

INFORME PRELIMINAR

Tipo de Suceso: Accidente Muy Grave.

Accidente: Hundimiento L/M Brianna Carmen (Mat. 03237M)

Lugar: San Antonio Este, Rio Negro.

Fecha: 31 de Mayo de 2022

Expediente: EX-2022- 54892812-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- 54892812-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	8
2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	9
2.1 Reseña de los eventos.....	9
2.2 Información del buque.....	10
2.3 Información de la tripulación	11
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 al medio ambiente.....	14
2.8 Información obtenida de las entrevistas, imágenes y registros de datos	15
3 CONSIDERACIONES FINALES	16



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

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

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

EPIRB: Emergency position indicating radio beacon.

HP: *Horse Power*, Caballos de Fuerza.

km: Kilómetros

kW: Kilo Watts.

Lat: Latitud

LIT: Libro de inspecciones técnicas.

L/M: Lancha Motor.

Lon: Longitud

m: Metros

Mat: Matricula

MMSI: Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo

mn: Millas Náuticas

MTR: Ministerio de Transporte.

O: Oeste

PNA: Prefectura Naval Argentina.

PRFV: Poliéster Reforzado con Fibra de Vidrio.

S: Sur

SE: Sudeste.

SSE: Sudsudeste



SAO: San Antonio Oeste

SAE: San Antonio Este

S/D: Sin datos.



1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso experimentado el 31 de mayo de 2022 por la lancha Motor Brianna Carmen (Mat. 03237M) durante las faenas de pesca.

El informe presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con la pesca artesanal.

El informe incluye consideraciones en base a la información presentada.



2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

2.1 Reseña de los eventos

El 31 de mayo de 2022 aproximadamente a las 12:00¹ la L/M Brianna Carmen se encontraba en faenas de pesca cuando se dio vuelta campana y posteriormente se hundió.

La L/M “Ana Isabela” se encontraba en la zona y rescató a los 3 tripulantes con vida.



Figura 1. Lancha a Motor Brianna Carmen.

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



2.2 Información del buque

L/M Brianna Carmen		
Tipo de embarcación	Lancha Motor	
Tipo de servicio	Pesquero Artesanal	
Propietaria	Patricia Silvana Painenao	
Bandera	Argentina	
Casco	PRFV	
Nombre	BRIANNA CARMEN	
Identificación	Matrícula	03237M
	MMSI	701006982
	Señal Distintiva	LW3770
Tonelaje neto	9	
Tonelaje bruto	7	
Dimensiones	Eslora	9,75 m.
	Manga	3,40 m.
	Calado	S/D
	Puntal	1,40 m.
Motores	Cantidad: 2 Tipo: Fuera de Borda. Potencia: 115 HP (85,76 kW) cada uno.	
Puerto de Zarpada	San Antonio Oeste	
Puerto de Destino	Zona de pesca.	
Estado de Navegación	Pescando	
Daños	Pérdida total.	



2.3 Información de la tripulación

CERTIFICADO DE DOTACIÓN DE SEGURIDAD PARA BUQUES CON SERVICIOS ESPECIALES JURISDICCIÓN PREFECTURA SAN ANTONIO OESTE		
Puesto	Cantidad	Título
Patrón	1	Patrón motorista profesional de Segunda
Segundo Patrón	1	Patrón motorista Profesional de Tercera
Marinero	1	Marinero Especial
<p>Para los servicios atendidos ininterrumpidamente por un tiempo que no exceda las 12 horas podrá prescindir del Segundo Patrón.</p>		
<p>Para el ámbito geográfico comprendido entre Promontorio Belén (Lat. 41° 09' S y Lon 063° 51' O) y Punta Sierra (Lat 41° 31' S y Lon 064° 59' O) con un máximo alejamiento de 3 mn de la costa.</p>		
<p>Los patrones deberán poseer la habilitación para el ámbito geográfico de la zona a navegar.</p>		

TRIPULACIÓN AL MOMENTO DEL SUCESO			
Rol	Titulación	Cursos Básicos STCW	Apto Médico
Patrón	En investigación	En investigación	En investigación
Marinero	En investigación	En investigación	En investigación
Marinero	En investigación	En investigación	En investigación

2.4 Información del lugar del suceso

Lugar del accidente	
Lugar	Playa Orengo
Altura localidad	San Antonio Este, Rio Negro.
Coordenadas geográficas	Lat: 40° 57,2´ S Lon: 064° 39,6´ O
Profundidad	De 100 a 122 m en un radio de una mn.
Tipo de fondo	Preponderantemente arena, escasos sectores de arena con conchilla, limo o arcilla.

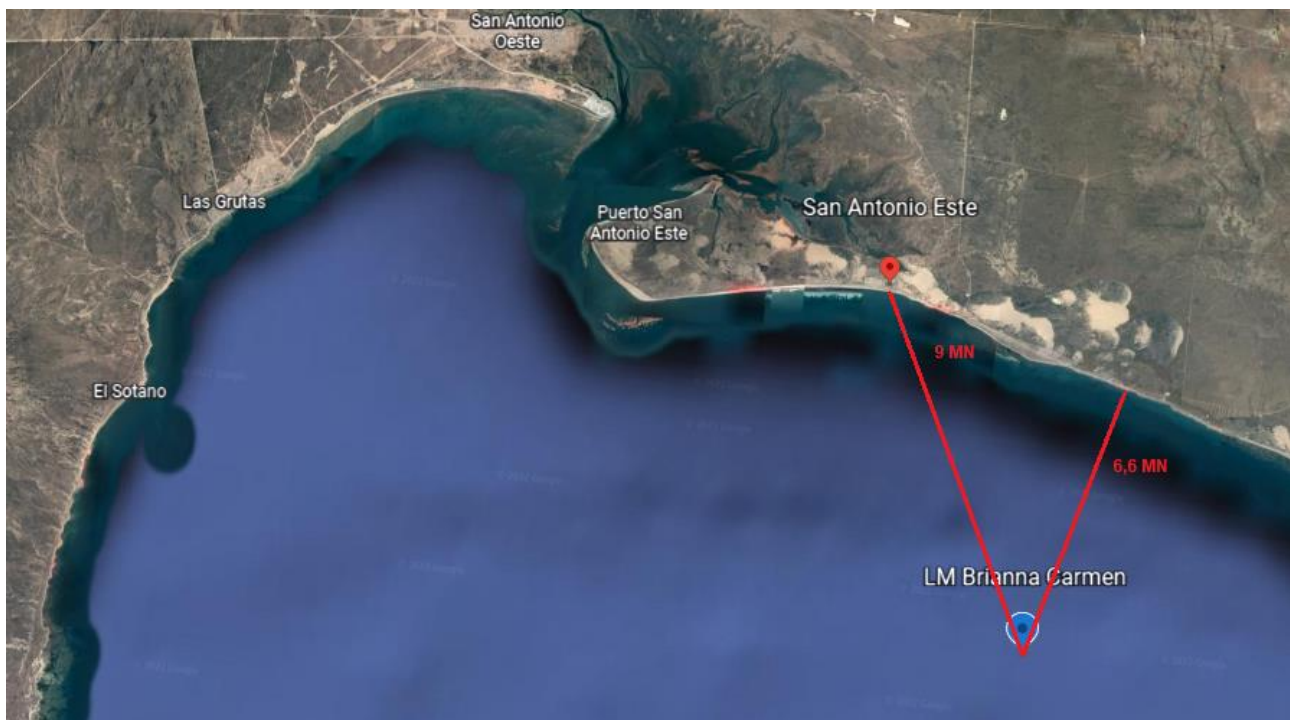


Figura 2. Lugar del hundimiento de la embarcación. Aproximadamente a 6,6 mn de la costa y 9 mn de Saco Viejo, SAE



2.5 Información meteorológica

Información meteorológica del COAA	
Viento	Dirección: Sudoeste Intensidad: Fuerza 1 Escala Beaufort
Mar	Fuerza 1. Escala Douglas
Visibilidad	Regular
Cielo	Nublado

OLAS		Fuente: SHN			
Fecha	Hora	Altura (m)	Periodo medio (seg.)	Long de onda	Dirección media
31/05/22	03:00	0,7	4	25	SSE
31/05/22	06:00	0,7	4	25	SSE
31/05/22	09:00	0,7	4	25	SSE
31/05/22	12:00	0,7	4	25	S
31/05/22	15:00	0,6	4	25	SSE
31/05/22	18:00	0,6	4	25	SSE

MAR DE FONDO PRINCIPAL		Fuente: SHN			
Fecha	Hora	Altura (m)	Periodo medio (seg.)	Long de onda	Dirección media
31/05/22	03:00	0,5	7	66	SE
31/05/22	06:00	0,5	6	56	SE
31/05/22	09:00	0,5	6	53	SSE
31/05/22	12:00	0,4	6	47	SSE
31/05/22	15:00	0,4	4	24	S
31/05/22	18:00	0,4	6	60	SE



ESTADO DE LA CORRIENTE		Fuente: SHN	
Fecha	Hora	Rumbo (°)	Intensidad ns.
31/05/22	06:00	071	0,3
31/05/22	07:00	040	0,2
31/05/22	08:00	021	0,3
31/05/22	09:00	019	0,3
31/05/22	10:00	025	0,3
31/05/22	11:00	039	0,3
31/05/22	12:00	062	0,3
31/05/22	13:00	078	0,4
31/05/22	14:00	087	0,4
31/05/22	15:00	092	0,4

Fecha	Comienzo Crepúsculo Civil	Hora Salida	Hora Puesta	Fin Crepúsculo Civil
31/05/22	08:05	08:37	17:57	18:28

2.6 Lesiones a las personas

	Fatales	Desaparecidos	Sobrevivientes	Total
Tripulantes	0	0	3	3

2.7 Daños materiales y al medio ambiente

Pérdida total del buque 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 hasta la fecha surge la siguiente información más relevante:

- Se indicó que la embarcación no reportó su zarpada a la PNA.
- Acorde lo señalado, la tripulación no estaba totalmente familiarizada con la embarcación.
- La embarcación contaba con 4 años de experiencia en tareas de pesca artesanal (desde 2018) y no contaría con antecedentes de sucesos que involucraban ingresos de agua.
- En el momento del suceso la tripulación estaba realizando el primer lance de langostino durante el cual notaron que ingresaba agua de mar sobrepasando la capacidad de la bomba de achique. Se mencionó una hipótesis, la cual está en investigación, que podría haber influido en el desencadenamiento de la vía de agua.
- Durante la navegación previa a comenzar las faenas de pesca, no se observó que hubiera un ingreso de agua.
- La embarcación contaba con dos balsas salvavidas, chalecos salvavidas, trajes de inmersión y equipos de VHF fijo y portátil.
- Los tres tripulantes abandonaron la embarcación en una de las balsas salvavidas y fueron rescatados por otra lancha motor.
- Se intentó salvar la lancha pero se hundió aproximadamente a 100 metros de profundidad, solo recuperaron los portones y la red.
- Acorde la información aportada por la Agencia Nacional SAR, Armada Argentina, se desprende que se tomó conocimiento del hundimiento a través del primer mensaje de socorro transmitido por la EPIRB a las 13:00 cuando la tripulación ya había sido rescatada por otra embarcación. La posición transmitida coincide con la reportada para el hundimiento. La hora reportada del hundimiento es 12:00, una hora antes de la activación de la EPIRB. Entre la hora del hundimiento y la activación de la EPIRB la PNA no recibió ningún reporte por el suceso. La radiobaliza quedó en posesión de la propietaria.



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 Brianna, Carmen (Mat. 03237) - Hundimiento

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 pagina/s.