

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR

Tipo de Suceso: Accidente muy grave

Accidente: BP Nuevo Viento (Mat.01449) – Perdida de persona a bordo

Lugar del suceso: Zona Económica Exclusiva Argentina, altura Punta Ninfas, Puerto Madryn, provincia de Chubut.

Fecha del suceso: 15 julio de 2023

Dirección Nacional de sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres

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

Fecha de publicación:



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-2023-82653656-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	7
1. INTRODUCCIÓN	9
2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	10
2.1 Reseña de los eventos	10
2.2 Información del buque	11
2.3 Información de la tripulación.	13
2.4 Información del lugar del suceso	14
2.5 Información meteorológica	15
2.6 Lesiones a las personas.....	16
2.7 Daños materiales y ambientales.....	16
2.8 Información obtenida de las entrevistas, imágenes y registro de datos	17
CONSIDERACIONES FINALES	18



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

BP: Buque pesquero

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

ENE: Este noreste

ESE: Estesudeste

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

kW: kilo Watt

Lat.: Latitud

Long.: Longitud

LW: Señal Distintiva

m: Metros

Mat: Matricula

mm: Milímetros

MMSI: Número de 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

NO: Noroeste

O: Oeste



OSO: Oeste-sudoeste

P.E.T: Potencia efectiva total

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.R.L.: Sociedad de Responsabilidad Limitada

S: Sur

SAR: *Search and Rescue*, Búsqueda y rescate

SO: Sudoeste

SSO: Sudsudoeste

ZEEA: Zona Económica Exclusiva Argentina



1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias de la desaparición de una persona a bordo del B/P Nuevo Viento, el 15 de julio de 2023.



2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1 Reseña de los eventos

Alrededor de las 12:30 se constató la ausencia de un tripulante a bordo del B/P Nuevo Viento. Se realizó una búsqueda interna dentro del buque y se informó a la PNA. Se inició un operativo SAR que incluyó otros buques pesqueros. El buque Nuevo Viento se encontraba navegando a la altura de Punta Ninfas.



2.2 Información del buque

Tabla 1. Información del buque Nuevo Viento.

Tipo de embarcación	Buque Pesquero	
Tipo de servicio	Fresquero	
Tipo de navegación	Marítima de altura	
Propietario	Nuevo Viento S.R.L.	
Bandera	Argentina	
Casco	Acero	
Año de construcción	1990	
Nombre	Nuevo Viento	
Identificación	Matrícula	01449
	MMSI	701000774
	Señal distintiva	LW 9700
N.A.T.	85	
N.A.N.	37	
Potencia Efectiva Total	403 kW	
Dimensiones	Eslora	22,23 m
	Manga	6 m
	Puntal	3 m
	Francobordo	433 mm
Puerto de Zarpada	Puerto Madryn	
Lugar de Destino	Zona de pesca	
Estado de Navegación	Navegación franca a zona de pesca	

Fuente: Material documental.



Figura 1: Buque pesquero Nuevo Viento visto desde su amura de babor.
Fuente: www.diarionecochea.com.ar, 2023



Figura 2: Buque pesquero Nuevo Viento. Vista banda babor.
Fuente: www.marinetraffic.com.ar, 2023



Figura 3: Buque pesquero Nuevo Viento. Vista por su banda de estribor.
Fuente: www.pescare.com.ar, 2023

2.3 Información de la tripulación.

En investigación.

Tabla 2: Certificado nacional de dotación mínima de seguridad

Patrón	Uno (1)
2° patrón	Uno (1)
Jefe de maquina	Uno (1)
1° Oficial maquinas	Uno (1)
Marineros	Cuatro (4)
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

2.4 Información del lugar del suceso

Tabla 3: información del lugar del suceso

Lugar	ZEEA
Altura localidad	Rawson, Chubut
Coordenadas geográficas aproximadas	43° 11" S 062°30' O

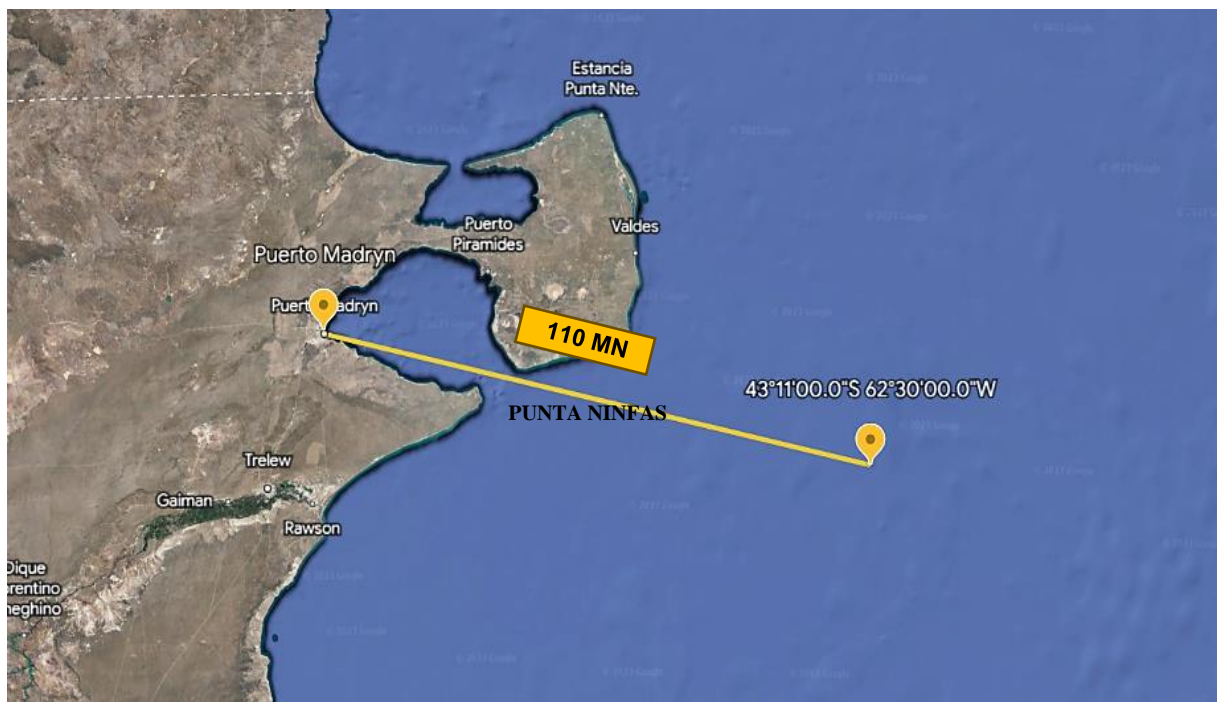


Figura 4: Lugar del suceso. Altura Punta Ninfas. Aproximadamente a 110 mn al ESE de Puerto Madryn, Chubut.

Fuente: <https://earth.google.com>



2.5 Información meteorológica

Tabla 4: Información astronómica de Puerto Madryn. Crepúsculos

15 de Julio 2023						
Día del mes	Comienzo crepúsculo náutico	Comienzo crepúsculo civil ¹	Salida Azimut ²	Puesta Azimut	Fin crepúsculo civil	Fin crepúsculo náutico ³
15	07:30	08:06	08:37 061°	17:54 299°	18:26	19:01
La fase de la Luna es fase menguante con el 10% de su superficie iluminada para las fechas de interés.						

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

Servicio de hidrografía Naval. División astronomía.

Tabla 5: 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>

¹ 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.

² El azimut (Az) es el ángulo medido sobre el horizonte, desde el norte hacia el este, hasta la vertical del astro.

³ El crepúsculo náutico matutino y vespertino es el intervalo de tiempo anterior y posterior a la salida y puesta del sol, respectivamente, durante el cual se ven las estrellas náuticas de primera y segunda magnitud, y se reconocen las principales constelaciones. 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 6: 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	03	1,5	5	34	ENE
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
15/07/2023	15	2,1	5	41	SSO

⁽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: <http://www.hidro.gov.ar>

2.6 Lesiones a las personas

Tabla 7: Lesiones a las personas.

	Tripulantes
Víctimas fatales	0
Desaparecidos	1
Lesionados reportados	0
Sin lesiones reportadas	9
Total	10

Fuente: Material documental

2.7 Daños materiales y ambientales

No se reportaron daños materiales ni al medio ambiente.



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

En investigación.



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:

Referencia: Informe Preliminar B/P Nuevo Viento

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 18 pagina/s.