ola. La embarcación escoró inmediatamente debido a la cantidad de agua acumulada en la cubierta principal y dentro de un pasillo de camarotes. El agua continuó entrando por estribor sobre la cubierta sumergida de la embarcación a medida que el barco se escoraba más y se extendió hacia los camarotes y la sala de máquinas a través de una escotilla hermética que estaba abierta. A pesar de que la tripulación trató de detener el flujo de agua mediante el cierre de la escotilla, la embarcación comenzó a hundirse.

El capitán envió mensajes de socorro a través de Inmarsat C y radio VHF. Asimismo ordenó a su tripulación que se pusiera los trajes de inmersión y abandonara la embarcación. Alrededor de 50 minutos más tarde, los 18 tripulantes del *Royalist* fueron rescatados de sus dos balsas salvavidas por otra embarcación pesquera que faneaba próxima. Poco después el *Royalist* se hundió rápidamente por la popa.

## Lo que podemos aprender

Afortunadamente no hubo heridos de consideración como consecuencia de ninguno de estos dos accidentes. Sin embargo uno de los barcos se perdió y otro resultó seriamente deteriorado. Se han podido identificar una serie de normas que mejorarían la seguridad a bordo de embarcaciones pesqueras y que ayudarían a prevenir en el futuro accidentes similares. Éstas incluyen:

- Debe emplearse exclusivamente a tripulación formada y oficiales debidamente cualificados.
- Debe ser obligatorio impartir instrucciones de emergencia mensualmente así como registrarlas adecuadamente y llevar a cabo formación de familiarización en beneficio de nuevos tripulantes.
- Debe haber procedimientos para mantener y comprobar el equipo de seguridad de emergencia regularmente.
- Los equipos de detección de incendios deben estar siempre a pleno rendimiento. Deben de ser comprobados con regularidad especialmente antes de zarpar y las deficiencias deben ser subsanadas inmediatamente.
- Una política de “puerta cerrada” ayudará a prevenir la propagación de incendios y deberían estar operativas puertas dotadas con dispositivos de auto-cierre. Las puertas no deben estar sujetas cuando están abiertas.
- En el mar, todas las aperturas estancas deben mantenerse cerradas cuando no están en uso, independientemente de las condiciones meteorológicas y del mar.
- Todos los equipos eléctricos y los correspondientes cableados deben ser instalados correctamente y deben ser revisados con regularidad.
- Toda la información concerniente a la seguridad, incluyendo las señales, debe ser proporcionada en un idioma que entiendan todos.
- Aunque los trajes de inmersión no son obligatorios a bordo de muchas embarcaciones pesqueras, puede que la ayuda no esté siempre al alcance de la mano. De hecho son un factor clave de supervivencia cuando se abandona el barco en ambientes fríos.
- Los capitanes no deben dudar a la hora de alertar a los servicios de emergencia tras un accidente importante; los fuegos se propagan rápidamente haciendo que una situación peligrosa pueda empeorar considerablemente. Los retrasos pueden fácilmente poner en riesgo las oportunidades de un rescate eficaz.

En Marzo de 2008 la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido (MCA) publicó la “Guía de Seguridad de los Pescadores – Guía de Prácticas Profesionales Seguras y Procedimientos de Emergencia para Pescadores” (Referencia: MCA/034). La guía proporciona información útil sobre prevención de incendios, formación, instrucción y mantenimiento de equipos de emergencia. Si se solicita a la central del MCA está disponible en varios idiomas. Se invita a propietarios y capitanes a que soliciten copias gratuitamente.

Para localizar más información sobre los accidentes y las investigaciones posteriores en el informe de investigación de la MAIB (Marine Accident Investigation Branch), puede consultarse su página web:

[www.maib.gov.uk](http://www.maib.gov.uk)

Por otra parte, se facilitará gratuitamente una copia del informe a aquellas personas que lo soliciten.

Marine Accident Investigation Branch

Carlton House

Carlton Place

Southampton, SO15 2DZ

Teléfono 023 8039 5500