

INFORME PRELIMINAR

Tipo de Suceso: Accidente Muy Grave.

Accidente: Naufragio B/P DON TOMASSO (Mat. 02310)

Lugar: Puerto Rawson, Mar Territorial Argentino, Chubut.

Fecha: 11 de diciembre de 2021

Expediente: [EX-2021-120326914-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-2021-120326914-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.....	12
2.7 Daños materiales y al medio ambiente.....	13
2.8 Información obtenida de las entrevistas, imágenes y registros 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 preliminar 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.

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

EPIRB: Emergency position indicating radio beacon.

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

SMM: Servicio Móvil Marítimo

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 diciembre de 2021 por el buque pesquero Don Tomasso durante la maniobra de pesca.

El informe presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con la pesca del langostino.



2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1 Reseña de los eventos.

El 11 de diciembre de 2021 aproximadamente a las 10.55¹ el B/P Don Tomasso se encontraba en maniobra de pesca a 12 mn de la costa, cuando se dio vuelta campana y se hundió.

Como consecuencia del suceso el B/P Sofía B (Mat.02679) y B/P Caleta Paula (Mat. 02355) acudieron al auxilio de la tripulación, rescatando esta última embarcación a 6 tripulantes con vida, y el B/P Sofía B el cuerpo sin vida de uno de los marineros.



Figura:1 Buque pesquero Don Tomasso 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.

Buque Don Tomasso		
Tipo de embarcación	Buque de pesca. Fresquero.	
Tipo de servicio	Marítima costera	
Propietario	Agropez S.A.	
Bandera	Argentina	
Casco	Acero	
Año de construcción	1995	
Nombre	Don Tomasso	
Identificación	N° OMI	No aplica
	MMSI	701000961
	Señal Distintiva	LW 8088
Tonelaje neto	26	
Tonelaje bruto	37	
Dimensiones	Eslora	17,0m
	Manga	4,60 m
	Calado	Sin datos
	Puntal	2,37m
Puerto de Zarpada	Rawson	
Puerto de Destilo	Zona de pesca.	
Estado de Navegación	Pescando	
Daños	Pérdida total. Afectación al medio ambiente	



2.3 Información de la tripulación.

La investigación accedió al despacho de salida del buque y al certificado de dotación mínima de seguridad. La tripulación estaba compuesta por siete tripulantes: un Capitán, un 2do patrón, un Jefe conductor de máquinas y cuatro marineros.

El Certificado de dotación mínima de seguridad asignaba: un Capitán o patrón, un 1er oficial de pesca o 2do patrón, (para los SERVICIOS atendidos ininterrumpidamente por un tiempo que no exceda las DOCE (12) horas podrá prescindir del mismo.), tres marineros y un Jefe de máquinas.

N°	Rol	Titulación	Cursos Básicos STCW	Apto Médico
1	Capitán	En investigación	En investigación	En investigación
2	2do patrón/ 1er Oficial de pesca	En investigación	En investigación	En investigación
3	Jefe de conductor de maquinas	En investigación	En investigación	En investigación
4	Marinero	En investigación	En investigación	En investigación
5	Marinero de puente	En investigación	En investigación	En investigación
6	Marinero de puente	En investigación	En investigación	En investigación
7	Cocinero	En investigación	En investigación	En investigación

2.4 Información del lugar del suceso.

Lugar del accidente	
Lugar	Mar Territorial Argentino.
Altura localidad	Rawson, Chubut.
Coordenadas geográficas	Lat: 43° 30.0' S Lon: 064° 55.0' O

Información meteorológica de la aplicación windy	
Viento	Dirección: Sur Intensidad: 13 nudos Fuerza 4 escala Beaufort
Precipitaciones	No.
Temperatura del aire	25°
Visibilidad	Buena.
Luminosidad	Diurna

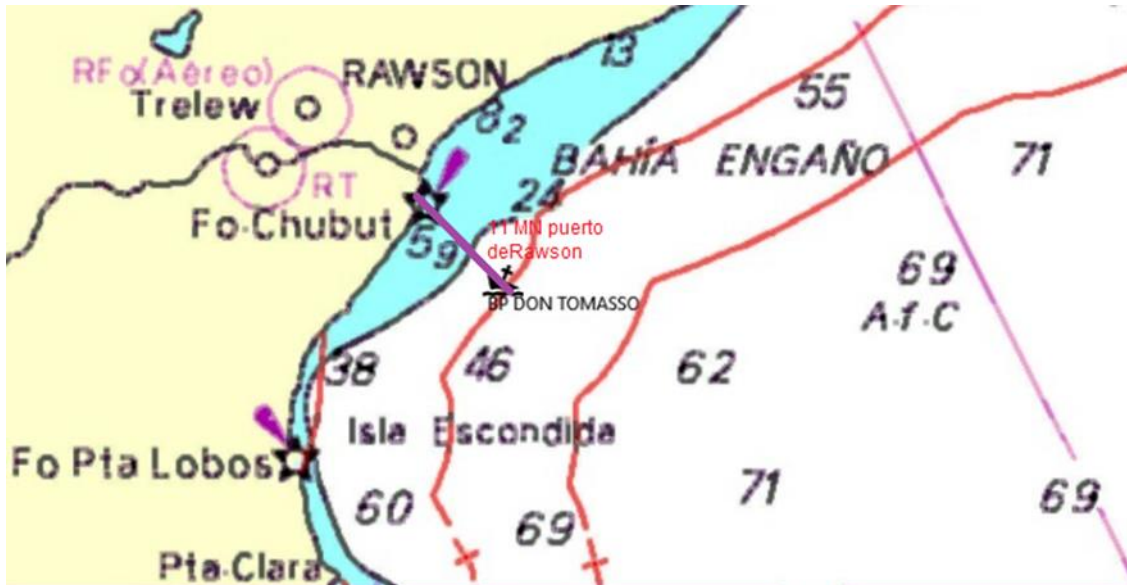


Figura 2: Lugar del hundimiento. A 11 mn de la costa más cercana.

En la posición del siniestro la profundidad es de aproximadamente 34 m. siendo prácticamente constante a su alrededor. Con un fondo de arena con conchilla.

2.5 Información meteorológica

La investigación solicitó información al Servicio de Hidrografía Naval sobre el estado del mar en el lugar del hundimiento del cual se obtuvo la siguiente información.



ESTADO DEL MAR		Fuente: SHN			
Fecha	Hora	Altura (m)	Periodo medio (seg.)	Long de onda	Dirección media
11/12/21	6	1.4	4	25	ENE
11/12/21	9	1.2	4	25	ENE
11/12/21	12	1.1	4	25	ENE
11/12/21	15	1.0	5	39	ENE
11/12/21	18	0.9	4	25	ENE

ESTADO DE LA CORRIENTE		Fuente: SHN	
Fecha	Hora	Rumbo (°)	Intensidad ns.
11/12/21	6	212	1.3
11/12/21	7	215	1.1
11/12/21	8	221	0.6
11/12/21	9	301	0.1
11/12/21	10	22	0.6
11/12/21	11	28	1
11/12/21	12	28	1.2
11/12/21	13	28	1.2
11/12/21	14	26	0.9
11/12/21	15	17	0.5
11/12/21	16	284	0.2
11/12/21	17	232	0.6
11/12/21	18	227	0.8

Fecha	Comienzo Crepúsculo Civil	Hora Salida / Az.	Hora Puesta / Az.	Fin Crepúsculo Civil
2021 DIC 11	04:36	05:32 124	20:53 236	21:28

2.6 Lesiones a las personas.

	Fatales	Desaparecidos	Sobrevivientes	Total
Tripulantes	1	0	6	7



2.7 Daños materiales y al medio ambiente.

Se produjo la pérdida total del buque por hundimiento. Desde la embarcación Yemanjá (Mat.02678-M) divisaron la existencia de una mancha oleosa de aproximadamente 300 m² (10 m por 30 m) en lat: 43°29'001 S lon: 064° 55'53 O la cual se presume provendría del buque Don Tomasso.



Figura 3 y 4. Mancha de hidrocarburo

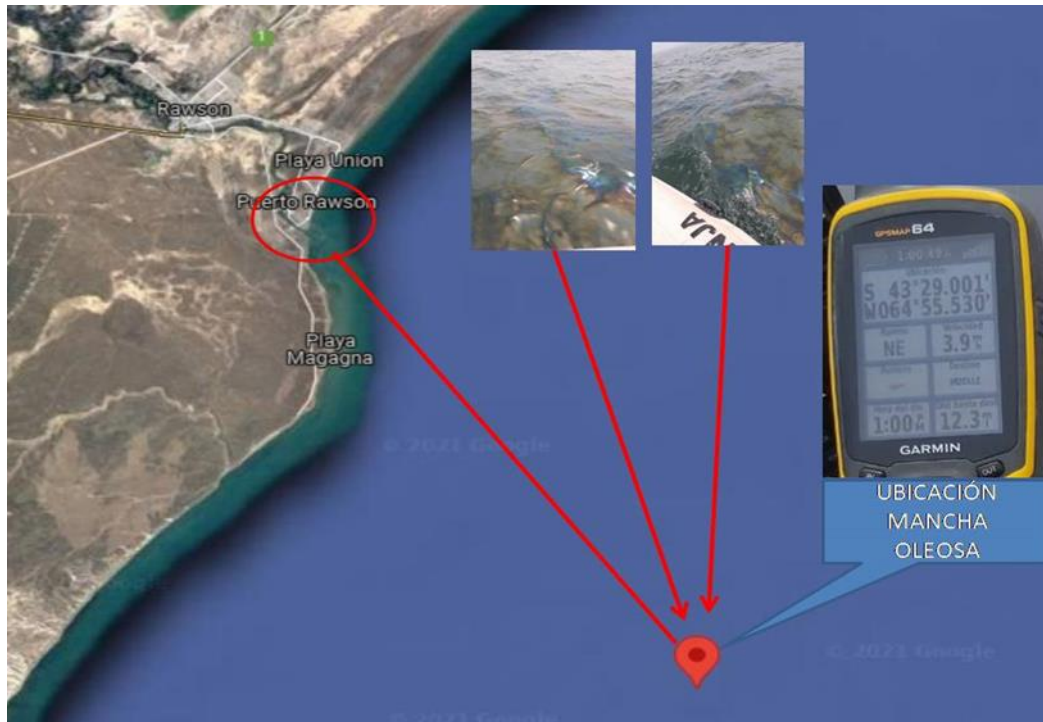


Figura 5: Ubicación de la mancha oleosa.

2.8 Información obtenida de las entrevistas, imágenes y registros de datos

- ✓ Cuando se izó el último lance había langostino sobre la cubierta.
- ✓ Cuando se viró la bolsa por la banda de estribor la pasteca de izado se trabó dejando la bolsa suspendida y la embarcación empezó a escorarse hacia estribor. Se intentó hacer un corte a la bolsa (sangría) a fin de descargarla pero esto no pudo ser realizado, el buque continuó escorándose hacia estribor, dio vuelta campana y se hundió.
- ✓ Se encontró una inconsistencia en las fechas de vencimiento de 7 raciones alimenticias y 5 bengalas de mano rojas de una de las balsas salvavidas, dichos elementos estaban vencidos al contrario de lo indicado en el certificado de la balsa en el cual figuraban vigentes.



Figura 6: Raciones alimenticia y bengalas de mano.



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.