



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente muy grave

TÍTULO: Víctima fatal. Un pasajero argentino falleció como consecuencia del abordaje entre dos lanchas de pasajeros de bandera brasileña, cerca de la Playa de Jurubaíba, isla Gipóia, región de Costa Verde, Angra dos Reis, Estado de Río de Janeiro, República Federativa de Brasil.

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 27 de diciembre a las 11:30 (UTC-3)

EXPEDIENTE: EX-2024-142669032- -APN-JST#MEC

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

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1º piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires,
(CP1001). 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: *Víctima fatal. Un pasajero argentino falleció como consecuencia del abordaje entre dos lanchas de pasajeros de bandera brasileña, cerca de la Playa de Jurubaíba, isla Gipóia, región de Costa Verde, Angra dos Reis, Estado de Río de Janeiro, República Federativa de Brasil.*

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 LA JST	6
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	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 METEOROLÓGICA	13

LISTA DE SIGLAS, SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS¹

°C: grados Celsius

APN: Administración Pública Nacional

Ar: Argentina

EX: expediente

Gob.: gobierno

GPS: *Global Positioning System* (Sistema de Posicionamiento Global)

HP: *horsepower* (caballos de fuerza)

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

km/h: kilómetros por hora

L/P: Lancha de pasajeros

m: metros

Mat.: matrícula

MEC: Ministerio de Economía

VHF: *Very High Frequency* (frecuencia muy alta)

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

UTC-3: Tiempo Universal Coordinado menos 3 horas (Huso horario 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 SISTÉMICO 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, elaborado por la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres, detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso ocurrido el 27 de diciembre de 2024 sobre el abordaje entre las lanchas de pasajeros (L/P) Rei Davi y Abraão Tour King.

Como resultado del suceso se produjo el hundimiento de la L/P Rei Davi y el fallecimiento de un pasajero argentino que iba a bordo de esa embarcación.

No se reportaron daños de consideración en la L/P Abraão Tour King ni contaminación ambiental.

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1. Reseña de los eventos

El 27 de diciembre de 2024, la L/P Abraão Tour King realizaba una navegación turística de Vila do Abraão a Praia de Jurubaiba (Praia do Dentista) cuando aproximadamente a las 11:30² colisionó de vuelta encontrada con la L/P Rei Davi, proveniente de Praia de Araçatiba.

El accidente ocurrió a la altura de Ponta de Jurubaíba, isla Gipóia, región de Costa Verde, Angra dos Reis, Estado de Río de Janeiro, República Federativa de Brasil.

Ambas embarcaciones eran de bandera brasileña y transportaban pasajeros.

La L/P Rei Davi se hundió y las cinco personas a bordo fueron rescatadas del mar y trasladadas a la costa para recibir atención médica. Uno de los pasajeros, de nacionalidad argentina, falleció debido a las graves heridas sufridas.

²Las horas están expresadas en Hora Oficial Brasileira, equivalente a UTC-3.



Figura 1. Se observa la Praia de Jurubaiba en posición geográfica aproximada lat.=23° 03' S y long. =044° 21' O. Fuente: Google Maps

2.2. Información del buque

Tabla 1. Información de la L/P Rei Davi

Datos de la embarcación		
Tipo de vehículo	Lancha de pasajeros	
Tipo de servicio	Transporte de pasajeros	
Capacidad	Tripulantes	1
	Pasajeros	15
Personas a bordo	1 conductor náutico (7 años de experiencia); 3 pasajeros, mayores de edad y de nacionalidad argentina	
Color del casco	Blanco, con logo rojo en el medio de la embarcación con la inscripción “Rei Davi Turismo Náutico”	
Equipos de navegación y seguridad	Radio VHF y compás magnético	
Propietario	Turismo náutico	
Año de construcción	2023	

Bandera	Brasileña	
Casco	PRFV (Plástico Reforzado con Fibra de Vidrio)	
Identificación	Nombre	Rei Davi
	Matrícula	100200
	MMSI	710464247
Arqueo Bruto	2,19	
Dimensiones	Eslora	8,30 m
	Manga	2,06 m
Tipo de motor	Fuera de borda	
Potencia efectiva total	1 x 200 Hp	

Elaboración propia. Fuente: material documental de investigación DNISMFyL

Tabla 2. Información de la L/P Abraão Tour King

Datos de la embarcación		
Tipo de vehículo	Lancha de pasajeros	
Tipo de servicio	Transporte de pasajeros	
Capacidad	Tripulantes	2
	Pasajeros	34
Personas a bordo	1 conductor náutico (2 años y medio de experiencia); 1 auxiliar de navegación (21 años de experiencia); 1 pasajero, mayor de edad y de nacionalidad brasileña	
Color del casco	Blanco con una franja negra de proa a popa	
Equipos de navegación y seguridad	Radio VHF y GPS	

Propietario	En investigación	
Año de construcción	2019	
Bandera	Brasileña	
Casco	PRFV (Plástico Reforzado con Fibra de Vidrio)	
Identificación	Nombre	Abraão Tour King
	Matrícula	En investigación
	MMSI	En investigación
Arqueo Bruto	13	
Dimensiones	Eslora	10,55 m
	Manga	3,00 m
Tipo de motor	Fuera de borda	
Potencia efectiva total	2 x 200 Hp	

Elaboración propia. Fuente: material documental de investigación DNISMFyL

2.3. Información meteorológica

Tabla 3. Información meteorológica

Cielo	Nublado
Viento	No apreciable
Visibilidad	Buena
Estado del mar	Calmo

Elaboración propia. Fuente: material documental de investigación DNISMFyL



Figura 2. Imagen de la L/P Rei David luego del abordaje. Se observa una avería en el casco a la altura de la amura de babor. Fuente: material documental de investigación DNISMFL



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Informe Preliminar - L/P Rei Davi - Persona al agua - Hundimiento

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 14 pagina/s.