

Test de seguridad en Ferrys 2014



Aviso legal:

La publicación y difusión de este Estudio por parte de REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA y la FUNDACIÓN RACC, en tanto que el RACC tiene la consideración de Organización de Consumidores y Usuarios, y ambas son una Asociación y Fundación, respectivamente, sin ánimo de lucro, se realiza en desarrollo de su objeto, dentro de su actividad informativa a los consumidores y usuarios en aras de la mejora de la seguridad y la movilidad.

El REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA y la FUNDACIÓN RACC se limitan a publicar los resultados del estudio realizado dentro del grupo EuroTest por el Automóvil Club alemán ADAC, en relación a distintas líneas de ferry existentes en Europa, por lo que el REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA y la FUNDACIÓN RACC no son responsables del contenido del Estudio, ni del análisis de los ferrys, que se limitan a publicar, de modo que tampoco se hacen responsables de las mismas. La adquisición de los datos para el estudio se realiza a bordo de los barcos.

Resultados del estudio de seguridad en Ferrys 2014 (EuroTest)

Resultado global: ferrys bien equipados y tripulación profesional

El resultado general de la más reciente inspección realizada por EuroTest en 18 ferrys “ro-ro” (“roll-on, roll-off” refiere a ferrys de transporte de pasajeros con vehículo) en el Mar del Norte, el Mar Báltico, el Mediterráneo y el Adriático es positivo a nivel global: siete valoraciones de “Muy Bien” y siete de “Bien”. Los demás fueron considerados como “Aceptables”, con una única excepción: Al inspector de EuroTEST se le impidió realizar su trabajo a bordo del *Jean Nicoli*, propiedad de la naviera francesa SNCM en la ruta desde Marsella a Ajaccio. Este ferry no fue valorado porque los oficiales del barco se negaron rotundamente a cooperar con el inspector. Cabe recordar, que después de una primera inspección de incógnito a bordo, los expertos de EuroTest se dan a conocer a los oficiales con el fin de inspeccionar áreas que generalmente no están abiertas al público, como pueden ser el puente o la sala de máquinas.

La mejor puntuación del estudio lo ocupa el *Color Magic* de la naviera Color Line. Construido en 2007, navega con bandera noruega entre Kiel y Oslo. Este ferry dispone de equipamiento de seguridad, salvavidas y protección contra incendios de última generación. Es uno de los pocos barcos del estudio que proporciona a los pasajeros amplia información de seguridad, tanto a través de folletos como en el mostrador de facturación y, además, mediante el sistema de megafonía de a bordo. El personal, bien formado, hizo una demostración de un simulacro rápido y profesional con el bote de rescate de alta velocidad. Los únicos puntos negativos encontrados en este ejemplar ferry fueron los planos de “usted se encuentra aquí” que muestran una amplia gama de servicios, pero ninguna instrucción de seguridad, y el video bajo demanda, que sólo está disponible para los pasajeros en la TV de sus cabinas.

Al otro extremo de la tabla, se encuentra el ferry chipriota *Scandola* que sólo ha obtenido una valoración de “Aceptable”. Este ferry viaja entre los puertos españoles de Valencia y Sant Antoni de Portmany en la isla de Ibiza. Los pasajeros que suben a bordo de este ferry, construido en el año 1992 y propiedad de la naviera Trasmediterránea, tienen que utilizar para embarcar la rampa de carga de vehículos, mientras los coches y los camiones son cargados al lado de ellos. También se han encontrado elementos de riesgo en caso de incendio: botes de pintura y palets sin asegurar, así como charcos de gasolina en el suelo de la cubierta. El ferry opera con equipos de radio y navegación anticuados, cuyo uso, según los oficiales de a bordo, está permitido para el tráfico nacional español, pero que no obstante constituye un riesgo. Algunos de los botes y chalecos salvavidas se encuentran en malas condiciones, no existen sistemas de evacuación marinos modernos y tampoco suficiente información de seguridad.

Para prevenir accidentes es necesario equipamiento y personal bien formado

La mayoría de los barcos inspeccionados cumplen con todos los requisitos de seguridad. Es importante mencionar que, en la mayoría de los casos, los oficiales de a bordo se mostraron colaboradores a la hora de realizar las inspecciones. Los inspectores de EuroTest pudieron inspeccionar las salas de máquinas, las cubiertas de coches, las zonas de carga y los puentes. Se realizaron distintos simulacros durante las inspecciones. Como por ejemplo simulacros de incendio en la discoteca y en la cubierta de coches a bordo del *Cruise Barcelona* y el *Cruise Europa*. El resultado fue positivo, con los equipos de bomberos llegando inmediatamente al lugar del incendio para hacerse cargo de la situación. A bordo del *Bithia*, la tripulación trató de bajar rápidamente el bote salvavidas. Sin embargo no fueron capaces de controlar el bote que se balanceaba fuertemente, lo que confirma que tener el equipamiento únicamente no es garantía de seguridad. Tanto la tripulación como el barco tienen que estar en excelentes condiciones para que las situaciones de emergencia ni siquiera se presenten. Pero en caso de ocurrir, la tripulación tiene que ser capaz de responder de una manera responsable y objetiva. Esto demuestra la necesidad de realizar simulacros de seguridad frecuentes y de disponer de equipamiento con el mantenimiento adecuado.

En caso de emergencia, los pequeños fallos pueden tener consecuencias graves

Cada vez menos navieras incluyen chalecos salvavidas en las cabinas y esta es una tendencia peligrosa. Según las tripulaciones, esto se hace para evitar robos. En general, los chalecos salvavidas solo se encuentran en los puntos de reunión. En el caso del *Peter Pan* y el *Jean Nicoli*, por ejemplo, estaban guardados en taquillas bajo llave. Una mejor solución, como se demuestra a bordo del *Moby Aki*, es mantener los chalecos salvavidas en las cabinas detrás de cristal antirrobo. Otra práctica de extremado riesgo con el fin de ahorrar tiempo en muchos ferrys es la de abrir las puertas de proa y popa, así como las rampas de carga, mucho antes de llegar al muelle. A pesar de que todos los barcos inspeccionados disponían de vías de escape, no siempre estaban equipados completamente con flechas de indicación y luces LED. Los planos de "usted se encuentra aquí" muchas veces son difíciles de leer y no contienen información de seguridad o sobre equipamiento de rescate. Y finalmente, en barcos incluso de los más nuevos como el *Visemar One* o el *Cruise Europa* faltaba la protección anti-escalada.

Tendencia hacia un medio de transporte combinado con un ferry comfortable

Los inspectores se sorprendieron al comprobar que sólo en casos excepcionales los pasajeros están debidamente informados sobre los equipamientos de seguridad a bordo y las instrucciones de seguridad en caso de emergencia. En solo cuatro de los barcos inspeccionados se mostraron videos de seguridad de manera claramente visible en la zona de pasajeros y prácticamente no hubo anuncios de seguridad por megafonía. En caso de emergencia puede ser una cuestión vital saber encontrar los chalecos salvavidas, las rutas de escape y la cubierta de evacuación. La información de seguridad ofrece a las navieras la oportunidad de demostrar a los pasajeros la calidad de sus barcos

y de darles una fuerte sensación de seguridad por tanto, se le debería prestar especial atención. Para ello, el objetivo debería ser establecer normas uniformes para la información de seguridad, a través de *Interferry*, la organización internacional de ferrys. El estudio también ha destacado el hecho de que los ferrys ahora son mucho más que sólo un medio de transporte. La tendencia actual es la de considerar los ferrys como “hoteles sobre el agua”. Sin embargo el creciente número de pasajeros y los cambios estructurales, como grandes patios interiores y amplias zonas lúdicas, generan nuevos riesgos para la seguridad. Hay que tener en cuenta que los ferrys, al contrario de los cruceros, necesitan grandes cubiertas de carga que presentan un riesgo considerable para la estabilidad del barco si entra agua en las cubiertas.

Ferrys antiguos con equipamiento de seguridad obsoleto

Los resultados muestran que la condición general de un ferry no solo depende de la antigüedad del barco. Los dos barcos más antiguos del estudio fueron el *Marko Polo*, construido en 1973, y el *Regina della Pace*, construido en 1979, propiedad de la naviera low-cost Blue Line. Ambos barcos siguen funcionando con barcos salvavidas abiertos y cabinas ubicadas debajo de la cota del agua. En el caso del *Marko Polo* estas cabinas se utilizan solamente para la tripulación, pero a bordo del *Regina della Pace* estas cabinas también son comercializadas a los pasajeros. Las navieras no pueden alojar a pasajeros en cabinas debajo de la cubierta de coches, con sus corredores estrechos y sinuosos, sin que estos lo sepan de antemano. Mientras que el *Marko Polo* ha sido renovado y se encuentra bien equipado para la antigüedad que tiene, el *Regina de la Pace* tiene considerables puntos débiles en lo que a servicios se refiere. Las reparaciones, incluso en la sala de máquinas, eran provisionales – por ejemplo con cinta aislante – y eso implica un riesgo de incendios mucho mayor.

Conclusión: La seguridad se debe valorar y comunicar

Los accidentes en ferrys dejan claro que una buena gestión de la seguridad y equipamiento técnico moderno son la clave para un buen ferry. Sin embargo, el equipamiento más moderno no sirve de nada si no es mantenido correctamente y está listo para ser utilizado, o si la tripulación no es capaz de usarlo. Y además los pasajeros necesitan estar informados sobre la seguridad en el barco. Tienen que sentirse seguros a bordo y saber qué hacer en caso de emergencia.

Barco	Naviera	Trayecto	Año de construcción	Número de pasajeros	ponderación en %	Información seguridad	Construcción y estabilidad	Protección contra incendios	Equipo de salvavidas	Gestión de la seguridad	Valoración EuroTest
						20	20	20	20	20	
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	Genua (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) - Genua (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

Metodología: Cómo se realiza el estudio

EuroTest ha estado comprometido con la seguridad de los ferrys durante muchos años debido al largo historial de incidentes y accidentes (ver anexo). En el mes de mayo de este año, se enviaron inspectores por 12ª vez como parte del programa EuroTEST de defensa del usuario en el que se han reunido el RACC y 17 clubes asociados de toda Europa. Se inspeccionaron 18 ferrys ro-ro. Ro-ro significa en inglés “roll on/roll-off”, es decir que transportan vehículos que suben y bajan de las cubiertas. Los inspectores encargados son expertos internacionales reconocidos y capitanes de *Independent Marine y Cargo Surveyors* de Hamburgo, *Clasen Overseas Surveyor & Partner* de Emden y miembros de la Comisión Náutica del Tribunal de Amberes.

Los expertos realizaron las inspecciones in-situ entre el 23 de abril y el 9 de mayo de 2014. El estudio incluyó la inspección de líneas de ferrys internacionales y nacionales abarcando desde el Mar del Norte y el Mar Báltico, hasta el Adriático y el Mediterráneo Occidental y Oriental. Los inspectores subieron a los ferrys inicialmente como turistas normales y comprobaron la condición de los barcos, así como todo el equipamiento de seguridad accesible a los pasajeros. Después de esta primera prueba de incógnito, los expertos se dieron a conocer al capitán, inspeccionaron la documentación del barco, así como otros aspectos imposibles de inspeccionar de incógnito, aclararon temas que no les habían quedado claros y comentaron los fallos encontrados. Además, siempre que fue posible, los inspectores realizaron simulacros para ver la rapidez con la que se respondía en situaciones de emergencia, inspeccionaron la sala de máquinas y solicitaron la puesta en marcha de los generadores y bombas de seguridad. Al mismo tiempo se tomaron fotografías de todas las inspecciones.

La evaluación estuvo basada en una lista de comprobación para ferrys “ro-ro” de pasajeros que fue desarrollada junto con expertos en náutica y la Comisión Europea durante el primer estudio de ferrys realizado en el año 1997, y que ha sido actualizada regularmente desde entonces. Los criterios que contiene la lista de comprobación están inspirados en reglamentos internacionales y nacionales aplicables, como por ejemplo SOLAS (Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar) o directivas de la UE. Los cerca de 180 parámetros evaluados están agrupados en las siguientes categorías:

- **Información de seguridad** **20%**
- **Construcción y estabilidad** **20%**
- **Protección contra incendio** **20%**
- **Equipamiento salvavidas** **20%**
- **Gestión de la seguridad** **20%**

Los resultados se clasifican desde “Muy bien” a “muy deficiente” pasando por “Bien”, “Aceptable” y “Deficiente”.

Las puntuaciones asignadas y las valoraciones realizadas fueron comprobadas a continuación y confirmadas por escrito por la DGQ (Deutsche Gesellschaft für Qualität – Asociación Alemana de la Calidad).

Recomendaciones para los Ferrys “ro-ro”

- Registro de nombre, edad y sexo de cada pasajero individual al vender billetes.
- Embarque de peatones a través de pasarelas o rampas seguras separadas del tráfico.
- Acceso sin barreras para personas con discapacidad a todas las zonas de pasajeros a bordo y a la cubierta de evacuación. Asegurarse de que el equipaje está almacenado de forma segura en las cubiertas de pasajeros.
- Incluir información de seguridad en los billetes. Proporcionar instrucciones de seguridad para pasajeros en formato audio, visual e impreso. Esta información debería proporcionarse por lo menos en el idioma local y en inglés. Anunciar videos por adelantado.
- Camiones, tractoras y autobuses siempre deben estar firmemente asegurados con más de dos cadenas; coches y motos, dependiendo de la previsión del tiempo, deberán estar asegurados adecuadamente con cinturones.
- Realizar demostraciones en directo sobre cómo utilizar los chalecos salvavidas.
- Las rutas de escape y escapatorias deben estar claramente marcadas y no se deben obstruir.
- El equipamiento técnico de seguridad debe someterse a un mantenimiento correcto y regular.
- El equipamiento de rescate debe comprobarse regularmente y cualquier defecto debe eliminarse de inmediato, por ejemplo sustituir silbatos y luces de emergencia en los chalecos y los salvavidas.
- Las cabinas y las cajas en las que se guardan los chalecos salvavidas deben estar libremente accesibles en todo momento y nunca se deben cerrar por mera prevención de robos.
- Reducir la carga de trabajo de la tripulación empleando a más personas: más personal en el mostrador de recepción y en la zona de pasajeros para ayudar a los pasajeros.
- Formar a la tripulación para que sean conscientes de su responsabilidad frente a los pasajeros.
- Comprobar regularmente las cubiertas de pasajeros y de vehículos durante el trayecto.
- Realizar entrenamientos regulares para el personal en condiciones reales.
- Mejorar las comprobaciones de seguridad en el puerto y a bordo para protegerse contra ataques terroristas (según el Código Internacional para la Seguridad de Buques e Instalaciones Portuarias = Código ISPS)

Derechos de los pasajeros

Cancelaciones, retrasos, barcos sobrecargados, mares turbulentos o conexiones perdidas: los viajes en ferry pueden llegar a ser una experiencia estresante. Pero los consumidores no deben aceptarlo todo. Desde diciembre de 2012 existe una regulación en la UE que asegura la protección del usuario para todos aquellos que viajan o pasan sus vacaciones en un barco. Es aplicable a todos los servicios de ferry que inician o finalizan en un puerto de un estado miembro de la UE. Si el viaje solamente finaliza en la UE, la naviera debe ser una naviera de la UE. Este reglamento no es aplicable a la mayoría de barcos históricos y a los barcos con un máximo de doce pasajeros. El reglamento de la UE exige que los pasajeros de ferrys sean indemnizados en caso de retrasos superiores a una hora. El importe de la indemnización depende de la longitud del retraso, pero asciende a por lo menos el 25% del importe del billete. En el caso de que la salida fuese cancelada o retrasada más de 90 minutos, los pasajeros pueden exigir que se les devuelva el importe del billete y, en el caso de ser aplicable, que se les transporte gratuitamente al lugar de partida. Si el viaje realmente procede, los pasajeros tienen el derecho de ser llevados a su lugar de destino lo antes posible y en condiciones comparables sin tener que pagar costes adicionales. No se pagará ninguna indemnización si el retraso se debe a condiciones meteorológicas extremas o desastres naturales.

Daños causados a los vehículos o al equipaje son otra molestia frecuente al utilizar un ferry. Los expertos de EuroTest han elaborado la siguiente lista de recomendaciones para ayudar a los pasajeros a no tener que pagar esos daños de su propio bolsillo:

- Documente el daño del vehículo mientras está a bordo. Lo ideal es mediante fotografías.
- Contacte a un responsable en el barco inmediatamente después de que el daño haya ocurrido y redacte junto con él un informe sobre lo que ha pasado.
- Dependiendo de dónde se encuentre la central de la naviera, vaya a las oficinas o contáctelos por teléfono.
- No acepte simplemente los daños, incluso si ha habido una tormenta. No siempre queda excluida la responsabilidad de la naviera.
- Desembarque cuando el barco haya atracado y no impida la descarga.
- Informe sobre equipaje pedido o dañado por escrito a la naviera. Lo ideal sería al abandonar el barco o al recoger el equipaje, sin embargo, no más de 15 días después, ya que de no hacerlo el derecho a indemnización habría prescrito.
- Por regla general, todos los documentos deberán ser enviados solamente en copia.
- En caso de daños, compruebe la cobertura de su seguro (generalmente seguro de accidente o de equipaje).

Consejos para los pasajeros

En situaciones de emergencia en el mar, la iniciativa de los pasajeros puede salvar vidas. Los expertos de EuroTest han hecho una recopilación de recomendaciones sobre qué hacer a bordo.

En condiciones normales:

- Observar bien los planos de las cubiertas del ferry, ya sea en Internet antes de iniciar el viaje o durante la facturación.
- Al subir con el coche a la cubierta de vehículos, seguir las instrucciones de la tripulación y dejar que ellos nos guíen.
- Abandonar la cubierta de coches siguiendo las señales, siguiendo la ruta directa. Llevar consigo medicación u otros objetos de viaje importantes, porque la cubierta de coches se cierra durante la travesía.
- Observar la información de seguridad proporcionada a bordo mediante el sistema de megafonía, por video o demostraciones en directo, o en folletos.
- Buscar planos de orientación y señales indicando los puntos de reunión y las rutas de escape. Buscar dónde (es decir en qué cubiertas) se encuentran los botes y balsas salvavidas y los sistemas de evacuación marinos.
- Recorrer la ruta de escape desde la cabina y localizar el punto de reunión.
- Si es posible, aprender cómo utilizar los chalecos salvavidas; los chalecos para niños, bebés y de tamaño extra grande se solicitan a la tripulación.
- No fumar fuera de las zonas designadas y mantener vigiladas las colillas.
- No llevarse “recuerdos” como cinturones de seguridad, chalecos salvavidas, luces de emergencia o silbatos – pueden salvar vidas en caso de emergencia.
- No dejar sillas de ruedas, cochecitos de bebé u otros objetos en los pasillos de las cabinas o delante de salidas de emergencia, para que las rutas de escape siempre estén libres.
- Si tiene dudas, pregunte a la tripulación.

En caso de emergencia:

- Si detecta humo o fuego, notifíquelo inmediatamente a la tripulación o active una alarma de incendio.
- En caso de emergencia sonará una alarma: siete tonos cortos y uno largo.
- Mantenga la calma y siga las instrucciones de la tripulación.
- Diríjase al punto de reunión inmediatamente, no utilice los ascensores y no lleve equipaje con usted; los chalecos salvavidas le serán entregados en el punto de reunión.
- Si tiene que pasar a través de zonas con humo, agáchese o gatee a lo largo del suelo. Tiras iluminadas a nivel de suelo a lo largo de la ruta de escape le enseñarán el camino.

- En los puntos de reunión le entregarán los chalecos salvavidas y le explicarán como ponérselo. La tripulación le guiará desde ese punto a la cubierta de evacuación.
- Ayude a niños y a otros pasajeros con necesidades especiales.

Anexos:

- Resultados individuales
- Cronología de accidentes de ferrys desde 1987

Volcán de Tinamar**Valoración ADAC: Bien**

Ruta:	Melilla/ España – Motril/ España
Tiempo de travesía:	4 horas y 45 minutos
Bandera:	España
Puerto de registro:	Las Palmas de Gran Canaria
Naviera:	Naviera Armas
Año de construcción:	2011
Núm. máx. de pasajeros / tripulación:	1.457/ 43
Fecha de inspección:	4 de Mayo de 2014

Puntos fuertes y débiles

- 😊 Barco bastante nuevo, con equipamiento de seguridad, salvavidas, lucha contra incendios y prevención de incendios modernos, en buena estado de mantenimiento; barandilla protegida contra escaladas
- 😊 Control de pasaportes y registro de pasajeros, controles de seguridad meticulosos del equipaje durante el embarque, comprobaciones de vehículos y carga
- 😊 Autobús lanzadera para llevar a los pasajeros a bordo y embarque seguro en Melilla mediante accesos separados
- 😊 Acceso sin barreras, lavabos y cabinas para pasajeros con discapacidades, cubierta de evacuación accesible mediante rampa
- 😊 Cubiertas de pasajeros claramente diseñadas y bien iluminadas
- 😊 Equipamiento de seguridad, rutas de escape y puntos de reunión bien indicados; señales adicionales para que los pasajeros no obstruyan las rutas de escape
- 😊 Rutas de escape equipadas completamente con cintas fluorescentes y flechas de direccionamiento
- 😊 Durante el viaje los pasajeros no tienen permitido acceder a la cubierta de coches
- 😊 Camiones y tractoras asegurados mediante cadenas

- ☹ No hay disponibles folletos con información de emergencia en el mostrador de facturación ni a bordo, no se emiten instrucciones de seguridad mediante megafonía ni por video
- ☹ Se ponen a disposición planos de “usted se encuentra aquí”, pero son pequeños y no incluyen instrucciones de seguridad
- ☹ Escaleras estrechas entre cubiertas, pueden dificultar una posible evacuación
- ☹ Alto riesgo de fuego delante de la sala de máquinas debido a bidones y barriles de aceite no asegurados en una zona de almacenaje sucia de aceite

☹ Los mandos del barco no colaboraron

Nota

Los oficiales del barco inicialmente colaboraron durante la inspección, sin embargo el capitán puso fin a esta situación durante el transcurso de la inspección.

Juan J. Sister**Valoración ADAC: Aceptable**

Ruta:	Málaga/ España – Melilla/ España
Tiempo de travesía:	8 horas y 30 minutos
Bandera:	España
Puerto de registro:	Las Palmas de Gran Canaria
Naviera:	Trasmediterránea
Fecha de construcción:	1993
Núm. máx. de pasajeros / tripulación:	552/ 48
Fecha de inspección:	3 de mayo de 2014

Puntos fuertes y débiles

- 😊 Control de pasaportes y registro de pasajeros, controles de seguridad meticulosos del equipaje durante el embarque, comprobaciones de vehículos y carga
- 😊 Embarque seguro para peatones en Málaga a través de pasarelas separadas
- 😊 Cubiertas de pasajeros claramente diseñadas y bien iluminadas, videovigilancia
- 😊 Equipamiento de seguridad, rutas de escape y puntos de reunión bien indicados
- 😊 Durante el viaje los pasajeros no tienen permitido acceder a la cubierta de coches
- 😊 Camiones y tractoras asegurados mediante cadenas

- 😞 Barco antiguo con signos obvios de desgaste tanto dentro como fuera, sólo con equipamiento estándar
- 😞 No hay disponibles folletos con información de emergencia en el mostrador de facturación ni a bordo, no se emiten instrucciones de seguridad mediante megafonía ni por video
- 😞 Se ponen a disposición planos de “usted se encuentra aquí”, pero no incluyen instrucciones de seguridad
- 😞 Escaleras muy estrechas, pueden dificultar una posible evacuación
- 😞 Algunos chalecos salvavidas en las cabinas no disponen de luces de emergencia o silbatos
- 😞 Sin sistemas de evacuación marina modernos (rampas con balsas salvavidas)
- 😞 La estación de extinción de incendios en la cubierta parcialmente dilapidada y algunas mangueras en mal estado, no hay sujeción para las mangueras de extinción de incendios en las puertas cortafuegos
- 😞 Los oficiales no colaboraron

Nota

Un punto particularmente negativo fue que el mostrador de recepción, que se considera como punto central e importante de contacto e información para pasajeros, fue cerrado poco después de zarpar y se mantuvo cerrado hasta poco antes de la llegada. Después de la comida y después de la merienda el restaurante cerró y no se vio a ningún miembro más de la tripulación (excepto al camarero del bar).

Visemar One**Valoración ADAC: Bien**

Ruta:	Barcelona/ España – Palma de Mallorca, Mallorca/ España
Tiempo de travesía:	7 horas y 30 minutos
Bandera:	Italia
Puerto de registro:	Bari
Naviera:	Baleària
Fecha de construcción:	2010
Núm. máx. de pasajeros / tripulación:	573/ 27
Fecha de inspección:	6 – 7 de mayo de 2014

Puntos fuertes y débiles

- 😊 Barco bastante nuevo, con equipamiento de seguridad, salvavidas, lucha contra incendios y prevención de incendios modernos, ferry en buena condición de mantenimiento
- 😊 Autobús lanzadera en Barcelona para llevar a los pasajeros directamente a la entrada de la cubierta de pasajeros
- 😊 Cubiertas de pasajeros claramente diseñadas y bien iluminadas, videovigilancia
- 😊 Equipamiento de seguridad, rutas de escape y puntos de reunión bien indicados
- 😊 Rutas de escape equipadas completamente con cintas fluorescentes y flechas de direccionamiento
- 😊 Durante el viaje los pasajeros no tienen permitido acceder a la cubierta de coches
- 😊 Camiones y tractoras asegurados mediante cadenas
- 😊 Puertas de control de inundación adicionales en la cubierta de coches
- 😊 No se permite el acceso a la cubierta de coches hasta que el ferry ha atracado
- 😊 Tripulación bien formada y profesional, el generador y la bomba de emergencia se pusieron en marcha de inmediato durante la inspección

- 😞 No hay comprobaciones de seguridad de los coches, los pasajeros ni el equipaje; no hay lista de pasajeros
- 😞 No hay un folleto con información de emergencia disponible en el mostrador de facturación ni a bordo, no hay video de seguridad, los anuncios por megafonía en inglés y castellano son muy difíciles de entender

☹️ Se ponen a disposición planos de “usted se encuentra aquí”, pero son pequeños y confusos, y no incluyen instrucciones de seguridad

☹️ La salida de emergencia estaba bloqueada con un carrito de servicio

Scandola

Valoración ADAC: Aceptable

Ruta:	Valencia/España – Sant Antoni de Portmany, Ibiza/España
Tiempo de travesía:	6 horas y 30 minutos
Bandera:	Chipre
Puerto de registro:	Limassol
Naviera:	Trasmediterránea
Fecha de construcción:	1992
Núm. máx. de pasajeros / tripulación:	399/ 38
Fecha de inspección:	7 – 8 de mayo de 2014

Puntos fuertes y débiles

- 😊 Controles de seguridad meticulosos de pasajeros y equipaje de mano durante el embarque
- 😊 Cubiertas de pasajeros claramente diseñadas y bien iluminadas, videovigilancia
- 😊 Rutas de escape equipadas completamente con cintas fluorescentes y flechas de direccionamiento
- 😊 Detectores de humo y sistema de aspersores en todas las zonas
- 😊 Durante el viaje los pasajeros no tienen permitido acceder a la cubierta de coches
- 😊 Camiones y tractoras asegurados mediante cadenas
- 😊 Tripulación profesional, el generador y la bomba de emergencia se pusieron en marcha de inmediato durante la inspección

- 😞 Mal estado de mantenimiento, equipamiento básico estándar
- 😞 Los peatones suben a bordo del barco en Valencia a través de la rampa de vehículos entre los camiones en movimiento
- 😞 Las salidas de emergencia a la cubierta de evacuación presentan umbrales altos, no hay acceso sin barreras y pocas instalaciones para pasajeros con discapacidades
- 😞 Folletos con información de emergencia solamente en las cabinas, no hay instrucciones de seguridad a través del sistema de megafonía, video de seguridad solamente en español
- 😞 Se ponen a disposición planos de “usted se encuentra aquí”, pero son confusos y no incluyen instrucciones de seguridad
- 😞 Chalecos salvavidas en cajas en las cubiertas exteriores, algunos de ellos mojados y sucios
- 😞 Botes salvavidas en malas condiciones de mantenimiento en el lado de estribor
- 😞 Riesgo de incendio debido a escaleras de madera, peligro de tropezar debido a los daños en el suelo de la cubierta
- 😞 Riesgo de incendio incrementado en la cubierta de vehículos debido a botes de pintura sin asegurar, palets y charcos de gasolina
- 😞 Equipamiento de radio y navegación anticuado en el puente

☹ Sin sistemas de evacuación marina moderno (rampas con balsas salvavidas)

Nota

Durante una visita de incógnito con un equipo de cámaras ocho semanas más tarde se pudo comprobar que algunos de los puntos débiles ya habían sido remediados.

Fortuny**Valoración ADAC: Bien**

Ruta:	Ibiza ciudad, Ibiza/ España – Barcelona/ España
Tiempo de travesía:	8 horas y 30 minutos
Bandera:	España
Puerto de registro:	Santa Cruz de Tenerife
Naviera:	Trasmediterránea
Fecha de construcción:	2001
Núm. máx. de pasajeros / tripulación:	960/ 53
Fecha de inspección:	9 de mayo de 2014

Puntos fuertes y débiles

- 😊 Ferry en buenas condiciones de mantenimiento; barandilla protegida anti-escaladas
- 😊 Embarque seguro en Ibiza a través del muelle para pasajeros con pasarelas hasta la cubierta de pasajeros
- 😊 Acceso sin barreras; lavabos y cabinas para pasajeros con discapacidades, rampas a la cubierta de evacuación, asistencia adicional para pasajeros con capacidad de visión y oído reducida
- 😊 Cubiertas de pasajeros claramente diseñadas y bien iluminadas, videovigilancia
- 😊 Equipamiento de seguridad, rutas de escape y puntos de reunión bien indicados
Planos de “usted está aquí”
- 😊 Equipamiento de extinción de incendios, prevención de incendios y rescate avanzado
- 😊 Durante el viaje los pasajeros no tienen permitido acceder a la cubierta de coches
- 😊 Camiones y tractoras asegurados mediante cadenas
- 😊 No se permite el acceso a la cubierta de coches hasta que el ferry ha atracado y amarrado
- 😊 Tripulación bien formada y profesional, el generador y la bomba de emergencia se pusieron en marcha de inmediato durante la inspección
- 😞 No hay controles de seguridad de los coches, pasajeros ni equipaje
- 😞 No hay disponibles folletos con información de emergencia en el mostrador de facturación ni a bordo, no se emiten instrucciones de seguridad mediante megafonía, el video de seguridad a bordo no fue mostrado
- 😞 Se ponen a disposición planos de “usted se encuentra aquí”, pero no incluyen instrucciones de seguridad
- 😞 La mampara de la cubierta de coches no fue cerrada durante el viaje debido a trabajos de limpieza en la sala de máquinas

☹ Los oficiales no colaboraron

Nota

Inicialmente, los oficiales del barco se mostraron muy colaboradores, pero la naviera puso fin a ello durante la inspección.

Cruise Barcelona

Valoración ADAC: Muy bien

Ruta:	Civitavecchia/ Italia – Barcelona/ España
Tiempo de travesía:	20 horas
Bandera:	Italia
Puerto de registro:	Palermo
Naviera:	Grimaldi Lines
Fecha de construcción:	2008
Núm. máx. de pasajeros / tripulación:	2,794/ 150
Fecha de inspección:	5 – 6 de mayo de 2014

Puntos fuertes y débiles

- 😊 Ferry cómodo, con equipamiento de seguridad, salvavidas, lucha contra incendios y prevención de incendios moderno
- 😊 Controles de seguridad meticulosos de pasajeros y equipaje de mano durante el embarque, controles de vehículos y cargas
- 😊 Embarque seguro para peatones en Civitavecchia a través de pasarelas separadas
- 😊 Acceso sin barreras, lavabos y cabinas para pasajeros con discapacidades
- 😊 Cubiertas de pasajeros claramente diseñadas y bien iluminadas, videovigilancia
- 😊 Rutas de escape equipadas completamente con cintas fluorescentes y flechas de direccionamiento
- 😊 Equipamiento de seguridad, rutas de escape y puntos de reunión bien indicados
- 😊 Durante el viaje los pasajeros no tienen permitido acceder a la cubierta de coches
- 😊 Camiones y tractoras asegurados mediante cadenas
- 😊 Puertas de control de inundación adicionales en la cubierta de coches
- 😊 Tripulación bien formada y profesional, el generador y la bomba de emergencia se pusieron en marcha de inmediato durante la inspección; simulacro de extinción de incendios sin incidencias
- 😞 No hay disponibles folletos con información de emergencia en el mostrador de facturación ni a bordo, no se emiten instrucciones de seguridad mediante megafonía, se mostró el video de seguridad pero sin sonido
- 😞 Se ponen a disposición planos de “usted se encuentra aquí”, pero no incluyen instrucciones de seguridad

Abel Matutes**Valoración ADAC: Bien**

Ruta:	Palma de Mallorca, Mallorca/ España – Valencia/ España
Tiempo de travesía:	7 horas 30 minutos
Bandera:	Malta
Puerto de registro:	Valletta
Naviera:	Baleària
Fecha de construcción:	2010
Núm. máx. de pasajeros / tripulación:	850/ 50
Fecha de inspección:	7 de mayo de 2014

Puntos fuertes y débiles

- 😊 Barco bastante nuevo, con equipamiento de seguridad, salvavidas, lucha contra incendios y prevención de incendios moderno, barandilla protegida contra escaladas
- 😊 Control de pasaportes y registro de pasajeros
- 😊 Acceso sin barreras, lavabos y cabinas para pasajeros con discapacidades
- 😊 Instrucciones de seguridad fáciles de entender a través del sistema de megafonía en inglés y español
- 😊 Cubiertas de pasajeros claramente diseñadas y bien iluminadas, videovigilancia
- 😊 Equipamiento de seguridad, rutas de escape y puntos de reunión bien indicados
- 😊 Tarjeta de seguridad con información de seguridad en asientos *Pullmann*
- 😊 Durante el viaje los pasajeros no tienen permitido acceder a la cubierta de coches
- 😊 Puertas de control de inundación adicionales en la cubierta de coches
- 😊 No se permite el acceso a la cubierta de coches hasta que el ferry ha atracado
- 😊 Tripulación profesional, el generador y la bomba de emergencia se pusieron en marcha de inmediato durante la inspección

- 😞 Se ponen a disposición planos de “usted se encuentra aquí”, pero son pequeños y confusos, y no incluyen instrucciones de seguridad
- 😞 Lista de puntos de reunión en la puerta de la cabina muy pequeña y difícil de entender
- 😞 Camiones y tractoras no amarrados

Nota

Debido a la brevedad de los periodos de navegación y amarre, la tripulación está ocupada con la supervisión, carga y descarga y tienen poco tiempo para realizar simulacros de seguridad durante las travesías. Sólo hay un día en puerto cada semana que es cuando se realizan los simulacros.

Cronología: Accidentes de ferrys desde 1987

21 de junio de 2014 cerca de Suecia

Alarma de fuego a bordo del *Stena Scandinavica* que viaja desde Kiel a Goteborg. Un generador sobrecalentado hace que en la sala de máquinas se genere humo. La señal de “todo despejado” se da una hora después para las 587 personas que se encuentran a bordo y el barco continúa con su viaje.

21 de junio de 2014 cerca de las costas de Alemania

Durante una maniobra de atraque en el puerto de Rostock, el ferry sueco *Huckleberry Finn* colisiona con una plataforma de carga en la zona de atraque. El barco sufre un corte de siete metros en el casco en el lado del puerto. Nadie resulta herido.

27 de abril de 2014 cerca de Dinamarca

Sale humo del ferry noruego *Crown Seaways* durante el trayecto desde Copenhague a Oslo con 960 pasajeros a bordo. La causa es la explosión de un cigüeñal. El equipo de extinción de incendios del barco apaga el incendio y media hora después el ferry puede proseguir con el viaje a Oslo.

16 de abril 2014 cerca de Corea del Sur

Cerca de la costa en el sudoeste de Corea del Sur, el *Sewol* se hunde y 302 personas pierden la vida, incluyendo cerca de 250 escolares que estaban realizando un viaje desde Incheon a la isla vacacional de Cheju. La gestión del incidente por parte del capitán y la tripulación es nefasta. Mientras que a los pasajeros se les indica que permanezcan a bordo, la mayoría de la tripulación escapa para salvarse. Más tarde se oyen más críticas. Muchos de los miembros de la tripulación nunca habían participado en prácticas de seguridad. El barco además llevaba más carga de la indicada – alguna de la cual no estaba asegurada adecuadamente.

28 de diciembre de 2013 cerca de Gran Bretaña

Fuego en la cabina de un pasajero a bordo del *King Seaways* en ruta desde Newcastle a Ámsterdam. La tripulación del barco extingue el incendio después de un cuarto de hora. El barco lleva 946 pasajeros y 127 tripulantes a bordo. 23 personas sufren intoxicación por humos, seis de ellas tienen que ser llevadas al hospital para ser atendidas por médicos.

16 de agosto de 2013 cerca de Filipinas

Al acercarse al puerto de Cebú City en Filipinas, el ferry ro-ro *St. Thomas Aquinas* colisiona con un barco de carga. Entran grandes cantidades de agua en el ferry que empieza a hundirse rápidamente. En esos momentos hay 870 personas a bordo, por lo menos 91 de ellas fallecen y 46 desaparecen. Las investigaciones demuestran que el barco de carga había utilizado la vía equivocada.

23 de abril de 2013 cerca de Dinamarca

A bordo del ferry *Victoria Seaways*, cerca de la isla danesa de Bornhol, se genera un fuego en un camión en la cubierta de vehículos. La tripulación extingue el fuego rápidamente y no hay víctimas.

12 de diciembre de 2012 cerca de Italia

Fuertes vientos y olas de hasta ocho metros ponen en problemas al ferry *Eurocargo Cagliari* en el mar abierto de Palermo. El barco se inclina fuertemente a un lado. Doce camiones se caen de la cubierta de vehículos al mar, muchos de los vehículos dentro del ferry resultan dañados.

27 de octubre de 2012 cerca de Francia

En el puerto de Caláis, el ferry *Pride Burgundy* colisiona durante la salida con el *Berlioz*, que estaba anclado, debido a los fuertes vientos. A parte de los daños sufridos por los barcos, nadie resulta herido.

4 de mayo de 2012 cerca de las costas de Alemania

Durante una maniobra en el puerto de Travemünde, el barco de pasajeros alemán *Nis Holgersson*, choca en ángulo vertical con el ferry danés *Urd* que está siendo preparado y cargado. El casco del *Urd* resulta dañado con un agujero de varios metros cuadrados por lo que el barco se hunde poco tiempo después. Nadie resulta herido en ninguno de los dos barcos.

3 de febrero de 2012 cerca de Italia

Durante una violenta tormenta de nieve, el ferry italiano *Sharden* colisiona con un rompeolas poco después de zarpar del puerto de Civitavecchia. La consecuencia es un corte de 30 metros en el lateral del barco por encima de la cota de agua. Nadie resulta herido, pero se genera pánico entre las 315 personas a bordo.

20 de noviembre de 2011 cerca de Grecia

Un fuego arde durante horas sin ser detectado después de que un camión refrigerado sufra un cortocircuito a bordo del ferry *Kriti II* y estalla definitivamente a solo unas pocas millas náuticas del puerto griego de Patras. 40 de los 92 camiones a bordo resultan dañados y 27 quedan totalmente destruidos. Las 200 personas a bordo del barco no resultan heridas.

10 de octubre de 2011 cerca de las costas de Alemania

Un fuego estalla en la sauna de a bordo del ferry inglés *Hafnia Seaways* al norte de Spiekeroog y no puede ser controlado inicialmente. Barcos de rescate y ayudantes llegan rápidamente al lugar para

ayudar a la tripulación a extinguir el fuego. Seis de las 27 personas a bordo sufren ligera intoxicación por humos.

10 de septiembre de 2011 cerca de Zanzíbar

Los equipos de rescate en la isla vacacional de Zanzíbar son testigos de un terrible suceso después del hundimiento del *MV Spice Island I* que estaba realizando el trayecto entre la isla principal de Unguja y la isla de Pemba. El ferry se hunde en una zona profunda con fuertes corrientes subacuáticas. Por lo menos 203 cuerpos fueron llevados por el mar a las playas, muchos de ellos niños y mujeres. La capacidad oficial del barco era de 645 pasajeros y 45 tripulantes. Testigos visuales informaron que el ferry estaba notablemente sobrecargado con pasajeros y carga. El barco se inclina justo antes de hundirse y empieza a darse la vuelta.

28 de enero de 2011 cerca de Indonesia

Fuego y humo en el ferry Superflex *Laut Teduh* en el Estrecho de Sunda entre Java y Sumatra después de que un coche se incendie en la cubierta de vehículos. El pánico cunde y los pasajeros se aplastan entre ellos o saltan al agua. Los equipos de rescate indonesios llegan rápidamente al lugar. Aún así, por lo menos 23 de los 567 pasajeros y tripulantes pierden la vida mientras que más de 200 resultan heridos. Se cree que el fuego fue causado por un cigarrillo tirado a la cubierta de vehículos.

27 de enero de 2011 cerca de Suecia

Un contenedor cargado con polvo de aluminio sobre un camión a bordo del ferry *Peter Pan* se incendia después de que el barco zarpara del puerto de Trelleborg. El barco regresa inmediatamente al puerto y se evacua a los cerca de 100 pasajeros. Una vez apagado el incendio, el ferry continúa con el viaje.

20 de noviembre de 2010 cerca de las costas de Alemania

Un camión en llamas a bordo del *Mecklenburg-Vorpommern* genera un humo denso justo antes de que el barco esté a punto de amarrar en el puerto de Rostock. Se necesitan dos horas para extinguir el fuego. Nadie resulta herido.

17 de noviembre de 2010 cerca de Grecia

El ferry de transporte griego *Colossus* encalla en la isla jónica de Lefkada. Los 20 miembros de la tripulación y 11 pasajeros resultan ilesos.

17 de noviembre de 2010 cerca de Suecia

Alarma de incendio para los casi 500 pasajeros que están durmiendo en alta mar cerca de Höganäs en la costa del sur de Suecia. Un trailer a bordo del *Pearl of Scandinavia* está en llamas. Mientras que numerosos barcos y helicópteros se dan prisa por ayudar al ferry y evacuarlo si es necesario, el fuego

en la cubierta de vehículos es extinguido. Nadie resulta herido. El barco continúa su viaje desde Oslo a Copenhague por sus propios medios.

8 de octubre de 2010 cerca de Alemania

Poco después de la media noche, el servicio de rescate alemán recibe una llamada de socorro del ferry ro-pax *Lisco Gloria*. Ha estallado un incendio a bordo del barco que viaja desde Kiel a Klaipėda. Un defecto técnico en un camión es la causa del incendio. Un equipo de abordaje de un helicóptero es capaz de anclar el barco dañado con 236 personas a bordo cerca de Langeland. Los pasajeros y la tripulación abandonan el barco utilizando botes salvavidas y balsas de rescate o saltando al agua. 28 personas resultan heridas por el fuego y el barco acaba totalmente destruido.

27 de septiembre de 201 cerca de Génova

El ferry *Moby Line* que viene de Cerdeña atraca en Génova. Mientras que los vehículos están siendo descargados un coche resbala hacia atrás por la rampa de carga del barco y cae al agua. El suceso acaba siendo fatal para ambos ocupantes del coche. Testigos visuales informaron que el ferry se había movido y que la rampa se había resbalado del muelle.

26 de diciembre de 2009 cerca de Filipinas

A unos 85 kilómetros al sur de Manila, el *MV Baleno 9* se hunde con 132 pasajeros a bordo. Entra agua en la cubierta de vehículos del ferry y llega hasta la carga que ha sido mal sujeta. Por lo menos seis personas pierden la vida en este accidente y 44 están desaparecidos.

5 de agosto de 2009 cerca de Tonga

128 pasajeros y tripulantes se encuentran a bordo del *Princess Ashika* cuando éste vuelca por la noche, con vientos de 6 a 7 en el Pacífico sur, cerca de las costas de Tonga. Testigos visuales informaron que el ferry se tambaleaba y que las olas habían inundado la cubierta inferior. 54 personas supervivieron el desastre, todos ellos hombres. Los 74 muertos o desaparecidos son en su mayoría mujeres y niños que dormían bajo cubierta cuando el ferry se hundió. Investigaciones posteriores demostraron que el barco se encontraba en condiciones muy malas, oxidado y que la tripulación no había recibido ninguna formación de emergencia.

23 de julio de 2009 cerca de la costa de Suecia

Cerca del puerto de Nynashamm, a unos 60 kilómetros al suroeste de Estocolmo, el *MS Gotland* con cerca de 1500 personas a bordo y el *HSC Gotlandia*, cuyo tamaño no llegaba ni a la mitad del tamaño del *MS Gotland*, colisionan en medio de densa niebla. Más de 20 personas resultan heridas.

29 de mayo de 2009 cerca de las costas de Italia

Se desata un fuego en la cubierta de vehículos del ferry *Vincenzo Floria*. A las 4 de la mañana se despierta a los pasajeros y se les hace ir a cubierta, pasando por zonas de denso humo en el barco. Se bajan los botes salvavidas. Sin embargo, entonces parece que la tripulación ha sido capaz de controlar el incendio. El barco continúa con su viaje desde Nápoles a Palermo. Pero a las 6 de la mañana, resulta que el fuego no se puede controlar. El capitán decide evacuar a los 526 pasajeros. 29 de ellos sufren intoxicación por humos. La mayoría de los 35 miembros de la tripulación permanecen a bordo hasta que el barco es totalmente evacuado. Este no había sido el primer incidente: el 4 de octubre de 1999, poco después de la entrega, el ferry colisionó con un barco crucero al entrar en el puerto de Nápoles. El 19 de diciembre de 2004 hubo un incendio en la cubierta de vehículos.

24 de marzo de 2009 cerca de las costas de Grecia

Fuertes vientos en la isla de Santorini hacen que el ferry *Áolos Kenteris II* colisione con el muro del muelle. Un pasajero y el capitán sufren lesiones leves.

25 de enero de 2009 en Vietnam

Un ferry sobrecargado viajando por el río Gianh en el centro de Vietnam se hunde y se ahogan alrededor de 40 personas. Se dice que había más de 70 personas a bordo, cinco veces más de lo que el barco tenía permitido transportar.

11 de enero de 2009 en Indonesia

Olas de hasta siete metros en el Estrecho de Makassar entre las islas de Sulawesi y Borneo hacen que el ferry *Teratai Prima* vuelque. 23 personas son rescatadas y más de 240 permanecen desaparecidas. Un superviviente informó que sólo vio tres botes salvavidas en el ferry.

14 de diciembre de 2008 en Filipinas

El ferry *Maejan* totalmente sobrecargado, viajando desde la isla filipina de Calayan a la isla de Luzón es golpeado por enormes olas y vuelca. Por lo menos 22 de los 102 pasajeros pierden la vida, 46 son rescatados y 31 siguen desaparecidos.

14 de septiembre de 2008 cerca de la costa de Turquía

Justo después de zarpar del puerto de Bandirma en el norte de Turquía, en ruta hacia Estambul, el ferry de vehículos *Hayat-N* empieza a escorar justo antes de la media noche y se hunde. Un pasajero fallece, 20 están desaparecidos y 30 resultan heridos. Se rescatan alrededor de 70 personas, incluyendo a toda la tripulación (30 personas). Algunos pasajeros son capaces de nadar hasta la costa. Según el capitán, la causa del desastre puede haber sido la carga mal distribuida. Un pasajero

indicó que los miembros de la tripulación distribuyeron chubasqueros en lugar de chalecos salvavidas.

7 de agosto de 2008 cerca de Sicilia

El hydrofoil *Ettore Morace* con 144 pasajeros a bordo choca contra rocas hundidas que se habían colocado a la entrada del puerto siciliano de Trapani para protegerlo de las mareas. 81 pasajeros resultan heridos, una mujer de gravedad. Un niño de diez años sufre graves lesiones en la cabeza. El 9 de agosto de 2007, justo un año antes, el *Giorgione*, otro hydrofoil, encalló en el mismo lugar. Muchos de los pasajeros a bordo sufrieron lesiones y un italiano de 54 años de edad falleció días más tarde en el hospital. Los hydrofoils realizan la ruta entre la isla egea de Favignan cerca la costa oeste de Sicilia y el puerto siciliano de Trapani.

28 de julio de 2008 cerca de las costas de Grecia

Los barcos cruceros *Zenith* y *Aegean Pearl* colisionan en el puerto de Pireo. Nadie resulta herido. El *Zenith* con 1819 pasajeros y una tripulación de 619 personas puede continuar el viaje, mientras que el *Aegean Pearl* con 504 pasajeros y una tripulación de 349 personas se ve obligado a permanecer en puerto para realizar reparaciones.

28 de junio de 2003 cerca de las costas de Grecia

Mientras realiza la ruta desde Lesbos vía Chios a Pireo, el ferry *Theofilos* encalla en un arrecife de rocas en el estrecho entre las islas de Chios y Oinousses. El resultado es un corte de 15 metros de largo y 70 centímetros de ancho en el casco del barco. El capitán ordena inicialmente que los 475 pasajeros y 97 miembros de la tripulación abandonen el barco, pero luego decide llevar el barco por sus propios medios 15 millas náuticas más hasta el puerto de Chios. El *Theofilos* finalmente llega a la cercana isla de Oinousses, donde los pasajeros son evacuados utilizando botes porque el barco es demasiado grande para atracar en el pequeño puerto. Nadie resulta herido. Los pasajeros filmaron los eventos en sus teléfonos móviles que fueron retransmitidos en directo en la TV.

23 de junio de 2008 cerca de las costas de Grecia

En el puerto de Andros, una isla de las cicladas, el *Superferry 2* colisiona con el ferry atracado *Theologos*. Tres personas sufren lesiones leves.

21 de junio de 2008 en Filipinas

Cerca de la costa de la isla de Sibuyan, el motor del ferry *Princess of Stars* falla. El barco queda encallado y las grandes olas hacen que vuelque. Cerca de 50 personas son rescatadas. Muchas acaban atrapadas en el barco que acaba girado hacia arriba a la deriva. A pesar de las advertencias de tormenta, el ferry con 724 pasajeros y una tripulación de 121 personas a bordo había zarpado de la capital filipina Manila en dirección a Cebú y se adentró en un tifón.

4 de mayo de 2008 en Brasil

Por lo menos 15 personas se ahogan cuando el ferry *Comandante Sales* se hunde en el río Solimoes en el estado norteño de Amapá. 30 pasajeros desaparecen, 100 son capaces de nadar a la orilla o son recogidos por otros barcos. Según la marina, el barco no estaba registrado y la tripulación no tenía permiso de trabajo.

21 de abril de 2008 cerca de las costas de Grecia

Durante unas prácticas en alta mar sin pasajeros, el ferry *Áolos Kenteris II* colisiona con el ferry *Rodafini* con 112 pasajeros a bordo, en el puerto de Pireo. Nadie resulta herido, pero los pasajeros tienen que continuar el viaje en otro barco.

23 de noviembre de 2007 cerca de las costas de Grecia

410 pasajeros escapan con poco más que un susto después de que su ferry, el *Giorgios* encallara cerca de Atenas. El guardacostas rescata a los pasajeros.

23 de febrero de 2007 en Indonesia

Por lo menos 16 personas pierden la vida en un desastre ocurrido en un ferry en Indonesia después de que un camión se incendiara bajo cubierta.

15 de enero de 2007 cerca de Sicilia

En el Estrecho de Messina un barco de contenedores colisiona con el hydrofoil *Sagesta Jet* y genera un gran agujero en el lateral del ferry. El capitán y tres miembros de la tripulación fallecen, 88 pasajeros resultan heridos, algunos de ellos de gravedad. El ferry, con 151 pasajeros a bordo cubría la ruta de Reggio di Calabria en el continente y el puerto Siciliano de Messina. El estrecho en el que ocurrió el accidente, sólo tiene un ancho de 3,2 kilómetros y mucho tráfico.

29 de diciembre de 2006 en Indonesia

En ruta desde Java a Borneo, el *Senopati Nusantara* con 628 pasajeros a bordo, vuelca en mar tormentoso y se hunde en cuestión de un minuto. 200 personas son rescatadas, cerca de 400 están desaparecidas y docenas se encuentran muertas. Cinco días después del accidente doce sobrevivientes se encuentran en una plataforma de petróleo abandonada en medio del océano. Después de nueve días y a 500 kilómetros del lugar del desastre, un barco de carga rescata a 15 personas que se habían sujetado a una balsa salvavidas. Los pasajeros informan que muchas personas a bordo del barco que se hundía tuvieron que pelearse por los chalecos salvavidas y por un lugar en los botes salvavidas. Aquellos que no lo lograron tuvieron que sujetarse a trozos de madera flotando en medio de una tormenta con olas de hasta ocho metros.

30 de julio cerca de Ibiza

A bordo del *Almudaina II* se desata el pánico entre los 650 pasajeros, cuando los cuatro motores y el aire acondicionado fallan, haciendo que el ferry vaya a la deriva en mar abierto a una temperatura de 38º C. La tripulación finalmente logra poner en marcha los motores nuevamente.

7 de junio de 2006 en el Congo

En el lado congolés del Lago Tangayika, el motor de un ferry se incendia. Alrededor de 100 personas pierden la vida y sólo 18 sobreviven. El ferry llevaba varias toneladas de carga, incluyendo barriles de aceite y gasolina.

9 de abril de 2006 cerca de Japón

El ferry de alta velocidad *Topy 4* colisiona con lo que se cree que fue una ballena cerca de la costa de Japón. 93 personas resultan heridas. El ferry recorría la ruta entre Tanegashima y Kagoshima.

30 de marzo de 2006 cerca de las costas de Bahrein

Casi 60 personas se ahogan cerca de la costa de Bahrein cuando el ferry *Al Dana* es golpeado por una ola. Se dice que el barco estaba sobrecargado y que no tenía licencia para llevar pasajeros.

22 de marzo de 2006 cerca de las costas de Canadá

El *Queen of the North* encalla entre Prince Rupert y Port Hardy (British Columbia), vuelca y se hunde cerca de una hora después. Dos personas pierden la vida en este incidente.

13 de marzo de 2006 cerca de Nueva Zelanda

El ferry de pasajeros *Aratere* se adentra en una fuerte tormenta cerca de la costa de Nueva Zelanda. Olas de más de 12 metros golpean al barco de tal manera que parte de la carga se suelta y los pasajeros son lanzados por el aire. Algunos pasajeros sufren fracturas y golpes.

9 de marzo de 2006 en Filipinas

Un fuego estalla en el ferry filipino *Superferry 12* mientras recorre el trayecto de Manila a Cebú. El barco lleva 600 pasajeros a bordo. Nadie resulta herido. Este no había sido el primer accidente: El 24 de mayo de 2003, el *Superferry 12* golpeó contra un ferry cerca de Manila y 13 personas perdieron la vida. El 30 de diciembre de 2005, colisionó con un barco pesquero y dos personas resultaron heridas.

15 de febrero de 2006 cerca de Fuerteventura

Un fuego estalla en la cubierta de vehículos del *Volcán de Tejada*, supuestamente por un contenedor refrigerador defectuoso. Nadie resulta herido.

3 de febrero de 2006 en el Mar Rojo

Más de 1000 vidas se pierden en uno de los peores desastres de ferrys ocurridos en las últimas décadas, cuando el ferry egipcio *Salam Boccacio 98* con cerca de 1400 pasajeros y tripulación a bordo se hunde en cuestión de minutos a 90 kilómetros de Safaga en Egipto. El ferry de vehículos no tiene suficientes botes salvavidas a bordo. Los supervivientes cuentan que vieron un fuego debajo de cubierta. El agua utilizada para apagar el incendio hizo que el barco volcara. Posteriormente hubo acusaciones según las cuales el operador del barco había utilizado documentos falsificados para ocultar los fallos de seguridad.

31 de enero de 2006 al este de Indonesia

Una tormenta en el mar hace que un ferry con 140 pasajeros y 23 miembros de tripulación a bordo se hunda mientras recorría el trayecto entre Kupang en Timor Occidental y la isla de Rote. 114 personas son rescatadas.

7 de noviembre de 2005 cerca de las costas de Bangladesh

Por lo menos 14 personas pierden la vida y 40 desaparecen después de un desastre de un ferry en la Bahía de Bengala, a 320 kilómetros de la capital Dhaka. El ferry probablemente estaba sobrecargado.

6 de noviembre de 2005 cerca de las costas de India

El ferry *Al Medina* vuelca mientras se encuentra en ruta desde Guptachhara Ghat a Chittagong. Lleva 110 pasajeros a bordo, 40 de los cuales nunca se encontraron.

3 de noviembre de 2005 cerca de las costas de Pakistán

Se cree que hasta 35 personas se ahogaron en un desastre ocurrido en un ferry en el Mar Árabe. El barco *Jangsigar* se hunde a unos 115 kilómetros del puerto pakistaní de Karachi. El barco estaba completamente sobrecargado.

31 de octubre de 2005 cerca de las costas de Egipto

Se desata un fuego a bordo del barco de pasajeros *Al Kahfrain* en el Mar Rojo cerca de la costa de Egipto. No hay pasajeros a bordo y los 58 miembros de la tripulación logran ponerse a salvo. El barco recorría el trayecto de Suez a Arabia Saudí.

27 de septiembre de 2005 en Suecia

Con 542 pasajeros a bordo y en ruta hacia Tallin, el ferry del mar Báltico estonio *Regina Baltica* encalla en el archipiélago de Estocolmo. El barco es capaz de soltarse por sus propios medios y procede al cercano puerto de Kapellskär. Nadie resulta herido. Los oficiales creen que el accidente fue causado por un paro de motor que interrumpió el suministro eléctrico paralizando el mando del barco. A pesar de ello, los pasajeros criticaron fuertemente la falta de información, las condiciones

caóticas en completa oscuridad, así como el alcohol gratuito para pasajeros que ya estaban intoxicados.

26 de agosto de 2005 en el Mar Negro

Se desata un fuego en la sala de máquinas de un ferry de camiones turco, haciendo que las 53 personas que se encuentran a bordo suban a los botes salvavidas. Más tarde son recogidas por un ferry de alta velocidad y llevadas al puerto de destino de Rabazon en Turquía.

20 de agosto de 2005 cerca de Sicilia

Un ferry de la naviera Tirrenia choca fuertemente contra la pared del muelle. Viajaba desde el puerto de Cagliari en Cerdeña y según testigos fue demasiado rápido al entrar en el puerto de Palermo. 31 personas resultan heridas por el impacto. Más tarde el capitán declara que el sistema de mando del ferry había fallado.

20 de mayo de 2005 cerca de la costa de Suecia

Mientras recorría la ruta de Estocolmo a Finlandia, los cerca de 1000 pasajeros a bordo del ferry finlandés *Viking Amorella* tienen que ser evacuados porque se desata un incendio en el motor de uno de los vehículos que se encuentra en la cubierta de vehículos. Los 1077 pasajeros y 159 miembros de la tripulación resultan ilesos.

9 de abril de 2005 cerca de las costas de Bangladesh

150 personas pierden la vida en el accidente de un ferry en Bangladesh. Mientras cruzaba un río, el barco colisiona con otro ferry y vuelca. Se calcula que había unas 200 personas a bordo.

11 de febrero de 2005 cerca de las costas de Grecia

Doce de los 20 pasajeros y 17 miembros de la tripulación a bordo del *Arion* tienen que ser rescatados por helicóptero cuando el ferry queda varado en una tormenta similar a un huracán cerca de la isla de Chios debido a daños en timón. El barco construido en el año 1972 recorría la ruta de Pireo a Mytilini.

31 de enero de 2005 cerca de las costas de Suecia

Cerca de Falserbo, al sur de Malmö, el ferry polaco *Pomerania* colisiona con el petrolero sueco *Rio Grande*. Los 140 pasajeros y 79 miembros de la tripulación resultan ilesos, al igual que la tripulación del petrolero. El *Pomerania* es capaz de continuar con su viaje hacia Copenhague escoltado por un guardacostas. Había zarpado de Swinoujscie.

29 de enero de 2005 cerca de Tenerife

Fallo de motores a bordo del ferry español *Volcán de Tacande* debido a una inundación en la sala de máquinas. Los 63 pasajeros y 29 miembros de la tripulación quedan a la deriva en el barco y

finalmente son evacuados a primera hora de la mañana. 39 personas sufren una ligera hipotermia. Según declaraciones oficiales, rocas habían dañado el barco mientras abandonaba Los Cristianos. El ferry recorría la ruta entre Tenerife y La Gomera.

9 de enero de 2005 cerca de las costas de Escocia

Cerca de Cairnryan, el *European Highlander* va a la deriva, fuera de ruta y encalla en una playa de madrugada. El ferry recorría el trayecto de Larne en Irlanda del Norte a Escocia con vientos de hasta 140 km/h. 43 pasajeros y 57 miembros de la tripulación tienen que esperar 30 horas hasta que hay disponible un remolcador para remolcar el barco. El mar tormentoso hace que la evacuación sea demasiado peligrosa.

26 de febrero de 2004 en Filipinas

Un fuego se desata en la sala de máquinas a bordo del ferry filipino *Super Ferry 14*. Las llamas se extienden rápidamente. Atrapados por el fuego y el humo, a muchas personas les da un ataque de pánico y se lanzan por la borda. Mueren por lo menos 60 personas. El barco que llevaba 702 pasajeros y 159 miembros de la tripulación a bordo recorría el trayecto de Manila a Bacolod en la isla filipina de Negros.

15 de enero de 2004 cerca de Islandia

Al entrar en Thorshavn en las Islas Feroe, el *Norröna* colisiona con un embarcadero. El ferry, girando en el puerto, es alcanzado por un golpe de viento y presionado contra la pared del puerto, generando una grieta de 10 metros. Los cerca de 60 pasajeros y 33 miembros de la tripulación resultan ilesos.

28 de diciembre de 2003 cerca de las costas de Grecia

El ferry griego *Express Apollon* con 266 pasajeros a bordo encalla en la isla egea de Serifos. Nadie resulta herido. El accidente ocurre mientras el ferry, en ruta a Pireo, está maniobrando.

23 de diciembre de 2003 en Filipinas

El *Piary* de camino desde las islas Cagayan al puerto de Brookes Point en la isla filipina de Pawalan sufre una fuga cerca de 100 kilómetros de Brookes Point empieza a inundarse. Por lo menos 50 de los 75 pasajeros se ahogan.

15 de octubre de 2003 en Nueva York

Durante una maniobra de atraque con vientos de hasta 65 kilómetros por hora, el *Andrew J. Barberi* viniendo desde Manhattan con 1500 pasajeros colisiona con el muelle de St. George Terminal justo saliendo de Staten Island. La cubierta principal en el lado de estribor del ferry se rasga completamente. Doce personas pierden la vida y 37 resultan heridas, algunas gravemente. Testigos en tierra ven como el barco se acerca al muelle a alta velocidad y no puede ser detenido a tiempo.

27 de septiembre de 2003 cerca de las costas de Senegal

De camino desde Zinguinchor en el sur de Senegal hacia la capital Dakar, el *Le Joola* se encuentra con una tormenta. El barco vuelca y se hunde en menos de cinco minutos, llevándose a cerca de 1150 pasajeros – uno de los peores desastres de barcos en la historia del mundo. El *Joola* tenía doce años de antigüedad y acababa de ser renovado. “El barco fue construido para vías navegables interiores, no para mar abierto”, fue la crítica expresada por el presidente Abdoulaye Wade.

11 de septiembre de 2003 cerca de las costas de Italia

El ferry italiano *Moby Magic* iba de camino del puerto sardo de Olbia cuando se hunde a siete millas de la costa de Cerdeña. Las 160 que iban a bordo son rescatadas. Hubo una fuga en la sala de máquinas. El capitán no descarta que un error de maniobra pueda haber sido la causa del accidente.

7 de septiembre de 2003 en Indonesia

El ferry indonesio *Wirmala Dharma* se hunde dos horas después de abandonar el puerto de Padangbai en Bali. A bordo viajan 200 personas. Cerca de 150 son rescatadas por barcos pesqueros, toda ayuda llega demasiado tarde para 50 personas. El barco iba de camino desde la isla de Lombok hacia el este de Indonesia.

9 de julio de 2003 cerca de las costas de Bangladesh

En viaje desde la capital de Bangladesh, Dhaka, a Bhola el *Nasrin 1* se hunde durante una tormenta cerca de la ciudad de Chandpur. En uno de los peores desastres marítimos del país, se estima que unas 400 personas perdieron la vida. 150 pasajeros logran llegar a la costa nadando, algunos de ellos aferrados a restos. Más de 750 personas, posiblemente más de 1000 se encontraban a bordo de este barco de tres cubiertas. Debido a que otro ferry se encontraba imposibilitado para navegar, 400 pasajeros adicionales embarcaron en el *Narin* poco antes de la hora de salida, a pesar de que el barco tenía aprobación para transportar solamente a un tercio del número de personas que se encontraban a bordo.

30 de agosto de 2002 en Filipinas

Tras una explosión a bordo del ferry indonesio *KM Kenangan*, se desata un fuego en la sala de máquinas. 69 de los cerca de 100 pasajeros son rescatados en este desastre cerca de las costas de Sulawesi, por lo menos 20 personas pierden la vida. El barco había zarpado de Baubon en la isla de Buton.

15 de agosto de 2002 cerca de las costas de Bélgica

Durante la travesía desde Hull en Inglaterra a Zeebrugge en Bélgica, se desata un fuego en la sala de máquinas del *Norsea*. Dos de los tripulantes sufren lesiones menores mientras luchan contra el

incendio. Los demás 700 pasajeros y 120 miembros de la tripulación sobrevivieron ilesos. La causa del fuego fue una fuga de aceite que se encendió.

10 de febrero de 2002 cerca de Gran Canaria

Poco después de zarpar de Las Palmas en rumbo a Tenerife, el pórtico de sustentación de popa del *Princesa Teguisse* se rompe. Esto hace que el rápido hydrofoil se detenga repentinamente y golpee contra el agua. 52 personas resultan gravemente heridas.

20 de diciembre de 2001 cerca de las costas de Finlandia

El ferry finlandés *Isabella* encalla cerca de la costa de las islas Aland en el Mar Báltico. El lateral del barco resulta dañado. Los 655 pasajeros y 156 miembros de la tripulación son rescatados. El mar en la zona estaba muy movido con vientos similares a los de un huracán. El barco se encontraba de camino desde Turku en Finlandia hacia Suecia.

6 de julio de 2001 cerca de las costas de Suecia

El panel de control principal de la sala de máquinas del *Rügen*, un ferry de bandera alemana, se incendia. El incendio se apaga. El ferry con 261 personas a bordo estaba viajando desde el puerto de Sassnitz en la isla de Rügen a Trelleborg en Suecia.

1 de julio de 2001 cerca de las costas de Suecia

Se declara un incendio en la sala de máquinas del ferry alemán *Sassnitz* que viajaba desde la isla báltica de Rügen hacia Trelleborg en Suecia. El ferry es remolcado de regreso al puerto de Sassnitz en Rügen, las 230 personas que iban a bordo resultaron ilesas.

26 de septiembre de 2000 cerca de las costas de Grecia

Cerca de la isla griega de Paros, el *Express Samina* encalla en unas rocas claramente visibles y marcadas con balizas. El ferry se parte y se hunde en cuestión de 45 minutos. 80 de las 534 personas que había a bordo mueren. El capitán es arrestado. Tanto él como sus oficiales supuestamente habían estado viendo un partido de fútbol en el bar en lugar de estar en el puente.

26 de noviembre de 1999 cerca de las costas de Noruega

El ferry catamarán noruego *Sleipner* golpea contra un arrecife en el fiordo noruego de Bompla con mar muy movido, y se hunde. A bordo viajan 88 personas, 16 pierden la vida. Al ferry no se le tenía que haber permitido zarpar bajo las condiciones existentes y los botes salvavidas no estaban preparados para ser utilizados. El barco acababa de entrar en servicio a principios de agosto.

1 de noviembre de 1999 cerca de las costas de Grecia

En la costa oeste de Grecia, el ferry *Superfast 3* se incendia durante el trayecto de Patras en Grecia a Ancona en Italia. El incendio, que se inició en un camión, se extiende rápidamente. 14 pasajeros pierden la vida.

8 de julio de 1999 cerca de las costas de Noruega

En la sala de máquinas del ferry noruego del Mar Báltico *Prinsesse Ragnhild* se desata un incendio durante el trayecto desde Kiel en Alemania a Oslo en Noruega. Una mujer muere después de sufrir un ataque al corazón. Las demás 1339 personas salen ilesas.

5 de marzo de 1997 cerca de las costas de Suecia

En el archipiélago de Estocolmo, el *Seawind* encalla con 135 pasajeros a bordo. Los pasajeros son llevados a bordo de otro ferry. Nadie resulta herido.

26 de agosto de 1996 cerca de las costas de Inglaterra

A bordo del ferry de pasajeros *Trident 7*, se desata un incendio mientras que el barco se encuentra a unos 800 metros al oeste del puerto de St. Peter en la isla de Guernsey. A parte de una mujer francesa de 88 años, todos los pasajeros salen ilesos.

18 de junio de 1995 cerca de las costas de Holanda

Ninguno de los 136 pasajeros y miembros de la tripulación resultan heridos cuando se declara un incendio en la sala de máquinas del *Euromagique* delante del puerto holandés de Vlissingen.

27 de mayo de 1995 cerca de las costas de Finlandia

Poco después de abandonar el puerto de Helsinki, el hydrofoil estonio *Laura* encalla durante una densa neblina. Las 208 personas a bordo resultan ilesas y son llevadas a un lugar seguro.

28 de septiembre de 1994 cerca de las costas de Finlandia

El ferry estonio del Mar Báltico *Estonia*, de 144 metros de largo, se hunde con casi 1000 personas a bordo, 852 pierden la vida. Las investigaciones demuestran que la puerta de proa era demasiado débil y no había sido colocada correctamente. Además, la tripulación no reaccionó correctamente ni con la suficiente rapidez. Este fue el peor desastre marítimo posterior a la II Guerra Mundial.

4 de marzo de 1994 cerca de las costas de Finlandia

El *Sally Albatross* encalla durante el trayecto desde Helsinki en Finlandia a Tallin en Estonia con 1250 personas a bordo. En ferry sufre una fuga y la sala de máquinas se inunda parcialmente. Los 1100 pasajeros y 150 miembros de la tripulación son trasladados a bordo de dos rompehielos y un ferry. Nadie resulta herido.

24 de febrero de 1994 cerca de Irlanda

Un ferry irlandés se hunde a la mitad del trayecto desde el puerto de Casteltownbere y la isla de Bere. Cuatro personas pierden la vida. La causa de este accidente sigue sin estar clara.

1 de enero de 1994 cerca de las costas de Italia

El ferry de carga y pasajeros *Monte Stello* operando entre Marsella y Córcega, en calla en la mañana del día de año nuevo cerca de la isla italiana de La Maddalena. A pesar de la tormenta existente, los 61 pasajeros y 22 miembros de la tripulación son rescatados a salvo.

19 de febrero de 1993 cerca de las costas de Haití

De camino a la capital haitiana de Port-au-Prince, el ferry *Neptuno* se hunde. El guardacostas estima que más de 1000 personas fallecieron en este accidente. El número exacto de pasajeros a bordo se desconoce porque el ferry iba sobrecargado. No habían a bordo chalecos ni botes salvavidas.

19 de febrero de 1993 cerca de las costas de Dinamarca

Una gran ola rompe las ventanas delanteras del ferry hydrofoil sueco *Cinderella II* durante la travesía desde el puerto danés de Copenhague al puerto sueco de Malmo. Entra agua en el barco. Los 269 pasajeros son rescatados.

14 de enero de 1993 cerca de la costa de Alemania

El ferry polaco *Jan Heweliusz* vuelca durante un huracán a unos 27 kilómetros al este de la isla de Rügen. 51 personas se ahogan. Basándose en la lista de pasajeros, se cree que 55 personas se han ahogado, pero solo se recuperan 37 cuerpos. Incluso antes de zarpar, el ferry había tenido problemas con el mecanismo de la puerta de carga. En enero de 1999 un juzgado de apelación polaco determinó que el ferry no estaba en condiciones para navegar.

16 de abril de 1991 cerca de las costas de Grecia

Se declara un incendio en la sala de máquinas del ferry griego *Rhodos*. 641 pasajeros y 99 miembros de la tripulación se encuentran a bordo del barco durante la travesía desde Atenas a la isla de Rodas. Los pasajeros y la mayor parte de la tripulación son trasladados a otros barcos.

14 de abril de 1991 cerca de las costas de Dinamarca

En medio de densa neblina, el ferry danés para vehículos y trenes *Dronning Margreta* colisiona con un barco de carga finlandés y sufre una fuga. Una mujer danés que trabaja en el barco fallece, los demás 30 pasajeros son rescatados.

10 de abril de 1991 cerca de las costas de Italia

En medio de densa neblina, el ferry italiano *Moby Prince* colisiona con el petrolero *Agip Aruzzo* cerca del puerto de Livorno. Hay una explosión y en ambos barcos se declara un incendio. 72 pasajeros y 67 miembros de la tripulación pierden la vida, los 28 miembros de la tripulación del petrolero son rescatados. Escapan 2700 toneladas de petróleo.

29 de abril de 1990 cerca de las costas de Italia

El ferry de vehículos *Trapani Express* se hunde durante el trayecto desde Livorno en la Toscana, a Sicilia. Seis personas fallecen, 39 pasajeros son rescatados. La causa de este accidente sigue sin estar clara.

10 de abril de 1990 cerca de las costas de Inglaterra

Se desata un incendio en la sala de máquinas del ferry francés que cruza el Canal *Reine Mathilde*. El barco con 600 pasajeros a bordo está viajando desde la ciudad francesa de Caen a Portsmouth en Inglaterra. Dos personas pierden la vida.

9 de abril de 1990 cerca de Irlanda

De camino desde el puerto galés de Milford a Rosslare en Irlanda se declara un incendio a bordo del ferry británico *Norrano*. 25 de las 297 personas a bordo sufren lesiones graves, un pasajero fallece. El origen del fuego se encuentra en la cubierta de cabinas delantera.

7 de abril de 1990 cerca de las costas de Noruega

El ferry danés *Skandinavian Star* se incendia durante el trayecto desde el puerto noruego de Oslo al puerto danés de Frederikshavn. 161 de las cerca de 500 personas que había a bordo mueren. Se sospecha que el incendio que causó el desastre fue provocado, además, las precauciones de seguridad no fueron suficientes.

5 de marzo de 1987 cerca de las costas de Bélgica

El ferry británico que cruza el Canal *Herald of Free Enterprise* encalla justo a las afueras del puerto belga de Zeebrugge. 193 pasajeros pierden la vida. Causa del accidente: La puerta de proa no se había cerrado correctamente antes de zarpar.

Versión: 9 de julio de 2014