

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2023-144302957- -APN-JST#MTR

Suceso: Accidente muy grave

Resultados: Sin lesionados. Sin víctimas fatales. Pérdida total del buque.

Título: Hundimiento del B/P Foca M (Mat. 03128), de bandera argentina, en proximidades del canal de acceso a puerto Rawson.

Fecha y hora del suceso: 1 de diciembre de 2023 21:10 (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: [Fuente: Título, 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	8
2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	8
2.1. RESEÑA DE LOS EVENTOS.....	8
2.2. INFORMACIÓN DE LA EMBARCACIÓN	9
2.3 INFORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN	10
2.4. INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL SUCESO	11
2.5. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.....	12
2.6. LESIONES A LAS PERSONAS.....	14
2.7. DAÑOS MATERIALES Y AMBIENTALES.....	14
2.8. INFORMACIÓN OBTENIDA DE LAS ENTREVISTAS, IMÁGENES Y REGISTRO DE DATOS	14
3. CONSIDERACIONES FINALES	14

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 Preliminar 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 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

B/P: Buque pesquero

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

DPSN: Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación.

HOA: Hora Oficial Argentina.

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

Km: Kilómetros.

Km/h: Kilómetros por hora.

kW: Kilovatio, unidad de potencia.

N°: Número.

N.A.T: Numeral de Arqueo Total.

N.A.N: Numeral de Arqueo Neto.

m: Metros.

Mat: Matricula.

MMSI: *Maritime Mobile Service Identity*, N° de Identificación del Servicio Móvil Marítimo.

PNA: Prefectura Naval Argentina.

SHN: Servicio de Hidrografía Naval

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

O: Oeste.

P.E.T: Potencia Efectiva Total.

RPM: Revoluciones por Minuto.

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional.

S: Sur

SGNA: Secretaría General Naval.

UTC-3: *Universal Time Coordinated* Hora actual en tiempo universal coordinado.

1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias, en torno al suceso experimentado el 1 de diciembre de 2023 por el buque pesquero Foca M (Mat. O3128), durante su navegación de regreso a puerto Rawson.

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1. Reseña de los eventos

A las 21:10¹, el B/P Foca M navegaba con 5 tripulantes cuando comenzó a hundirse.

El Patrón dio la orden de abandonar el buque, se desplegó una balsa salvavidas donde embarcó la totalidad de la tripulación.

Otro buque pesquero acudió al rescate y trasladó a los sobrevivientes al puerto Rawson donde recibieron atención médica.

Como consecuencia del suceso se produjo la pérdida total de la embarcación, no se reportaron víctimas fatales ni contaminación ambiental.

¹ Las horas están expresadas en hora oficial argentina (HOA), equivalente a UTC – 3.

2.2. Información de la embarcación

Tabla 1. Información del B/P Foca M

Buque Pesquero Foca M		
Tipo de embarcación	Buque Motor	
Tipo de servicio	Pesquero	
Tipo de navegación	Rada o Ría	
Propietario	Abelardo Alberto Gomez – Fisherman S.R. L	
Bandera	Argentina	
Casco	Acero	
Año de construcción	2018	
Nombre	FOCA M	
Identificación	Matrícula	03128
	MMSI	701006950
	Señal Distintiva	LW 3687
N.A.T.	31	
N.A.N.	24	
Potencia	148 kW	
Dimensiones	Eslora	9,90 m
	Manga	5,90 m
	Puntal	2,67 m
Puerto de Zarpada	Puerto Rawson	
Lugar de Destino	Puerto Rawson	
Estado de Navegación	En navegación de regreso a puerto	

Tabla 1. Datos del buque

Fuente: Material documental



Figura 1. B/P Foca M, visto de la amura de babor.

Fuente: Material documental

2.3 Información de la tripulación

Tabla 2. Certificado nacional de dotación mínima de seguridad

CERTIFICADO NACIONAL DE DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD	
Capitán o Patrón	Un (1)
Marineros	Dos (2)
Jefe de Máquinas (+)	Un (1)
Observaciones:	
<ul style="list-style-type: none"> • Potencia Total: Por Expediente. DPSN 1316/18 reducción de Potencia de su original 331 kW a 148 kW, a 1400 RPM en Módulo de Control Electrónico, con precinto PNA acorde constancias en Libro de Inspecciones Técnicas. • (+) Podrá prescindir del Jefe de Máquinas, siempre que la embarcación posea Monocontrol, su Potencia Efectiva Total (P.E.T) SEA DE HASTA 149 kW y el Patrón cumplimente la Disposición SGNA N° 22/80. 	

- El Capitán/ Patrón u otro miembro de la tripulación deberá poseer la habilitación del Operador Radiotelefonista Restringido.
- Puestos acorde Máximos de Cargo.

Tabla 2. Certificado Nacional de Dotación Mínima de Seguridad

Fuente: Material documental

Tripulación al momento del suceso.

En investigación.

2.4. Información del lugar del suceso

Tabla 3: información del lugar del suceso

Lugar	Mar territorial, en proximidades del canal de acceso a Puerto Rawson
Altura localidad	Rawson
Coordenadas geográficas aproximadas	43° 20' 15'' S - 065° 00' 48'' O

Tabla 3. Información del lugar del suceso

Fuente: Material documental



Figura 2: Ubicación aproximada del lugar del suceso.

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

2.5. Información meteorológica

Tabla 4. Condiciones climáticas en la noche del 01/12/2023

Cielo	Mayormente nublado
Viento	Dirección: Sureste Intensidad: 7 km/h
Humedad	42 %
Temperatura	12,8 °C
Visibilidad	10 km

Tabla 4. Condiciones meteorológicas

Fuente: Material documental

Tabla 5: Horarios de salida y puesta del sol

Fecha	Crepúsculo Náutico Matutino	Salida	Azimut Salida	Puesta	Azimut Puesta	Crepúsculo Náutico Vespertino
01-12-23	05:01	05:35	121	20:43	238	21:18

Azimut: Ángulo medido en grados sobre el horizonte, desde el punto cardinal Norte hacia el punto cardinal Este, hasta la vertical del astro.

Tabla 5. Información astronómica del sol

Fuente: <http://www.hidro.gov.ar/>**Tabla 6: Hora de salida y puesta de la luna**

Fecha	Salida	Azimut Salida	Puesta	Azimut Puesta
01-12-23	00:20	55	08:56	308

Tabla 6. Información astronómica de la luna

Fuente: SHN (Servicio de Hidrografía Naval)

Tabla 7: Horarios de pleamares y bajamares

Fecha	Bajamar	Pleamar	Bajamar	Pleamar
01-12-23	04:28	10:22	16:24	22:05
Altura	0,57 m	4,55 m	1,20 m	4,56 m

Tabla 7. Información mareológica

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

2.6. Lesiones a las personas

No se registraron personas lesionadas ni fallecidas.

2.7. Daños materiales y ambientales

Como consecuencia del suceso, se produjo la pérdida total de la embarcación y no se reportaron daños ambientales.

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

En investigación.

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.