



INFORME PRELIMINAR

Tipo de Suceso: Accidente Muy Grave.

Accidente: Naufragio B/P 7 DE AGOSTO (Mat. 03019)

Lugar: Golfo San Matías, Río Negro.

Fecha: 11 de noviembre de 2021

Expediente: EX-2021- 109802174-APN-JST#MTR



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Informe Preliminar EX-2021- 109802174-APN-JST#MTR

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

SOBRE LA JST	4
NOTA DE INTRODUCCIÓN	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	6
1. INTRODUCCIÓN	7
2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	8
2.1 Reseña de los eventos.....	8
2.2 Información del buque.....	9
2.3 Información de la tripulación.....	10
2.4 Información del lugar del suceso.....	10
2.5 Información meteorológica.....	11
2.6 Lesiones a las personas.....	14
2.7 Daños materiales y al medio ambiente.....	14
2.8 Información obtenida de las entrevistas, imágenes y registro de datos.....	14
3 CONSIDERACIONES FINALES.....	16



SOBRE LA JST

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 de 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 el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte, así como a los 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 de transporte 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 en el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. Lo antedicho, con la finalidad de formular Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

DNISMFYL: Dirección Nacional de Investigaciones de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres.

EPIRB: Emergency position indicating radio beacon.

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

Km: Kilómetros

Lat: Latitud

LIT: Libro de inspecciones técnicas.

Lon: Longitud

M: Metros

MEB: Manual de estabilidad del buque.

MMSI: Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo

MN: Millas náuticas

MTR: Ministerio de Transporte.

O: Oeste

PNA: Prefectura Naval Argentina.

S: Sur

SHN: Servicio de Hidrografía Naval

SMM: Servicio Móvil Marítimo

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

Ton: Toneladas de registro.

VHF: Very High Frequency



1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso experimentado el 11 de noviembre de 2021 por el buque pesquero 7 de Agosto durante su navegación franca.

El informe presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con la navegación de buques pesqueros de rada o ría en el Golfo San Matías.



2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1 Reseña de los eventos.

El 11 de noviembre de 2021 aproximadamente a las 23:20¹ el B/P 7 de Agosto se encontraba en navegación franca en posición lat: 41°21'40'' S lon: 064°55'16'' O, cuando dio vuelta campana y posteriormente se fue a pique.

Como consecuencia del suceso se produjo la pérdida total de la embarcación y hubo un sobreviviente, un desaparecido y un fallecido.



Figura:1 Buque pesquero 7 de Agosto visto por su amura de estribor.

¹ Las horas están expresadas en Hora Oficial Argentina (HOA) equivalente a UTC-3



2.2 Información del buque.

7 de Agosto		
Tipo de embarcación	Buque Pesquero fresquero	
Tipo de servicio	Rada o ría.	
Propietario	Maximiliano Raúl Vega.	
Bandera	Argentina	
Casco	Acero	
Año de construcción	2004	
Nombre	7 de Agosto	
Identificación	N° OMI	N/A
	MMSI	701006853
	Señal Distintiva	LW3053
Tonelaje neto	7	
Tonelaje bruto	10	
Dimensiones	Eslora	9,74 m.
	Manga	3,60 m.
	Calado	Sin datos
	Puntal	1,41 m.
Puerto de Zarpada	San Antonio Oeste.	
Lugar de Destino	El Capitán declaró zona de pesca en el Golfo San Matías, aproximadamente 36 mn al sur de SAO.	
Estado de Navegación	Navegación franca	
Daños	Pérdida total por hundimiento	

2.3 Información de la tripulación.

La tripulación estaba compuesta por: 1 patrón y 2 marineros cumpliendo con la Dotación de Seguridad acorde su certificado que a continuación se transcribe.

CERTIFICADO NACIONAL DE DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD	
Capitán / Patrón	Uno (1)
Marineros	Dos (2)
Jefe de Maquinas ²	Uno (1)

2.4 Información del lugar del suceso.

Lugar del accidente	
Lugar	Golfo San Matías. Aguas interiores marítimas.
Altura localidad	Islote Lobos, Rio Negro
Coordenadas geográficas ³	Lat: 41° 21' 40'' S Lon: 064° 55' 16'' O
Tipo de fondo	Arena limosa o limo arcilloso.

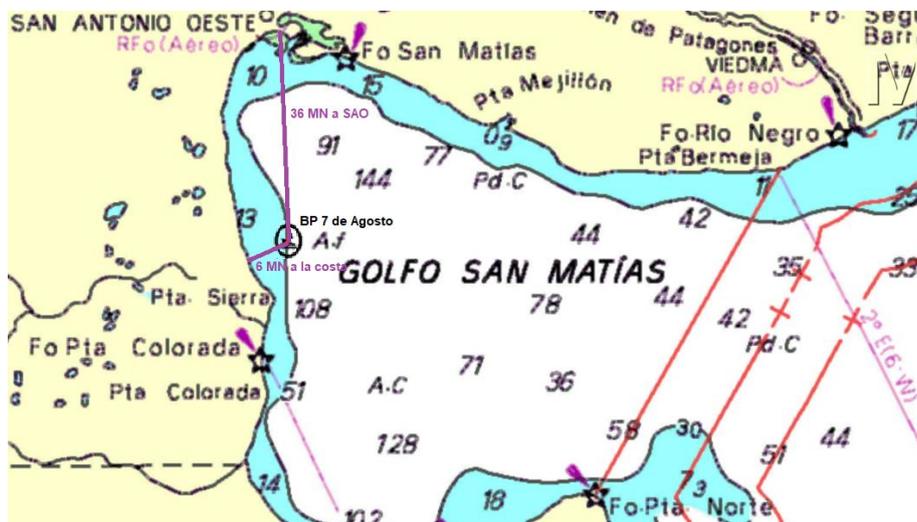


Figura 2: Zona del naufragio. Carta Náutica H-214. Aproximadamente 36 mn al Sur de SAO y 6 mn de la costa más cercana.

² Si el patrón cumplía con lo dispuesto en la Disposición SGNA 22/80 podía prescindir del jefe de maquina por poseer monocontrol y potencia efectiva total menor o igual a 149 Kw. El patrón cumplía con esa condición.

³ La posición indicada corresponde a la primera detección de la EPIRB ocurrida a las 23:20 del 11 de noviembre.



2.5 Información meteorológica

Boletín Meteorológico para Navegantes.

Pronóstico Día 11 a 09:00 valido hasta las 09:00 del día 12

COSTA PENÍNSULA DE VALDEZ (41°S-45°S) VRB⁴ 3⁵ BACK⁶ SECTOR N 4 EL 12/0000⁷
PROBABILIDAD DE LLUVIAS TORMENTAS INTENSIFICÁNDOSE HACIA LA NOCHE LUEGO
MEJORANDO HACIA EL FINAL DEL PERÍODO VISIBILIDAD MALA Y OCNL⁸ REGULAR.

Día 11 a 21:00 válido hasta las 21:00 del día 12

COSTA PENÍNSULA DE VALDEZ (41°S-45°S) SECTOR N 6 CON RÁFAGAS TEMPO⁹ VEER¹⁰ 5
DESMEJORANDO CON PROB¹¹ DE LLUVIAS TORMENTAS PROB DE TORMENTAS FUERTES
MEJORAMIENTOS TEMPORARIOS NEBLINAS VISIBILIDAD REGULAR A MALA OCNL MUY
MALA.

Se emitieron 3 alertas para la zona próxima a la costa de SAO por tormentas fuertes a severas para la noche del 11 y 12 de noviembre.

La investigación solicito al Servicio de Meteorología Nacional un informe de las condiciones climáticas para el momento y zona del suceso.

El análisis sinóptico y de superficie remitido por el SMN, basado en las cartas de superficie, imágenes de radar y satelitales, indica que entre las 18:00 del 11 de noviembre hasta las 12:00 del día siguiente se estima que las condiciones meteorológicas fueron las siguientes.

Información meteorológica del SMN	
Viento	Dirección: Del Sur durante la noche del día 11 rotando al Norte/Noroeste durante la mañana y mediodía del día siguiente Intensidad: Moderados de 20 a 28 Km/h. Viento máximo día 11 dirección oeste aproximadamente a 54 Km/h. Se estima dirección noroeste entre 18 y 27 km/h al momento del accidente.
Precipitaciones	En la estación San Antonio Aéreo se registraron precipitaciones de 32 mm acumulado para el día 11.

⁴ Viento de dirección variable.

⁵ Fuerza del viento en la escala Beufort. 3 de 12 a 19 km/h; 4 de 20 a 29; 5 de 30 a 39; 6 de 40 a 50 km/h.

⁶ Rotación en dirección antihoraria.

⁷ Notación Fecha/hora

⁸ Ocasionalmente

⁹ Temporalmente, en cualquier momento del período.

¹⁰ Rotación en el sentido horario.

¹¹ Probabilidad

Temperatura del aire	Templada de 17° a 20°
Visibilidad	Regular a mala.
Luminosidad	Nocturna. Luna 51% del disco.

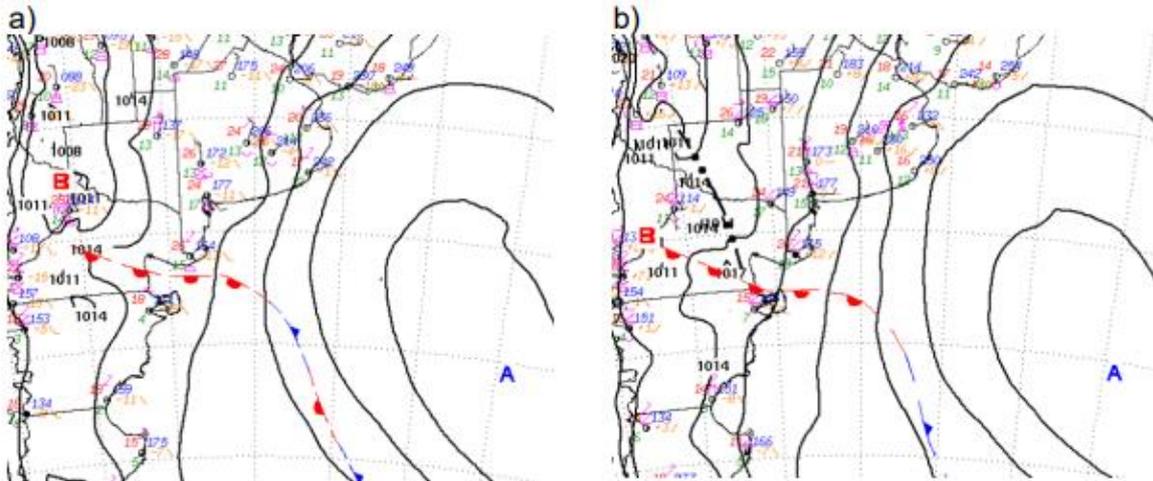


Figura 3. Carta meteorológica que representa la situación a las 18 y 21 horas

En la figura a), se visualiza una depresión sobre la región de cuyo y un centro de alta presión (anticiclón) posicionado sobre el océano Atlántico produciendo una intensificación de los gradientes de presión generando viento con componente norte en la región central y norte de la Patagonia . En asociación con esta situación, se denota un frente cálido ,ubicado sobre la provincia de Rio Negro, que se desplaza en dirección sudoeste. También se desarrolla una línea de inestabilidad (línea de rayas y puntos) que se desarrolla sobre las provincias de La Pampa y Rio Negro (figura b).

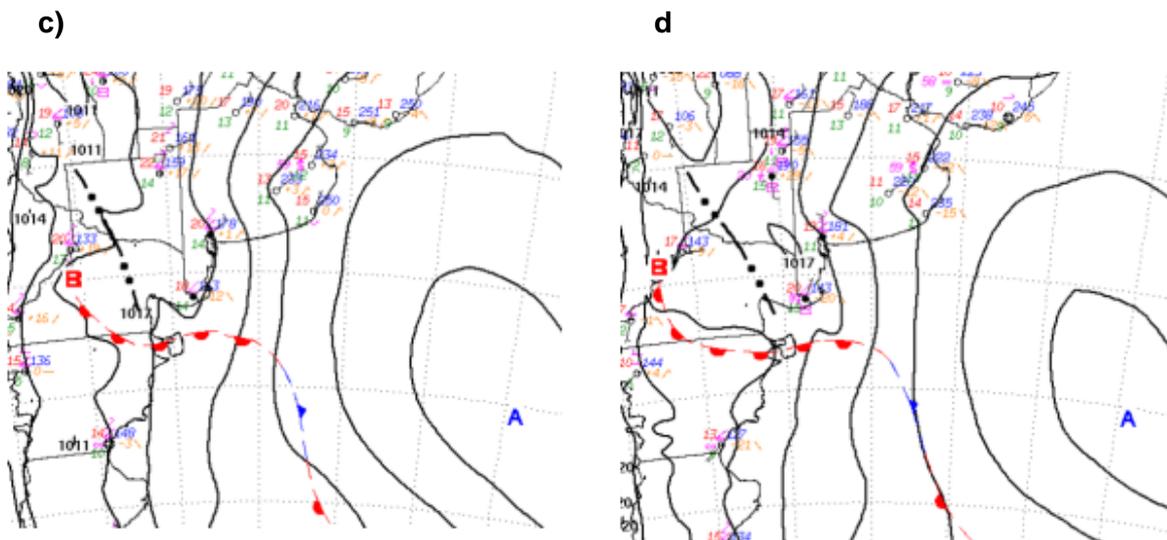


Figura 4. Carta meteorológica que representa la situación a las 00 y 03 horas del 12



En las figuras c y d, el frente cálido continúa su avance hacia el sur sobre el continente mientras que el anticiclón no se desplaza significativamente.

A su vez la investigación solicitó información al Servicio de Hidrografía Naval el cual remitió un informe con las condiciones del lugar del suceso.

ESTADO DEL MAR			Fuente: SHN			
Fecha	Hora	Tipo de onda	Altura (m) ¹²	Periodo medio (seg.)	Long de onda	Dirección media
11/11/21	15	Olas	0,75	5	39	E
		Mar de fondo	0,72	6,7	70	
11/11/21	18	Olas	0,65	5	39	E
		Mar de fondo	0,61	6,5	66	
11/11/21	21	Olas	0,67	5	39	E
		Mar de fondo	0,63	6,2	60	
11/11/21	24	Olas	0,75	5	39	E
		Mar de fondo	0,73	5,6	49	

ESTADO DE LA CORRIENTE		Fuente: SHN	
Fecha	Hora	Rumbo (°)	Intensidad ns.
11/11/21	18	187	0,2
11/11/21	21	155	0,4
12/11/21	00	256	0

¹² Altura significativa. Promedio del tercio de las alturas más altas.



Fecha	Comienzo Crepúsculo civil	Hora Salida / Az.	Hora Puesta / Az.	Fin Crepúsculo Civil	Luna Fase/Porcentaje iluminado/ acimut/ altura
11 nov 2021	---	---	20:17 / 245°	20:48	Cuarto creciente. 51% iluminada
12 nov 2021	05:26	05:57 / 114°	---	---	Alt. 66° / Az=000° 11-nov a 19:55

2.6 Lesiones a las personas.

	Fatales	Desaparecidos	Sobrevivientes	Total
Tripulantes	1	1	1	3

2.7 Daños materiales y al medio ambiente.

Pérdida total del buque por hundimiento. El 12 de noviembre a las 07:00 el GC-71 La Plata avistó una mancha de Hidrocarburos en posición Lat 41° 24' S Lon 064° 56'.8 O que se presume pertenecería al buque accidentado.

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

- ✓ La autorización provisoria para pesca artesanal, emitida para el B/P 7 de Agosto el mismo día de la zarpada a favor de uno de los tripulantes que se encontraba a bordo, incluía la captura de especies ícticas o moluscos mediante la utilización de artes de anzuelo, señuelos de cualquier tipo o trampas y extracción manual de moluscos y/o crustáceos mediante buceo desde costa o embarcación menor.
- ✓ El destino declarado en el despacho de zarpada era Zona de Pesca. Dicho formulario fue firmado por el Capitán y, a pesar de tener el logo de la agencia marítima Cristal, no fue confeccionada por esa agencia.



- ✓ Las comunicaciones por VHF a la estación costera de SAO corroboró lo indicado en el despacho de zarpada en cuanto al destino declarado por el capitán, también fue indicado zona de pesca, rumbo 190°, velocidad 6 nudos con una ETA a medianoche en una posición aproximadamente a 36 mn al sur de la salida del canal de acceso a SAO.
- ✓ Se recolectaron testimonios que indicaron que el buque se dirigiría al Puerto de Punta Colorada, Sierra Grande, Río Negro.
- ✓ Acorde lo indicado en las entrevistas, las condiciones meteorológicas habrían desmejorado aproximadamente a 23:00 rotando el viento al oeste e incrementando la intensidad con presencia de tormentas eléctricas y lluvia.
- ✓ Acorde lo señalado, el buque se movía con amplitud y desarrollaba una velocidad de 6 nudos, en momentos que redujo la máquina con el fin de corregir el rumbo y una ola del oeste desencadenó una amplia escora a babor embarcando agua sobre cubierta y casi inmediatamente se produjo la vuelta campana y su hundimiento por popa.
- ✓ Acorde a la información recolectada, el buque contaba con una red en la bodega, no poseía cajones ni hielo, tampoco los portones colgados en la popa ni captura en bodega o cubierta.



Figura 3: B/P 7 de agosto zarpando el 11 de noviembre de 2021.



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.