

Incendio en un Crucero Miami, Florida 20 de julio de 1998

Un incendio que comenzó en una operación de cortes y soldadura no supervisada causó serios daños en la cubierta de amarre de un barco crucero pocos minutos después de zarpar camino a un crucero por el Caribe. La falla por utilizar procedimientos de corte y soldadura y el descubrimiento tardío del fuego sobre la cubierta de amarre condujo el fuego a lo largo de una parte de popa del barco. La pronta acción de las brigadas de incendio limitaron los daños solo a la zona vertical.

El 20 de julio de 1998 ocurrió un incendio en el barco "Ecstasy", crucero de pasajeros, cuando el barco comenzaba el cuarto día de viaje hacia Cozumel, México, desde Miami, Florida. De este incendio resultaron 60 personas heridas, incluyendo pasajeros y tripulación; en el momento del incidente, el barco transportaba 2.557 pasajeros y 920 tripulantes.

El barco fue construido en Finlandia en 1990 y reconstruido en 1995. Tenía 260.6 m (855 pies) de largo y 31.7 m (104 pies) de ancho con un calado de 8 m (26 pies). El tonelaje bruto era de 62,827.7 toneladas métricas (70,367 toneladas). La embarcación tenía una velocidad máxima de 40.7 km/h (22 nudos) y estaba impulsada por dos motores eléctricos diesel.

El barco tenía 10 cubiertas de alojamiento y entretenimiento, las cuales contenían camarotes y áreas de entretenimiento (por ejemplo, casinos, clubes nocturnos), así como numerosos sitios para comer. La mayoría de los espacios mecánicos estaban ubicados en las tres cubiertas más bajas del barco, con armarios para equipos y canales esparcidos en todo el barco.

La cubierta de amarre donde ocurrió la mayor parte de los daños del incendio, estaba ubicada sobre la Cubierta 4 (Riviera Deck). Había un área de amarre similar en la parte de adelante del barco sobre la Cubierta 6 (Cubierta Superior). Las cubiertas de amarre contenían grandes montacargas eléctricos que controlaban cientos de líneas de amarre, las cuales consistían en sogas de polipropileno de aproximadamente 63.5 mm (2½ pulgadas) de diámetro. El área de lavandería, en donde se informó que había comenzado el incendio, estaba localizada en la cubierta 2, adelante de los tanques de agua fresca, y contenía máquinas lavadoras y secadoras y el equipo para planchar y doblar la ropa.

Mientras el personal de mantenimiento reparaba la máquina de planchar y doblar en la lavandería, parece que un arco de la varilla fundente incendió hilachas y el entorno de la máquina. Tratar de extinguir el fuego inicial no fue afortunado, ya que el personal se vio forzado a salir de la lavandería a causa del humo. El gerente de la lavandería activó la alarma de incendio al tiempo que los trabajadores salían del área.

El humo comenzó a extenderse hacia las cubiertas por encima y debajo del área de la lavandería. Inicialmente se emitieron avisos y alarmas por el humo en las Cubiertas Nos. 1 a la 5. Como resultado de las investigaciones de los miembros de las brigadas, se descubrió humo y fuego sobre la cubierta de amarre de popa (Cubierta 4).

La brigada de incendios a bordo fue llamada y comenzó a desplegarse hacia la popa del barco. Los miembros de la brigada cerraron las puertas a prueba de incendio y monitorearon las condiciones en las áreas cercanas a la lavandería y a la cubierta de amarre.

Se descubrió un intenso incendio sobre la cubierta de amarre de popa, alimentado aparentemente por paletas de la sogas de polipropileno. A medida que éste crecía en intensidad, el humo denso y negro se veía ondulando desde la parte posterior del barco. Este humo se hizo visible para las cámaras de la Guardia Costera de Estados Unidos en el Puerto de Miami así como para los residentes del área de Miami Beach.

La Guardia Costera se comunicó con el capitán del barco a las 5:30 p.m. y le preguntó acerca de las condiciones de humo; sobre este punto el capitán le respondió que la brigada había controlado el fuego y que no requerían más asistencia. Aproximadamente unos 30 minutos después, el capitán volvió a comunicarse con la Guardia Costera para pedirle ayuda.

La Guardia Costera y otras embarcaciones con bomberos fueron enviados a la ubicación del barco, cerca de cinco kilómetros (2.7 millas) al nordeste de Miami Beach. En ese momento, el barco había perdido el control de los sistemas de propulsión y comenzaba a flotar a la deriva hacia el nordeste. La Guardia Costera y ayuda privada llegaron entre 6:00 y 6:25 p.m..

La combinación de las brigadas de incendio del barco y los bomberos de las embarcaciones llegaron a controlar el incendio a las 2:20 a.m., el día jueves 21 de julio de 1998. Una vez en el puerto, aquellos pasajeros y miembros de la tripulación que requerían atención médica fueron llevados a hospitales locales; las lesiones incluyeron inhalación de humo y dolor en el pecho. Siete personas fueron hospitalizadas por una noche y otras dos permanecieron un día más para observación.

Los daños se centraron en la cubierta de amarre de popa (4), el cuarto de equipo de acometida en la Cubierta 3, y la parte posterior de la cubierta principal (5). Los daños por el humo y agua se produjeron en todas las cubiertas de popa. Los rociadores se activaron desde la Cubierta 3 hasta la 7.

El barco permaneció atracado en el Puerto de Miami durante cuatro días mientras se llevó a cabo la investigación, y zarpó el 24 de julio de 1998 rumbo a Newport News, Virginia, donde fue sometido a una reparación completa. Esta embarcación fue nuevamente puesta en servicio el 18 de septiembre de 1998.

De acuerdo con las investigaciones y análisis del incendio, la NFPA ha determinado que los siguientes factores contribuyeron directamente a causar este incendio:

- El corte y soldadura sin las debidas precauciones
- La demora en descubrir el incendio en la cubierta
- La entrada de propagación del fuego a través de los conductos de ventilación que contenían acumulación de polvo e hilachas

Otros informes relacionados publicados por el Departamento de Investigación de Incendios de la NFPA incluyen :

- Fishing Vessel – Seward, AK 5/27/95
- Cruise Ship – Miami, FL 8/20/84
- Cruise Ship – Port Cañaveral, FL 3/9/84

Este resumen puede ser reproducido, parcial o totalmente, para fines educativos en seguridad contra incendios, siempre y cuando el significado del texto no sea alterado, que se le dé crédito a la NFPA y que los derechos de autor de la NFPA sean protegidos. Este texto no puede ser utilizado para fines publicitarios o comerciales sin la autorización por escrito de la NFPA.

©2001 NFPA, Quincy, MA