

RSO: Liberación de amarras durante situaciones de atrapamiento

La Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres (DNISMFL) de la **Junta de Seguridad en el Transporte (JST)** emitió su primer Informe de Seguridad Operacional (ISO) correspondiente a la investigación del suceso ocurrido el 13 de agosto de 2020 a bordo del B/M "STRATEGIC EQUITY" (9689902), bandera de Singapur.

Publicado el jueves 09 de diciembre de 2021

La investigación estuvo a cargo de la **JST** y contó con la participación de la TSIB de Singapur en carácter de Estado con interés significativo, tal como lo establece el Código de Investigación de Accidentes de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El Informe de Seguridad Operacional presenta los hechos, análisis, conclusiones y Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) emitidas por la **JST** con el fin de evitar la recurrencia de accidentes similares.

Características del suceso

El 13 de agosto de 2020 se produjo un accidente muy grave a bordo del B/M "STRATEGIC EQUITY" (9689902), con bandera de Singapur, que se encontraba amarrado en el muelle de la Unidad VII, a la altura del kilómetro 414,8 sobre la margen derecha del río Paraná, en el puerto de la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe.

Una vez finalizado el amarre del buque en el puerto de la ciudad de Rosario, el primer oficial descendió al muelle para leer los calados y observó que un spring de proa había quedado atrapado entre la defensa y el casco del buque. El primer oficial se comunicó con el contraataca por radio y le dio la orden de liberar la amarra atrapada.

A continuación, el contraataca llamó a dos marineros y los tres se desplazaron hacia la proa por la banda de ataque, sin haber notado el paso de otro buque por el canal. Al llegar a la estación de proa, el contraataca se ubicó en el cabrestante, mientras un marinero se posicionó a la altura de la bodega, visualizando a la amarra atrapada pero quedando en su línea de fuego.

Como ambos tripulantes no estaban en la misma línea de visión, el tercer tripulante se ubicó en el castillo actuando como pasa señas. Las olas del buque que acababa de franquear habrían provocado la liberación repentina de la amarra, la cual se rectificó súbitamente descargando la energía que tenía acumulada y golpeando al marinero en la cabeza, provocándole la muerte.

En su Informe de Seguridad Operacional (ISO) la **JST** emitió una serie de recomendaciones para evitar sucesos similares. Entre ellas se indica que dentro del sistema de gestión de seguridad operacional de los buques se incluya un procedimiento específico para la liberación de amarras ante una situación de atrapamiento.

Las recomendaciones proponen evitar realizar la maniobra de liberación de las amarras durante el franqueo de otros buques por su cercanía, definir la trayectoria de la amarra ante una repentina liberación o rotura y determinar las zonas de posicionamiento seguro del personal, entre otros aspectos de seguridad operacional a tener en cuenta vinculados con esta tarea.

[Click aquí para acceder al Informe de Seguridad Operacional \(https://jst.gob.ar/files/informes/54798228-2020.pdf\)](https://jst.gob.ar/files/informes/54798228-2020.pdf)
