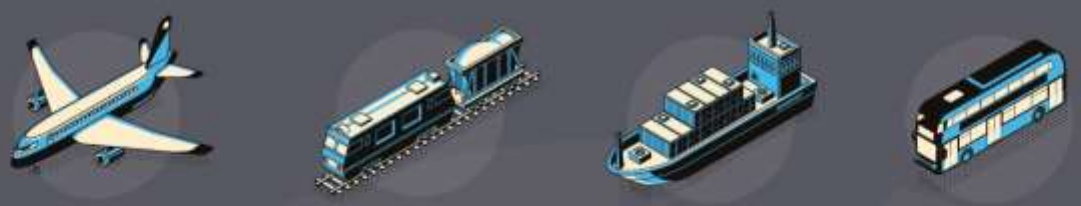
JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR

Accidente, ingreso de agua en sala de máquinas en el B/P Don Franco (02955) en ZEEA.

Fecha y hora del suceso: 04/05/2023 a las 19:12 (UTC-3)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres

EX-2023-50811812-APN-JST#MTR

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

0800-333-0689

www.argentina.gob.ar/JST

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 Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

INDICE

ADVERTENCIA 4

NOTA DE INTRODUCCIÓN 5

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS 7

1. INTRODUCCIÓN 8

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS 9

2.1. Reseña de los eventos 9

2.2. Información de la embarcación 10

2.3. Información de la tripulación 12

2.4. Información del lugar del suceso 13

2.5. Información meteorológica 14

2.6. Lesiones a las personas 15

2.7. Daños materiales y ambientales 16

2.8. Información obtenida de las imágenes y registro de datos 16

3. CONSIDERACIONES FINALES 19

ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es la contribución a la seguridad, mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones de acciones eficaces. Es necesaria la determinación de las causas obtenidas a través de las investigaciones, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro. Este informe refleja los hallazgos preliminares de la JST, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación.

De conformidad con la Ley 27.514 de seguridad en el transporte, la investigación de toda intervención 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 27.514, la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

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

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

NOTA DE INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes en el transporte.

Se trata de un modelo ampliamente adoptado 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 y/o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes o inmediatos del evento. Estos son los puntos de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema, así como a otros factores (humanos, organizacionales y externos a la organización), en muchos casos alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- ✓ Las defensas del sistema tienen el propósito de detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y/o las fallas técnicas del equipamiento. Estas defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento (incluyendo formación y capacitación).
- ✓ Finalmente, los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea y/o la ocurrencia de fallas técnicas y 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 formación y capacitación del personal y la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

La investigación que se detalla en este informe se basa 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 sin relación de causalidad

con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. Lo antedicho, con la finalidad de formular Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) y Acciones de Seguridad Operacional (ASO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

ASO: Acciones de Seguridad Operacional

B/P: Buque Pesquero

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

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

m: Metros

mn: Millas náuticas

MTR: Ministerio de Transporte.

nudo: Milla náutica por hora, unidad de velocidad.

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

RSO: Recomendación Seguridad Operacional

S.A.: Sociedad Anónima

SHN: Servicio de Hidrografía Naval

ZEEA: Zona Económica Exclusiva Argentina

1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al ingreso de agua ocurrido el 04 de mayo de 2023 en el cual el B/P Don Franco mientras se encontraba pescando en la ZEEA.

Figura 1. B/P Don Franco, vista desde la amura de banda babor

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1. Reseña de los eventos

El 30 de abril de 2023, el Buque Pesquero Don Franco, zarpó del Puerto de Mar del Plata con rumbo a zona de pesca. El 04 de mayo de 2023 a las 19:12 horas, mientras se encontraba en maniobras de pesca, al intentar realizar la limpieza del filtro de la toma de mar de la banda de estribor presentó inconvenientes en la maniobra de cerrado de la válvula de toma de mar, sufriendo un ingreso de agua incontrolable.

Figura 2. B/P Don Franco, vista desde la amura de banda estribor

2.2. Información de la embarcación

Tabla 1. Información del B/P Don Franco.

Tipo de vehículo	Buque Motor	
Tipo de navegación	Marítima Costera	
Tipo de servicio	Pesquero, Arrastrero	
Propietario	Pesquera Sulle Onde S.A. .	
Bandera	Argentina	
Casco	Acero	
Año de construcción	2014	
Identificación	**Matrícula**	02955
	MMSI	770576231
	Señal Distintiva	LW 3209
Tonelaje Arqueo Bruto	88	
Tonelaje Arqueo Neto	43	
Dimensiones	**Eslora**	19,94 m
	Manga	6,00m
	Calado	3,00 m
	Puntal	1,90 m
Propulsión	1 motor diesel, Cummins	
Puerto de Zarpada	Puerto Mar del Plata – Argentina	
Lugar de Destino	Zona de Pesca	
Estado de Navegación	En faenas de pesca	

Fuente: Material documental

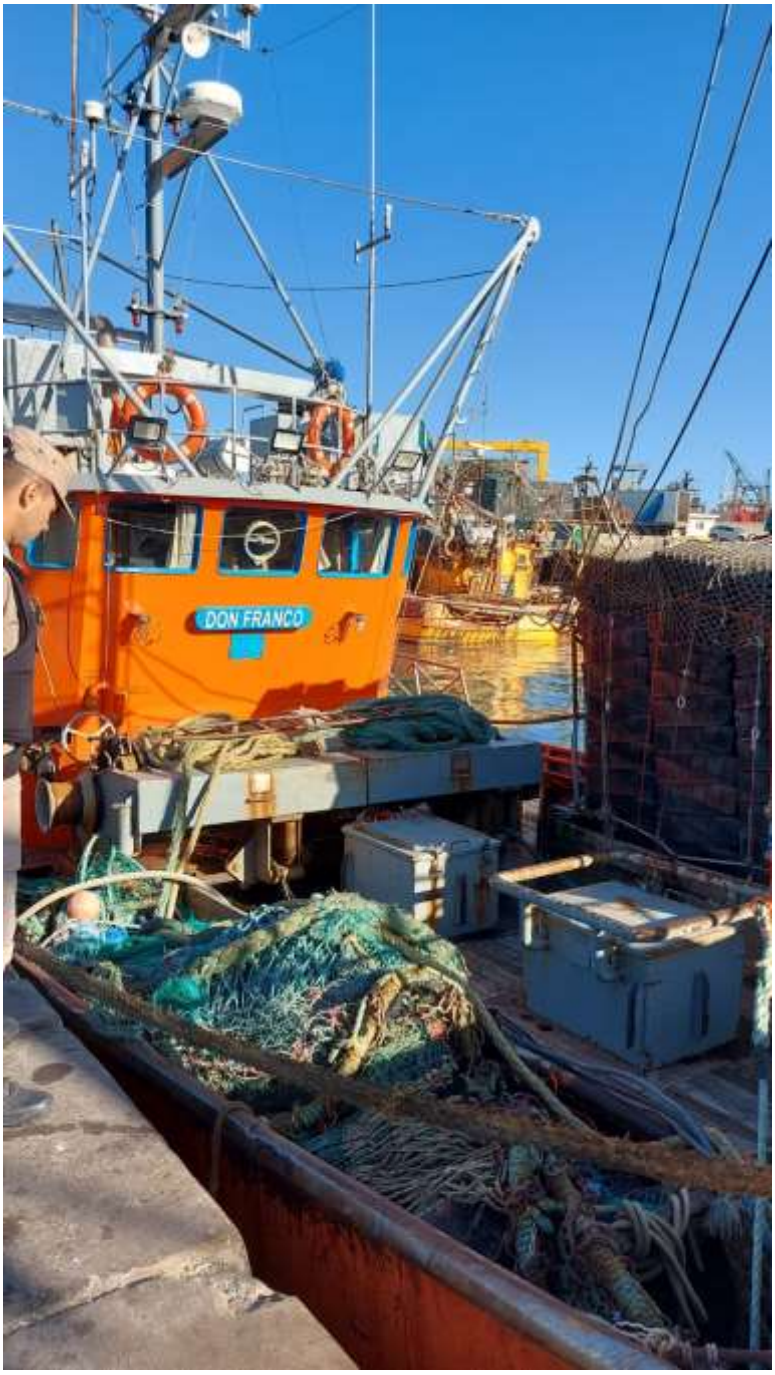


Figura 3: B/P Don Franco. Vista de cubierta, banda estribor.

2.3. Información de la tripulación

La dotación de explotación era de 8 tripulantes, incluido el capitán.

Tabla 2. Certificado nacional de dotación mínima de seguridad

CERTIFICADO NACIONAL DE DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD	
Capitán o Patrón	Un (1)
1° Of. Pesca / 2° Patrón (+)	Un (1)
Marineros	Tres (3)
Jefe de Máquinas	Un (1)

Fuente: Prefectura Naval Argentina

Observaciones:

- (+) Para los SERVICIOS atendidos ininterrumpidamente por un tiempo que no exceda las DOCE (12) horas podrá prescindir, debiendo cumplimentar el Artículo 35 de la Ley 17.371.
- 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.

Tabla 3: Rol de la tripulación

Habilitación	Empleo a bordo	Cantidad
Piloto de pesca	Capitán	1
Marinero	Marinero o Timonel	4
Marinero	Operario de Factoría	1
Cond. De Máquinas Navales	Jefe Conductor de Máquinas	1
Marinero	Cocinero	1

2.4. Información del lugar del suceso

Tabla 4: información del lugar del suceso

Lugar	ZEEA
Altura localidad	San Clemente del Tuyú – Argentina
Coordenadas geográficas [1]	Latitud: 36° 15´ S Longitud: 055° 26´ O

Fuente: Material documental

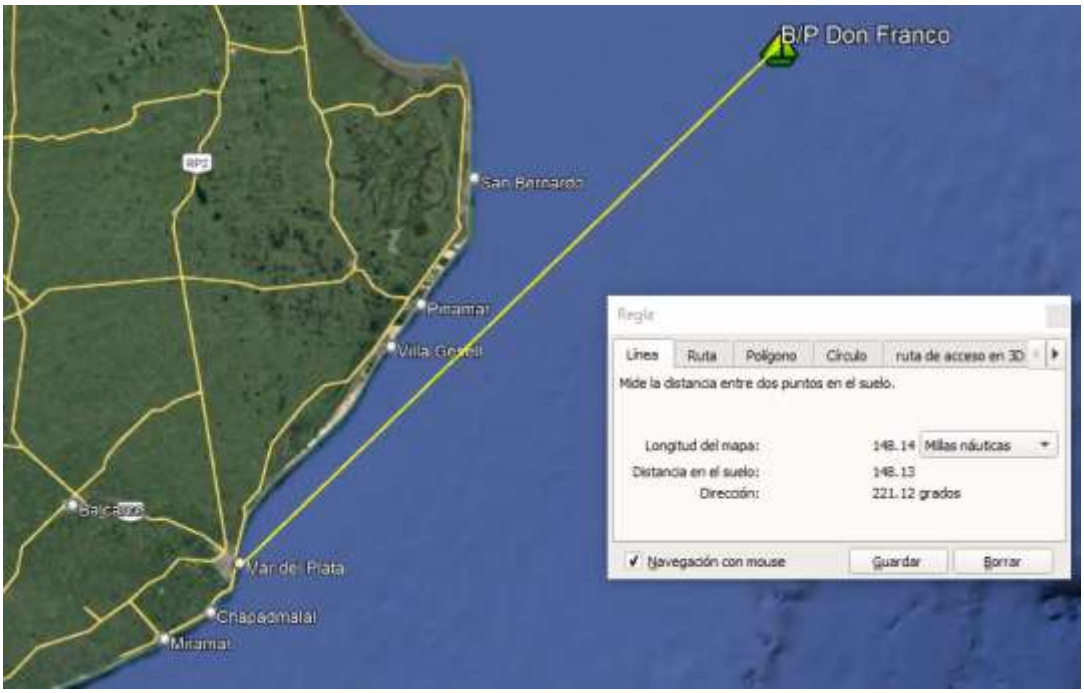


Figura 4: En la imagen se muestra la posición del suceso aproximadamente a 148 mn al noreste del puerto de Mar del Plata.

Fuente: Google Earth

[1] Corresponde a las coordenadas aproximadas del punto en el que ocurrió el suceso.

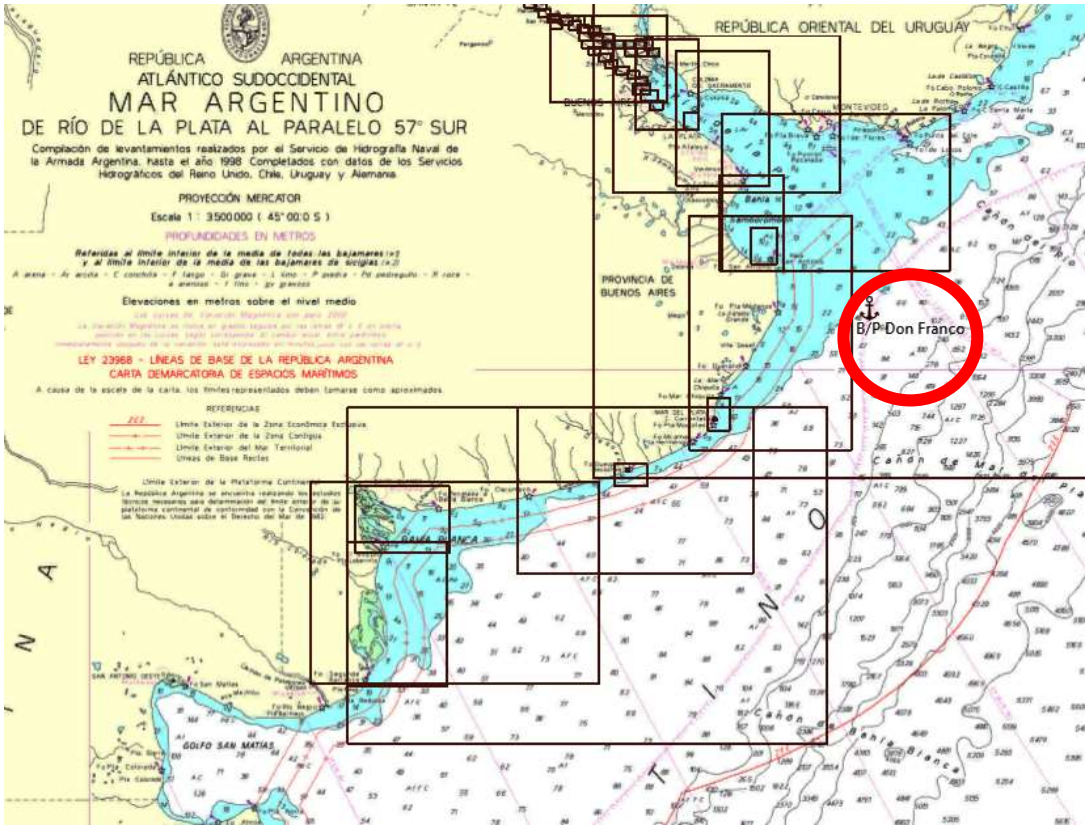


Figura 5: Lugar del suceso, Zona Económica Exclusiva Argentina.

Fuente: Extracto de la Carta H-156 - ZEEA.

2.5. Información meteorológica

BOLETÍN METEOROLÓGICO PARA NAVEGANTES - METÁREA 6 -
04-06-2023, 12:00 UTC.
SERVICIO METEOROLOGICO NACIONAL

PARTE PRONÓSTICO DE LAS 12:00 UTC VÁLIDO HASTA LAS 12:00 UTC DEL DIA 5-06-2023

ZONAS COSTERAS:

RÍO DE LA PLATA INTERIOR: SECTOR S 4/5 CON RÁFAGAS BACK SE 3 EL 5/1200 VIS BUENA

RÍO DE LA PLATA EXTERIOR: SECTOR S 4/5 CON RÁFAGAS VIS BUENA

COSTA SUDESTE DEL URUGUAY: SECTOR W 4 BACK SW 5/6 CON RÁFAGAS EL 04/1800 PROB DE SH TORMENTAS AISLADAS DURANTE LA MAÑANA MEJORANDO VIS REGULAR OCNL BUENA

COSTA MAR DEL PLATA (36º17S - 38º30S): SW 5/6 RÁFAGAS CON INTENSIDAD 8 VEER SECTOR W 5/4 EL 5/1200 VIS REGULAR A BUENA

Tabla 5: información de mareas del 04/05/23 correspondiente al Muelle de San Clemente del Tuyú

Alturas en metros sobre el plano de reducción correspondientes a la predicción 2023				AMPLITUD	
PLEAMAR		BAJAMAR			
MÁXIMA	MEDIA	MAS BAJA	MEDIA	MÁXIMA	MEDIA
1,87	1,26	0,04	0,50	1,48	0,76

Tabla 6. Predicción de bajamares y pleamares para el 04/05/23 correspondiente al Muelle de San Clemente del Tuyú

Hora	Altura
02:25	0,54 m
09:06	1,29 m
15:23	0,65 m
20:52	1,10 m

Fuente: Servicio de Hidrografía Naval

2.6. Lesiones a las personas

No se reportaron lesionados.

2.7. Daños materiales y ambientales

Los daños materiales se encuentran en investigación. No se reportaron daños al medioambiente.

2.8. Información obtenida de las imágenes y registro de datos

- ✓ Imágenes de la sala de Máquinas del B/P Don Franco.

Figura 6. Vista superior de válvula y filtro de agua de toma de mar por donde se produjo el ingreso de agua de mar.

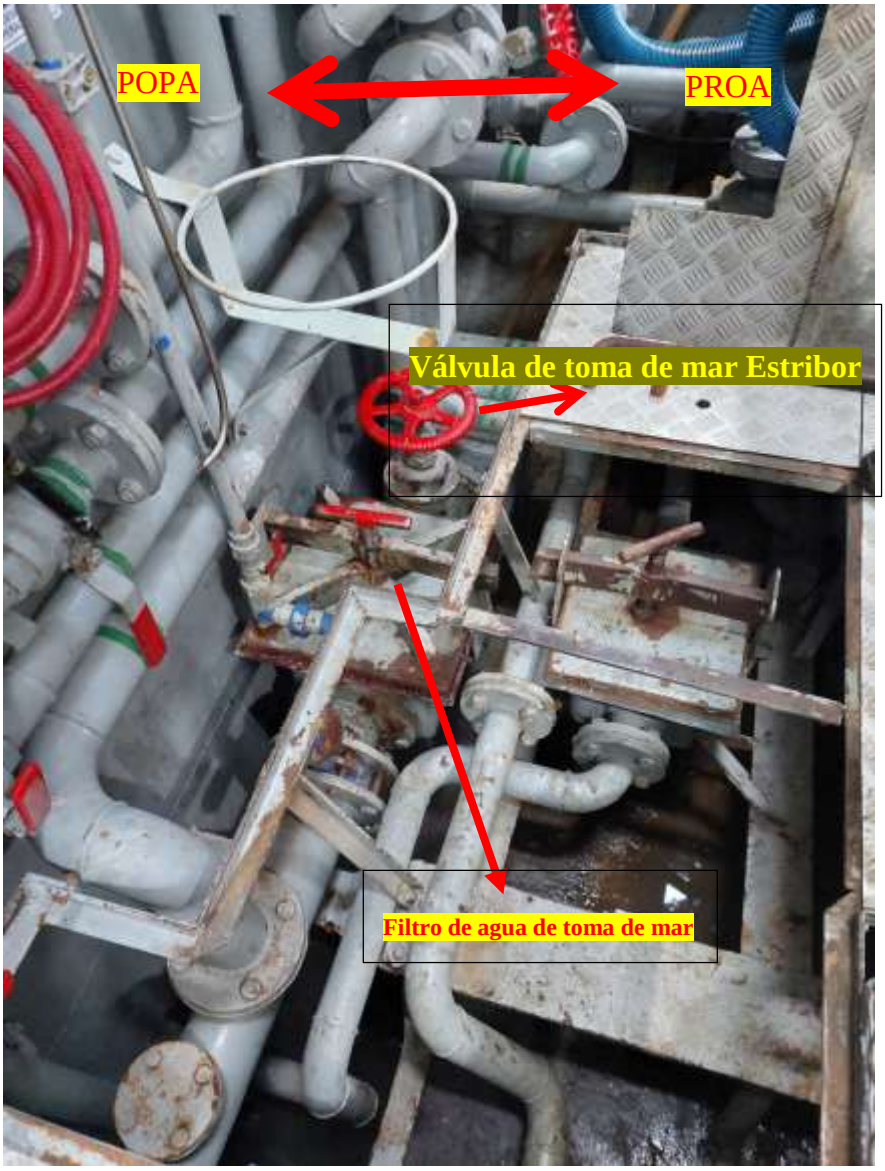


Figura 7. Vista de la Válvula y filtro de agua de toma de mar por donde se produjo el ingreso de agua de mar

Figura 8. Restos de redes, y suciedad extraída del filtro de agua de toma de mar.

3. CONSIDERACIONES FINALES

Este informe presenta los hallazgos preliminares de la JST, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación.

El análisis de la información, conclusiones, acciones y/o recomendaciones de seguridad operacional serán publicados en el informe de seguridad operacional.

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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2023-79027961-APN-DNISMFYL#JST

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 10 de Julio de 2023

Referencia: Informe Preliminar - B/P Don Franco (Mat.02955) - Accidente Operacional

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 19 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2023.07.10 11:22:52 -03:00

Marcelo Covelli
Director Nacional
Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres
Junta de Seguridad en el Transporte

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2023.07.10 11:23:07 -03:00