



Informe Preliminar

SUCESO: accidente muy grave

TÍTULO: hundimiento del buque pesquero Carlillo (Mat. 03131) en Mar Territorial, aproximadamente a 17 mn al sur de Puerto Rawson, provincia de Chubut

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 07 de febrero de 2025 a las 10:30 (UTC-3)

EXPEDIENTE: EX-2025-13758644- -APN-JST#MEC

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

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, piso 1, 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: *hundimiento del buque pesquero Carlillo (Mat. 03131) en Mar Territorial, aproximadamente a 17 mn al sur de Puerto Rawson, provincia de Chubut*. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2025.

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

ÍNDICE

LISTADO 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.....	10
2.2. LUGAR DEL SUCESO.....	11
2.3. INFORMACIÓN DEL BUQUE	12
2.4. INFORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN.....	13
2.5. ASPECTOS INSTITUCIONALES.....	16
2.6. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	16
2.7. INFORMACIÓN OBTENIDA DE LAS IMÁGENES, ENTREVISTAS Y REGISTRO DE DATOS	17
2.8. LESIONES A PERSONAS	17
2.9. INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA.....	17
2.10. INFORMACIÓN SOBRE LA BÚSQUEDA Y RESCATE	18
2.11. DAÑOS MATERIALES Y AL MEDIOAMBIENTE	18
2.12. RESTOS HALLADOS	18
2.13. INFORMACIÓN OBTENIDA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD	19

LISTADO DE SIGLAS, SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS

´: minutos

º: grados

B/P: buque pesquero

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

kHz: kiloHertz

kW: kiloWatt

Lat.: latitud

LCI: lucha contra incendios

L4R: Lima 4 Rome

LW: Lima Whisky

Long.: longitud

m: metros

Mat: matrícula

MMPP: motores principales

MMSI: *Maritime Mobile Service Identity* (Identidad de Servicio Móvil Marítimo)

mn: millas náuticas

N.A.N: numeral de arqueo neto

N.A.T: numeral de arqueo total

O: oeste

PAB: Primeros Auxilios Básicos

PNA: Prefectura Naval Argentina

RAWS: Rawson

RPM: revoluciones por minuto

S: sur

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

SGS: Sistema de Gestión de Seguridad

SPRS: Seguridad Personal Y Responsabilidades Sociales

SR: semirrígido

TSP: Técnicas De Supervivencia Personal

UTC-3: Tiempo Universal Coordinado menos 3 horas

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 detalla los hechos y las circunstancias relacionadas con el hundimiento del buque pesquero (B/P) Carlillo (MAT- 03131), ocurrido el 7 de febrero de 2025, aproximadamente 17 mn al sur de Puerto Rawson, provincia de Chubut, Argentina.

Como consecuencia del suceso la embarcación se perdió totalmente, las seis personas a bordo fueron rescatadas, no se reportaron lesionados ni daños ambientales.

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1. Reseña

Alrededor de las 10:30, el B/P Carlillo, de bandera argentina, se dio vuelta campana aproximadamente a una distancia de 17 mn al sur de Puerto Rawson.

Las seis personas que se encontraban a bordo fueron rescatadas por otro buque pesquero y posteriormente transbordadas a una embarcación semirrígida de la Prefectura Naval Argentina (PNA) que los trasladó a Puerto Rawson.



Figura 1. B/P CARLILLO

Fuente: material documental

2.2. Lugar del suceso

Tabla 1. Información del lugar del suceso

Lugar del accidente	
Ubicación	17 millas náuticas al sur de Puerto Rawson
Altura/localidad	Rawson, Chubut
Coordenadas	LAT. 43° 36 ´194 S LONG. 065° 03 ´184 O
Jurisdicción radioeléctrica	Estación Costera L4R
Tipo de fondo	Arena
Luminosidad	Diurna
Visibilidad	Buena
Profundidad al cero local	Entre 36 y 43 m

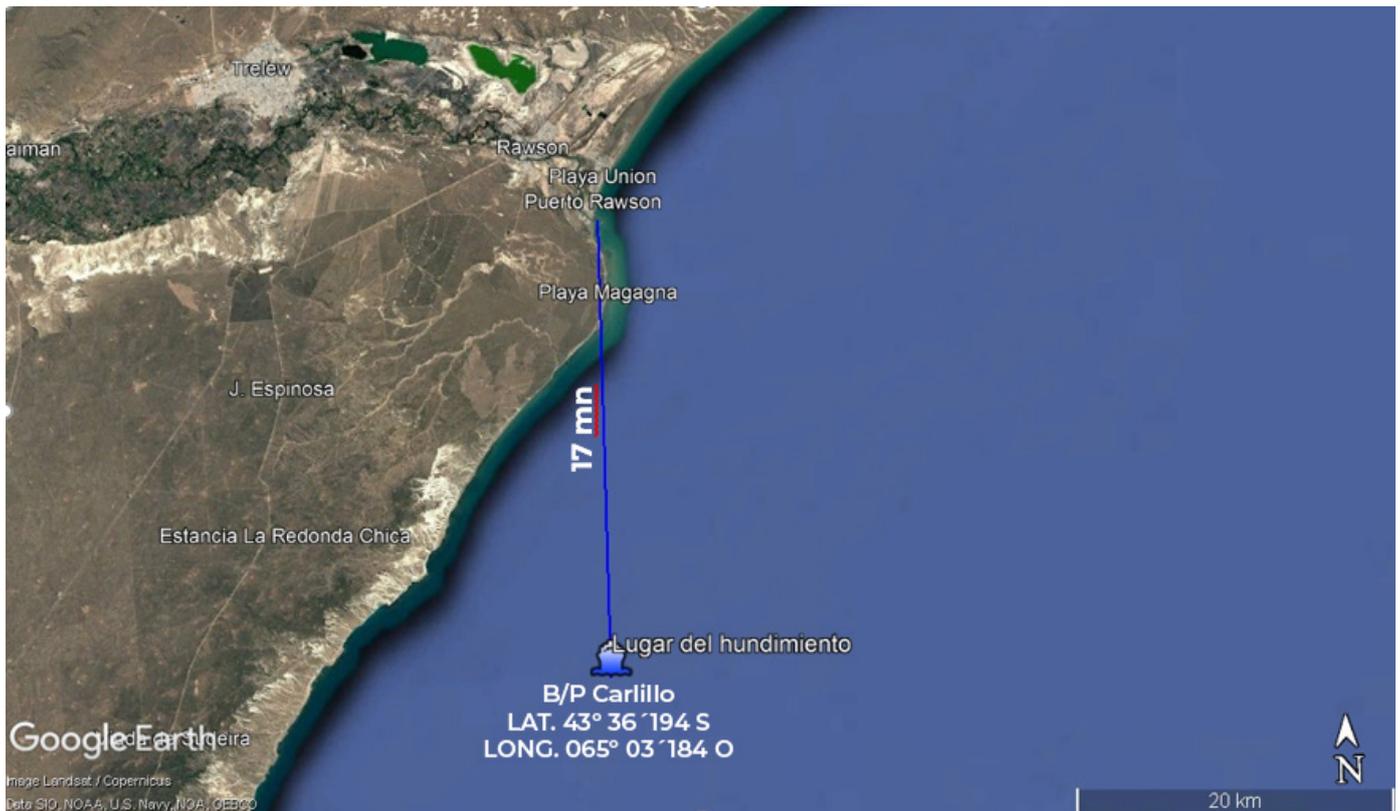


Figura 2. Ubicación del lugar del hundimiento, a 17 mn al sur de Puerto Rawson

Fuente: Google Earth. Edición de la JST

2.3. Información del buque

Tabla 2. Información del buque B/P Carlillo

Datos del buque	
Tipo de embarcación	Buque motor
Tipo de servicio	Pesquero arrastrero - Fresquero
Tipo de navegación	Marítima, rada o ría
Propietario - Armador	Julio César Domínguez
Bandera	Argentina
Casco	Acero
Año de construcción	2018

Datos del buque		
Identificación	Nombre	Carlillo
	Matrícula	03131
	MMSI	701006977
	Señal Distintiva	LW3756
NAN		1,49
NAT (TAT)		18,89
Dimensiones	Eslora	9,79 m
	Manga	4,40 m
	Puntal	2,19 m
Tipo de propulsión y maniobra		Scania Interno/Diésel
Cantidad de MMPP		1
Potencia total		294 kW (limitada 145 kW 1800 RPM)
Potencia eléctrica		5 kW
Puerto de asiento		Puerto Rawson
Estado de navegación		En navegación

Fuente: material documental

2.4. Información de la tripulación

Tabla 3. Certificado de Dotación de Seguridad para buques con servicios especiales

Puestos a bordo	Número de Personal
Capitán o patrón	1
Marineros	2

Jefe de máquinas	1
<p>OBSERVACIONES:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Potencia total: el buque poseía el precinto de PNA instalado, lo que limitaba la potencia a 145 kW (1800 RPM), acorde con lo indicado en el Libro de Inspecciones Técnicas. · (+) La tripulación 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.º 22/80. · El capitán/patrón u otro miembro de la tripulación deberá poseer la habilitación de operador radiotelefonista restringido. · Puestos acordes a máximos de cargo. 	

Fuente: PNA

Tabla 4. Personas a bordo al momento del suceso

Puesto o función	Número de Personal
Capitán o patrón	1
Marineros	4
Fuera de rol	1

Fuente: material documental

Tabla 5. Títulos, habilitaciones, certificados y aptitudes médicas

N.º	Rol	Título/Habilitación	Cursos STCW1	Apto médico
1	Capitán	Piloto de pesca	PAB – SPRS Vigentes	Vigente

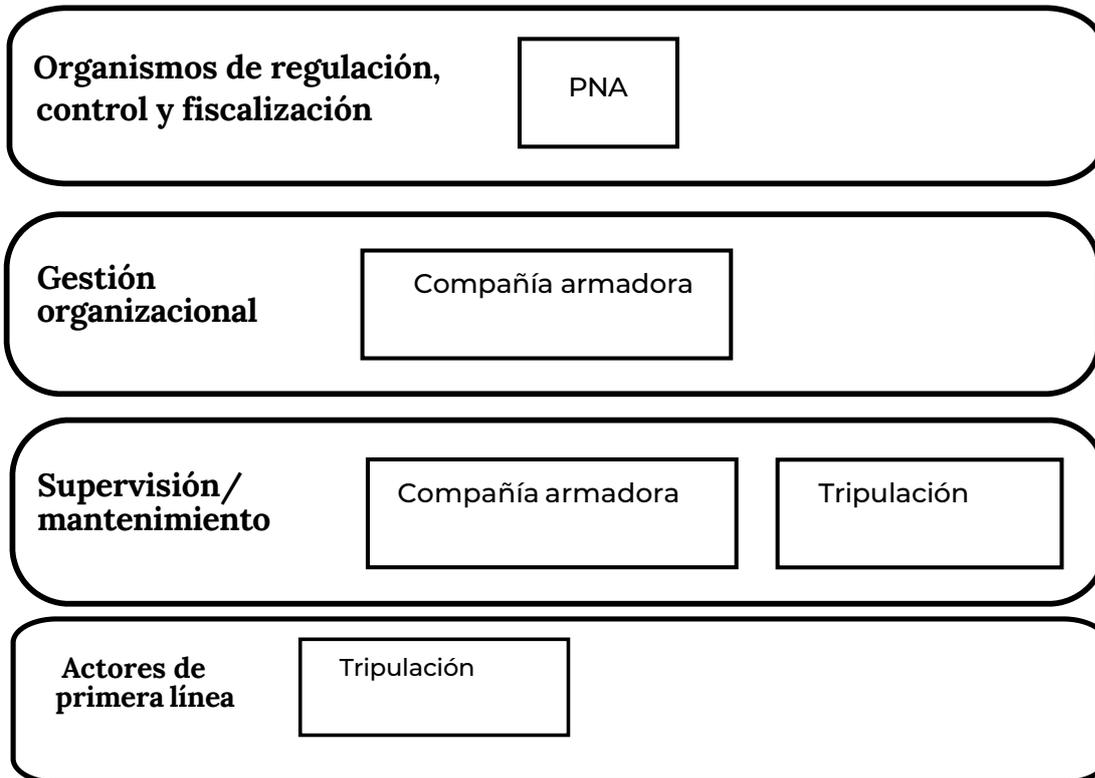
¹ La capacitación básica de seguridad STCW se compone de 4 cursos teórico-prácticos: Técnicas de Supervivencia Personal (TSP), Prevención y Lucha Contra Incendios (PLCI), Primeros Auxilios Básicos (PAB), Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales (SPRS).

N.º	Rol	Título/Habilitación	Cursos STCW1	Apto médico
			TSP- LCI Pendiente de Habilitación	
2	Marinero o timonel	Marinero	Vigentes	Vigente
3	Marinero o timonel	Marinero	PAB – SPRS Vigentes TSP- LCI Vencidos	Vigente
4	Marinero o timonel	Marinero	Vencidos	Vigente
5	Marinero o timonel	Marinero de puente	Vigentes	Vigente
6	Fuera de rol	En investigación	En investigación	En investigación

Fuente: PNA

2.5. Aspectos institucionales

Mapa de actores clave



2.6. Información meteorológica

Tabla 6. Información meteorológica

Información meteorológica	
Hora	10:30
Viento	Dirección: S Velocidad: 11,2 km/h
Precipitaciones	0 mm
Cielo	Despejado
Temperatura del aire	20° C

Información meteorológica	
Temperatura del agua de mar	18° C
Visibilidad	Buena
Luminosidad	Diurna

Fuente: Servicio Meteorológico Nacional (SMN)-PNA

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

En investigación.

2.8. Lesiones a personas

Tabla 7. Lesiones a personas y víctimas fatales

	Lesiones	Fatales	Desaparecidos	Sobrevivientes	Total
Tripulantes	5	0	0	5	5
Pasajeros	0	0	0	0	0
Otros	1	0	0	1	1
Total	6	0	0	6	6

2.9. Información médica y patológica

Las personas rescatadas fueron asistidas por personal sanitario del hospital subzonal Santa Teresita de la ciudad de Rawson, quienes les diagnosticaron traumatismos por inmersión e hipotermia. Seguidamente, los náufragos fueron trasladados al hospital citado.

2.10. Información sobre la búsqueda y rescate

- A las 10:24, un buque pesquero avisó por radio a L4R que el B/P Carlillo se había dado vuelta campana. Además, informó la posición del suceso y aseguró que todas las personas a bordo habían sido rescatadas por otro pesquero y que estaban en aparente buen estado de salud.
- A las 10:30, el capitán del buque pesquero que había rescatado a los náufragos informó que iniciaba su navegación a Puerto Rawson.
- A las 10:40, una embarcación de la PNA zarpó con destino a la posición de la emergencia.
- A las 11:10, se trasbordaron los náufragos a la embarcación de la PNA, la cual prosiguió su navegación hacia puerto Rawson.
- A las 11:40, amarró la embarcación de PNA en el apostadero de Puerto Rawson, todas las personas rescatadas fueron trasladadas al hospital subzonal Santa Teresita.

2.11. Daños materiales y al medioambiente

Se produjo la pérdida total de la embarcación y no se reportaron daños ambientales.

2.12. Restos hallados

En investigación.

2.13. Información obtenida del sistema de gestión de seguridad

Según la reglamentación de la PNA, debido a las características del buque accidentado, su servicio y zona de navegación, la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS), completo o simplificado, era voluntaria. En ese sentido, la compañía no había adherido a dicha opción, por ende, no poseía un SGS.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Informe Preliminar - B//P Carlillo (Mat. 03131) - Hundimiento

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 19 pagina/s.