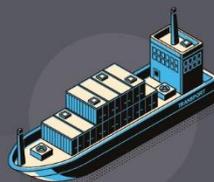
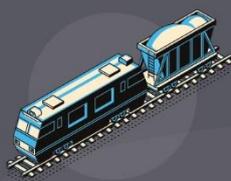


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 133. IP. Pasajeros, despiste y vuelco, Islas del Ibicuy, Entre Ríos

Fecha y hora: 1/11/2022 5:30

Vehículos: un minibús

Resultados: tres personas lesionadas y quince personas ilesas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-117694004- -APN-DNISAU#JST

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

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. Título: 133. IP. Pasajeros, despiste y vuelco, Islas del Ibicuy, Entre Ríos. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	3
1. ACCIONES DESARROLLADAS	4
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	4
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	4
2.2. FACTORES FÍSICOS	5
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	5
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	8
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	11
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	11
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	11
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	12
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	13
3. OBSERVACIONES	14
4. LIMITACIONES.....	14

INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. Fue creado en el año 2019 a partir de la Ley 27514, que declaró de interés público y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte. La misión de la JST es contribuir a dicho fin mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones. Para lograrlo, se buscan identificar debilidades en las defensas del sistema de transporte y proponer acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en el futuro.

En este marco, la JST realiza estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, automotor y aeronáutico). En el caso del modo automotor, los estudios están centrados en sucesos que involucran: a) por lo menos un vehículo automotor de transporte de cargas o pasajeros, b) de jurisdicción nacional e internacional, c) en ocasión de servicio y d) la muerte o lesiones graves de una persona o daños a las cosas o al ambiente. Excepcionalmente, se investigan también sucesos que, sin cumplir esas condiciones, son particularmente relevantes en términos de su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública o que involucran problemas de carácter recurrente, o bien cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros. De conformidad con la Ley 27514, todas las investigaciones tienen un carácter estrictamente técnico. Esto significa que sus resultados no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra investigación administrativa o judicial, encontrándose prohibido para el organismo la determinación de responsabilidades civiles o criminales.

Uno de los productos de las investigaciones que realiza la JST es el Informe Preliminar de Seguridad Operacional, que incluye una descripción y análisis inicial de la información recolectada por los investigadores del organismo en el lugar del hecho. Complementariamente, se incorporan datos que provienen de otras fuentes y resultan pertinentes para organizar los resultados (por ejemplo, normativas nacionales, reportes de organismos gubernamentales, medios de prensa).



Modelo, método y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico (Reason 2008; MAPRIACC 2020). Desde esta perspectiva, se asume que un accidente es el resultado de la combinación de *factores inmediatos* y *condiciones latentes* capaces de quebrar las defensas del sistema. Los factores inmediatos aluden a la presencia de eventos o condiciones que tienen una contribución directa en el suceso y que están espacialmente ubicados en la escena. Por su parte, los componentes latentes están conformados por un conjunto de decisiones organizacionales provenientes de diferentes niveles del sistema, de los cuales surgen las fallas inmediatas. La interacción entre ambos factores —deficiencias organizacionales y fallas inmediatas— pueden suscitar la ruptura de las defensas, es decir, los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones (Reason, 1997). Desde esta óptica, un accidente no se concibe como el producto de un elemento aislado (por ejemplo, el error humano), sino en términos de relaciones entre factores pertenecientes a distintos niveles del sistema.

Dentro de esta perspectiva sistémica para el abordaje de accidentes, el estudio de un suceso se contextualiza dentro de un sistema constituido por múltiples niveles de interacción entre factores y actores (Stanton, 2019). Si bien un accidente depende en primera instancia del contexto inmediato, el entorno y las prácticas de los operadores reflejan decisiones en sectores superiores del sistema. Estas decisiones se encuentran temporalmente distantes del suceso, pero influyen sobre las condiciones físicas y las prácticas de los conductores. Siguiendo este modelo, es posible comprender el suceso en el marco de un sistema conformado por cuatro niveles principales: 1) resultados del accidente, 2) eventos, procesos, condiciones físicas y del operador, 3) proceso organizacional y 4) factores gubernamentales, regulatorios y sociales. En línea con los criterios generales de la JST, el objetivo del Informe Preliminar de Seguridad Operacional es proporcionar información descriptiva sobre los dos primeros niveles del sistema.



LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS¹

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

DUT: Documento Universal de Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se desarrollan por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.



1. ACCIONES DESARROLLADAS

Se describen a continuación las tareas correspondientes a la primera etapa de la investigación, realizadas hasta el momento de publicación del presente documento:

- Se realizó el relevamiento inicial remoto y se recolectó información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó el relevamiento de campo mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2022-121791812-APN-DNISAU#JST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas) y una reseña del suceso.
- Se consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias del vehículo involucrado en la base de datos de RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la empresa involucrada en el suceso.
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción.
- Se realizaron consultas a la Unidad Fiscal de Villa Paranacito, a la Comisaría Médanos, a la Comisaría de Ceibas y a Bomberos Voluntarios de Ceibas.

A partir de los datos obtenidos, se realiza la descripción del suceso en el siguiente apartado.

2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

A continuación, se desarrolla la descripción de la información obtenida a partir de la presente investigación preliminar del suceso.

2.1. Reseña del suceso

El suceso tuvo lugar en la Ruta Nacional 12, en el kilómetro 174 aproximadamente, en el departamento de Islas del Ibicuy, Entre Ríos. Por motivos que continúan bajo

investigación, un minibús que transitaba con sentido desde Médanos hacia Ceibas despistó, volcó sobre su lateral derecho sobre una barrera de contención semirrígida metálica contigua a su sentido de circulación y concluyó entre la banquina y el talud adyacentes a su mano. Producto del suceso, tres personas resultaron lesionadas y quince resultaron ilesas.



Figura 1. Vehículo en su posición final. Fuente: Bomberos Voluntarios de Ceibas, 2022

2.2. Factores físicos

En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y el vehículo involucrado, según los resultados de los primeros relevamientos en campo. Esta información es provisional y puede ser ampliada o modificada, conforme avance la investigación.

2.2.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Dos carriles, uno por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta



Medio	
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Nocturna, crepúsculo matutino
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	Cercanía a puente

El lugar del suceso se ubica en cercanías al puente sobre el Arroyo El Sauce, en las coordenadas geográficas aproximadas -33.482986, -58.9447161.



Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2022



El tramo donde se produjo el accidente era recto, de asfalto en buen estado de transitabilidad, con calzada de 7 m de ancho, con dos carriles de circulación, uno por cada sentido. Las banquetas eran irregulares, de pasto y asfalto, el ancho de las mismas era variable y promediaba los 2 m. Adyacente a estas, el terreno presentaba pendiente descendente y superficie de pasto. Se observaron en ambas banquetas barreras de contención semirrígidas metálicas, por proximidad al puente sobre el Arroyo El Sauce, situado a unos 60 m posteriores a la zona de inicio del vuelco, según el sentido de circulación del vehículo involucrado (hacia Ceibas). Al momento del relevamiento no se registraron obstáculos sobre la vía o en el entorno.

La calzada, en la zona del accidente, presentaba señalización horizontal de doble línea continua amarilla central (prohibición de adelantamiento) y línea de borde de calzada blanca.

En el sentido de circulación del vehículo involucrado, previo al lugar del hecho, se registró una parada de transporte de pasajeros (garita), a unos 245 m del lugar del suceso, con seda peatonal y, próximo a esta, un empalme. A partir de allí, se observó señalización vertical de prohibición de adelantamiento y preventiva de puente.



Figura 3. Zona previa al accidente, vista con sentido hacia Ceibas. Fuente: JST, 2022



2.2.2. Vehículos involucrados

En la presente sección se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre el vehículo involucrado en el suceso. Se incluye información sobre los daños constatados.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (pasajeros)	Dominio: AA391HZ	Tipo: Minibús
Categoría	M2: vehículo para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que no exceda un peso máximo de cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	Mini (Minibús)
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	Sprinter 515 CDI-C 4325
Año	2016	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	110-038 Paranatest SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	2/8/2022
	Vencimiento	2/2/2023
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	19	
Empresa	Transporte Nuevo Bus SRL	
Interno	2	
Seguro	Vencimiento	5/10/2023
	Estado	Vigente
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 12
	Desde	Médanos
	Hacia	Ceibas
Ubicación de daños	Lateral derecho principalmente y lateral izquierdo	
Observaciones	Al momento del relevamiento por parte de la JST, horas después del suceso, el tacógrafo no se encontró en la unidad, como tampoco uno de los martillos destinados a evacuación.	



Figura 4. Fotovalidación de la última RTO del minibús AA391HZ. Fuente: RTO, CENT, 2022

Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 tuvo daños en la parte lateral derecha producto del vuelco y el contacto estructural con la barrera semirrígida presente en la zona contigua al carril por donde circulaba. Se observó abombamiento de la estructura en la parte izquierda, con mayor incidencia en la parte correspondiente a las dos primeras filas de asientos individuales de pasajeros. También se visualizó hundimiento en el techo, en el mismo sector descrito anteriormente, y en la parte lateral derecha inferior, correspondiente a las dos primeras filas de asientos dobles. Los restos de vidrios de las ventanas izquierdas de pasajeros presentaban signos de haber sido removidos. Asimismo, se registraron daños en el eje delantero del vehículo, en la parte derecha de la carrocería, y en el sector derecho del parabrisas.



Figura 5. Visualización de los daños, vista desde el vértice derecho delantero. Fuente: JST, 2022



Figura 6. Abombamiento parte inferior izquierda, vista lateral. Fuente: JST, 2022



Tabla 3. Documento Universal de Transporte, servicio no regular

Documento Universal de Transporte	
Empresa contratada	
Nombre	Transporte Nuevo Bus SRL
Clase y modalidad	Turismo nacional
Número de DUT	751385
Fecha inicio de servicio	1/11/2022
Fecha fin de servicio	7/11/2022
Origen	Cerrito, Entre Ríos
Destino	Chapadmalal, Buenos Aires
Conductor	
Declarado	Coincide

2.3. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a la empresa transportista y al personal de conducción del vehículo involucrado en el suceso.

2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Empresa operadora del servicio del Vehículo 1 (Pasajeros)	
Número de empresa	71311
Fecha de inscripción	20/2/2019
Clase y modalidad	Turismo nacional
Jurisdicción	Nacional

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Datos básicos del personal de conducción que participó del suceso					
Identificación	Ubicación	Rol	Género	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	57	Ileso

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	Nogoyá, Entre Ríos
	Sistema	Nacional
	Clase	A, B, C, D, E, G
	Vencimiento	25/7/2023
LiNTI	Categoría	Pasajeros A2LD Interurbano Internacional de larga distancia A2OL Interurbano Internacional de Oferta libre A2TR Interurbano Internacional de turismo
	Vencimiento	31/12/2022

Tabla 7. Otras personas involucradas

Otras personas involucradas			
Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
3	Vehículo 1	Pasajeros	Con lesiones
14	Vehículo 1	Pasajeros	Sin lesiones

2.4. Secuencia fáctica

A partir del análisis preliminar de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos.

En los momentos previos al accidente, el Vehículo 1 circulaba por la Ruta Nacional 12, con sentido desde Médanos hacia Ceibas. Por motivos que se encuentran bajo investigación, durante su aproximación al puente, el vehículo despistó hacia su derecha, impactó contra la barrera de contención lateral semirrígida y concluyó volcado sobre el talud adyacente, con su parte frontal hacia la calzada. Se relevaron signos que permitieron establecer que el vehículo se desplazó con su lateral derecho sobre la barrera.

² Pueden consultarse las categorías señaladas en los sitios web correspondientes: [Licencia de conducir](#) y [Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional](#).

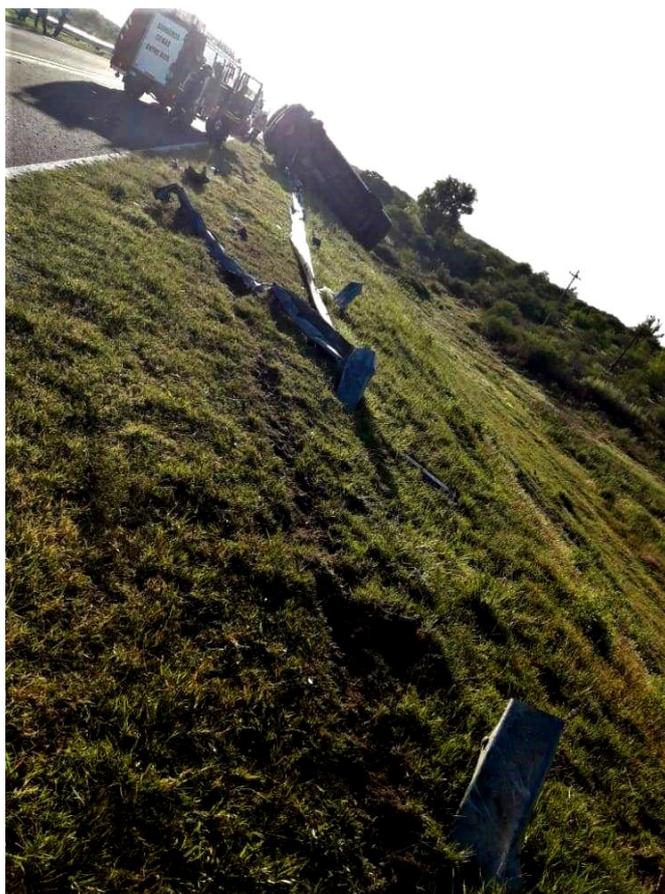


Figura 7. Vehículo en su posición final. Detalle barrera lateral semirrígida. Fuente: Bomberos Voluntarios Ceibas, 2022

2.5. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

Los organismos de información y de respuesta a la emergencia identificados fueron:

- Unidad Fiscal de Villa Paranacito
- Comisaría Médanos
- Comisaría de Ceibas
- División de Criminalística Villa Paranacito
- Caminera Gualeguay
- Gendarmería Nacional
- Bomberos Voluntarios Ceibas y Bomberos Voluntarios Gualeguay
- Ambulancia Médanos, Ambulancia Hospital Eva Duarte de Ceibas y Ambulancia Hospital San Antonio



3. OBSERVACIONES

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los temas de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:

- Factores y elementos asociados al desempeño en la conducción nocturna
- Jornada laboral
- Control de registros por tacógrafo
- Uso de cinturones de seguridad

4. LIMITACIONES

Se requieren actividades adicionales para complementar los registros de datos y análisis.