



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente muy grave

TÍTULO: Hundimiento de B/P Triunfador (Mat. 02711 M), bandera argentina, en la Bahía Samborombón en posición Latitud 36° 11' S y Longitud 057° 10' O, a la altura de la ciudad de Dolores, Pcia. de Buenos Aires, Argentina.

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 12 de septiembre de 2024 a las 13:50 (UTC-3)

EXPEDIENTE: EX-2024-101188417- -APN-JST#MEC

**DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS MARÍTIMOS,
FLUVIALES Y LACUSTRES**

Junta de Seguridad en el Transporte

Libertador 405, 1º piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires,
(C1001ABE). Argentina,

www.argentina.gob.ar/jst

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: *Hundimiento de B/P Triunfador (Mat. 02711 M), bandera argentina, en la Bahía Samborombón en posición Latitud 36° 11´ S y Longitud 057° 10´ O, a la altura de la ciudad de Dolores, Pcia. de Buenos Aires, Argentina.* Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| LISTA DE SIGLAS, SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS..... | 4 |
| SOBRE EL MODELO SISTEMICO DE INVESTIGACIÓN..... | 7 |
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 9 |
| 2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS..... | 10 |
| 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..... | 15 |
| 2.7. DAÑOS MATERIALES Y AMBIENTALES..... | 15 |
| 2.8. INFORMACIÓN OBTENIDA DE LA INSPECCIÓN SUBACUÁTICA DE LA PNA | 15 |
| 3. CONSIDERACIONES FINALES | 17 |

LISTA DE SIGLAS, SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS

B/P: Buque Pesquero

CDMS: Certificado de Dotación Mínima de Seguridad

L/M: Lancha Motor

Mat.: Matrícula

PRFV: Poliéster Reforzado con Fibra de Vidrio

N/A: No aplicable

°C: Grados centígrados

h: Hora

HOA: Hora Oficial Argentina

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

km: Kilómetro

km/h: kilómetro por hora

kW: Kilo Watts

HP: Horse power. Caballos de fuerza

m: Metros

PAB: Primeros auxilios básicos

SPRS: Seguridad personal y responsabilidades sociales

FTCP: Formación en toma de conciencia de la protección

PLCI: Prevención y lucha contra incendios

TSP: Técnica de supervivencia personal

N.A.N: Numeral de arqueo neto

N.A.T: Numeral de arqueo total

O: Oeste

S: Sur

NO: Noroeste

UTC-3: Universal Time Coordinated -3 (Tiempo Universal Coordinado menos 3 horas, zona horaria de Argentina)

SOBRE LA JST

En 2019, mediante la Ley N.º 27.514, se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la Ley N.º 27.514, las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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.

1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso ocurrido el 12 de septiembre de 2024 en el cual el B/P Triunfador (Mat. 02711-M), tuvo un ingreso de agua en la zona de popa y zozobró.



Figura 1. B/P Triunfador

Fuente: Material documental

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1. Reseña de los eventos

Aproximadamente a las 13:50¹ en la posición Latitud 36° 11´ S y Longitud 057° 10´ O, en la Bahía Samborombón, Río de La Plata exterior, a la altura de la ciudad de Dolores, el B/P Triunfador, mientras realizaba tareas de pesca tuvo un ingreso de agua en la zona de popa y posteriormente se hundió.

Como consecuencia del suceso se produjo la pérdida total de la embarcación, sus tripulantes fueron rescatados por el B/P Titán. No se reportaron lesionados ni daños ambientales.

2.2. Información del buque

Tabla 1. Información de la L/M Triunfador

| Embarcación | | |
|---------------------|-----------------------------------|------------|
| Tipo de vehículo | Lancha Motor | |
| Tipo de servicio | Pesquero – Pasaje (No simultáneo) | |
| Propietario | Isla Agulia S.A. | |
| Bandera | Argentina | |
| Año de construcción | 2011 | |
| Casco | PRFV | |
| Identificación | Nombre | Triunfador |

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

| | | |
|--------------------------------|---|---|
| | LW | 2759 |
| | Matrícula | 02711M |
| Tonelaje arqueado bruto | 8 | |
| Tonelaje arqueado neto | 6 | |
| Dimensiones | Eslora | 9,04 m |
| | Manga | 3,28 m |
| | Puntal | 1,40 m |
| Motor | Cantidad | 1 |
| | Marca | Doosan Daewoo |
| Potencia efectiva total | 149,14 kW – 200 HP (Certificado de Matrícula) 149 kW (Certificado de Dotación Mínima de Seguridad) | |
| Puerto de zarpada | Gral. Lavalle – Pcia. de Buenos Aires | |
| Lugar de destino | Zona de pesca | |
| Puerto de asiento | Gral. Lavalle | |
| Despacho | Tiempo máximo de ausencia | 48 horas |
| | Máximo alejamiento de la costa | 12 millas (Despacho) 3 millas (CDMS) |
| | Validez | 06/09/2024 hasta 20/09/2024 |
| | Tipo de operación | Pesca en pareja con el B/P Titán |
| Estado de navegación | En navegación | |

Fuente: Material documental

2.3. Información de la tripulación

Tabla 2. Información de la dotación mínima de seguridad del Triunfador

| CERTIFICADO DE DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD | |
|--|----------|
| Puestos a bordo | Cantidad |
| Patrón (Patrón Motorista Profesional de Segunda) | 1 |
| Segundo Patrón (Patrón Motorista Profesional de Tercera) (+) | 1 |
| Marinero (Marinero Especial) | 1 |
| <p>(+) Para los servicios atendidos ininterrumpidamente por un tiempo que no exceda las doce (12) horas podrá prescindir del mismo, cumplimentando el Artículo 35 de la Ley N° 17.371.</p> <p>(*) Ámbito geográfico comprendido en el Frente Costero del Río de la Plata desde el Canal 15 hasta Punta Piedras, con un alejamiento máximo de hasta tres (3) Millas Náuticas de la costa.</p> <p>(**) El presente Certificado de Dotación es exclusivamente para cuando realice el servicio de Pesca Artesanal y exclusivamente en la zona o área de navegación antes dicho.</p> <p>Si la embarcación de marras posee estación radioeléctrica el Patrón u otro miembro de la tripulación deberá poseer la habilitación de operador Radiotelefonista Restringido.</p> <p>(***) Los patrones deberán poseer la habilitación para el ámbito geográfico de la zona a navegar.</p> | |

Fuente: Material documental

La tripulación al momento del suceso era un patrón y dos marineros.

2.4. Información del lugar del suceso

Tabla 3: Información del lugar del suceso

| Lugar del accidente | |
|-------------------------|---|
| Lugar | Río de la Plata exterior, Bahía Samborombón |
| Altura localidad | Dolores, Provincia de Buenos Aires |
| Coordenadas geográficas | <p>Latitud 36° 11' S</p> <p>Longitud 057° 10' O</p> |

| Lugar del accidente | |
|------------------------------------|--|
| Profundidad | En investigación |
| Jurisdicción radioeléctrica | L5C (Estación costera PNA Gral. Lavalle) |

Fuente: Material documental

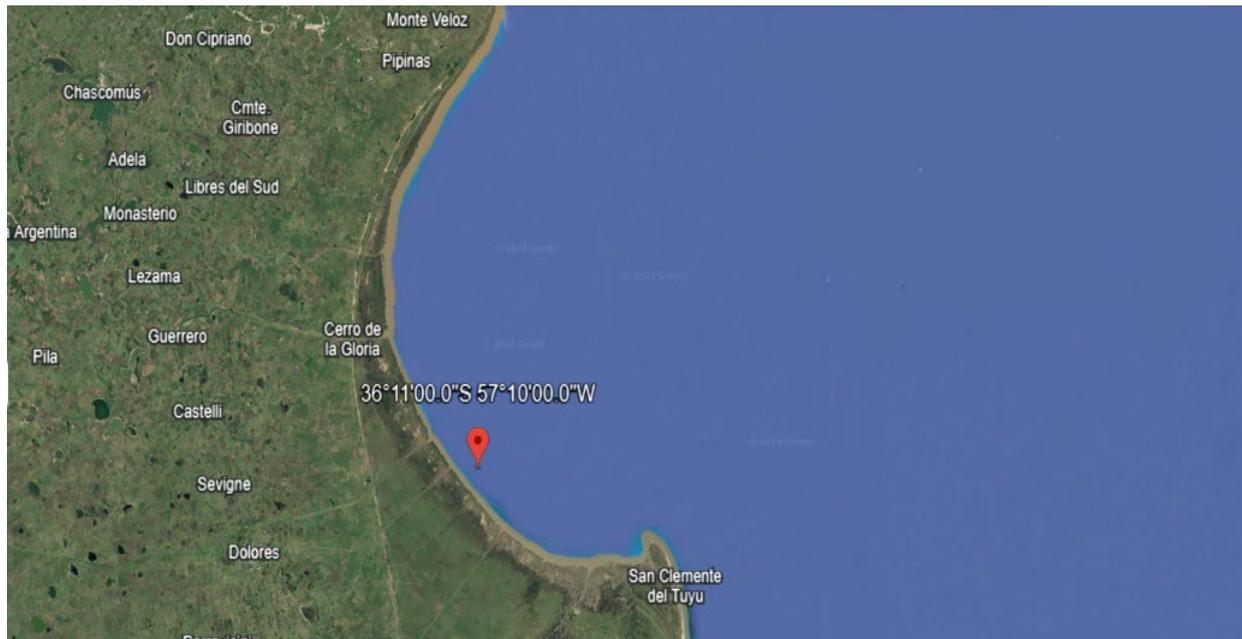


Figura 2. Posición Lat. y Long. lugar del hundimiento B/P Triunfador

Fuente: Material documental

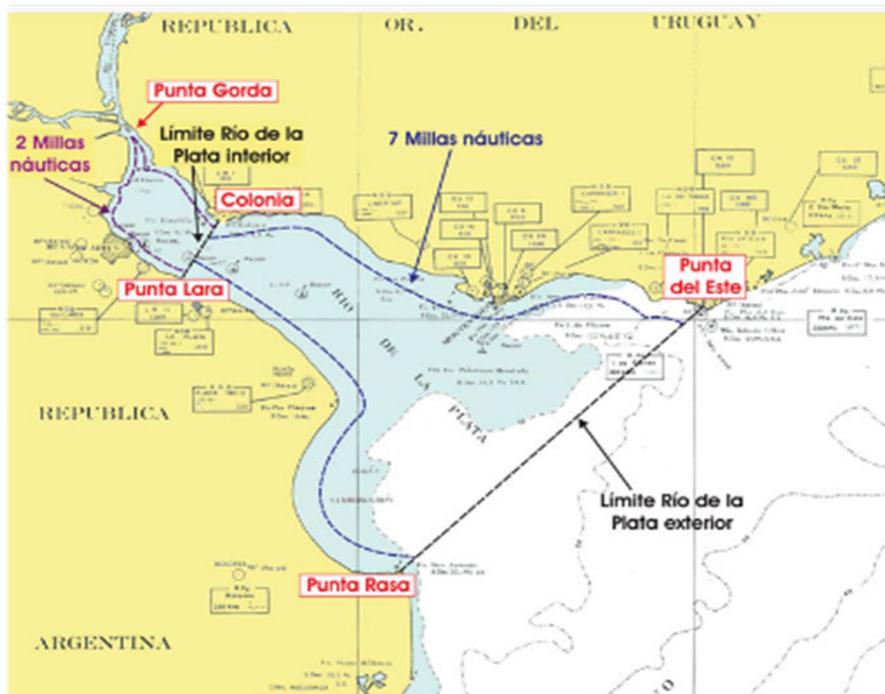


Figura 3. Limite exterior del Río de la Plata

Fuente: Material documental

2.5. Información meteorológica

Tabla 4. Información meteorológica

| | |
|--|--|
| Cielo | Parcialmente nublado |
| Viento | Dirección: Noreste Intensidad: 20 a 38 km/h |
| Visibilidad | Buena |
| Precipitaciones | No se registraron |
| Fenómenos significativos | No se registraron |
| Temperatura del aire | 19 °C |
| Alertas, advertencias y avisos meteorológicos a corto plazo | No se emitieron |

Fuente: Servicio Meteorológico Nacional

2.6. Lesiones a las personas

No se reportaron personas lesionadas.

2.7. Daños materiales y ambientales

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

2.8. Información obtenida de la inspección subacuática de la PNA

- Posición: Latitud 36° 11' 11,95" S, Longitud 057° 10' 10,24" O.
- Distancia a la costa: Aproximadamente una (1) milla náutica.
- Exposición fuera del agua: Parte del mástil de señales y el escape del motor.
- Enterramiento del casco: Aproximadamente 1 m en proa y 1,5 m en popa.
- Escora: Aproximadamente 3° a estribor.
- Orientación: Aproximadamente al Rumbo 250°.
- Elementos recuperados:
 - una radiobaliza EPIRB,
 - dos radios portátiles (HT),
 - un matafuego,
 - una balsa salvavidas (cerrada y a flote en las cercanías).
- Señalización: Se instaló en el lugar un boyarín rojo.
- Descripción general del pecio:

- en el área accesible del casco a ambas bandas no se detectaron anomalías o deformaciones.
- el sistema de gobierno y propulsión se encontraban completamente enterrados.
- la bodega se encontraba completamente cargada con pescado a granel y equipos de pesca. No se observaron averías.

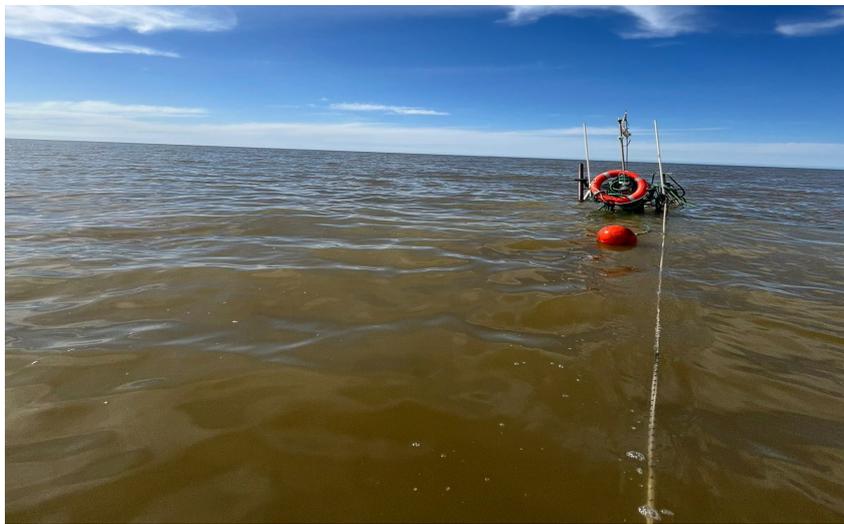


Figura 4. Se observa que aflora el Mástil del B/P Triunfador y el boyarín rojo

Fuente: Prefectura Naval Argentina

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.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Informe Preliminar - BP Triunfador (Mat.02711) - Hundimiento

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 17 pagina/s.