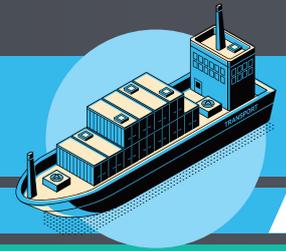


LECCIONES APRENDIDAS 2021



Modo: Marítimo, fluvial y lacustre

Caso 1. Accidente muy grave durante una maniobra con amarras. Víctima fatal.

01

¿Qué ocurrió?

- ✓ Tres tripulantes estaban intentando liberar una amarra que había quedado atrapada entre el casco del buque y una defensa del muelle; la amarra se liberó repentinamente e impactó en el rostro de un marinero que estaba asomado por la borda quien posteriormente falleció a causa de las lesiones recibidas.

02

¿Por qué ocurrió?

- ✓ La víctima se ubicó dentro de la zona de proyección de la amarra en caso de una liberación repentina de esta.
- ✓ Con alto grado de probabilidad, el atrapamiento se soltó porque el casco se habría separado del muelle debido al movimiento desencadenado por la ola provocada por el paso de otro buque frente a su posición de amarre.
- ✓ No se había implementado la recomendación del Estado de abanderamiento emitida tres años antes, por la cual se recomendó que los Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) reconocieran que en las maniobras que involucraban amarras en tensión, la tripulación debía hacer una evaluación de riesgos y adoptar medidas particulares de precaución.

03

¿Qué podemos aprender?

- ✓ La importancia de implementar rápidamente las recomendaciones emitidas por las autoridades a cargo de las investigaciones de seguridad marítima.
- ✓ La importancia de que el SGS cuente con procedimientos operativos para la liberación de amarras ante una situación de atrapamiento, que incluya la realización de una evaluación de riesgos previa al inicio de la tarea que contemple, al menos lo siguiente:
 - una definición de la posible trayectoria de desplazamiento de la amarra en caso de liberación súbita;

- las zonas de posicionamiento seguro para evitar que un tripulante ingrese a la zona de posible trayectoria,
- que se realice con la cantidad adecuada de personal debidamente habilitado y capacitado,
- que sean supervisadas por el oficial de guardia, quien a su vez se encargará de las señas, procurando evitar, siempre que sea posible, el uso de un segundo pasa seña.
- un proceso seguro de coordinación entre los tripulantes para evitar que se lleven a cabo durante el paso de otros buques próximos a la posición de amarre.
- Un proceso claro y concreto de capacitación sobre las medidas de seguridad para el desarrollo de la tarea de liberación de una amarra atrapada, y
- La definición de un programa de supervisión de las operaciones para verificar el cumplimiento de los estándares definidos.

04

¿Quién puede beneficiarse?

- ✓ Las compañías.
- ✓ Los tripulantes.
- ✓ Los prácticos.
- ✓ Las terminales portuarias.



Caso 2. Accidente muy grave durante las faenas de pesca. Hundimiento.

01

¿Qué ocurrió?

- ✓ Un buque pesquero embarcaba su captura sobre cubierta, viraba la red por cortes en forma de bolsas con una pluma sobre la banda de estribor, simultáneamente, llenaban cajones de pescado sobre cubierta y los bajaban a la bodega. El buque se escoró ampliamente a babor y no se adrizó, la tripulación se dirigió rápidamente a las balsas salvavidas y abandonó el buque. Durante la maniobra de abandono se presentaron dificultades para evacuar la bodega, para alcanzar la balsa de babor y la radiobaliza, y para desplegar la balsa de estribor. Finalmente, el buque se dio vuelta campana y todos los naufragos fueron rescatados por otro pesquero que se encontraba en las cercanías.

02

¿Por qué ocurrió?

- ✓ Se sobrecargó la cubierta principal ocasionando la elevación del centro de gravedad (G) del buque, consecuentemente, se redujeron la altura metacéntrica (GM) y el brazo adrizante (GZ), por lo tanto, el buque adquirió un comportamiento blando, mediante el cual se incrementó la tendencia a la escora y disminuyó su capacidad de adrizamiento.

- ✓ La última bolsa que se izó columpió hacia babor donde depositó su carga, además, en su movimiento, arrastró parte de la carga que estaba sobre cubierta; esta acumulación de pesos sobre esa banda escoró el buque en ese sentido.
- ✓ La escora inicial arrastró más captura hacia babor, porque la altura de la estiba de pescado había sobrepasado la altura de las tablas divisorias y, a su vez, un mallado sobre las bocas de desagüe impedía la descarga del pescado al mar.
- ✓ La acumulación de pesos sobre babor escoró el buque hacia esa banda hasta provocar el embarque de agua de mar por ese costado lo cual incrementó el peso sobre babor hasta el punto de que el brazo adrizante remanente del buque no fue suficiente para volver a la posición de equilibrio, por lo tanto, el buque terminó dando vuelta campana.
- ✓ Una estiba de cajones vacíos sobre el techo de la timonera imposibilitó acceder a la balsa de babor y a la radiobaliza.
- ✓ La rapidez de la situación impidió que todos los tripulantes fueran a sus camarotes a buscar los chalecos salvavidas.
- ✓ La ausencia de una escalera dentro de la bodega dificultó la evacuación de ese espacio.
- ✓ El bloqueo de la rampa de lanzamiento de la balsa salvavidas de estribor, la ausencia de una abertura en la baranda por donde pudiera pasar el contenedor entero de la balsa y el hecho que no todos los tripulantes contaran con el curso de seguridad STCW de técnicas de supervivencia personal, entorpeció la maniobra para arrojar la balsa de estribor al mar.
- ✓ Además, se identificaron otros factores de riesgo operacional, el capitán no contaba con otro oficial que lo relevara en las guardias de puente y el buque estaba exceptuado de implementar un sistema de gestión de seguridad.

03

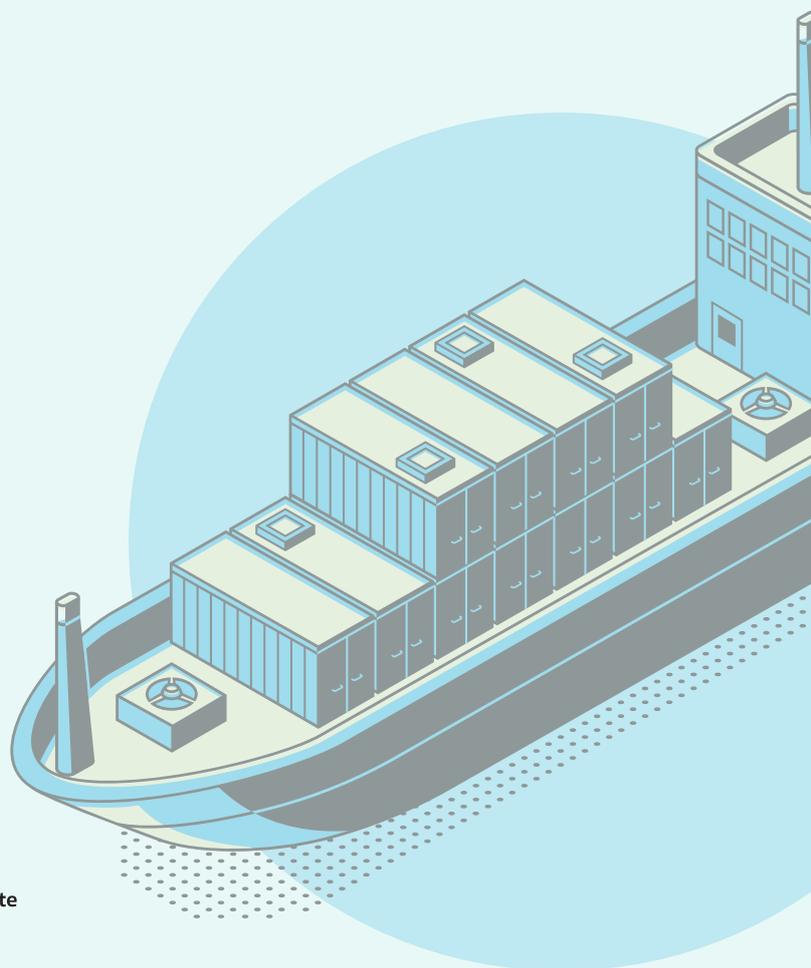
¿Qué podemos aprender?

- ✓ La importancia de contar con un SGS para la identificación de los riesgos y la adopción de procedimientos operativos estandarizados.
- ✓ La necesidad de contar con la dotación de seguridad completa para implementar un régimen de guardia de navegación segura.
- ✓ La importancia de que todos los tripulantes cuenten con los cuatro cursos básicos STCW.
- ✓ La necesidad de garantizar el acceso rápido a los dispositivos de salvamento, esto incluye:
 - no ocupar indebidamente los espacios con trojas de cajones vacíos,
 - mantener en condiciones operativas las rampas de lanzamiento de las balsas,
 - proveer de aberturas a las barandas para posibilitar una eventual manipulación del contenedor de la balsa a través de ellas.

- disponer del porcentaje reglamentario de chalecos salvavidas adicionales ubicados en proximidades de la estación de abandono.
- ☑ La importancia de que, al momento de evaluar la adquisición, renovación o modernización de las unidades, se priorice que el izado, almacenamiento y movimiento de la captura se realice en lugares bajos y en sentido longitudinal, lo más paralelo y próximo a la crujía y que, además, cuenten con dispositivos invulnerables que impidan o dificulten la sobrecarga y el desplazamiento transversal de los pesos temporarios.

¿Quién puede beneficiarse?

- ☑ Las compañías
- ☑ Los tripulantes
- ☑ Los astilleros
- ☑ Los ingenieros navales





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Lecciones Aprendidas 2021

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.