

# INFORME PRELIMINAR

Tipo de Suceso: Accidente Muy Grave.

Accidente: Víctima fatal, Persona al agua B/P MADRE INMACULADA (Mat. 02378).

Lugar: ZEE, Latitud 38° 49`6 S y Longitud 055° 32`4 O.

Fecha: 1 de junio de 2022.

Expediente: [EX-2022-62499391 -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-2022-62499391 -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.....	9
2.4 Información del lugar del suceso. ....	10
2.5 Información meteorológica.....	10
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
<b>3 CONSIDERACIONES FINALES. ....</b>	<b>13</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.

**DAF:** Dispositivo de ayuda flotante.

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

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

**Lat:** Latitud

**Lon:** Longitud

**m:** Metros

**Mat:** Matrícula.

**mm:** Milímetros.

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

**mn:** Millas náuticas (equivalentes a 1852 m)

**MTR:** Ministerio de Transporte.

**S:** Sur.

**SSE:** Sud- sudeste.

**SSO:** Sud- sudoeste

**OMI:** Organización Marítima Internacional.

**PNA:** Prefectura Naval Argentina.

**RCP:** Reanimación Cardio Pulmonar.

**S:** Sur

**SMM:** Servicio Móvil Marítimo



## 1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso experimentado el 1 de junio de 2022 por el buque pesquero Madre Inmaculada (Mat 02378) mientras se encontraba en faenas de pesca en la ZEE.

El informe presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con los riesgos de caída al agua.

## 2. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 2.1 Reseña de los eventos.

El 1 de junio de 2022 aproximadamente a las 12:20 un tripulante indonesio, de 46 años, cayó al agua desde la proa del buque Madre Inmaculada en posición geográfica Latitud 38° 49`6 S y Longitud 055° 32`4 O.

La persona fue rescatada del agua por la propia tripulación quienes le practicaron RCP sin conseguir reanimarla.

Luego del accidente, el buque avisó a la PNA de lo sucedido, emprendió el regreso y amarró en el Puerto de Mar del Plata a la madrugada del día siguiente.

Como consecuencia del suceso el tripulante que cayó al agua perdió la vida.



Figura 1. B/P Madre Inmaculada. Imagen de la proa vista por la banda de babor





## 2.2 Información del buque.

Madre Inmaculada		
<b>Tipo de embarcación</b>	Buque Pesquero	
<b>Tipo de servicio</b>	Pesquero de altura. Potero <sup>1</sup>	
<b>Propietario</b>	Antonio Baldino e Hijos S.A.	
<b>Bandera</b>	Argentina	
<b>Casco</b>	Acero	
<b>Año de construcción</b>	1975	
<b>Nombre</b>	Madre Inmaculada	
<b>Identificación</b>	<b>N° OMI</b>	7386623
	<b>MMSI</b>	701000965
	<b>Señal Distintiva</b>	LW8085
<b>Tonelaje neto</b>	522	
<b>Tonelaje bruto</b>	889	
<b>Dimensiones</b>	<b>Eslora</b>	62,8 m
	<b>Manga</b>	10,6 m
	<b>Puntal</b>	6,68 m
<b>Puerto de Zarpada</b>	Puerto Mar del Plata.	
<b>Lugar de Destino</b>	Zona de pesca.	
<b>Estado de Navegación</b>	Fondeado con ancla de capa.	
<b>Daños</b>	No se reportaron daños materiales ni al medio ambiente.	

## 2.3 Información de la tripulación.

En investigación.

<sup>1</sup> Dedicado a la pesca del Calamar.

## 2.4 Información del lugar del suceso.

Lugar del accidente	
Lugar	ZEE. A 105 mn de Mar del Plata
Altura localidad	Necochea, Buenos Aires
Coordenadas geográficas	Lat: 38°49,6´S Lon: 055° 32,4´O
Profundidad	180 metros. En un radio de 2 millas náuticas la profundidad varía entre 125 y 200 metros.
Temperatura del agua	Aproximadamente 7° C.

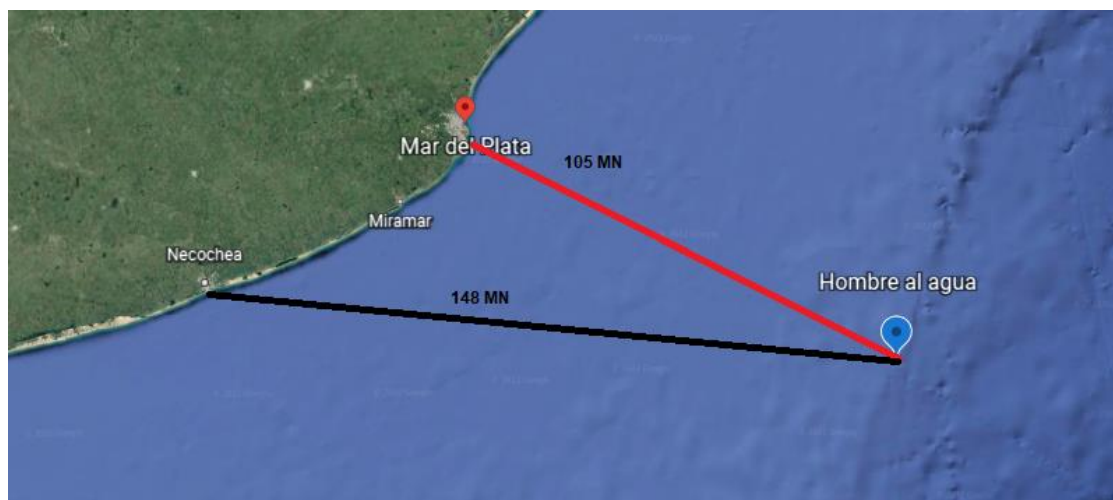


Figura 2. Lugar del suceso.

## 2.5 Información meteorológica

En investigación.

CONDICIONES DE LA OLA					
FECHA	HORA	ALTURA SIGNIFICATIVA (m)	PERIODO (s)	DIRECCION	LONGITUD DE ONDA (m)
01/06/22	0900	2,67	7	SSO	77
01/06/22	1200	2,52	6	SSO	56
01/06/22	1500	2,76	6	SSO	56



MAR DE FONDO PRINCIPAL					
FECHA	HORA	ALTURA SIGNIFICATIVA (m)	PERIODO (s)	DIRECCION	LONGITUD DE ONDA (m)
01/06/22	0900	1,65	9,3	SSE	135
01/06/22	1200	1,76	7,8	S	95
01/06/22	1500	1,8	8,3	S	108

CORRIENTE			
FECHA	HORA	RUMBO (°)	INTENSIDAD (Ns)
01/06/22	1100	036	0,8
01/06/22	1200	035	0,8
01/06/22	1300	032	0,8

DATOS ASTRONOMICOS				
FECHA	CREPUSCULO NAUTICO COMIENZO / FINAL	CREPUSCULO CIVIL COMIENZO / FINAL	SALIDA HORA / AZIMUT	PUESTA HORA / AZIMUT
01/06/22	06:49 18:31	07:22 17:58	07:51 062°	17:28 298°

## 2.6 Lesiones a las personas.

Una víctima fatal.

## 2.7 Daños materiales y al medio ambiente.

No se reportaron daños materiales ni al medio ambiente.

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

De las entrevistas realizadas surge la siguiente información más relevante:

- ✓ El buque estaba fondeado con el ancla de capa.
- ✓ El tripulante era personal efectivo de la empresa.
- ✓ La persona estaba en la proa, sobre la banda de estribor, en el sector por donde se despliega el ancla de capa<sup>2</sup>.
- ✓ Cuando el marinero cayó por la borda, primero quedó colgado de un cabo por un momento, y luego de unos movimientos de cabeceo del buque, la persona se desprendió del cabo y cayó al agua.
- ✓ Según lo indicado, el marinero poseía calzado de seguridad y no contaba con casco ni con DAF.
- ✓ Según lo señalado no se observaron barandas ni candeleros rotos.
- ✓ Se dio la voz de alarma de persona al agua.
- ✓ La tripulación realizó intentos para rescatar al marinero accidentado, estos incluyeron el uso de un grampín, un aro salvavidas y otro tripulante que se arrojó al agua con un cabo hecho firme a la cintura.
- ✓ Se le realizó una maniobra de RCP durante 45 minutos durante la cual la persona expulsó agua por la boca pero no se logró reanimarlo.

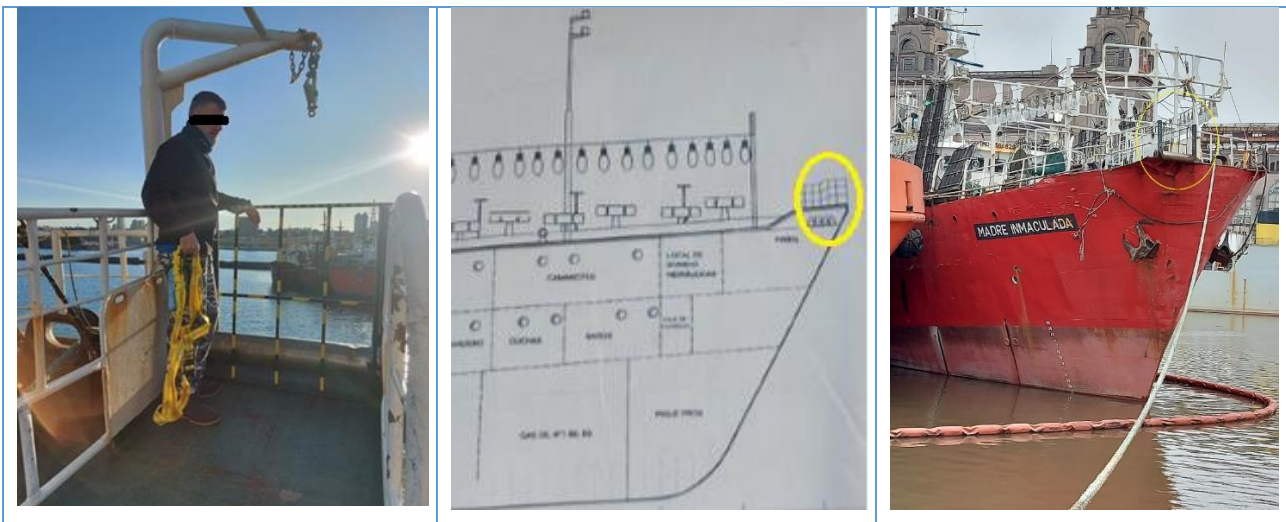


Figura 3. Lugar desde donde cayó el tripulante al agua.

<sup>2</sup> Ancla flotante.



### 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 - B/P Madre Inmaculada (Mat.02378) - Víctima fatal, Persona al agua

---

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