

RSO: accidente del B/M Kmarin Melbourne y el B/A Zelandia

La JST realizó el informe de seguridad operacional (ISO) sobre el suceso, que presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con la comunicación entre los buques, además de una Recomendación de Seguridad Operacional y una Acción de Seguridad Operacional.

Publicado el lunes 15 de mayo de 2023

El 27 de enero de 2022, aproximadamente a las 23:04, el B/A Zelandia se reportó fondeando en el Km 258 RPMI para efectuar tareas de extracción de arena, mientras que el B/M Kmarin Melbourne navegaba por la Vía Navegable Troncal en sentido aguas abajo. Al momento del franqueo, se produjo un abordaje en el cual ambas embarcaciones rozaron sus respectivas amuras de babor.

Como consecuencia del suceso, el B/A Zelandia presentó una deformación sobre su obra muerta, entre el mamparo 2 y 3 de su banda de babor, mientras que el B/M Kmarin Melbourne resultó con una deformación en la amura de babor. No se reportaron lesionados ni contaminación al medio ambiente.

La **Junta de Seguridad en el Transporte** investiga accidentes e incidentes ocurridos en todos los modos de transporte. Su objetivo es contribuir a la seguridad en el transporte con estudios, recomendaciones y acciones eficaces, sin buscar responsabilidades civiles y/o penales.

La **JST** realizó el informe de seguridad operacional (ISO), que presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con la comunicación entre los buques.

El informe incluye una Recomendación de Seguridad Operacional y una Acción de Seguridad Operacional.

En ese sentido, la **JST** recomienda a las Asociaciones profesionales de prácticos, capitanes, patronos y baqueanos que, cuando se tengan intenciones de realizar un franqueo por fuera del canal a buques fondeados, solamente se realice esta maniobra si previamente fue coordinada entre los Capitanes y/o Prácticos/Pilotos de Río, informando con antelación dicha maniobra al Centro de Control de Tráfico de la zona y su posterior resultado.

Con respecto a la Acción de Seguridad Operacional, se recomienda a las mismas entidades que, cuando un buque de porte tenga intenciones de salir del canal de navegación para navegar un determinado tramo del río, anticipe dicha maniobra difundiendo por el canal 16 de VHF del SMM y por el canal de trabajo del VTS jurisdiccional un mensaje de SEGURIDAD para conocimiento de todas las estaciones que podrían estar circunstancialmente en dicho paso y que no hayan sido advertidas. Dicho mensaje podría integrarse por la siguiente fórmula:

“Atención todos los buques, este es el buque XXX con mensaje de SEGURIDAD.

Buque Motor XXX saldrá de canal a horas XXX en el KM. XXX y navegará por entre el veril

XXX y la margen XXX hasta el KM XXX donde reingresará al canal principal”.

[Informe completo \(https://so.jst.gob.ar/informe/?id=2148\)](https://so.jst.gob.ar/informe/?id=2148)