



# INFORME PRELIMINAR

Tipo de Suceso: Accidente Muy Grave.

Accidente: Hundimiento L/M GIPSY V (Mat. 0812)

Lugar: Puerto Deseado, Provincia de Santa Cruz.

Fecha: 2 de febrero de 2022

Expediente: [EX-2022-10625980-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](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto:info@jst.gob.ar)

Informe Preliminar [EX-2021-10625980-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](http://www.argentina.gob.ar/jst)



## INDICE

<b>SOBRE LA JST</b> .....	<b>4</b>
<b>NOTA DE INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
<b>LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS</b> .....	<b>6</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>7</b>
<b>2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS</b> .....	<b>8</b>
2.1 Reseña de los eventos.....	8
2.2 Información del buque.....	9
2.3 Información de la tripulación.....	10
2.4 Información del lugar del suceso. ....	11
2.5 Información meteorológica.....	11
2.6 Lesiones a las personas. ....	12
2.7 Daños materiales y al medio ambiente.....	13
2.8 Información obtenida de las entrevistas, imágenes y registros de datos	13
<b>3 CONSIDERACIONES FINALES.</b> .....	<b>15</b>



## **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

**B/P:** Buque Pesquero.

**DNISMFYL:** Dirección Nacional de Investigaciones de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres.

**JST:** Junta de Seguridad en el Transporte

**Lat:** Latitud

**L/M:** Lancha con propulsión a motor.

**Lon:** Longitud

**m:** Metros

**Mat:** Matrícula.

**mm:** Milímetros.

**MMSI:** Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo

**mn:** Millas náuticas

**MTR:** Ministerio de Transporte.

**NE:** Noreste.

**O:** Oeste

**OMI:** Organización Marítima Internacional.

**PNA:** Prefectura Naval Argentina.

**S:** Sur

**SMM:** Servicio Móvil Marítimo

**VHF:** Very High Frequency



## 1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla la información recabada al momento sobre los hechos y circunstancias en torno al suceso experimentado el 2 de febrero de 2022 por la lancha motor Gipsy V (mat. 0812) durante la asistencia para el amarre brindada al Buque pesquero "XIN SHI JI 26" (mat. 03144).

El informe presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con las maniobras de embarcaciones que prestan servicios de asistencia para el amarre.

## 2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 2.1 Reseña de los eventos.

El 2 de febrero de 2022, aproximadamente a las 19.30<sup>1</sup>, la L/M Gipsy V se encontraba en maniobras de asistencia al amarre del B/P Xin Shi Ji 26 durante su ingreso a Puerto Deseado, Santa Cruz, cuando se dio vuelta campana y se hundió.

Como consecuencia del suceso se produjo la pérdida total de la embarcación y una víctima fatal.

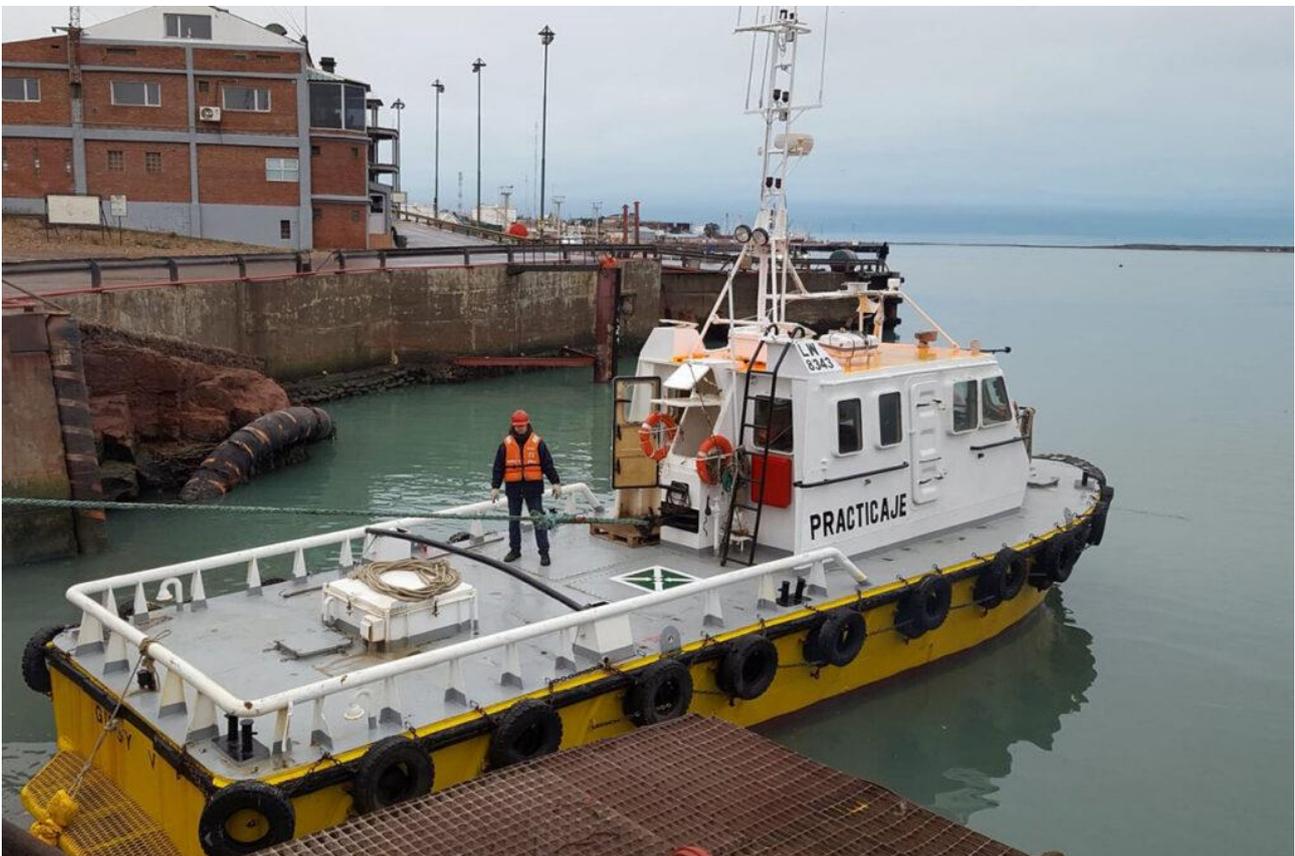


Figura 1. L/M Gipsy V. Vista desde su aleta de estribor

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



## 2.2 Información del buque.

Gipsy V		
<b>Tipo de embarcación</b>	L/M Prácticos –Servicio apoyo a maniobra	
<b>Tipo de servicio</b>	Rada o ria	
<b>Propietario</b>	Gipsy Traslados marítimos SRL	
<b>Bandera</b>	Argentina	
<b>Casco</b>	Acero	
<b>Año de construcción</b>	1989	
<b>Nombre</b>	GIPSY V	
<b>Identificación</b>	<b>N° OMI</b>	No aplica
	<b>MMSI</b>	SIN DATOS
	<b>Señal Distintiva</b>	LW8343
<b>Tonelaje neto</b>	13	
<b>Tonelaje bruto</b>	37	
<b>Dimensiones</b>	<b>Eslora</b>	16,1 m
	<b>Manga</b>	4,48 m
	<b>Calado</b>	1,20 m
	<b>Puntal</b>	2,57 m
<b>Puerto de Zarpada</b>	Puerto Deseado	
<b>Puerto de Destilo</b>	Puerto Deseado	
<b>Estado de Navegación</b>	En maniobra de asistencia al amarre.	
<b>Daños</b>	Pérdida total.	



Figura 2: Gancho utilizado por la LM Gipsy V en la maniobra de asistencia al amarre.

### 2.3 Información de la tripulación.

Al momento del suceso se encontraban a bordo dos tripulantes: Capitán y marinero.

Nº	Rol	Titulación	Cursos Básicos STCW	Apto Médico
1	Capitán	Patrón Motorista profesional	En investigación	En investigación
2	Marinero	En investigación	En investigación	En investigación

## 2.4 Información del lugar del suceso.

Lugar del accidente	
Lugar	Canal de acceso a Puerto Deseado
Altura localidad	Puerto Deseado, Santa Cruz
Coordenadas geográficas	Lat: 047°45´S Lon: 065° 54´O



Figura 3: Lugar de la vuelta campana, aproximadamente a 500 metros de la costa más cercana.

## 2.5 Información meteorológica

Información meteorológica del caso SAR	
Viento	Dirección: NE Intensidad: 1
Precipitaciones	No.
Presión	756 mm.
Visibilidad	Buena.
Luminosidad	Diurna

## 2.6 Lesiones a las personas.

Acorde a la información de la autopsia, a la que la investigación tuvo acceso, el cuerpo del tripulante fallecido no presentaba lesiones visibles externas, compatibles con intervención de terceros.

Se indicó que la muerte se produjo por paro cardiorrespiratorio traumático, debido a una asfixia mecánica por sumersión en agua salada.

	Víctima Fatal	Desaparecidos	Sobrevivientes	Total
Tripulantes	1	0	1	2

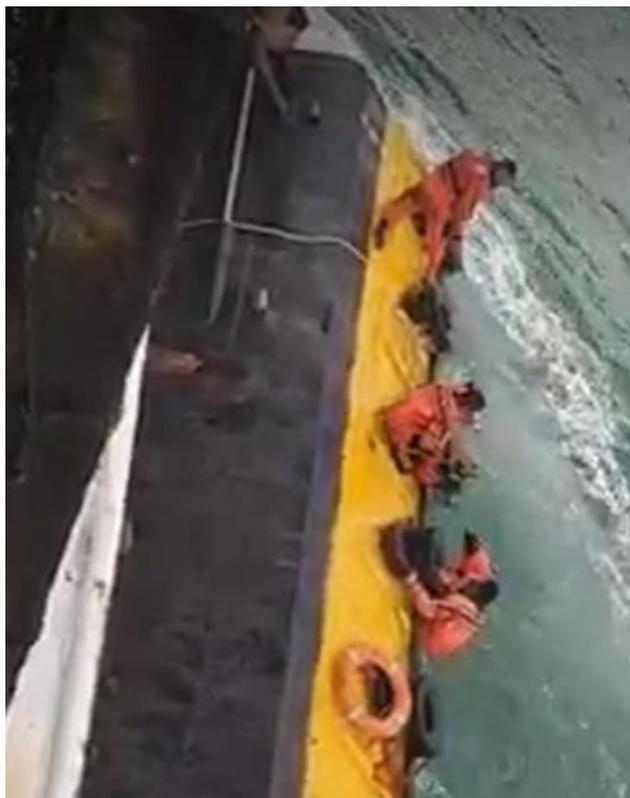


Figura 4. Tareas de rescate.



## 2.7 Daños materiales y al medio ambiente.

Pérdida total de la lancha motor por hundimiento. No se reportaron daños al medio ambiente.

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

De las entrevistas realizadas al momento, surge la siguiente información más relevante:

- ✓ La embarcación no contaría con un SGS a pesar de que la reglamentación así lo establece para este tipo de embarcación, servicio y tipo de navegación. Acorde lo indicado en las entrevistas, la PNA habría intimado a la empresa a cumplimentar esto y la empresa habría solicitado una exención debido al tipo de navegación que hacía la lancha. Esto, así como la capacidad de asistencia de la lancha para este tipo de maniobras, se encuentra aún en investigación a la espera de la documentación oficial solicitada.
- ✓ El patrón tendría más de 20 años de experiencia en la zona y el marinero 12 años de experiencia en ese servicio.
- ✓ Sería la primera vez que habría ocurrido un accidente en esa zona con estas características.
- ✓ Acorde las entrevistas, la maniobra efectuada ese día no era la habitual que realizaba esta lancha cuando asistía en el ingreso a puerto de los pesqueros. Se señalaron diferencias en el uso de la máquina y el timón del remolcado, especialmente, cuando una vez con el remolque firme, se llegó al punto de intersección entre la enfilación de ingreso y el cambio de rumbo para dirigirse al sitio de amarre. Esto se encuentra aún en investigación.
- ✓ El equipo de salvataje de PNA arribó al lugar aproximadamente 16 minutos luego del suceso e ingresaron a la lancha con la asistencia de un buzo del astillero COSERENA, a su vez, desde el pesquero se le prestaron los tubos del equipo autónomo.
- ✓ En una entrada posterior al día del suceso, el mismo pesquero que estuvo involucrado en este suceso, habría amarrado en el muelle siguiendo la maniobra habitual. Acorde lo indicado, luego de tomar el remolque, paró la máquina y siguió el arrumbamiento de la lancha en demanda del sitio de amarre.

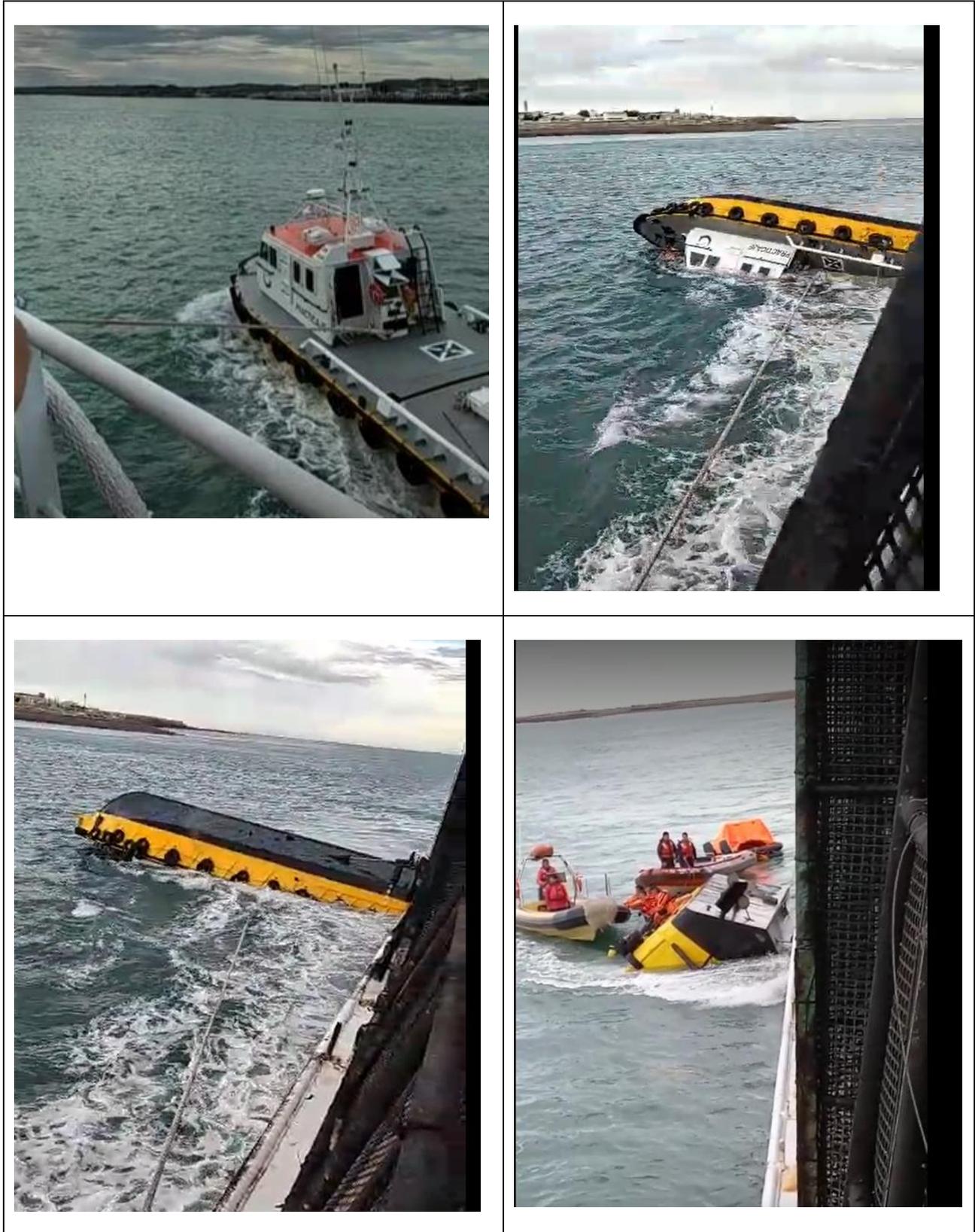


Figura 5. Secuencia del suceso



### 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/M Gipsy V (Mat.0812)

---

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