

Informe Provisional

Expediente: EX-2023-105679550-APN-JST#MTR

Suceso: Accidente muy grave

Resultado: Sin víctimas fatales. Pérdida total de la embarcación

Título: Hundimiento de la lancha motor El Torito (02982M), de bandera argentina,
entre las boyas 11 y 12 del canal de acceso a Bahía Blanca, Provincia de
Buenos Aires.

Fecha y hora del suceso: 6 de septiembre de 2023 a las 10:30 (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: *Informe Provisional: Hundimiento de la lancha motor El Torito (02982M), de bandera Argentina, entre las boyas 11 y 12 del canal de acceso a Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, Argentina*. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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, SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS.....	6
INTRODUCCIÓN.....	9
2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	10
2.1 RESEÑA	10
2.2 LUGAR DEL SUCESO	11
2.3 INFORMACIÓN DE LA EMBARCACIÓN	13
2.4 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	16
2.5 INFORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN	19
2.6 INFORMACIÓN OBTENIDA EN LAS ENTREVISTAS, LAS IMÁGENES Y EL REGISTRO DE DATOS	20
2.7 ASPECTOS INSTITUCIONALES	21
2.8 INFORMACIÓN OBTENIDA DE LA DOCUMENTACIÓN TÉCNICA	23
2.9 INFORMACIÓN SOBRE LA BÚSQUEDA Y RESCATE (SAR)	28
2.10 INFORMACIÓN OBTENIDA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD	30
2.11 ASPECTOS REGLAMENTARIOS.....	30
2.12 LESIONES A LAS PERSONAS	30
2.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA	30
2.14 DAÑOS MATERIALES Y AL MEDIO AMBIENTE	30

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 eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores relacionados con los sucesos, 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 sus 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 Provisional 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 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.

LISTA DE SIGLAS, SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS

B/T: buque tanque

Br: babor

DPSN: Dirección Policía de Seguridad de la Navegación

E: Este

ENE: Este-noreste

ESE: Este-sudeste

ETA: *estimated time of arrival* (hora estimada de llegada)

h: hora

HOA: hora oficial Argentina

hp: *horse power* (caballo de fuerza)

HT: *High Temperature* (Alta Temperatura)

JST: Junta de Seguridad en el Transporte de la República Argentina

kg: kilogramo

km: kilometro

kW: kilovatio

L/M: Lancha a motor

l: litro

Lat.: latitud

Long.: longitud

LT: *Low Temperature* (Baja Temperatura)

m: metro

Mat.: matricula

Mb: Milibar

mn: milla náutica

N°: número

NE: noreste

ns: nudos

O: Oeste

PNA: Prefectura Naval Argentina

S.A.: Sociedad Anónima

S: Sur

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencias

SAR: *search and rescue* (búsqueda y salvamento)

SE: Sureste

SGS: Sistema de Gestión de la Seguridad

SHN: Servicio de Hidrografía Naval

SPM: *Single point mooring*- amarre de punto único

Tq.: tanque

TAN: Tonelada de arqueo neto



TAT: tonelada de arqueo total

UTC: *Universal Time Coordinated* (Tiempo Universal Coordinado)

UTC-3: *Universal Time Coordinated* minus 3 hours (Tiempo Universal Coordinado menos 3 horas)

VHF: *very high frequency* (frecuencia muy alta)



INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y las circunstancias en torno al suceso experimentado el 6 de septiembre de 2023 por la L/M El Torito (02982M), durante su navegación por el Canal de acceso al Puerto de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, Argentina.

2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1 Reseña

Alrededor de las 07:45, la L/M El Torito zarpó de Puerto Rosales con tres personas a bordo y una carga de cinco balsas salvavidas con destino al B/T Nave Ariadne que se encontraba en el fondeadero "Alpha".

A la altura del km 12 del canal de acceso, uno de los motores se detuvo y se activó una alarma. A su vez, se observó a la altura de la popa, que el agua alcanzaba la borda y que, en ese contexto, una ola embarcó agua de mar y desencadenó el hundimiento de la embarcación.

Los ocupantes abandonaron la lancha en las balsas salvavidas que transportaban, posteriormente fueron rescatados por la lancha Akort. Luego, fueron transbordados a la lancha Gringa XX que los trasladó a Puerto Rosales.

Como consecuencia del suceso se produjo la pérdida total de la embarcación, no se reportaron víctimas fatales ni daños ambientales.



Figura 1. L/M El Torito. Fuente: Material documental

2.2 Lugar del suceso

El estuario o ría de Bahía Blanca está formado por islas, bancos, y canales naturales cuyas profundidades varían con gran amplitud en las proximidades del Canal de acceso a sus puertos.

La vía de acceso principal al área portuaria de Bahía Blanca está constituida por un canal balizado de 190 m de ancho de solera y 97 km de longitud que permite la navegación de buques con un calado máximo de 45 pies.

Tabla 1. Información del lugar del suceso

Lugar del accidente	
Ubicación	Proximidades del par N° 12, fuera del Canal, ría de Bahía Blanca
Altura / Localidad	Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, Argentina
Coordenadas	Lat. 39° 03', 59 S – Long. 061° 52,48'O

Lugar del accidente	
Jurisdicción radioeléctrica	Estación Costera L2N
Profundidad	Variable. De 18,5 m en el canal, a (-) 2,6 m fuera de este
Tipo de fondo	Arena- Arena arcillosa

Fuente: material Documental

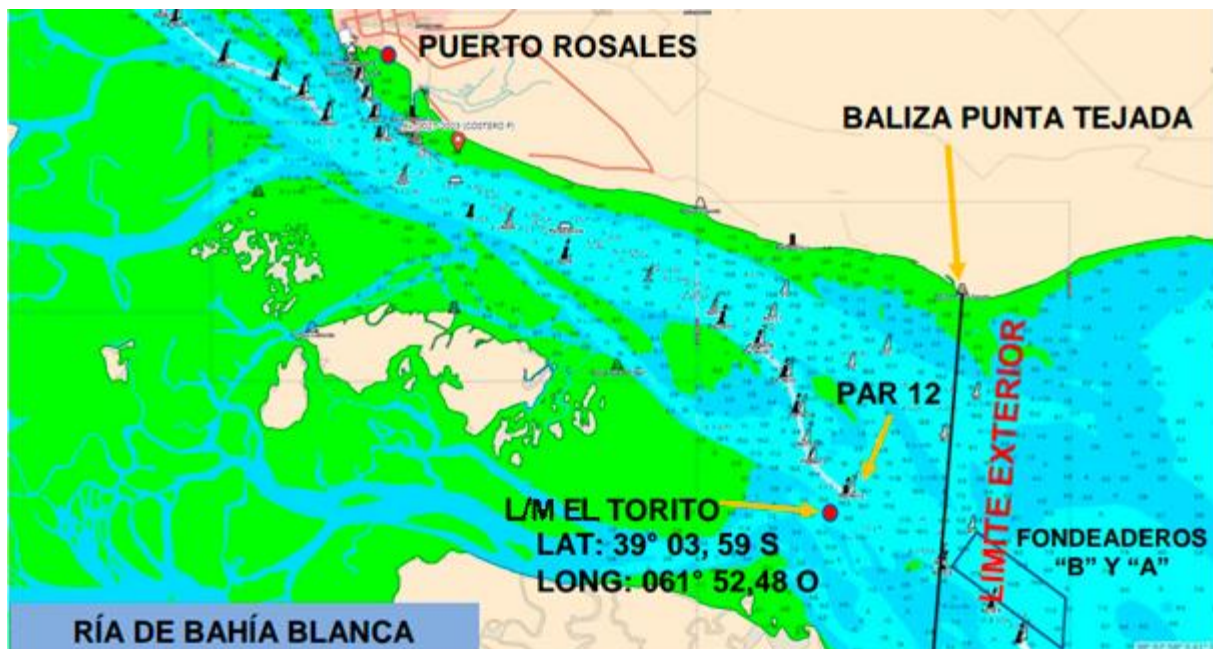


Figura 2. Ubicación del lugar del hundimiento. Fuente: Google Earth Pro



2.3 Información de la embarcación

Tabla 2. Información de la L/M El Torito

Datos del buque		
Tipo de buque	Lancha motor	
Servicio Especial	Carga	
Carga Máxima	4032 kg	
Capacidad máxima	18 personas (no simultáneo con carga)	
Explotación	De tiro	
Navegación	Rada o ría	
Propietario-Armador	Lanchas del Sur S.A.	
Bandera	Argentina	
Casco	PRFV	
Año de construcción	2013	
Constructor	Náutica Ruta 27 S.R.L.	
Cantidad de MM.PP.	2 motores Internos	
Potencia de máquinas	382 kW	
Identificación	Nombre	El Torito



Datos del buque		
	Señal Distintiva	LW 3984
	Matricula	02982M
Arqueo Total (TAT)		9
Arqueo Neto (TAN)		7
Dimensiones	Eslora total	12,25 m
	Manga moldeada	3,10 m
	Puntal moldeado	1,24 m
	Calado de popa	1,10
	Calado de proa	1,10
Puerto de zarpada		Puerto Rosales
Radio de acción, por Despacho		Rada o Ría
Zona habilitada, por Certificado de Dotación de Seguridad		Desde Puerto Cuatros hasta la línea entre Baliza Punta Tejada, Punta Lobo y Punta Laberinto de la Ría Bahía Blanca
Lugar de destino		Zona de fondeo Alpha, canal de acceso al Puerto de Bahía Blanca
Estado de navegación		En navegación

Fuente: Material documental



Figura 3. L/M El Torito

Fuente: Material documental

2.4 Información meteorológica

Tabla 3. Información meteorológica

Información meteorológica	
Viento	Dirección N Velocidad :60 km/h
Luminosidad	Diurna

Fuente: Material documental

Tabla 4: Predicción de marea

Altura de marea pronosticada para el 6 de septiembre de 2023		
Hora	Altura	Tendencia
0800	3,21	Creciente
0921	3,46	Instante de Pleamar
1000	3,42	Bajante
1100	3,26	Bajante

Las alturas están referidas al plano de reducción que pasa 2,23 m por debajo del nivel medio.

Los efectos de la acción meteorológica pueden llegar a ser significativos por tal causa podría haber apreciables diferencias entre la marea observada y la predicha.

Fuente: SHN

Tabla 5: Periodo altura significativa amplitud, longitud de onda y dirección de ola.

Fecha	Hora	Altura ⁽¹⁾	Dirección ⁽⁴⁾	Periodo ⁽²⁾	Longitud de onda ⁽³⁾
06/09/2023	0900 a 1200	0,8	ENE	3	14 - 15

⁽¹⁾ Altura significativa (en metros): Promedio del tercio de las alturas más altas

⁽²⁾ Periodo (en segundos): Tiempo transcurrido entre el pasaje de dos crestas consecutivas por punto

⁽³⁾ Longitud de onda: Distancia entre dos crestas consecutivas

⁽⁴⁾ Dirección: Desde donde vienen las olas

Fuente: SHN

Tabla 6: Periodo, altura significativa, longitud de onda y dirección del mar de fondo

Fecha	Hora	Altura ⁽¹⁾ (m)	Período medio ⁽²⁾ (seg)	Long. de onda ⁽³⁾ (m)	Dirección media ⁽⁴⁾
06/09/2023	0900	0,1	8	77	ESE
06/09/2023	1200	0,2	5	44	ESE

Fuente: SHN



Tabla 7: Dirección e intensidad de la corriente

Fecha	Hora	Rumbo	Intensidad (nudos)
06/09/2023	0800	307	0,8
06/09/2023	0900	303	0,8
06/09/2023	10000	297	0,7
06/09/2023	1100	278	0,4

Fuente: SHN

Tabla 8: Información del Crepúsculo

Crepúsculo			
Comienzo crepúsculo civil matutino	Salida del sol horario	Final crepúsculo civil vespertino	Puesta del sol horario
06:57	07:24	19:18	18:51

Fuente: SHN

Tabla 9: Temperatura superficial del mar

Promedio: 9,4 °C

Fuente: SHN

2.5 Información de la tripulación

Tabla 10: Certificado Nacional de Dotación Mínima de Seguridad para buques con Servicios Especiales

Puestos a bordo	Número de personal
Patrón (Patrón Motorista Profesional de Segunda)	Uno (1)
Segundo Patrón (Patrón Motorista Profesional de Tercera) (+)	Uno (1)
Marinero (Marinero Especial)	Uno (1)

- (+) Para los SERVICIOS atendidos ininterrumpidamente por un tiempo que no exceda las doce (12) horas podrá prescindir, cumplimentando el Artículo 35 de la Ley N°17.371
- (*) Ámbito geográfico comprendido desde Puerto Cuatrerros hasta el límite de la línea imaginaria que une Baliza Punta Tejada, Punta Lobo y Punta Laberinto de la Ría de Bahía Blanca
- Si la embarcación posee Estación Radioeléctrica, el Patrón u otro miembro de la tripulación deberá poseer la habilitación de Operador Radiotelefonistas Restringido.
- Los patrones deberán poseer la habilitación para el ámbito geografico de la zona a navegar

Fuente: Material documental

Tabla 11: Personal a bordo. Habilitaciones, certificados y aptitudes médicas

N°	Rol	Título/Habilitación	Cursos Básicos STCW	Apto médico
1	Patrón	Patrón Motorista Profesional de Primera	Vigentes	Vigente
2	Marinero de Puente	Marinero de Puente	Vigentes	Vigente
3	Apoyo ¹	No posee	Vigentes	Vigente

Fuente: Material Documental

¹ Al momento, no se encontró su registro en la lista de rol. Su función a bordo sería la de mecánico.



2.6 Información obtenida en las entrevistas, las imágenes y el registro de datos

- Comunicaron su zarpada por canal 12 de VHF del SMM, informaron a la costera de PNA su salida, cantidad de tripulantes (3), carga a bordo (5 balsas salvavidas) y destino (fondeadero alfa, buque Nave Ariadne).
- La carga de 5 balsas salvavidas estaba compuesta por unidades con las siguientes capacidades: 3 de 25 y 2 de 10 a 15 personas. Su peso total se estima menor a 1000 kg.
- Zarpó de Puerto Rosales aproximadamente a las 07:45.
- Se reportaron vientos de 60 km/h y altura de ola de aproximadamente 1,5 m.
- Cuando pasaron Punta Ancla decidieron disminuir la velocidad debido al fuerte oleaje, para que no golpee la lancha.
- Antes de llegar a la boya 12 del canal de acceso, el motor se detuvo y la borda a la altura de la popa estaba al nivel del agua.
- El patrón informó a PNA, por canal 12 de VHF, que tenía un inconveniente.
- Sonó la alarma de los motores y, en ese momento, se dan cuenta que la línea de flotación estaba a la altura de la borda. Embarcaron una ola por popa, que produjo de manera espontánea el hundimiento, en cuestión de segundos se fue por popa.
- Un tripulante cortó los sunchos de las balsas que transportaban y se tiró al agua.
- Las personas a bordo de la lancha lograron subir a las balsas que transportaban.
- No se corroboró que la provisión de balsa salvavidas de la lancha se activara, ni manual ni tampoco automáticamente.
- No se escuchó ningún golpe o ruido fuera de lo normal.
- La parada del motor podría haber sido por la zafa de una de las mangueras de refrigeración.
- Una de las balsas fue abordada por dos personas y la otra embarcó en otra balsa.
- La tripulación fue rescata por la lancha de prácticos Akord, que luego transbordó a los tres ocupantes de La Torito a La Gringa XX, que era de la misma empresa armadora Lanchas del Sur.



Figura 4: Carga de balsas salvavidas en la L/M El Torito

Fuente: Material Documental

2.7 Aspectos institucionales

La empresa armadora era Lanchas del Sur S.A., fundada en 2005, dedicada a los servicios especializados por medio de lanchas, tales como prevención y control de derrames de hidrocarburos y otras sustancias químicas, operaciones de salvamento y buceo, servicios de amarre y desamarre, transporte de personas, materiales y equipos.

A su vez, contaba con pontones y pontones grúa de hasta 60 toneladas y defensas marítimas tipo Yokohama. También se encargaba del mantenimiento marítimo de los sistemas de anclaje de las estaciones de monoboja SPM Punta Ancla y Punta Cigüeña, ubicadas en las proximidades de Puerto Rosales.



Mapa de actores clave (MAC)

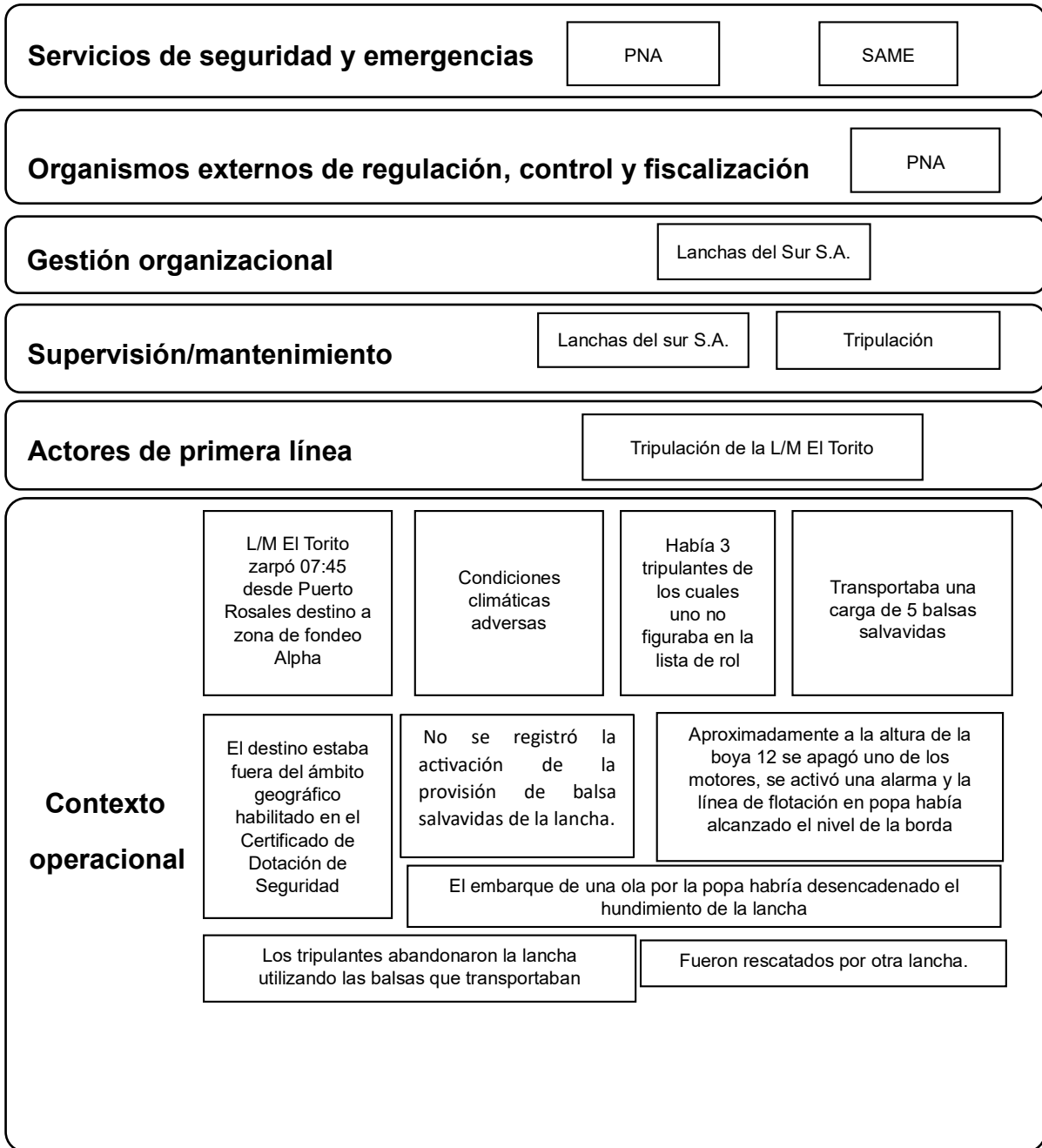


Figura 5. Mapa de actores claves

Fuente: JST, 2024

2.8 Información obtenida de la documentación técnica

Descripción general

La L/M Torito era una ampliación del prototipo Benavidez 1300-CP, aprobado por la Prefectura Naval Argentina. La principal modificación radicaba en la motorización, ya que el modelo original contaba con motores fuera de borda, mientras que la Torito estaba equipada con dos motores internos. El peso total de la embarcación con motores era de 3.500 kg, y sin ellos, 1.900 kg.

Los materiales utilizados en su construcción cumplían con las normas ASTM D635, conforme con la Ordenanza N° 02-2002. Tenía una capacidad para transportar hasta 18 personas sentadas, en cumplimiento con las dimensiones mínimas requeridas por la Ordenanza N° 12-1972 para acomodar pasajeros en embarcaciones que transporten más de 12 personas.

En cuanto a la protección contra la intemperie, poseía una toldilla removible con opciones de cerramientos laterales de vinilo. La embarcación alcanzaba una velocidad máxima de 30 nudos sin carga y 24 nudos a plena capacidad, siendo su capacidad de carga total de 4.032 kg.

La embarcación estaba dividida en ocho sectores, Espacio de máquinas (timones y hélices); Espacio de carga y de pesca; Sala de máquinas (Babor y Estribor); Cabina; Boyante (Inferior); Pique de proa (Inferior); Boyante N°5 (Superior) y Boyante N°6 (Superior).

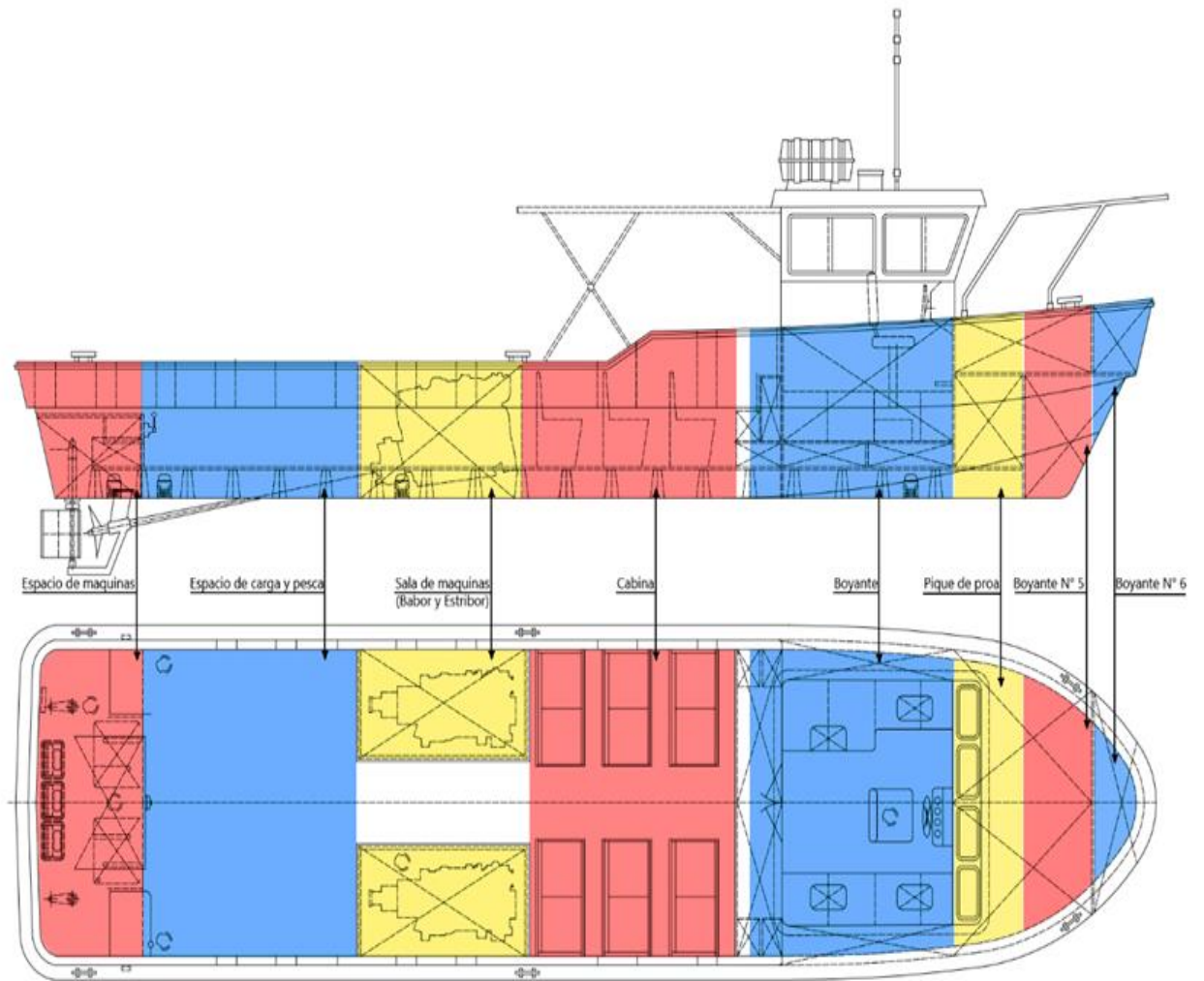


Figura 6. Plano de las ocho divisiones de la lancha. Fuente: Material documental

Tabla 12. Información sobre los motores propulsores

Motores propulsores							
Documento	Fecha	Marca	Modelo	Cantidad	N° Serie	Potencia total	RPM Max.
Legajo de Historial y Elenco - Especificaciones Técnicas	Julio 2013	Cummins	QSB 6.7	2	Br: 10314630 Er: 10314631	540 HP - 402,98 kW (2 x 270 HP)	3800
Legajo de Historial y Elenco - Folleto motor propulsor	Agosto 2013	Cummins	QSB 6.7	2	Br: 10314630 Er: 10314631	2 x 270 HP - 172 kW	2600
Registro Nacional de Buques (1)	2021	FPT	Sin dato	2	Br: 1562316 Er: 1562314	2 x 256,13 HP - 191 kW - 540 HP - 402,68 kW	Sin dato
Certificado de matrícula	Marzo 2019	FPT	Sin dato	2	Br: 1562316 Er: 1562314	2 x 256,13 HP - 191 kW	Sin dato
LIT – Seguridad de maquinas	Julio 2021 Julio 2022 Julio 2023	Cummins	Sin dato	2	Br: 01562316 Er: 01562314	2 x 270 HP - 191 kW	Sin dato

(1) Modificaciones: Cambio de motores, fecha 04/09/2020. Se retiraron 2 motores marca Cummins, n° 10314630 y 10314631 de 270 HP c/u.

Fuente: Material Documental

Tabla 13: Información sobre el Sistema de Achique

Sistema de achique							
Documento	Fecha	Bomba eléctrica sumergible c/automático		Bomba mecánica acoplada al motor		Bomba manual a diafragma	
		Cantidad	Ubicación	Cantidad	Ubicación	Cantidad	Ubicación
Legajo de Historial y Elenco - Especificaciones Técnicas	Julio 2013	6 x 2500 GPH	3 en sala de máquinas, 2 en sala de timón, 1 en timonera	1 x 4000 GPH	Sala de máquinas	1	Sala de máquinas
Plano de lucha contra incendios y dispositivos salvavidas	Agosto 2013	6 x 2500 GPH	3 en sala de máquinas, 2 en sala de timón, 1 en timonera	1 x 4000 GPH	Sala de máquinas	1	Sala de máquinas
LIT – Seguridad de maquinas	Julio 2021	1 x 2500 GPH - 3 x 2000 GPH	2 en sala de máquinas, 1 sala de timón, 1 en timonera	Sin dato	Sin dato	Sin dato	Sin dato
LIT – Seguridad de maquinas	Julio 2022	6 x 3500 GPH	2 en sala de máquinas, 1 en sala de timón, 1 en timonera	Sin dato	Sin dato	Sin dato	Sin dato
LIT – Seguridad de maquinas	Julio 2023	2 x 3500 GPH - 2 x 2000 GPH	2 en sala de máquinas, 1 en sala de timón, 1 en timonera	Sin dato	Sin dato	Sin dato	Sin dato

Fuente: Material Documental

Plano de lucha contra incendio y dispositivos salvavidas

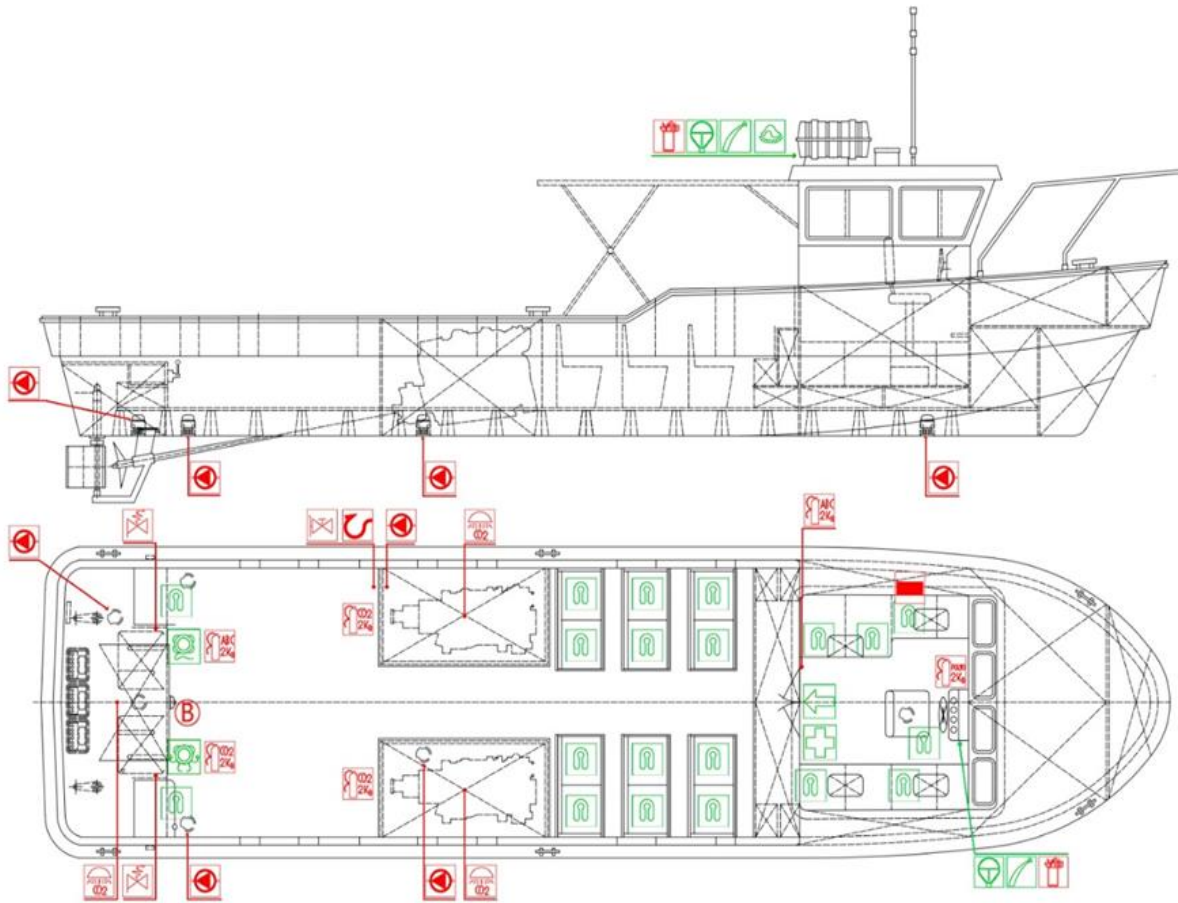

















Figura 7. Plano de lucha contra incendio y dispositivos salvavidas. Fuente: Material documental

Tabla 14: Referencias sobre los dispositivos salvavidas

Símbolo	Elemento	Cantidad	Símbolo	Elemento	Cantidad
	Aro salvavidas con boya luminosa y señal fumígena	1		Plano lucha contra incendios	1
	Aro salvavidas con driza 30 m	1		Bomba de achique	7
	Chaleco salvavidas	20		Espacio protegido por CO ₂	N/A
	Balsa salvavida con válvula disparadora hidrostática	1		Corte de distancia de la válvula de combustible	2
	Señal fumígena flotante	8		Boca de incendio	1
	Extintor portátil polvo químico seco	2		Caja de manguera repartidor chorro/niebla	1
	Extintor fijo de CO ₂	3		Bomba de achique manual a diafragma	1
	Extintor portátil Tri clase	1			

Fuente: Material documental

2.9 Información sobre la búsqueda y rescate (SAR)

- A 09:50 el Patrón de la L/M El Torito informó haber tenido un inconveniente.
- Se interrumpió el contacto radioeléctrico.
- Se realizan varios intentos de comunicación por parte del centro de control.
- El centro de control de tráfico Bahía Blanca (L2N) tomó contacto con el B/T Nave Ariadne quien contestó que no puede divisar a la L/M El Torito.
- Se despliega a la Zona de EGA el GC-71 La Plata.
- A 09:55 L2N solicitó a la L/M Akort que retome hasta la altura del par 12, a efectos de corroborar una posible emergencia de la L/M El Torito.

- A 10:41 la L/M Akort informó a L2N un posible avistaje de balsas salvavidas sobre el eje del canal, a la altura del par 12.
- A 11:04 la lancha Akort informó a L2N que avistó dos personas en una balsa salvavidas y una persona en otra balsa salvavidas, en proximidades del par 12, veril verde, y que procedería al rescate de los náufragos.
- A 11:18 la Akort informó a L2N que estaban los tres tripulantes de la L/M El Torito a bordo en aparente buen estado de salud. Seguidamente avisó que regresaba a puerto y confirmó el hundimiento de la embarcación.
- A 12:23 La L/M Gringa XX informó a L2N que los náufragos fueron trasbordados a dicha lancha y que los trasladaba a Puerto Rosales. A su vez, el GC-71 La Plata inició el acompañamiento de la lancha Gringa XX.
- A 12:40 la L/M Gringa XX informó su amarre en Puerto Rosales y que desembarcaron las personas rescatadas del Torito para su atención sanitaria.
- La atención primaria y su posterior traslado al nosocomio local fue brindada por personal del SAME de la Provincia de Buenos Aires.



Figura 8: Atención brindada por personal del SAME en el muelle. Fuente: Material documental

2.10 Información obtenida del sistema de gestión de seguridad

La L/M El Torito poseía un sistema de gestión simplificado el cual se encuentra en investigación.

2.11 Aspectos reglamentarios

En investigación.

Por ejemplo, entre otros, se encuentra en investigación los siguientes aspectos:

- Zona habilitada para navegar del patrón.
- Ubicación del destino con respecto a la zona autorizada a navegar para la lancha.
- Procedimientos operativos del sistema simplificado de gestión de seguridad.
- Cantidad de balsas salvavidas y dispositivos de salvamento (EPIRB, etc.) acorde el destino.
- Sistema de achique.

2.12 Lesiones a las personas

No se reportaron.

2.13 Información médica y patológica

En investigación.

2.14 Daños materiales y al medio ambiente

Pérdida total de la Lancha por hundimiento. No se reportaron daños ambientales.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE



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: Provisional LM EL TORITO 2024-09-22

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 31 pagina/s.