



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente muy grave

TÍTULO: Vuelta campana – Personas al agua – Víctimas fatales de balsa neumática Lola (LARG 62), bandera argentina, en el Río de las Vueltas, El Chaltén, provincia de Santa Cruz, Argentina

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 17 de enero de 2025, aproximadamente 11:00 (UTC-3)

EXPEDIENTE: EX-2025-06684203- -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: *Vuelta campana – Personas al agua – Víctimas fatales de balsa neumática Lola (LARG 62), bandera argentina, en el Río de las Vueltas, El Chaltén, provincia de Santa Cruz, 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.....	5
SOBRE LA JST	7
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	8
1. INTRODUCCIÓN.....	10
2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	11
2.1. RESEÑA DE LOS EVENTOS	11
2.2. INFORMACIÓN DE LA EMBARCACIÓN.....	11
2.3. INFORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN.....	12
2.4. INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL SUCESO	13
2.5. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	14
2.6. LESIONES A LAS PERSONAS.....	15
2.7. DAÑOS MATERIALES Y AMBIENTALES.....	15
2.8. INFORMACIÓN OBTENIDA DE LAS ENTREVISTAS.....	15
2.9. INFORMACIÓN OBTENIDA DE LA VISITA AL LUGAR DEL SUCESO.....	15
2.10. ASPECTOS NORMATIVOS.....	17
2.11. INFORMACIÓN SOBRE LA EXCURSIÓN	19
2.12. ANTECEDENTES DE INVESTIGACIONES SIMILARES DE LA JST	27
2.13. INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA.....	28

2.14. ACCIONES PENDIENTES28

3. CONSIDERACIONES FINALES29

LISTA DE SIGLAS, SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS

°C: grados Celsius

°F: grados Fahrenheit

APN: Administración de Parques Nacionales

DAF: dispositivo de ayuda a la flotación

EE. UU.: Estados Unidos de América

Mat.: matrícula

N/A: no aplica

h: hora

HOA: hora oficial argentina

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

km: kilómetro

km/h: kilómetro por hora

m: metros

msnm: metros sobre el nivel del mar

m³/s: metros cúbicos por segundo

NO: noroeste

O: oeste

PFD: *Personal Flotation Device* (equivalente a DAF)

PVC: *Polyvinyl Chloride* (*Policloruro de Vinilo o PVC*)

RP: ruta provincial

S: sur

SE: sudeste

USCG: *United States Coast Guard* (Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América)

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 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 vinculados 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 17 de enero de 2025 en el cual la balsa neumática Lola (Mat. LARG 62), dio vuelta campana. Como consecuencia del suceso, las nueve personas que iban a bordo cayeron al río, de las cuales tres fallecieron.



Figura 1. Imagen ilustrativa similar a la actividad, balsa, lugar, vestimenta y distribución de personas a bordo. Fuente: Instagram de Comarka expediciones

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1. Reseña de los eventos

Alrededor de las 11:30 del 17 de enero de 2025, en el Río de las Vueltas, aproximadamente a 6 km al sudeste de El Chaltén, provincia de Santa Cruz, una balsa de *rafting* estaba cruzando un rápido con nueve personas a bordo cuando se dio vuelta campana. Como consecuencia de ello, todos sus ocupantes cayeron al río y se produjeron tres víctimas fatales de turistas de nacionalidad estadounidense.

2.2. Información de la embarcación

Tabla 1. Información de la balsa

Tipo de vehículo	Bote neumático, balsa	
Tipo de servicio	<i>Rafting</i> ¹	
Propietario	Comarka Expediciones	
Bandera	Argentina	
	Hypalon/PVC	
Identificación	Nombre	Lola
	Matrícula	LARG 62
Dimensiones	Eslora	4,52 m
	Manga	2,18 m
Lugar de zarpada	Río de las Vueltas, altura El Chaltén	

¹ Anglicismo para referirse al “balsismo”, actividad recreativa que se realiza sobre balsas para navegar los ríos, normalmente de montañas, en sentido descendente (propulsadas por la corriente y con el uso de remos como ayuda para la estabilidad y el gobierno –dirección–). Habitualmente se practica sobre ríos turbulentos conocidos como rápidos o aguas blancas (por la espuma que genera la turbulencia del agua sobre la superficie)

Lugar de destino	Río de las Vueltas, altura del puente de la RP 23
Jurisdicción de asiento	Prefectura Lago Argentino
Estado de navegación	Navegando por rápidos

Fuente: Material documental de investigación (DNISMFyL)

2.3. Información de la tripulación

Tabla 2. Información de la dotación

Tripulantes	
Puestos a bordo	Cantidad
Botero (Guía de <i>rafting</i>)	1
Pasajeros	8
Total	9

Fuente: Material documental de investigación (DNISMFyL)



Figura 2. Vista aérea ilustrativa de una expedición similar y anterior. Se observa al botero (guía) con chaleco gris sentado en la popa y a cargo de la conducción de la balsa con dos remos largos. Se distingue también a ocho pasajeros con chalecos verdes y remos cortos

Fuente: Material documental de investigación (DNISMFyL)

La ubicación que tenían los pasajeros al momento del suceso está en investigación.

Las habilitaciones y cursos de los boteros están en investigación.

2.4. Información del lugar del suceso

Tabla 3: Información del lugar del suceso

Lugar	Río de las Vueltas, 6 km al SE de El Chaltén			
Altura localidad	El Chaltén			
Provincia	Santa Cruz			
Coordenadas geográficas aproximadas	49° 22' 02"	S	072° 49' 02"	O
Nacimiento	Lago del Desierto (desagüe), 506 msnm			
Desembocadura	Lago Viedma, 250 msnm			
Caudales	<u>Máximos:</u> verano austral <u>Mínimos:</u> setiembre <u>Medio:</u> 52,3 m ³ /s			
Vertiente	Atlántica (Lago Viedma, Río La Leona, Lago Argentino, Río Santa Cruz, Mar Argentino)			
Origen de las aguas	Mayormente glaciar (deshielo de montaña) y ríos y arroyos afluentes, en algunos casos emisarios de otros lagos			
Tipo de fondo	Presencia de rocas, particularmente en los rápidos			

Profundidad aproximada	Talweg ² : 2 a 4 m Vado ³ : 0 m
-------------------------------	--

Fuente: Material documental de investigación (DNISMFyL)

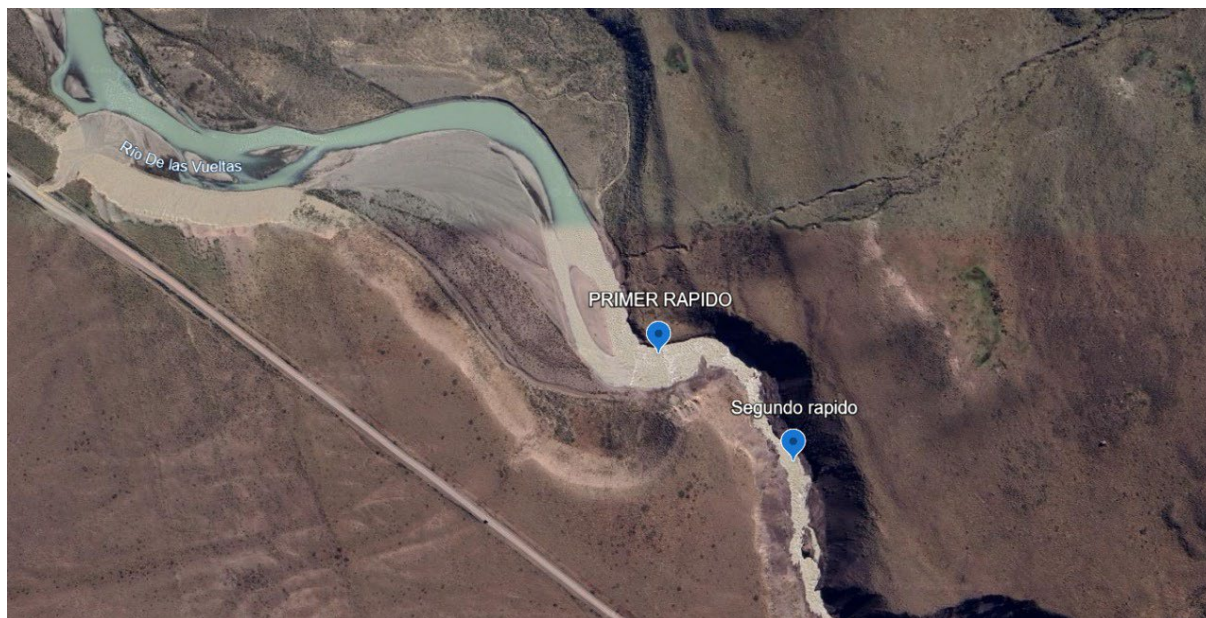


Figura 3. Cañadón del Río de las Vueltas, sector donde se reportó el suceso

Fuente: Material Documental de investigación (DNISMFyL)

2.5. Información meteorológica

Tabla 4. Información meteorológica

Cielo	Nublado
Viento	<u>Dirección</u> : oeste <u>Velocidad</u> : 46 km/h
Visibilidad	Buena
Temperatura aproximada	<u>Agua</u> : 5 °C; <u>Aire</u> : 20 °C

² Línea que une las máximas profundidades del río

³ Lugar del río con fondo firme y poco profundo por donde se puede cruzar a pie

Fuente: Material documental de investigación (DNISMFyL)

2.6. Lesiones a las personas

Lesiones	Fallecidos	Heridos	Sin lesiones reportadas	Total
Tripulantes	0	0	1	1
Pasajeros	3	4	1	8
Otros	0	0	0	0
Total	3	4	2	9

2.7. Daños materiales y ambientales

No se reportaron.

2.8. Información obtenida de las entrevistas

En investigación.

2.9. Información obtenida de la visita al lugar del suceso

Un equipo de investigadores de campo de la JST se dirigió al lugar del accidente y con la colaboración de personal de Protección Civil y de la Policía de la provincia de Santa Cruz pudieron registrar imágenes del lugar, de las embarcaciones y de la ropa de protección que se había entregado a los pasajeros.

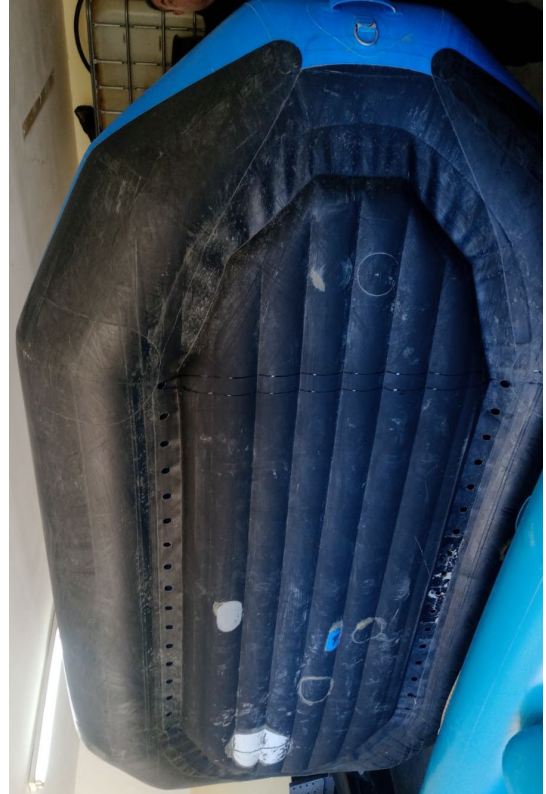




Figura 4. Tomas fotográficas de las embarcaciones involucradas y de la ropa de protección entregada a los pasajeros

2.10. Aspectos normativos

- Ordenanza de la Prefectura N°. 10/97 (DPSN) Normas para la práctica del *rafting* en el ámbito de actuación de la Prefectura Naval Argentina. Establece los requisitos de seguridad que deben cumplir las embarcaciones, por ejemplo, los elementos de seguridad, la actividad, la dotación, los pasajeros (edad mínima y menores), el mantenimiento, las habilitaciones, el despacho. También contiene la definición de los grados de dificultad de los ríos en una escala del 1 al 6.
- Disposiciones locales de la Prefectura Lago Argentino.
- Resoluciones del Honorable Directorio de la Administración de Parques Nacionales Números:
 - 68/2002, reglamento para el otorgamiento de permisos de servicios turísticos.

- 293/2006, marco normativo para las actividades de flotadas en balsas neumáticas (*rafting*).
- 185/2015, exención de la Resolución P.D. N°. 284/1996
- Otras resoluciones y disposiciones
 - DI-2021-219-APN-PNG#APNAC, IF-2021-99788667-APN-DRPA#APNAC, Uso público del Río de las Vueltas.
 - Resolución D 639/2023, Reglamento para la Evaluación de Impacto Ambiental en la administración de Parques Nacionales, tipología 4.
 - DI-2023-31-APN-DNUP#APNAC, contratación y pagos de seguros.
 - Registro Nacional de Autorizaciones, Recaudaciones e Infracciones (ReNARI).
 - DI-2024-502-APN-PNG#APNAC. Art. 9°. Información de seguridad para brindar a los participantes por parte del prestador de la actividad y recaudos a adoptar.
 - DI-2024-502-APN-PNG#APNAC. Art. 15°: Presentación del Protocolo General de Seguridad y Emergencia⁴ por parte del prestador según la Disposición PNLG N.º 195/2014.
 - Resolución APN HD N.º 113/2019, Reglamento de guías en áreas protegidas nacionales.
 - Res. APN HD N.º 207/2008, cantidad máxima de pasajeros.

⁴ Este protocolo está en investigación

- Disposición CPA N.º 04/2015, Adenda al Informe Medioambiental (IMA), Propuesta de dinamización y Actividades de *Rafting* en el Parque Nacional Los Glaciares.

2.11. Información sobre la excursión

Acorde con la información pública del prestador, la experiencia consistía en lo siguiente:

- Inicio en la base operativa de la empresa ubicada en El Chaltén, donde los guías entregaban los equipos técnicos y de seguridad.
- La base contaba con vestuario calefaccionado, *toilette*, ducha y espacio para guardado de efectos personales.
- Posteriormente, el grupo se trasladaba en camioneta unas cinco cuadras hasta orillas del Río de las Vueltas.
- En ese lugar, se brindaba una charla técnica y de seguridad.
- Dicha charla abarcaba aspectos de la actividad de *rafting*, como por ejemplo:
 - cómo sostener el remo
 - cómo remar de manera sincronizada para poder avanzar, virar y retroceder
 - cómo ejecutar la orden de “todos adentro”, ponerse en posición de rodilla a tierra trincando el pie de adelante con el pontón de proa y la planta del pie de la pierna arrodillada con el pontón de popa, y agarrados del cabo de seguridad (guirnalda)
 - cómo debían afirmarse con las piernas dentro de la balsa y con las manos en el cabo alrededor de la balsa.

- El primer tramo del río (6 km de longitud) se trataba de aguas tranquilas que permitía contemplar el paisaje y practicar las técnicas de remo y seguridad.
- Ese tramo estaba conformado por meandros que permitían tener vistas al cerro Fitz Roy y sus agujas satélites, al tiempo que se atravesaba por zonas de bosque andino hasta la salida hacia la estepa.
- En el segundo tramo (10 km de longitud), el río se encajonaba en un cañón natural que generaba unos 20 rápidos de clase 3 a 3+⁵.
- El total del recorrido era de aproximadamente dos horas de navegación por el Río de las Vueltas hasta el puente de la RP 23, según condiciones de clima y caudal del río, donde un vehículo los esperaba para regresar a la base operativa inicial.
- Al desembarcar, se ofrecía una bebida caliente y algo para comer.
- El equipo técnico proporcionado a cada pasajero era:
 - micropolar (primera capa)
 - traje de neoprene de 3 milímetros tipo jardinero sin mangas (segunda capa)
 - chaqueta tipo rompeviento (tercera capa)
 - chaleco salvavidas (DAF)
 - casco
 - botas de neoprene
 - manoplas

⁵ Nótese que se lo clasificaba como mayor de 3 (3+), pero no especificaba el o los valores posibles. Técnicamente, la escala va del 1 al 6, por ende, mayor que 3 podría ser 4, 5 o 6. Véase más adelante que la descripción de los rápidos los señala como clase 4

— remo

- Además de la camioneta para el traslado se asignaba otro vehículo de soporte⁶ que estaban comunicados por radio VHF.
- Contaban con seguro de responsabilidad civil y accidentes personales.
- La cantidad mínima de pasajeros para la excursión era de dos personas, no había una cantidad máxima de pasajeros comunicada por la empresa; no obstante, este valor estaba establecido en la normativa.
- La edad mínima era de 12 años. Los menores debían estar acompañados por alguno de sus padres. No había una edad máxima comunicada o establecida por la normativa para esta actividad.
- La dificultad de la actividad era moderada y apta para quienes no tienen experiencia en *rafting*.
- El tiempo de traslado era de aproximadamente 20 minutos por ruta desde el km 12 de la RP23 (puente de cemento), donde finalizaba el *rafting*, hasta la base operativa.
- El uso de kayak de aguas blancas o cataraft, así como de otros elementos como uso de remos o palas, lo determinaba el guía líder, responsable de la salida, de acuerdo con factores tales como el nivel del río, la experiencia del asistente que da apoyo de seguridad, la dirección y velocidad del viento, la cantidad de pasajeros y la composición del grupo, entre otros.

⁶El rol de ese vehículo de soporte continúa en investigación, principalmente si se lo utilizaba para conformar un puesto de control o de emergencia en las partes críticas del río en caso de emergencia



Figura 5. Recorrido programado de la expedición

Fuente: Google Earth



Figura 6. Sector del río donde sucedió el accidente

Información adicional sobre el día del accidente

- El día del accidente, la expedición estuvo conformada por dos balsas con capacidad cada una para ocho pasajeros más el guía.
- Había un kayak de seguridad que acompañaba a las balsas.

- En esa expedición de bajada había en total 16 pasajeros, 8 en cada balsa, y 3 guías, uno en cada balsa más otro en el kayak.
- El guía era bilingüe (español/inglés).

Información adicional, propuesta de dinamización y actividades de rafting en el Parque Nacional Los Glaciares⁷

- En el sitio de embarque se brinda una charla informativa, se verifica la correcta colocación de los trajes y elementos de seguridad, y se realiza una práctica de seguridad.
- La travesía en el río se desarrolla bajo la modalidad *rafting*.
- El rafting consiste en bajar la corriente de un río remando en grupo, dentro de una balsa.
- La dificultad de la actividad depende de las características y el caudal del río.
- El primer tramo de la navegación se define como clase 3 (intermedio).
- Antes de llegar a las primeras olas o piedras, es necesario detener las balsas, los pasajeros descienden siguiendo las indicaciones del guía y se trasladan por la costa.
- Mientras tanto, el guía traslada la balsa, atada con cuerdas de seguridad, flotando hasta la zona más próxima al punto crítico, donde se deben retirar del agua y portear (con la colaboración de 3 pasajeros) hasta que las condiciones de seguridad permitan botarla.
- En los tramos que revistan mayor dificultad, se colocan cuerdas o cadenas para que los clientes/pasajeros se puedan sujetar.

⁷ Adenda al IMA (Informe Medio Ambiental) aprobado por Disposición CPA N° 04/2015

- Posteriormente se ingresa en un sector de rápidos (clase 4 – Avanzado) donde se deben extremar las medidas de seguridad.
- El tramo final hasta el sitio de desembarque discurre por canales anchos de aguas tranquilas (clase 3 – Intermedio).
- Circuito autorizado: la actividad se inicia en un punto próximo a la confluencia de los ríos Fitz Roy y de Las Vueltas (49° 20' 18.07" S – 72° 52' 56.37" O), en proximidades de la seccional Lago Viedma (APN), continúa por el cauce del Río de las Vueltas y finaliza en un sector ubicado sobre la margen derecha del río, aguas abajo del puente de la Ruta Provincial N.º 23.
- Sitios de embarque: margen oeste del Río de las Vueltas en el radio céntrico de la localidad de El Chaltén, en inmediaciones del puente.
- Sitios de desembarque: margen derecha aguas arriba del puente sobre la Ruta Provincial N.º 23.
- Los prestadores habilitados deberán acordar el acondicionamiento y mantenimiento de una única senda y área de estacionamiento que garantice un desembarco seguro.
- Cantidad máxima de pasajeros por salida/excursión: quince (15) personas (Res. APN HD N.º 207/2008).
- Cantidad máxima de embarcaciones por salida/excursión: dos (2) embarcaciones.
- En cada salida se debe adicionar una embarcación de seguridad acompañando al grupo, que bajo ningún concepto podrá transportar pasajeros.
- Horario de uso del río: de 08:00 a 19:00.
- De acuerdo con lo establecido en el Reglamento de guías en áreas protegidas nacionales (Res APN HD N.º 113/2019), cada embarcación

debe contar con la presencia de un guía habilitado por la Intendencia del PN Los Glaciares, en la categoría GUÍA de *RAFTING*.

- El o los guías deben acompañar al contingente de forma permanente, desde el punto de salida del circuito hasta el regreso, conduciéndolo por el itinerario autorizado.
- La empresa debe fijar una escala hidrométrica en el punto de inicio de la actividad, indicando el nivel a partir del cual se suspende la actividad.
- En caso de detectarse sequías extraordinarias o bajantes críticas en algunos tramos que ocasionen un marcado descenso del nivel del río se debe suspender la actividad.
- No se debe llegar al punto que las embarcaciones puedan quedar varadas –teniendo que ser arrastradas–, o que las palas golpeen en demasía el lecho del río, exponiendo a este a la remoción de los componentes que conforman el mismo, con la rotura de la cubierta de algas y alteración de la microfauna que allí se aloja.
- En ocasión del porteo de las embarcaciones previsto en el circuito, se deben privilegiar las playas de arenas finas o bien orillas de roca masiva. No deben utilizarse en ningún caso las playas compuestas por guijarros o gravas de granulometría intermedia y fina
- La empresa debe colocar una urna cerrada en el lugar de inicio y finalización de la actividad, en la cual los visitantes puedan depositar las encuestas que oportunamente les serán suministradas por la APN.
- El guía debe contar con una orden de servicio emitida por el prestador de servicios autorizado.
- Dicho documento debe consignar las características en las que se desarrolla la prestación (nombre del guía, cantidad de pasajeros, descripción del servicio, fecha de la actividad, nombre del ayudante –

si lo hubiese–). El mismo debe ser presentado cuando es requerido por personal de APN.

- El guía debe contar con un botiquín de primeros auxilios y un sistema de comunicación (radio o teléfono satelital) que garantice la comunicación con el área operativa de la propia empresa y con la APN.
- Se debe demorar o suspender la excursión cuando las condiciones de seguridad así lo exijan.
- Asimismo, se debe observar la suspensión de la excursión cuando sea dispuesta por la APN por motivos de seguridad y/o de conservación.
- La empresa debe informar a sus pasajeros los riesgos inherentes a la actividad y a la visita a áreas alejadas y agrestes, así como los recaudos a tomar para minimizarlos.
- Los usuarios menores de 18 años que pretendan realizar las actividades previstas en la presente deben contar con la autorización escrita de quien ejerza la patria potestad.
- Los menores de 12 años deben indefectiblemente estar acompañados por un adulto, el cual, de no ser quien ejerza la patria potestad, debe contar con una autorización por escrito que lo habilite expresamente a la realización de tales actividades.

Información adicional sobre las categorías de dificultad 3 y 4 de los ríos según PNA⁸

- Grado 3: caudal de agua con pronunciado oleaje (a veces con rompientes no envolventes e hidráulicos pequeños, rocas en el cauce

⁸ Ordenanza N°. 10/97 (DPSN), Anexo 2 al Agregado N°. 1

y pasajes angostos). En ellos se necesita coordinación para las maniobras en el rápido y la persona que cayere al agua deberá ser auxiliada para su rescate.

- Grado 4: caudal de agua con fuerte oleaje y marcados desniveles (presencia constante de hidráulicos con retención, con pasajes difíciles), requiere siempre un previo reconocimiento, aunque el rápido sea conocido, debido a las variaciones en los niveles de agua o la presencia de árboles, ramas u otros obstáculos en él. Su exploración es siempre necesaria.

2.12. Antecedentes de investigaciones similares de la JST

Ocurrió un suceso similar en el accidente del buque crucero de pasajeros World Explorer,⁹ de bandera portuguesa, en Cabo Lookout, Isla Elefante, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, durante una excursión Antártica donde la JST y el USCG participaron como Estado con interés significativo. Todas las personas que iban a bordo de un bote tipo zodiac cayeron en aguas heladas durante una expedición náutica, y dos turistas estadounidenses perdieron la vida.

La vuelta campana sucedió en una zona con profundidad aproximada de 0,50 m; las 2 víctimas fatales tenían 74 y 80 años.

Los pasajeros embarcaron con chalecos salvavidas inflables o DAF, camperas y botas especialmente diseñadas para que sean cómodas y aptas para las actividades sobre el bote o en tierra en zonas frías.

⁹ Se puede consultar el informe final en <https://so.jst.gob.ar/informe/?id=2451>

La información aportada por la JST al Estado investigador y al otro Estado con interés sobre las autopsias señaló que una de las víctimas poseía un cardio desfibrilador implantable cuya desgrabación reveló arritmia ventricular compleja, durante la cual el dispositivo realizó 20 descargas al cabo de 12 minutos.

En la autopsia del otro fallecido, se observó la impronta de parches de DEA en el tórax; esto hacía presumir que censó arritmia desfibrilable, es decir, arritmia ventricular, realizando descargas y generando la huella de los parches en el tórax.

2.13. Información médica y patológica

Las autopsias de las víctimas fatales están en investigación.

2.14. Acciones pendientes

A continuación, se enumeran las siguientes acciones más relevantes que están en curso en esta investigación:

- Relevamiento documental de la embarcación, los tripulantes y del lugar de ocurrencia.
- Relevamiento de protocolos operativo y de emergencias.
- Realización de entrevistas.
- Análisis de las autopsias.
- Ensayos de laboratorio.
- Mapa de los actores clave.
- Relevamiento normativo.

3. CONSIDERACIONES FINALES

Para la elaboración de este informe se contó con la colaboración del USCG que participa en esta investigación como autoridad representante de EE. UU., en su calidad de Estado con interés sustancial debido a ser el Estado de nacionalidad de las víctimas fatales.

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 - Lola Comarka (Balsa neumática) (Mat. LARG 62) - Víctima fatal

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 29 pagina/s.