

JST

SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2023-147872940- -APN-JST#MTR

Suceso: Accidente muy grave

Resultados: Sin lesionados en el buque arenero. 1 víctima fatal en la canoa. Sin daños en B/M Fuerza del Destino, daños materiales en investigación en la canoa.

Título: Abordaje entre B/M Fuerza del Destino (Mat. 01562) y canoa de madera con dos ocupantes a bordo, en el km 1203 margen izquierda Río Paraná, altura Ciudad de Corrientes, provincia de Corrientes.

Fecha y hora del suceso: 12 de diciembre de 2023 07:45 HOA (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

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial, se sugiere citar según el siguiente formato: [Fuente: Título, Junta de Seguridad en el Transporte, año].

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

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| SOBRE LA JST..... | 4 |
| SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN | 5 |
| LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS | 7 |
| 1. INTRODUCCIÓN | 8 |
| 2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS..... | 9 |
| 2.1. RESEÑA DE LOS EVENTOS..... | 9 |
| 2.2. INFORMACIÓN DEL BUQUE..... | 9 |
| 2.3. INFORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN. | 12 |
| 2.4. INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL SUCESO | 12 |
| 2.5. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA..... | 13 |
| 2.6. LESIONES A LAS PERSONAS..... | 14 |
| 2.7. DAÑOS MATERIALES Y AMBIENTALES..... | 14 |
| 2.8. INFORMACIÓN OBTENIDA DE LAS ENTREVISTAS, IMÁGENES Y REGISTRO DE DATOS | 14 |
| 3. CONSIDERACIONES FINALES | 15 |

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 de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, 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 las 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 SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte.

Se trata de un modelo ampliamente adoptado por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y/o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes o inmediatos del evento. Estos son el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte, así como a los factores (humanos, organizacionales y externos a la organización), en muchos casos alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte tienen el propósito de detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y/o las fallas técnicas del equipamiento. Estas defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento (incluyendo formación y capacitación).
- Finalmente, los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea y/o la ocurrencia de fallas técnicas, y explicar las fallas en las defensas están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento, son denominados factores sistémicos y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la formación y capacitación del personal y la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

La investigación que se detalla en este informe se basa en el modelo sistémico. Tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque sin relación de causalidad en el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. Lo antedicho, con la finalidad de formular Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

B/M: Buque Motor

°C: Grados centígrados

h: Hora

HOA: Hora Oficial Argentina

IMO: *International Maritime Organization*. Organización Marítima Nacional

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

km: Kilómetro

km/h: kilómetro por hora

kW: Kilo Watt

m: Metros

Mat.: Matrícula

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

N.A.N: Numeral de arqueo neto

N.A.T: Numeral de arqueo total

O: Oeste

S: Sur

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

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

1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al abordaje reportado, entre el buque arenero Fuerza del Destino (Mat. 01562) y una canoa a remo de madera, el 12 de diciembre de 2023 a la altura del km 1203 del río Paraná.

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1. Reseña de los eventos

Aproximadamente a las 07:45¹ a la altura del km 1203 en la margen izquierda del canal secundario del río Paraná, se reportó un abordaje entre el B/M Fuerza del Destino (Mat. 01562) y una canoa a remo de madera con dos personas a bordo.

Como consecuencia, se produjo una víctima fatal, entre los ocupantes de la embarcación menor.

2.2. Información del buque

Tabla 1. Información del B/M Fuerza del Destino

| Fuerza del Destino | | |
|----------------------------|--|-----------|
| Tipo de embarcación | Buque Motor | |
| Tipo de servicio | Arenero | |
| Tipo de navegación | Ríos interiores | |
| Propietario | Compañía Argentina de Dragados Astilleros Puertos SACIF (C.A.D.A.P. SACIF) | |
| Bandera | Argentina | |
| Casco | Hierro | |
| Año de construcción | 1926 | |
| Nombre | Fuerza del Destino | |
| Identificación | Matrícula | 01562 |
| | MMSI | 701006953 |
| | Señal Distintiva | LW7113 |
| N.A.T. | 85 | |
| N.A.N. | 41 | |

¹ Las horas están expresadas en hora oficial argentina (HOA) equivalente a UTC-3.

| Fuerza del Destino | | |
|-----------------------------|--|---------|
| Potencia | 183 kW | |
| Dimensiones | Eslora | 36,51 m |
| | Manga | 6,69 m |
| | Puntal | 1,74 m |
| Puerto de Zarpada | Puerto de Corrientes, Corrientes, Muelle CADAP SACIF | |
| Puerto de Destino | Puerto de Corrientes, Corrientes, Muelle CADAP SACIF, con escala en zona de extracción de arena en proximidades del puerto de origen sobre el Canal secundario del Río Paraná. | |
| Estado de Navegación | En investigación | |

Fuente: Material documental



Figura 1. Vista del B/M Fuerza del Destino por su amura de babor

Fuente: <https://www.histarmar.com.ar>

Tabla 2. Información de la Canoa

| Canoa de Madera | | |
|-----------------------------|-------------------|------------------|
| Tipo de vehículo | Canoa tipo isleña | |
| Tipo de servicio | Pesca artesanal | |
| Material del casco | Madera | |
| Propulsión | A remo | |
| Identificación | Nombre | En investigación |
| | Matrícula | No Aplica |
| Dimensiones | Eslora | En investigación |
| | Manga | En investigación |
| Puerto de Zarpada | En investigación | |
| Puerto de Destino | En investigación | |
| Estado de Navegación | En investigación | |
| Daños | En investigación | |

Fuente: Material documental



Figura 2. Vista de canoas similares a la involucrada en este suceso.

Fuente: Material documental

2.3. Información de la tripulación.

Tabla 3. Información de la dotación mínima de seguridad B/M Fuerza del Destino

| CERTIFICADO NACIONAL DE DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD | |
|---|----------|
| Puestos a bordo y habilitación | Cantidad |
| Capitán / Patrón | 1 |
| 1° Oficial Fluvial / 2° Patrón (*) | 1 |
| Marineros | 2 |
| Jefe de Máquinas | 1 |
| (*) Para los servicios atendidos ininterrumpidamente por un tiempo que no exceda las doce (12) horas podrá prescindir, debiendo cumplimentar el Artículo 35 de la Ley 17.371. -A los efectos del cómputo de las 12 horas citado en el párrafo precedente, las tareas de extracción de arena y /o fondeo del buque no interrumpen el período mencionado. -El Capitán / Patrón u otro miembro de la tripulación deberá poseer la habilitación de Operador Radiotelefonista Restringido. -Puestos acorde máximo de cargo, conforme capítulo V del REFOCAPEMM. | |

Fuente: Material documental

Los datos de la tripulación que se encontraba a bordo del B/M Fuerza del Destino al momento del suceso se encuentra en investigación.

2.4. Información del lugar del suceso

Tabla 4: información del lugar del suceso

| | |
|-------------------------------------|--|
| Lugar | Km 1203 margen izquierda del Canal secundario del Río Paraná |
| Altura localidad | Ciudad de Corrientes, provincia de Corrientes |
| Coordenadas geográficas aproximadas | Lat. 27° 29' 40.56" S, Long. 058° 51' 23.83" O |



Figura 3: Posición aproximada del lugar del suceso en la margen izquierda del río Paraná, canal secundario.

Fuente: <https://earth.google.com>

2.5. Información meteorológica

Tabla 5. Información meteorológica

| Información meteorológica | |
|---|--|
| Viento | Dirección: Noreste Intensidad: 15 a 23 km/h |
| Profundidad al cero (sin contar la altura del río) | 0,40 m |
| Altura del río (Corrientes Capital) | 5, 29 m (crece) |
| Temperatura del aire | 24 °C |
| Precipitaciones | No |
| Visibilidad | Buena |
| Luminosidad | Diurna |

Fuente: <https://www.meteored.com.ar/>

2.6. Lesiones a las personas

Una de las personas que estaba a bordo de la canoa cayó al agua y estuvo desaparecido por 20 días hasta que su cuerpo sin vida fue hallado el 31 de diciembre, aproximadamente 8 km aguas abajo del suceso, en el km 1194 del Río Paraná.

El otro tripulante de la canoa fue rescatado por pescadores locales y atendido por traumatismos en una ambulancia y, posteriormente, trasladado al Hospital Escuela Corrientes.

2.7. Daños materiales y ambientales

Daños materiales de la canoa en investigación, no se reportaron daños en el buque arenero ni al medioambiente.

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

En investigación.

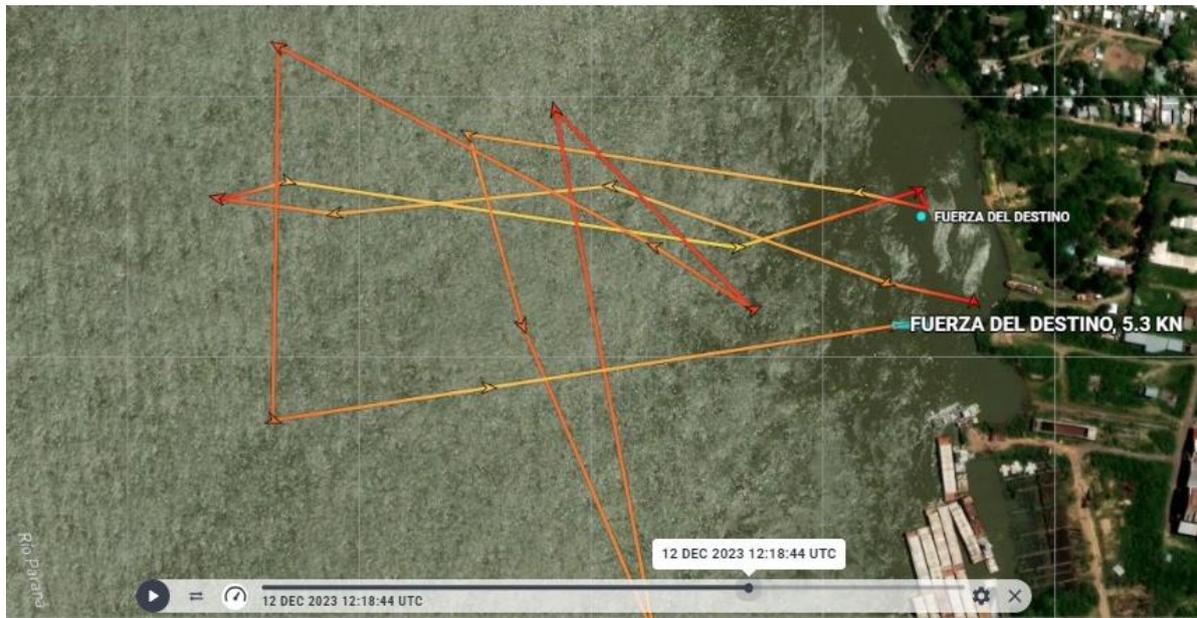


Figura 4. Derrota del Fuerza del Destino obtenida del AIS. Se observa desde su inicio de tareas (05:49) hasta su amarre (09:18) aproximadamente 1 hora y media luego del suceso

Fuente: Marine Traffic

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 DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: INFORME PRELIMINAR B/M FUERZA DEL DESTINO (Mat. 01562) SIN LOGO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 15 pagina/s.