Seguridad en los cruceros de buceo vida a bordo: un análisis de las recientes tendencias en ese tipo de accidentes

El 2019 sigue siendo el año más dramático en la historia de los cruceros de buceo tipo vida a bordo. Con treinta y cuatro víctimas, el desastre del **MV *Conception*** en California sigue siendo, a día de hoy, la tragedia marítima más mortífera del sector del buceo. El juicio se cerró a finales de 2023, y las conclusiones del jurado arrojaron luz sobre los riesgos de incendio, las escasas rutas de evacuación y los insuficientes protocolos de la seguridad en general, a bordo, todo lo cual condujo a la condena del capitán. Este terrible accidente debería haber sido una llamada de atención para todo el sector. Pero cuando en 2022 los viajes volvieron a despegar, tras dos años de fronteras cerradas durante la pandemia de COVID, ocurrió todo lo contrario.
Los informes de incendios, embarrancamientos y hundimientos han aumentado; el peor año fue 2024, con diez incidentes. Y, aunque algunos podrían suponer que son las cruceros que ofrecen los viajes más económicos los principales culpables de recortar gastos y descuidar los protocolos de seguridad, la verdad es que la mayoría de los incidentes se produjeron en embarcaciones de lujo. Por desgracia, no siempre se obtiene lo que se paga. La situación parece ser mucho más compleja y la tendencia continúa en 2025.

Visité los astilleros flotantes de Labuan Bajo (Indonesia) y vi de primera mano cómo se construyen algunos de los barcos destinados a cruceros de vida a bordo, no a partir de planos o normas de ingeniería naval, sino de la sólida experiencia de capitanes y constructores de barcos. Aunque esta artesanía es portadora de generaciones de conocimientos marítimos, también significa que, a menudo, las embarcaciones carecen de las características de seguridad que se encuentran en los barcos construidos en la Polinesia francesa o australiana. Sin una supervisión estandarizada, incluso los buques de alta gama pueden ocultar serios fallos de seguridad bajo un impecable y pulido exterior.



Komodo, Indonesia

¿Un problema sistémico?

Una revisión de los accidentes de los vida a bordo de 2017-2019 comparado con los de 2022-2024, pone de relieve un patrón preocupante: mientras que entre 2017 y 2019 sólo se registraron cinco incidentes, entre 2022 y 2024 se produjeron veinte (¡un asombroso aumento del 300%!). Las fechas plantean dudas sobre si la pandemia y la posterior proliferación de los viajes podrían ofrecer una explicación estadística.

Marta Marrocco, responsable de los casos de DAN Europe, sugiere que el aumento de incidentes podría estar relacionado con las secuelas tras el COVID-19: «Creo que el aumento de los incidentes con embarcaciones de vida a bordo en los últimos años podría atribuirse a una combinación de dos factores, ambos relacionados con el período COVID». El primero», dice, »tiene que ver con la escala: «Por un lado, desde 2022-2023, la gente ha reanudado los viajes a mayor escala que antes del COVID, tal vez como una forma de recuperar la libertad, después de las restricciones que todos experimentamos».

En el periodo 2022-2024, el 55% de los accidentes se produjeron en Egipto (11) y el 20% en Indonesia (4). Los incidentes restantes se repartieron entre Tailandia (2), Maldivas (1), México (1) y Filipinas (1). Mientras que el turismo se ha recuperado con creces en Oriente Medio desde la pandemia -especialmente en Egipto, con 17,5 millones de llegadas de visitantes internacionales en 2024, un aumento del 34,3% en comparación con 2019-, todavía tiene que recuperarse en el Sudeste Asiático. En 2024, Indonesia recibió 13,9 millones de llegadas de visitantes internacionales (-13,7% en comparación con 2019), y Tailandia recibió 35,1 millones de llegadas de visitantes internacionales (-12% en comparación con 2019).

Sin embargo, estas cifras deben compararse con las distribuciones de los cruceros de buceo de vida a

bordo, en todo el mundo. Si bien supone todo un desafío encontrar el número exacto de barcos que operan desde el Mar Rojo hasta el Océano Pacífico, una de las plataformas de reservas en línea más populares, Liveaboard.com, ofrece actualmente 80 cruceros de buceo de ese tipo en Indonesia (26% del total), 68 en Egipto (22%), 44 en las Maldivas (15%) y 31 en Tailandia (10%), para un total de 223 cruceros vida a bordo , de una flota global de 316, que realizan aproximadamente 23,000 viajes al año. Si echamos cuentas, vemos que la tendencia más preocupante es la que se da en Egipto.

Marta Marrocco afirma que el segundo factor que contribuye al aumento de los accidentes en los cruceros podría ser financiero: «Muchos operadores de cruceros, cuyos negocios se paralizaron durante la pandemia, pueden no haber tenido ingresos suficientes para haber realizado adecuadamente el mantenimiento a sus embarcaciones durante ese periodo de escasez. El posterior aumento de la demanda de cruceros, unido al uso de embarcaciones que quizá no recibieron los cuidados adecuados, podría ser la causa del mayor número de incidentes».

Pete Mesley, de Lust4Rust Diving Expeditions, comparte esta opinión: «Creo que el confinamiento mundial durante la COVID tuvo un gran impacto. Poco después de que se reabrieran las fronteras, todo el mundo se apresuraba por ganar dinero. Estoy seguro de que el mantenimiento y la conservación de los barcos durante ese período de inactividad no fue tan bueno como debería haber sido». No hay pruebas que lo corroboren, pero parece una suposición fundada, dado el incremento del hundimientos de embarcaciones de vida a bordo».

Además, Craig Stephen, Director Gerente de Mike Ball Dive Expeditions en Australia, cree que el cambio en las estructuras de propiedad está influyendo en las normas de seguridad: «Muchas empresas de buceo que, en su día, fueron gestionadas por sus propietarios (con pasión, empuje y esmero), han cambiado de manos o han sido vendidas a compañías en las que ahora sólo forman parte de la cartera de activos de la empresa matriz. En este caso, el balance anual en dólares es mucho más importante que la seguridad».



Komodo, Indonesia

Consecuencias para los submarinistas

Afortunadamente, la mayoría de los incidentes en cruceros vida a bordo, se saldaron sin víctimas (75% en 2022-2024) y las operaciones de rescate se gestionaron con rapidez. En cambio, uno de los accidentes ocurridos en Egipto, ocurrido el pasado mes de Noviembre, se saldó con un importante número de víctimas mortales. Tras volcar el Sea Story, de un total de cuarenta y cuatro pasajeros y tripulantes, se recuperaron cuatro cadáveres y siete siguen desaparecidos. Aunque Indonesia ocupa el segundo lugar por el número de incidentes, no se ha producido ni una sola víctima desde 2012. De los cinco accidentes con víctimas entre 2022 y 2024, tres se debieron a problemas de estabilidad (que provocaron el vuelco del barco) y dos a incendios. En todos los casos, la causa principal de la muerte de las víctimas fue la falta de rutas de evacuación alternativas: los buceadores vieron bloqueada su salida por el agua o por las llamas.

El Director de Programas de Seguridad de DAN Europe, Guy Thomas, señala que uno de los principales problemas que contribuyen a estos accidentes es la falta de preparación y formación adecuadas de la tripulación, para aforntar emergencias: «Una tripulación bien formada puede marcar la diferencia entre un incidente contenido y un desastre a gran escala». Y añade: «El mantenimiento deficiente de los sistemas eléctricos y los conductos de combustible ha sido un factor recurrente en muchos de estos accidentes.»

Examinando los veinte incidentes, la mitad de ellos se debieron a un incendio declarado en la sala de máquinas, el 30% al embarrancamiento del buque durante la noche, a menudo por la

interrupción de la vigilancia nocturna y, por último, cuatro (20%) están relacionados con problemas de estabilidad, al zozobrar la embarcación durante las tormentas. Por desgracia, a pesar de representar sólo unos pocos casos, éste último ha sido el más mortífero en los últimos tres años.

Más allá del peligro mortal inmediato, estos accidentes han dejado a muchos buceadores sólo con lo puesto. Marta Marrocco señala que DAN Europe ha ayudado a muchos buceadores que lo perdieron todo en estos incidentes:

«Durante los dos últimos años, varios buceadores se han puesto en contacto con el servicio de urgencias de DAN Europe, notificando que habían sido víctimas de naufragios durante su crucero de buceo vida a bordo. Afortunadamente, la mayoría de las veces, los buceadores que iban a bordo de estas embarcaciones consiguieron salir ilesos de estos naufragios, pero casi siempre perdieron todos sus efectos personales y su valioso equipo de buceo. De hecho, su petición más común a nuestra línea directa era el reembolso de los objetos perdidos».

Sin embargo, aclara que la cobertura del seguro tiene límites: «El seguro que los miembros de DAN Europe pueden elegir contratar sólo cubre la fase aguda de las emergencias médicas. El equipo de buceo entra dentro de la cobertura del seguro sólo si se daña o se pierde durante una operación de rescate de un buceador herido tras un accidente de buceo, pero no si se pierde en el mar tras un naufragio». Aunque sería justo pedir al seguro del operador que cubriera el equipo perdido, los buceadores con los que conseguimos contactar y que estuvieron en el MY Pacific Vortex en México en 2022, dijeron que recibieron menos del 30% del valor de lo que perdieron tras luchar por ello.

Por eso, tras el trágico accidente del Sea Story, el pasado mes de noviembre, DAN Europe decidió ayudar algo a los buceadores afectados con **apoyo financiero y psicológico adicional**.vember, DAN Europe decided to bring some relief to the affected divers with additional **financial and psychological support**.



Galapagos, Ecuador

Protocolos de seguridad: ¿qué deben tener en cuenta los buceadores?

A la luz de estas inquietantes cifras, ¿qué deben hacer los buceadores para protegerse? Pete Mesley ofrece algunas ideas para aquellos submarinistas que deseen priorizar activamente su seguridad en los cruceros de buceo: «Exigir simulacros reales de incendio y evacuación, puestos de reunión, ubicación y colocación de chalecos salvavidas: todo esto debe practicarse y no sólo hablarse». También recomienda «tener una "Go Bag" impermeable junto a la cama con cosas esenciales como el teléfono, el dinero, las tarjetas de crédito, las gafas y el pasaporte».

Guy Thomas menciona las medidas de seguridad que los submarinistas pueden comprobar a bordo: «En múltiples casos, hemos visto sistemas de detección y extinción de incendios que eran inadecuados o no funcionaban en absoluto». Para saber más, publicó unas directrices de seguridad contra incendios junto con Francois Burman, vicepresidente de Dive Safety Services, ya en 2020, a raíz del desastre del incendio del MV Conception.

Craig Stephen aconseja a los buceadores que inspeccionen, con antelación, determinados aspectos: «Antes de viajar a un destino extranjero, haz los deberes. ¿Tiene el país normas estrictas? ¿Está lejos de la posible ayuda? la empresa, ¿prioriza la seguridad ante todo? Justo después de la bienvenida a bordo, debe darse una sesión informativa sobre seguridad en caso de incendio, colisión, abandono del barco, etc. ¿Hay más de una vía de escape desde todas las zonas? ¿Está el alojamiento bajo cubierta (no recomendable)?».

También señala un riesgo específico relacionado con la carga de baterías: «No debe permitirse [la carga

de baterías] dentro [del camarote de pasajeros] y sin vigilancia». Guy Thomas apoya la misma idea: «Los incendios pueden comenzar en la sala de máquinas, pero esto no significa que el motor propiamente dicho esté implicado. La causa puede ser una sobrecarga del sistema o un cableado defectuoso en el barco. No hay que olvidar todos aquellos incendios provocados por la carga de baterías».

De hecho, desde el desastre del incendio del MV Conception en 2019, se ha pensado durante mucho tiempo que la causa fue la carga de las baterías, podrían haber causado una sobrecarga en el circuito eléctrico, o el incendio de las propias baterías. En los últimos años, ese potencial escenario ha fomentado la toma de decisones drásticas por parte de algunos profesionales de la industria del buceo de los vida a bordo.

Aunque las conclusiones del caso del MV Conception demostraron finalmente que el incendio se originó en una papelera de la cubierta principal, las cifras de la aviación civil ofrecen una perspectiva no discutible sobre este riesgo específico. «Los incidentes aumentaron un 28% en los últimos cinco años, de 2019 a 2023», asegura UL Standards & Engagement. Los buceadores piensan inmediatamente en las baterías de los focos de buceo, así como las de las cámaras y los teléfonos; sin embargo, es interesante señalar que los cigarrillos electrónicos y los *power banks* han sido los principales culpables de los incendios en los vuelos comerciales. Por suerte, en el 85% de los casos, los incidentes se solucionaron antes de llegar a ser graves, gracias a que los dispositivos estaban al alcance de los pasajeros. Así que, aunque hasta ahora no hay ningún informe que confirme que las baterías de litio sean el origen de un incendio en un crucero de buceo, su uso debe tomarse muy en serio.

Responsabilizar a los operadores

Pete Mesley insiste en que las agencias de viajes y los operadores deben asumir una mayor responsabilidad: «Los operadores turísticos y las agencias de viajes tienen una gran responsabilidad. Alguien tiene que actuar con la debida diligencia y, para ser sincero, los clientes no quieren hacerlo; prefieren y confían que los operadores turísticos y las agencias de viajes investiguen por ellos». En algunas partes del mundo no hay ningún tipo de normativa, así que hay que presionar a los operadores de los cruceros para que presenten los planes operativos, los de emergencia, pruebas de seguridad, cualificación de los capitanes y de la competencia y formación del personal».

De hecho, no todos los países son iguales en cuanto a la normativa[1] que se aplica a los buques comerciales que transportan pasajeros. Craig Stephen comparte su experiencia operando en Australia, un país que, en la última década, no ha registrado ni un solo incidente en los cruceros de buceo vida a bordo. Aun así, algunos consideran que está excesivamente regulado. «Tenemos una normativa y una gobernanza muy estrictas para el buceo y la gestión de las embarcaciones, y las autoridades competentes nos supervisan con inspecciones y estudios anuales (incluido el protocolo de vigilancia nocturna). Decir que Australia está excesivamente regulada en materia de buceo es, simplemente, una tontería. Aunque pueden ocurrir tragedias a los operadores más rigurosos, las autoridades ayudan a que ciertas empresas actúen con honradez, las cuales, de otro modo, carecerían de escrúpulos».

Empresas de expediciones de buceo como The Dirty Dozen han tomado medidas para garantizar que sus normas de seguridad sigan siendo estrictas. Gill Flaherty, su director de expediciones, detalla su riguroso proceso de investigación: «Antes de reservar un chárter en un barco nuevo, nos aseguramos de su diligente cumplimiento de la normativa y discutimos con el operador los siguientes aspectos: tipos de extintores, sistemas de extinción de incendios en la sala de máquinas, pruebas de las balsas salvavidas, circuitos de iluminación de emergencia, procedimientos de vigilancia nocturna, formación de la tripulación

en materia de incendios y primeros auxilios, así como planes de acción en caso de emergencia. También exigimos una copia del EAP (*Plan de Actuación ante una Emergencia, N.d.T.*) del buque y una matriz RACI (*matriz de responsabilidades, N.d.T.*), mutuamente acordada para nuestros archivos».

Pete Mesley también ha cambiado sus procesos operativos tras un incidente ocurrido en Socorro (México) en 2022, en el que participó personalmente: «Desde el naufragio del crucero Pacific Vortex, he cambiado por completo mis procedimientos operativos. Ahora solicito ver las titulaciones de los capitanes, la documentación de inspección del buque, las hojas de mantenimiento del equipo de seguridad, etcétera. Si un operador de un barco de buceo no puede proporcionar estos documentos, entonces no debería estar en el negocio».



Similan Islands, Thailand

Una llamada de atención para el sector

A medida que aumenta el número de accidentes, los expertos coinciden en que el sector debe adoptar un enfoque más proactivo en materia de seguridad. El mantenimiento inadecuado, las deficiencias en la formación de la tripulación y las lagunas normativas, contribuyen a un problema creciente que no puede ignorarse.

Aunque los buceadores tienen su propio rol que desempeñar a la hora de garantizar su propia seguridad, cuestionando a los operadores y tomando decisiones informadas sobre las empresas en las que confían y a las que deciden comprar, la crisis actual es una llamada de atención que el sector del buceo no puede permitirse ignorar.

Guy Thomas explica: «La mejor manera de avanzar es probablemente concienciar a los buceadores y a los

operadores de los cruceros de buceo vida a bordo. Muchos de ellos quieren trabajar de la forma más segura posible, pero algunos tienen problemas de seguridad de los que ni siquiera son conscientes. Por lo tanto, aumentar la concienciación va a ser importante en el futuro. Lo mismo para los buceadores: Tenemos que educarles sobre lo que deben esperar a bordo, desde el punto de vista de la seguridad».

Por último, si hay algo que aprendimos al revisar todos los informes de cada incidente de los barcos de vida a bordo, es «nunca te saltes una inmersión».

Comentar que este artículo también se publicó en la revista *InDEPTH*

BUCEA MÁS PROFUNDO

- *Undercurrent: A Decade of Liveaboard Losses*
- *Institut für Schiffbau und maritime Technik:* ***Investigación de una serie de accidentes que involucran yates para vacaciones de buceo*** *(tesis de licenciatura), por Justus Schiszler*
- *Organización Marítima Internacional:* ***Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974***
- *Organización Scuba Diving: The Ultimate Liveaboard Packing Guide, Por Candice Landau*

Acerca del traductor

Ramon Verdaguer es ingeniero industrial, oficial de seguridad, diplomado en medicina hiperbárica y subacuática, examinador y Trainer de Instructores de buceo.