



# Informe Preliminar

Expediente: EX-2024-56185346- -APN-JST#MEC

Suceso: Accidente muy grave

Resultado: Pérdida total por hundimiento

Título: Hundimiento de la L/M Gringa XXII (Mat. 03335M), bandera de Argentina, a la altura del sitio 2/3 de Puerto Galván, Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, Argentina

Fecha y hora del suceso: 27 de mayo de 2024 a las 21:30 (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](mailto: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: Informe Preliminar: *Hundimiento de la L/M Gringa XXII (Mat. 03335M), bandera de Argentina, en aguas interiores del Puerto Galvan, Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, Argentina*. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024. El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

# ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTEMICO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>LISTA DE SIGLAS, SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS .....</b>	<b>7</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>9</b>
<b>2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....</b>	<b>10</b>
2.1 RESEÑA DE LOS EVENTOS.....	10
2.2 INFORMACIÓN DEL BUQUE.....	10
2.3 INFORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN .....	12
2.4 INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL SUCESO .....	12
2.5 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.....	14
2.6 LESIONES A LAS PERSONAS.....	14
2.7 DAÑOS MATERIALES Y AMBIENTALES.....	14
2.8 INFORMACIÓN OBTENIDA DE LAS ENTREVISTAS, LAS IMÁGENES Y EL REGISTRO DE DATOS.....	14
<b>3. CONSIDERACIONES FINALES .....</b>	<b>15</b>

## **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 eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores relacionados con los sucesos, 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 sus 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 SISTEMICO DE INVESTIGACIÓN**

La JST adoptó el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexas. El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional. Sus premisas centrales son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos son el punto de partida de la investigación y se analizan haciendo referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores de riesgo.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a minimizar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea, la ocurrencia de fallas técnicas y las fallas en las defensas están generalmente alejados en tiempo y espacio del desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y se vinculan estrechamente a elementos tales como el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En síntesis, el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes a

partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

## LISTA DE SIGLAS, SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS

**°C:** Grados centígrados

**B/M:** Buque Motor

**FTCP:** Formación en toma de conciencia de la protección

**h:** Hora

**HOA:** Hora Oficial Argentina

**HP:** *Horse power*. Caballos de fuerza

**IMO:** *International Maritime Organization*. Organización Marítima Nacional

**JST:** Junta de Seguridad en el Transporte

**km/h:** kilómetro por hora

**km:** Kilómetro

**kW:** Kilo Watt

**L/M:** Lancha Motor

**m:** Metros

**Mat.:** Matricula

**MMSI:** *Maritime Mobile Service Identity*. Identificación del Servicio Móvil Marítimo

**N.A.N:** Numeral de arqueo neto

**N.A.T:** Numeral de arqueo total

**N/A:** No aplicable

**NO:** Noroeste

**O:** Oeste

**PAB:** Primeros auxilios básicos

**PLCI:** Prevención y lucha contra incendios

**PRFV:** Plástico Reforzado con Fibra de Vidrio

**S.A.C.I.F:** Sociedad Anónima, Comercial, Industrial y Financiera.

**S:** Sur

**SPRS:** Seguridad personal y responsabilidades sociales

**TSP:** Técnica de supervivencia personal

**UTC:** *Universal Time Coordinated.* Tiempo Universal Coordinado.

## 1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso experimentado el 27 de mayo de 2024 por la L/M Gringa XXII (Mat. 03335M), durante su asistencia al amarre de un buque.



Figura 1. L/M Gringa XXII. Vista cenital. Se observa la lancha mientras era reflotada.

Fuente: Material documental

## 2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 2.1 Reseña de los eventos

La L/M Gringa XXII asistía al B/M Voras (OMI 9947299) en la maniobra de amarre, cuando aproximadamente a las 21:30<sup>1</sup>, a la altura del sitio 2/3 de puerto Galván, Bahía Blanca, se dio vuelta campana y se hundió.

Como consecuencia, se produjo la pérdida total de la embarcación, sus dos tripulantes fueron rescatados, no se reportaron lesionados ni daños ambientales.

### 2.2 Información del buque

Tabla 1. Información de la L/M Gringa XXII

Embarcación	
Tipo de vehículo	Lancha Motor
Tipo de servicio	Auxiliar
Propietario	Lanchas del sur SA
Bandera	Argentina
Fecha de inscripción	21 de septiembre 2020
Año de construcción	2017
Casco	PRFV

---

<sup>1</sup> Las horas están expresadas en Hora Oficial Argentina (HOA), equivalente a UTC-3.



Identificación	Nombre	Gringa XXII
	Matrícula	03335M
Tonelaje arqueado bruto	3	
Dimensiones	Eslora	7,98 m
	Manga	2,20 m
	Puntal	0,96 m
Motor/es	Cantidad	1
	Marca	Mercury
	Numero	2B141831
Potencia efectiva total	111,86 kW – 150 HP	
Velocidad	5 nudos	
Puerto de operaciones	Puerto Galván, Bahía Blanca, Buenos Aires	
Puerto de asiento	Bahía Blanca	
Estado de navegación	En asistencia de amarre a otro buque	

Fuente: Material documental

## 2.3 Información de la tripulación

**Tabla 2: Títulos, habilitaciones, certificados y aptitudes medicas**

Rol	Habilitación	Cursos básicos STCW*	Apto Medico
En investigación	Patrón motorista Profesional de primera	Vigentes	Vigente
En investigación	Patrón Motorista Profesional de Tercera	Vigentes	Vigente

(\*) Los cursos básicos de seguridad STCW son 4, primeros auxilios básicos, prevención y lucha contra incendios, seguridad personal y responsabilidades sociales y técnicas de supervivencia personal.

Fuente: Prefectura Naval Argentina

## 2.4 Información del lugar del suceso

**Tabla 3: Información del lugar del suceso**

Lugar del accidente		
Lugar	Puerto Galván, sitio 2/3	
Altura localidad	Bahía Blanca, Buenos Aires	
Coordenadas geográficas	Latitud	38° 46' 55,5" S
	Longitud	62° 17' 58,2" O
Profundidad	13,6 m	
Jurisdicción radioeléctrica	L2N (Estación costera)	



Figura 2. Lugar del hundimiento de la L/M Gringa XXII. Puerto Galván, Bahía Blanca

Fuente: Google Earth Pro



Figura 3. Lugar del hundimiento de la L/M Gringa XXII. Sitio 2/3 de Puerto Galván, Bahía Blanca

Fuente: Google Earth Pro

## 2.5 Información meteorológica

**Tabla 4: Información meteorológica del 27/05/2024**

Medio ambiente del lugar del accidente	
Profundidad	12 m
Temperatura del aire	9° C
Temperatura del agua	Entre 12° y 13° C
Viento	Dirección: NO Velocidad: 16 km/h
Visibilidad	Buena
Luminosidad	Nocturna
Altura de marea	Hora: 20:55 Altura: 4,38 m

Fuente: Servicio de hidrografía naval

## 2.6 Lesiones a las personas

Como consecuencia del suceso no se reportaron lesionados.

## 2.7 Daños materiales y ambientales

Pérdida total de la embarcación. No se reportaron daños ambientales.

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

- El B/M Voras estaba de entrada a puerto, en maniobra para amarrar al sitio 2/3.
- El buque fue asistido por un remolcador y por la L/M Gringa XXII.
- El Voras tenía la hélice de propulsión girando.

- La L/M Gringa XXII transportaba el cabo de amarre del buque a muelle cuando se empezó a hundir.
- El remolcador avisó al B/M Voras que pare máquinas.
- Los 2 tripulantes abandonaron la lancha, se ayudaron con los cabos que transportaban, posteriormente fueron rescatados por otra lancha de amarre.



Figura 5: L/M Gringa XXII dada vuelta con los 2 tripulantes agarrados del cabo

Fuente: Material documental

### 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.

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** Informe Preliminar - L/M Gringa XXII (Mat. 03335) - Hundimiento

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 pagina/s.