



INFORME PRELIMINAR

Tipo de Suceso: Muy grave.

Accidente: Pérdida total por vuelta Campana.

Lugar: Embalse Valle Grande – Provincia de Mendoza.

Fecha: 13 de enero de 2022.

Expediente: EX-2022-04677870-APN-JST#MTR



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Informe Preliminar [EX-2022-04677870-APN-JST#MTR]

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

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



INDICE

SOBRE LA JST	4
NOTA DE INTRODUCCIÓN	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	6
1. INTRODUCCIÓN	7
2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	8
2.1 Reseña de los eventos.....	8
2.2 Información del buque.....	8
2.3 Información de la tripulación.....	9
2.4 Información del lugar del suceso.....	10
2.5 Información meteorológica.....	11
Cuadro de información meteorológica. Fuente Prensa, La Nación.....	11
2.6 Lesiones a las personas.....	11
2.7 Daños materiales y al medio ambiente.....	11
2.8 Información obtenida de las entrevistas, imágenes y registros de datos.	12
3. CONSIDERACIONES FINALES.....	13



SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es la contribución a la seguridad, mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones de acciones eficaces. Es necesaria la determinación de las causas obtenidas a través de las investigaciones, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro. Este informe refleja los hallazgos preliminares de la JST, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación.

De conformidad con la Ley 27.514 de seguridad en el transporte, la investigación de toda intervención 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 27.514, la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación ha sido iniciada con el único y fundamental 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 en relación con el presente suceso.



NOTA DE INTRODUCCIÓN

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

CCTV: Televisión de circuito cerrado

DAF: Dispositivo de ayuda a la flotación

DPSN: Dirección de Policial de la Seguridad de la Navegación.

HOA: Hora Oficial Argentina

HP: Horse Power. Caballos de fuerza

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

KM: Kilómetros

LAT: Latitud

LON: Longitud

L/P: Lancha de pasajeros

M: Metros

S: Sur

O: Oeste

PRFV: Poliéster de fibra de vidrio

PNA: Prefectura Naval Argentina

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional

SIA (AIS): Sistema de Identificación automática. Automatic Identification System

SGS: Sistema de Gestión de la Seguridad

VTS: Vessel Traffic Services. Sistema de tráfico de buques



1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso experimentado el 13 de enero de 2022 por la lancha de pasajeros Delta en Kayak durante un traslado de personas.

El informe presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con los sucesos en transporte en lanchas de pasajeros.



2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1 Reseña de los eventos.

El 13 de enero de 2022, aproximadamente a las 18:50¹, la lancha de pasajeros Delta en Kayak se dio vuelta campana mientras transportaba pasajeros en el Embalse Valle Grande, Mendoza.

Como consecuencia del suceso todos los ocupantes cayeron al agua y fueron rescatados por otras tres embarcaciones.

2.2 Información del buque.

BUQUE		
Tipo de buque	Lancha de pasajeros.	
Tipo de servicio	Servicio Especial. Transporte de pasajeros.	
Propietario del vehículo	Diego Rentería.	
Operador	Portal del Atuel.	
Bandera	Argentina.	
Arboladura	Bote motor.	
Material del casco	PRFV.	
Identificación	Nombre	Delta en Kayak
	Matrícula REY	041276
Tonelaje Total	2.	
Tonelaje Neto	0.	
Motor/es Marca/es	Fuera de borda. Yamaha 90.	
Potencia	90 HP.	
Cantidad	1.	
Dimensiones	Puntal	0,58 m.
	Eslora	6,30 m.
	Manga	2,30 m.

¹ Las horas están expresadas en Hora Oficial Argentina (HOA) equivalente a UTC-3

Lugar de Zarpada	Embalse Valle Grande –. La playita.
Lugar de Destino	Embalse Valle Grande –. La barra.
Estado de Navegación	Navegación franca.
Daños	Pérdida total por vuelta campana.



Figura 1. Fotografía de la embarcación. Vista de la amura de estribor

2.3 Información de la tripulación.

La tripulación estaba compuesta por un timonel con Licencia de Conductor Náutico que, según lo indicado en la información que accedió la investigación, no se encontraría vigente.

2.4 Información del lugar del suceso.

Lugar del accidente	
Lugar	Embalse Valle Grande.
Profundidad	60 m.
Ancho Navegable	800 m.
Altura localidad	San Rafael, Provincia de Mendoza.
Visibilidad	Buena.
Luminosidad	Diurna.
Temperatura del agua	Sin datos.
Coordenadas geográficas	Lat: 34° 50.4 S Lon: 068° 31.12 O

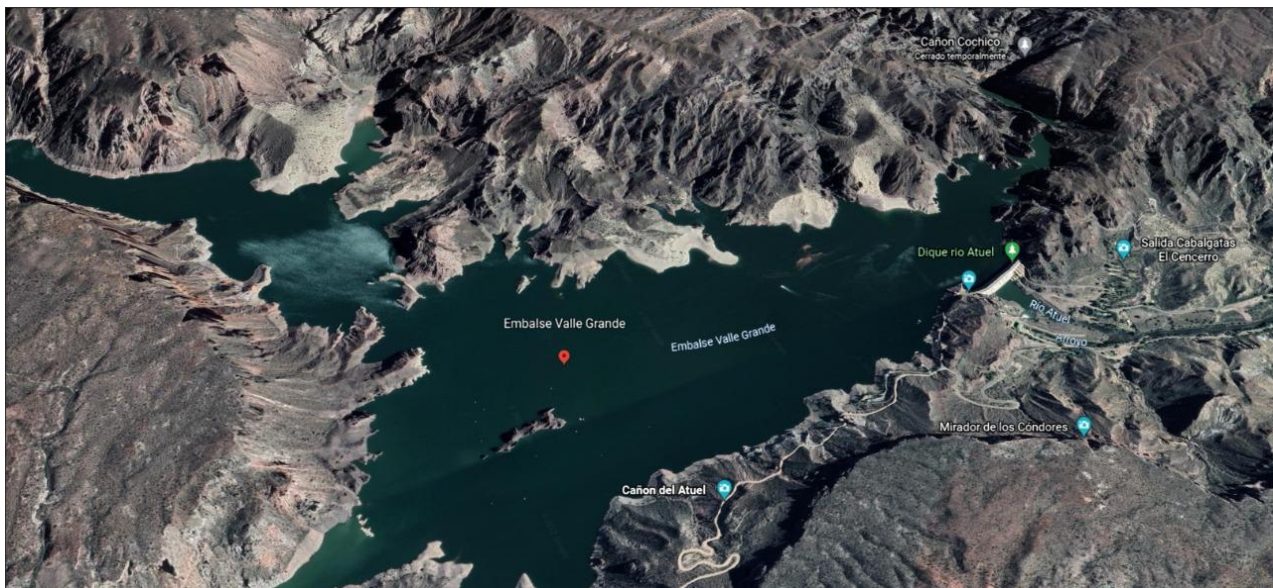


Figura 2. Embalse Valle Grande vista geográfica.



2.5 Información meteorológica

Durante la investigación, se recopiló la siguiente información.

Información meteorológica	
Viento	Dirección: Noreste. Intensidad: Entre 23 y 31 km/h
Temperatura atmosférica	34°
Visibilidad	Buena
Luminosidad	Diurna
Cielo	Despejado

Cuadro de información meteorológica. Fuente Prensa, La Nación.

2.6 Lesiones a las personas.

Como consecuencia del suceso las 21 personas fueron rescatadas con vida:

	Fatales	Desaparecidos	Sobrevivientes	Total
Tripulantes	0	0	1	1
Pasajeros	0	0	20	20
Otros	0	0	0	0
Total	0	0	21	21

2.7 Daños materiales y al medio ambiente.

Pérdida total por vuelta campana.

Referencia	Pérdida total	Daños Graves	Daños Leves
Lancha pasajeros	X	-	-
Otros	-	-	-



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

En virtud del hundimiento de la lancha de pasajeros, se realizaron diversas entrevistas con el objeto de comprender los antecedentes y circunstancias del hecho. De acuerdo con la información recabada de dichas entrevistas surge que:

- ✓ Durante la navegación hubo un ingreso de agua a la lancha y algunos pasajeros reaccionaron simultáneamente poniéndose de pie, posteriormente la embarcación se dio vuelta campana.
- ✓ La embarcación contaba con un Handy para las comunicaciones.
- ✓ La empresa no posee un sistema de gestión de seguridad.
- ✓ Los pasajeros llevaban colocados DAF.
- ✓ La embarcación no poseía elementos para la navegación nocturna.
- ✓ El certificado de matrícula de la PNA indica que la embarcación llevaba un motor de 75 HP, sin embargo, las fotos tomadas señalan que la potencia del motor era de 90 HP.
- ✓ La documentación técnica indica una capacidad de 16 personas, sin embargo, al momento del hecho había 21 personas a bordo.
- ✓ Se realizó dosaje de alcohol en sangre al conductor de la lancha arrojando 0,00 G/L



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
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Informe preliminar - L/P Delta en Kayak (Mat. Rey 041276)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 13 pagina/s.