



Informe Provisional

Expediente: EX-2023-82653656- -APN-JST#MTR

Suceso: Accidente muy grave

Resultado: 1 Persona desaparecida. Sin daños al buque.

Título: Persona desaparecida en BP Nuevo Viento (Mat. 01449) de bandera argentina en Zona Económica Exclusiva Argentina, altura Punta Ninfas, provincia de Chubut, Argentina.

Fecha y hora del suceso: 15 de julio de 2023 a las 12:30 (UTC-3)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial, se sugiere citar según el siguiente formato: [Título, Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, año].

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

SOBRE LA JST	4
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	7
1. INTRODUCCIÓN.....	10
2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	11
2.1. RESEÑA	11
2.2. LUGAR DEL SUCESO.....	11
2.3. INFORMACIÓN DEL BUQUE.....	12
2.4. INFORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN	14
2.5. ASPECTOS INSTITUCIONALES	15
2.6. INFORMACIÓN OBTENIDA DE LA DOCUMENTACIÓN TÉCNICA.....	17
2.7. INFORMACIÓN OBTENIDA DE LAS ENTREVISTAS, IMÁGENES Y REGISTRO DE DATOS.	19
2.8. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.....	21
2.9. LESIONES A LAS PERSONAS.....	23
2.10. INFORMACIÓN OBTENIDA DE BÚSQUEDA Y RESCATE SAR	23
2.11. DAÑOS MATERIALES Y AL MEDIO AMBIENTE	24
2.12. INFORMACIÓN OBTENIDA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD.....	24
2.13. LAS SIGUIENTES LÍNEAS Y ASPECTOS AÚN ESTÁN EN INVESTIGACIÓN	25
2.14. IMÁGENES OBTENIDAS DE LA VISITA AL LUGAR	25

SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

De conformidad con la [Ley N.º 27.514](#) de seguridad en el transporte, la investigación de todo suceso tiene un carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Según el artículo 26 de la [Ley N.º 27.514](#), la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación ha sido efectuada con el único objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula la ley de creación de la JST.

Los resultados de este Informe Provisional no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otros organismos u organizaciones con relación al presente suceso.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexas.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el

suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

Art: Artículo

ASO: Acción de Seguridad Operacional

BP: Buque pesquero

CO2: Dióxido de carbono

DNISMFL: Dirección Nacional de Investigaciones de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres

DPSN: Dirección de Protección de la Seguridad de la Navegación

ENACOM: Servicios Ente Nacional de Comunicaciones

ESE: Estesudeste

h: Hora

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

Kg: Kilogramos

km: Kilómetro

kW: Kilowatt

Lat.: Latitud

Long.: Longitud

Lts: Litros

m: Metros

m³/h: Metro cúbico por hora

MAC: Mapa de Actores Clave

Mat.: Matrícula

mm: Milímetro

MMSI: *Maritime Mobile Service Identity* (Identificación del Servicio Móvil Marítimo)

Mn: Millas náuticas

MTR: Ministerio de Transporte.

N.A.N.: Numeral de Arqueo Neto

N.A.T.: Numeral de Arqueo Total

N°: Número

Ns: Nudos

NO: Noroeste

O: Oeste

OF: Oficial

OMI: Organización Marítima Internacional

OSO: Oeste-sudoeste

PAB: Primeros Auxilios Básicos

PLCI: Prevención y Lucha Contra Incendios

PNA: Prefectura Naval Argentina

REFOCAPEMM: Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Marina. Mercante

RSO: Recomendaciones de Seguridad Operacional

S.A: Sociedad anónima

S/D: Sin datos

S: Sur

SAR: *Search and Rescue*, Búsqueda y rescate

SPRS: Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales

SRL: Sociedad de responsabilidad limitada

STCW: *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia)

TSP: Técnicas de Supervivencia Personal

UTC: *Universal Time Coordinated* (Tiempo Universal Coordinado)

ZEEA: Zona Económica Exclusiva Argentina

1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso experimentado el 15 de julio de 2023 por el B/P Nuevo Viento (Mat 01449) cuando durante su navegación a zona de pesca reportó la falta de un tripulante a bordo.

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1. Reseña

El 15 de julio de 2023, aproximadamente 79 millas náuticas al ESE de Punta Ninfas, Chubut, el B/P Nuevo Viento, luego de una búsqueda interna, detectó la falta de un tripulante a bordo.

Aproximadamente a las 13:00 el capitán del Nuevo Viento informó por radiofrecuencia a la estación costera de la Prefectura Comodoro Rivadavia (L3A) sobre un probable hombre al agua.

Inmediatamente se inició un operativo SAR que incluyó la afectación del buque propio, otros buques pesqueros y, además, medios aéreos y de superficie de la PNA.

2.2. Lugar del suceso

Tabla 1. Lugar del accidente

Lugar del accidente	
Lugar	ZEEA
Altura localidad	A 55 mn de Punta Delgada, Chubut y 79 mn de Punta Ninfa, Chubut, Argentina.
Coordenadas geográficas	Latitud: 43° 11'S; Longitud: 062° 32'O
Jurisdicción radioeléctrica	L3A (Estación costera de PNA Comodoro Rivadavia)
Profundidad	Variable. Entre un mínimo de 43 m y un máximo de 91 m
Tipo de fondo	Arena

Fuente: Material Documental



Figura 1. Posición aproximada del buque cuando reportó la falta del tripulante a bordo.

Fuente: Google Earth

2.3. Información del buque

Tabla 2. Información del B/P Nuevo Viento.

Datos del buque		
Tipo de embarcación		Buque Pesquero
Tipo de servicio		Fresquero
Tipo de navegación		Marítima de altura
Propietario		Alleloccic S. A
Armador		Pesquera Nuevo Viento S.R. L
Bandera		Argentina
Casco		Acero
Año de Construcción		1990
Identificación	Nombre	Nuevo Viento
	Matrícula	01449
	MMSI	701000774
	Señal distintiva	LW 9700
Motor		Caterpillar
Tipo		Diesel

Datos del buque		
Tonelaje neto	37	
Tonelaje bruto	85	
Potencia total	403 ¹ kW	
Potencia eléctrica	75 kW	
Velocidad máxima	10 ns	
Dimensiones	Eslora	22,95 m
	Manga moldeada	6 m
	Puntal moldeado	3,18 m
	Francobordo	0,433 m
Calado máximo	2,61 m	
Puerto de zarpada	Puerto Madryn	
Puerto de registro	Mar de la plata	
Lugar de destino	Zona de pesca	
Estado de navegación	Navegación franca a zona de pesca	

Fuente: Material documental



Figura 2. Buque pesquero Nuevo Viento. Vista por su banda de estribor.

Fuente: www.pescare.com.ar, 2023

¹ Potencia total reducida de 570 kW a 403 kW mediante precinto.

2.4. Información de la tripulación

Tabla 3: Certificado de Dotación de seguridad

Puestos a bordo	Número de personal
Capitán	Uno (1)
1° oficial de pesca/ 2° Patrón	Uno (1)
Marineros	Cuatro (4)
Jefe de Maquinas	Uno (1)
1° Oficial de Maquinas	Uno (1)
Observaciones: <ul style="list-style-type: none"> El capitán/Patrón u otro miembro de la tripulación deberá poseer la habilitación de Operador Radiotelefonista Restringido Puestos acorde máximos de cargo, conforme capítulo V del REFOCAPEMM 	

Fuente: material documental

Tabla 4. Tripulación de salida

Puestos a bordo	Número de Personal
Capitán	Uno (1)
1° Oficial de pesca	Uno (1)
Jefe conductor	Uno (1)
1° Oficial conductor	Uno (1)
Marineros	Cinco (5)
Engrasador	Uno (1)

Fuente: material documental

Tabla 5. Títulos, habilitaciones, certificados y aptitudes medicas

N°	Rol	Título/Habilitación	Cursos Básicos de Seguridad STCW	Apto médico
1	Capitán	Piloto de pesca	En investigación	Vigente
2	1° Oficial de pesca	Piloto de pesca de primera	En investigación	Vigente
3	Jefe conductor	Jefe conductor de maquinas	Vigentes	Vigente
4	1° Oficial conductor	Motorista naval	En investigación	Vigente
5	Marinero (víctima)	Marinero	Vencidos	Vigente
6	Marinero	Marinero	En investigación	Vigente
7	Marinero	Marinero	En investigación	Vigente
8	Marinero	Marinero	En investigación	Vigente
9	Marinero	Marinero	En investigación	Vigente
10	Engrasador	Auxiliar de máquinas navales	En investigación	Vigente

Fuente: Material Documental

2.5. Aspectos institucionales

La empresa armadora era Nuevo Viento S.R.L.

Mapa de actores clave

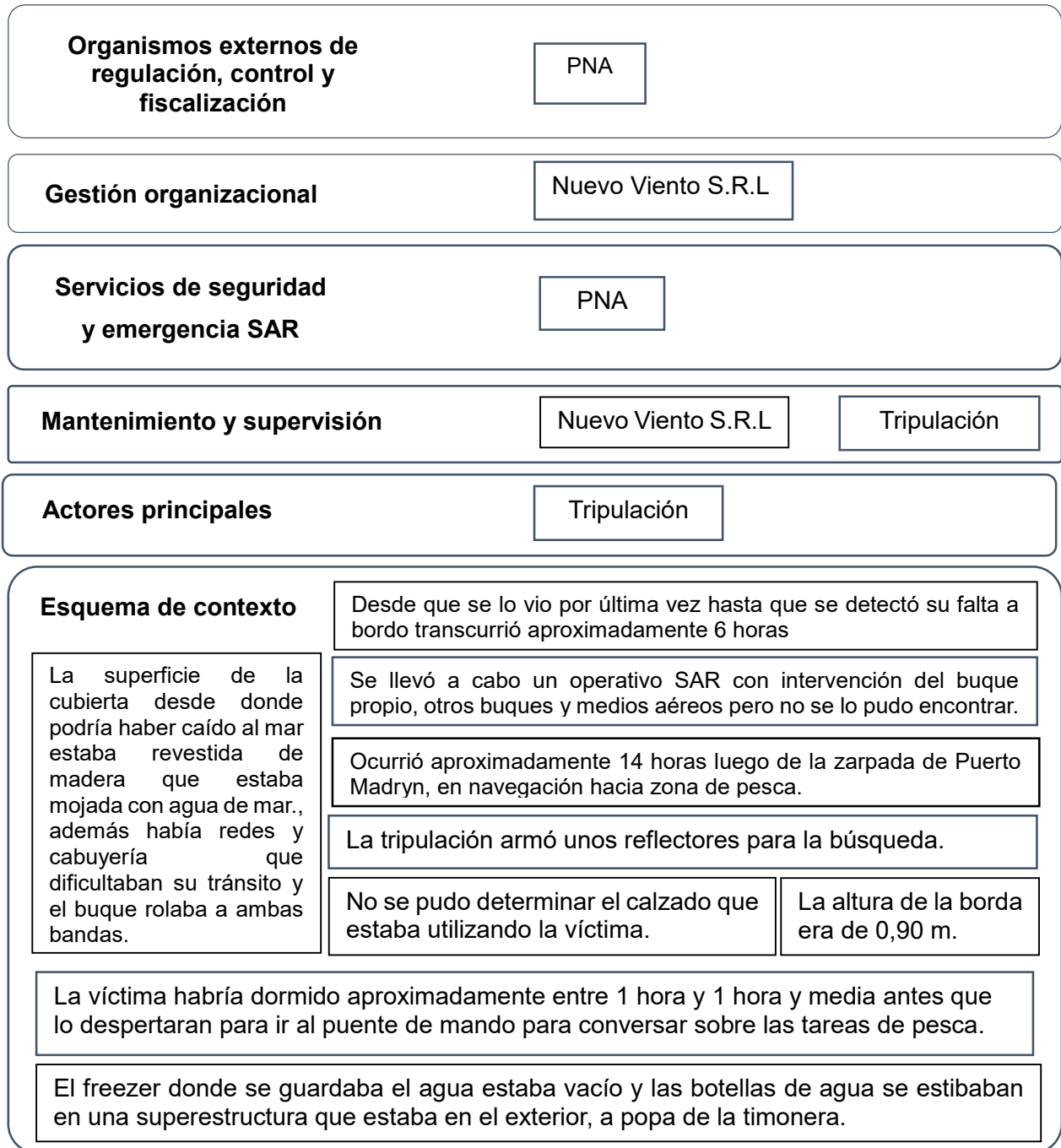


Figura 3. Mapa de actores clave

Fuente: Elaboración propia JST

2.6. Información obtenida de la documentación técnica

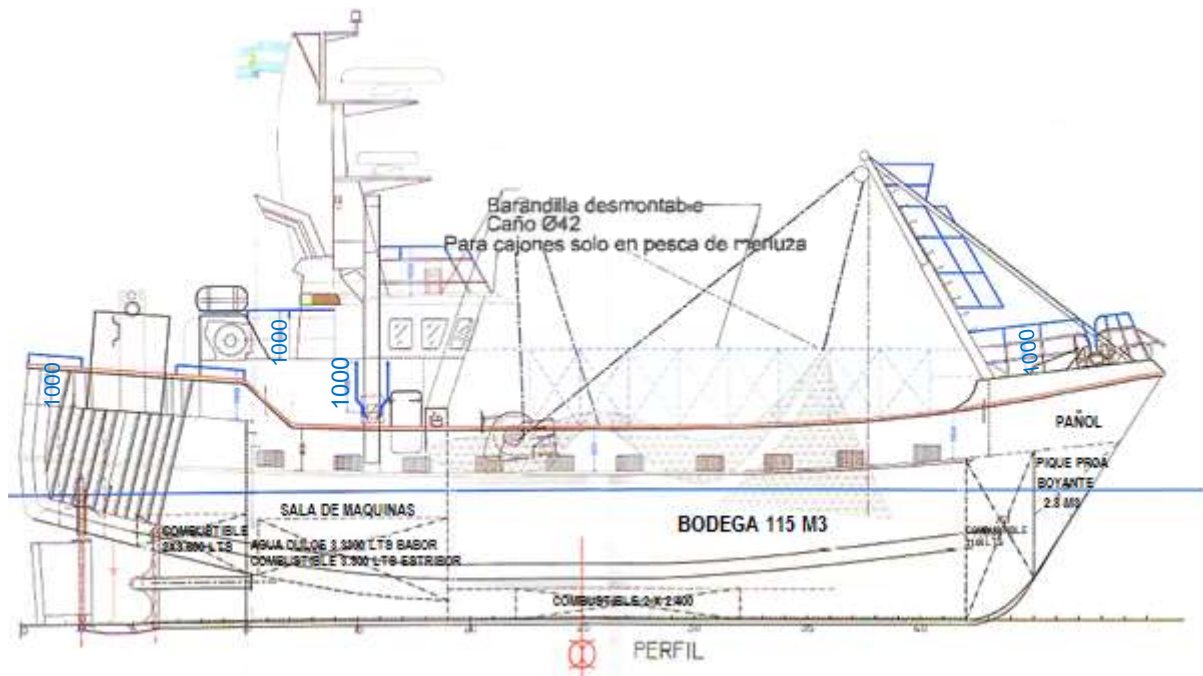


Figura 4. Plano de arreglo general B/P Nuevo Viento.

Fuente: Material documental

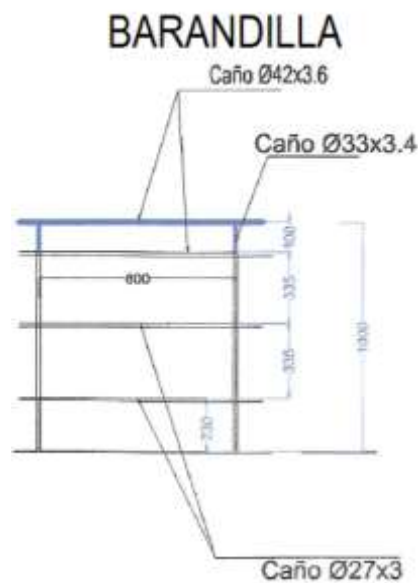


Figura 5. Referencias del plano cubierta principal. Se observa la borda de 0,90 m (335 mm +335 mm +230 mm) y que en el sector donde tenía una barandilla (coronamiento del espejo de popa) sumaba 0,10 m (100 mm) dando un total de 1 m.

Fuente: Material documental

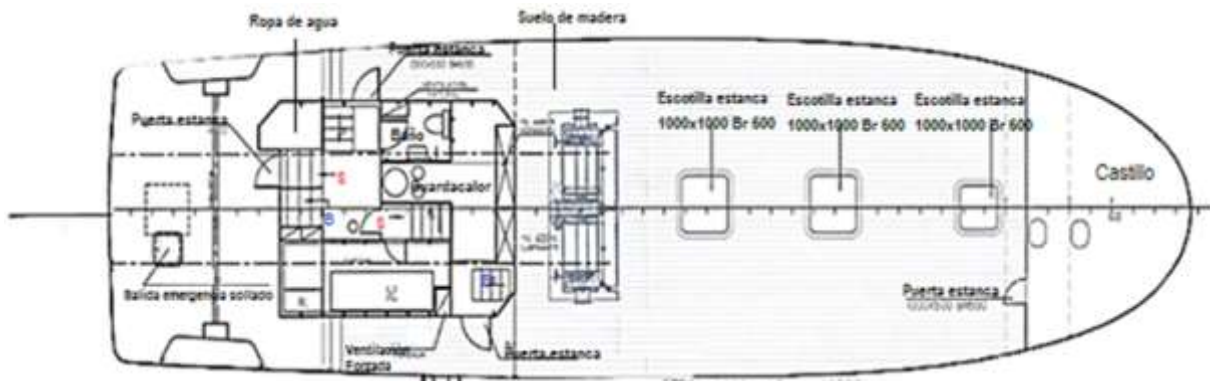


Figura 6. Plano de arreglo general. Se observan las 3 puertas de salida al exterior (2 laterales y 1 en popa) a popa de la timonera. Además, la cubierta principal está indicada con suelo de madera.

Fuente: Material documental

Tabla 6: Registro de las comunicaciones a bordo del buque Nuevo Viento

Día	Hora	Destino	Posición registrada	Mensaje
14/07/2023	22:25	L4S	—	Solicitó autorización para zarpar
14/07/2023	23:00	L4S	—	informó el inicio de navegación a ZEEA
14/07/2023	00:00	L4S	42° 46' S 064° 50' O	Informó posición y en navegación
15/07/2023	06:33	L3A	42° 59' S 063° 36' O	Cursó Servicio N° 1. Informó la posición y con velocidad reducida.
15/07/2023	10:06	L3A	43° 08' S 063° 00' O	Cursó Servicio N° 2. Informó egreso de la zona de veda y en navegación a Zona de pesca
15/07/2023	13:15/ 13:30	L3A	43° 11' S 062° 32' O	Informó la falta del tripulante a bordo y el inicio de la búsqueda por mar
15/07/2023	15:00	L3A	43° 09' S 062° 50' O	Informó la posición, el rumbo de 008° y reportó sin novedad.

Fuente: Material documental

Gráfico general de la derrota del Nuevo Viento por posicionamiento satelital



Figura 7. Derrota del B/P Nuevo Viento desde la zarpada hasta las 18:00 del 16/07/2023
 Fuente: Material documental

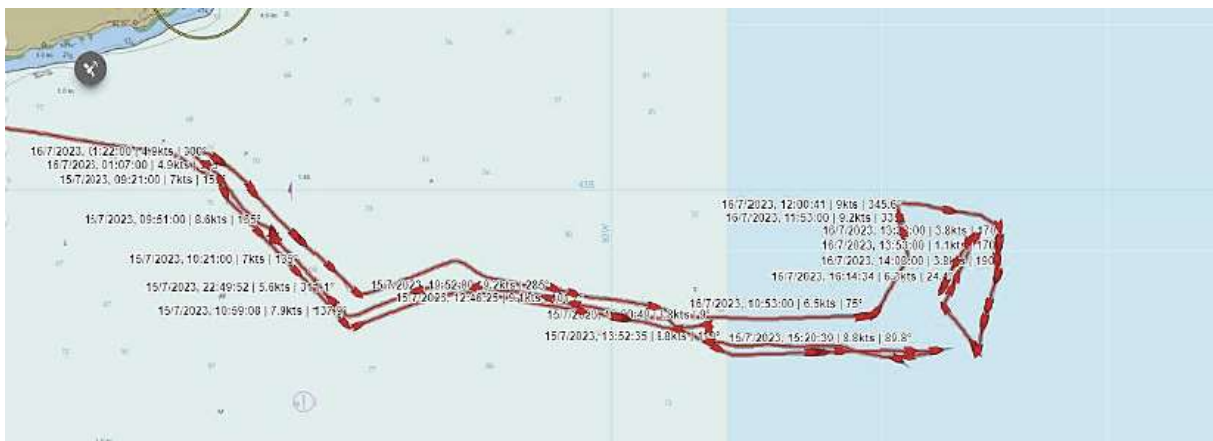


Figura 8. Corte de la figura 7 del sector de la probable caída al mar y la zona de búsqueda.
 Fuente: Material documental

2.7. Información obtenida de las entrevistas, imágenes y registro de datos.

- ✓ Según se indicó el buque zarpó de Puerto Madryn el día anterior alrededor de las 23:00, luego los marineros estuvieron arranchando la cubierta y posteriormente fueron al comedor donde la víctima fue vista compartiendo mate con otros marineros hasta las 05:30 aproximadamente.
- ✓ Alrededor de las 07:00 el marinero fue despertado para ir al puente de navegación para hablar de trabajo con el capitán; lo último que se sabe de él es que regresó del puente de mando con dirección a su camarote, este era compartido con otros tripulantes y tenía capacidad para ocho personas.

- ✓ Aproximadamente a las 08:30 se notó que no estaba en su cama, posteriormente cuando se confirmó que no estaba a bordo, la disposición de la cortina de su cama era la misma que la que se había observado a las 08:30.
- ✓ La cubierta principal y la de la superestructura de popa estaban revestidas de madera y no poseían superficies ni cintas antideslizantes.
- ✓ La altura de la borda era de 0,90 m, lo que llegaba a una persona de estatura media hasta la cintura aproximadamente.
- ✓ Sobre la borda, exclusivamente a la altura del coronamiento del espejo, tenía una baranda de 0,10 m de altura.
- ✓ El freezer donde se guardaban las botellas de agua o gaseosas en el interior del buque estaba vacío. Esa agua se usaba también para el mate.
- ✓ Las botellas de agua potable se estibaban sobre una superestructura ubicada a popa de la timonera que se accedía a través de una escalera vertical en popa, en ocasiones también podrían ser alcanzadas las botellas desde una posición de pie sobre la cubierta de popa, o sobre un escalón de la escalera lateral de la banda para el acceso a la popa.
- ✓ Acorde lo señalado, había mal tiempo, el buque embarcaba agua de mar cuando rolaba a ambas bandas, la cubierta de madera se mojaba y se tornaba resbaladiza, esto también fue percibido mientras buscaron al marinero dentro del buque.
- ✓ Según lo indicado, el calzado de seguridad y las botas las llevaba cada tripulante no eran provistas directamente por la empresa², a su vez, se indicó que en ocasiones algunos tripulantes utilizaban zapatillas.
- ✓ El tripulante desaparecido había realizado dos viajes anteriores como marinero, y este era el primero o segundo que salía como primer pescador.
- ✓ Durante la búsqueda, la tripulación armó unos reflectores porque los de las bandas no funcionaban.
- ✓ Según lo indicado, el buque regresó por su derrota anterior para buscarlo.

² Acorde el Convenio laboral la empresa debe abonar los EPP

2.8. Información meteorológica

Tabla 7: Información meteorológica de Puerto Madryn del 15/07/2023

Hora	Temperatura (°C)	Humedad (%)	Dirección viento	Viento (Km/h)	Presión (hPa)	Cielo
6	3°	86%	OSO	26	1006,35	Mayormente Nublado
9	3°	86%	O	13	1009,29	Parcialmente Nublado
12	6°	70%	OSO	26	1011,31	Despejado

Fuente: <https://www.wunderground.com/>

Tabla 8: Información astronómica de Puerto Madryn. Crepúsculos

Día del mes	Comienzo crepúsculo náutico	Comienzo crepúsculo civil ³	Salida Azimut ⁴	Puesta Azimut	Fin crepúsculo civil	Fin crepúsculo náutico ⁵
15	07:30	08:06	08:37 061°	17:54 299°	18:27	19:02
La fase de la Luna era menguante con el 10% de su disco iluminado						

Fuente: Material Documental

³ El crepúsculo civil matutino y vespertino es el intervalo de tiempo anterior y posterior a la salida y puesta del sol, respectivamente, durante el cual el cielo se encuentra parcialmente iluminado. En presencia de buenas condiciones meteorológicas, la iluminación durante el crepúsculo civil es tal que se pueden distinguir fácilmente los objetos terrestres y realizar actividades al aire libre sin necesidad de luz artificial.

⁴ El azimut (Az) es el ángulo medido sobre el horizonte, desde el norte hacia el este, hasta la vertical del astro.

⁵ El crepúsculo náutico matutino y vespertino es el intervalo de tiempo anterior y posterior a la salida y puesta del sol que en presencia de buenas condiciones meteorológicas y en ausencia de cualquier otra iluminación, los objetos sobre la superficie de la tierra pueden distinguirse, pero no es posible realizar actividades que requieran una visión minuciosa en lugares abiertos. El horizonte no se puede distinguir.

Tabla 9: Horarios de pleamares y bajamares de Puerto Madryn.

	Bajamar	Pleamar	Bajamar	Pleamar
Horarios	00:00	05:42	13:00	18:31
Altura	1,5	4,82	1,08	4,68

Fuente: <http://www.hidro.gov.ar>

Tabla 10: Estado de Mar. Altura significativa, periodo y dirección de ola.

Fecha	Hora	Altura ⁽¹⁾ (m)	Periodo medio ⁽²⁾ (seg)	Long. de onda ⁽³⁾ (M)	Dirección media ⁽⁴⁾
15/07/2023	06	1,7	5	35	NO
15/07/2023	09	1,9	5	37	OSO
15/07/2023	12	2,1	5	40	SO

(1) Altura significativa (en metros): Promedio del tercio de las alturas más altas
(2) Periodo (en segundos): Tiempo transcurrido entre el pasaje de dos crestas consecutivas por punto
(3) Longitud de onda: Distancia entre dos crestas consecutivas
(4) Dirección: Desde donde vienen las olas

Fuente: Material Documental

Tabla 11: Estado de Mar. Altura significativa, periodo y dirección del mar de fondo principal.

Fecha	Hora	Altura ⁽¹⁾ (m)	Periodo medio ⁽²⁾ (seg)	Long. de onda ⁽³⁾ (m)	Dirección media ⁽⁴⁾
15/07/2023	06	0,9	9	125	ESE
15/07/2023	09	0,9	9	126	ESE
15/07/2023	12	0,9	9	126	ESE

(1) Altura significativa (en metros): Promedio del tercio de las alturas más altas
(2) Periodo (en segundos): Tiempo transcurrido entre el pasaje de dos crestas consecutivas por punto
(3) Longitud de onda: Distancia entre dos crestas consecutivas
(4) Dirección: Desde donde vienen las olas

Fuente: Material Documental

Tabla 12: Dirección e intensidad de la corriente del 15/07/2023

Hora	Intensidad (ns)	Rumbo
06	1,1	031
07	1,0	035
08	08	045
09	0,6	070
10	0,6	099
11	0,7	118
12	0,6	128
13	0,4	131

Fuente: Material Documental

2.9. Lesiones a las personas

Tabla 13: Información tripulación

	Lesionados	Desaparecidos	Sin lesiones reportadas	Total
Tripulantes	0	1	9	10
Pasajeros	0	0	0	0
Otros	0	0	0	0
Total	0	1	9	10

Fuente: Material Documental

2.10. Información obtenida de búsqueda y rescate SAR

- ✓ Se reportó que se notó su ausencia entre las 12:00 y 12:30 cuando la tripulación fue a almorzar. Posteriormente, lo buscaron a bordo.
- ✓ Aproximadamente a las 12:50 se comunicaron con la estación Comodoro Rivadavia de la PNA (L3A) donde dieron cuenta de la falta del tripulante, la búsqueda que realizaron a bordo y el inicio de la búsqueda por el mar.
- ✓ Reportaron haberlo visto acostado en su camarote aproximadamente a las 06:00.
- ✓ Se inició un operativo SAR del cual participaron otros buques pesqueros y medios aéreos y de superficie de la PNA.



Figura 9. Derrota aproximada del Nuevo Viento y posiciones de otros buques pesqueros

Fuente: material documental

2.11. Daños materiales y al medio ambiente

No se reportaron daños materiales ni al medio ambiente.

2.12. Información obtenida del sistema de gestión de seguridad

- Se contaba con el registro donde constaba la familiarización del tripulante desaparecido con el buque (FP 501, Revisión 0), los procedimientos del SGS, los zafarranchos, las políticas (fumar, alcohol y drogas) y los dispositivos de emergencia.
- Se observaron constancias de la tripulación sobre prácticas de zafarranchos de incendio, abandono, colisión, varadura y hombre al agua.
- Las constancias de entregas de EPP para los marineros no incluían botas ni zapatos de seguridad. No se encontró la planilla de entrega de ropa de trabajo / elementos de seguridad de la víctima.
- Acorde el SGS (Capítulo 5, Anexo I) los EPP para los marineros estaban conformados por botas de goma, ropa de trabajo, ropa de lluvia o piloto opcional y guantes de trabajo moteados.
- El riesgo de caída al mar estaba identificado dentro de los riesgos principales para los trabajos sobre cubierta, en el punto 5.6.3 del Capítulo 7.
- En ese sentido, la matriz de evaluación de riesgos establecía como medida mitigatoria utilizar EPP y colocar cintas antideslizantes.
- Este análisis se repetía en el punto siguiente cuando se trataban los peligros durante la navegación hacia la zona de pesca.

2.13. Las siguientes líneas y aspectos aún están en investigación

- La información cinemática de las posiciones satelitales.
- La inspección extraordinaria llevada a cabo por la PNA luego del suceso.
- El procedimiento de hombre al agua del SGS.
- Los aspectos reglamentarios, en particular los relacionados con las superficies antideslizantes en las cubiertas, las alturas mínimas de las bordas, y la instalación de barandillas y pasamanos.
- Los factores del contexto operacional vinculados con la fatiga.

2.14. Imágenes obtenidas de la visita al lugar



Figura 10. Cubierta principal, vista hacia proa. Se observa la borda sobre la banda de estribor y las redes y cabuyería sobre la cubierta principal.



Figura 11. Cubierta principal, vista de proa a popa .Se observa a estribor la borda, las redes y la cabuyería. Sobre babor, se observa una estiba de cajones vacíos.



Figura 12. B/P Nuevo Viento. Se observa sobre el espejo de la popa la barandilla de 0,10 m de altura que corona la borda de 0,90 m de alto. Se aprecia además redes y cabuyería sobre la cubierta. El tripulante está de pie en la aleta de babor, su brazo izquierdo da al costado de babor y el derecho al espejo de popa.



Figura 13. Superestructura a popa de la timonera. Lugar de estiba de las botellas de agua. Se observan las planchas de madera sobre el piso de metal. Se destaca en un círculo rojo la boza de una de las dos balsas que estaba hecha firme en una parte estructural del buque, en lugar de estar conectada con el eslabón débil.



Figura 14. Superestructura a popa de la timonera. Se observa con flechas, de izquierda a derecha, la porta central a popa del casillaje, el lugar de estiba de las botellas de agua, las planchas de madera sobre la cubierta de metal, el accesos a la popa desde la cubierta principal por la banda de estribor.

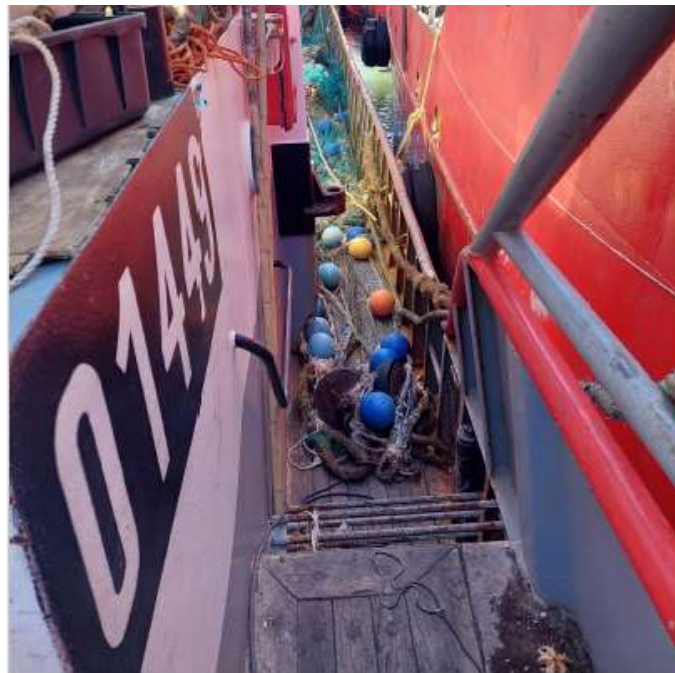


Figura 15. Vista del acceso a la popa, desde la cubierta principal y por la banda de estribor. Se observa las redes y cabuyería en la cubierta y un apoya mano sobre el lado del casillaje.



Figura 16. Porta lateral de babor de salida al exterior. Se observa al fondo la escalera de acceso a la cubierta de popa y el extremo de un tubo de venteo o sondaje en un escalón de esa escalera.



Figura 17. Superestructura de popa. Se observa que las bozas de ambas balsas salvavidas están firme a partes estructurales del buque en lugar de estar conectadas a los eslabones débiles del sistema de zafa. Además, se remarca con una flecha el acceso a este sector por la escalera vertical de popa.



Figura 18. Vista del acceso lateral a la popa de la banda de estribor. Se observa una escalera de dos escalones metálicos, la borda del lado del agua y un pasamanos del lado del casillaje.



Figura 19. Se observa la cubierta de popa, el acceso a esta a través de la porta central que daba a popa del casillaje y la borda del buque pintada de rojo en el extremo superior.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Informe Provisional - B/P Nuevo viento (Mat.01449) - Accidente muy grave

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 31 pagina/s.