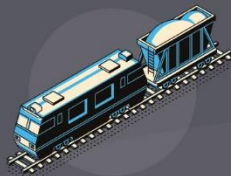


# JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



## INFORME PRELIMINAR

Tipo de Suceso: Accidente muy Grave.

Evento: Hundimiento B/P Pescargen IV (Mat. 03237M)

Lugar: Puerto Madryn, Chubut.

Fecha: 5 de agosto de 2022

Expediente: EX-2022- 81357449-APN-JST#MTR

**Argentina unida**



Ministerio de Transporte  
Argentina



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- 81357449-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>NOTA DE INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....</b>	<b>5</b>
<b>1. INTRODUCCION.....</b>	<b>6</b>
<b>2. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.....</b>	<b>7</b>
2.1 Reseña de los eventos.....	7
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.....	13
2.6 Lesiones a las personas.....	13
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>14</b>



## 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.

Sus premisas centrales 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

**Alte.** Almirante.

**Art.** Artículo.

**B/P:** Buque pesquero.

**DNISMFL:** Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres.

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

**kW:** Kilo Watts.

**M:** Metros.

**Mat:** Matricula.

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

**MN:** Millas Náuticas.

**N° IMO:** Número Identificador Único Emitido por la Organización Marítima Internacional.

**PNA:** Prefectura Naval Argentina.



## 1. INTRODUCCIÓN

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso experimentado el 5 de agosto de 2022 por el B/P Pescargen IV (Mat. 0150) estando amarrado en el sitio 4, del muelle Almirante Storni en operación de descarga.

El informe presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con la operación de buques en puerto.

El informe incluye consideraciones en base a la información presentada.



## 2. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

### 2.1 Reseña de los eventos

El 05 de agosto de 2022 aproximadamente a las 12:00<sup>1</sup> el B/P Pescargen IV finalizó la descarga cuando, de forma progresiva, se escoró a estribor y se hundió aproximadamente tres horas y media más tarde.



Figura 1. Pescargen IV visto por su amura de estribor.

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



Figura 2. Pescargen IV escorado aproximadamente 45° a estribor.



Figura 3. Pescargen IV, vista aérea, escorado 90° a estribor. Sitio 4, muelle Alte. Storni





## 2.2 Información del buque

B/P PESCARGEN IV		
<b>Tipo de embarcación</b>	Buque Motor	
<b>Tipo de servicio</b>	Pesquero de altura	
<b>Propietaria</b>	Pescargen S.A.	
<b>Bandera</b>	Argentina	
<b>Casco</b>	Acero	
<b>Nombre</b>	Pescargen IV	
<b>Identificación</b>	<b>Matrícula</b>	0150
	<b>Nro OMI</b>	7321362
	<b>MMSI</b>	En investigación
	<b>Señal Distintiva</b>	LW 8595
<b>Arqueo neto</b>	372	
<b>Arqueo bruto</b>	728	
<b>Dimensiones</b>	<b>Eslora</b>	63,20 m.
	<b>Manga</b>	9 m.
	<b>Francobordo</b>	2,15 m.
	<b>Puntal</b>	6,40 m.
<b>Motores</b>	Uno. Potencia: 1194 kW	
<b>Puerto de Zarpada</b>	Puerto Madryn	
<b>Puerto de Destino</b>	Puerto Madryn	
<b>Estado de Navegación</b>	Amarrado al muelle	
<b>Daños</b>	Pérdida total	



## 2.3 Información de la tripulación

CERTIFICADO DE DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD	
Puestos abordó	Número de personal
Patrón	1
Segundo Patrón/ 1er.Oficial de cubierta	1
Marineros	4
Jefe de máquinas	1
1 <sup>er</sup> Oficial de Máquinas	1

Acorde la información a la que pudo acceder la investigación, el buque contaba al momento del suceso con la siguiente dotación embarcada:

Nº	PUESTO A BORDO
1	Capitán
2	1er Oficial de cubierta
3	Jefe de maquinas
4	1er Oficial de máquinas
5	Enfermero
6	Marinero
7	Marinero
8	Marinero
9	Marinero
10	Marinero
11	Marinero
12	Marinero
13	Marinero
14	Marinero
15	Marinero
16	Marinero
17	Marinero
18	Marinero
19	Marinero
20	Marinero
21	Marinero
22	Marinero

23	Engrasador
24	Engrasador
25	Engrasador
26	Engrasador
27	Engrasador
28	Engrasador
29	Cocinero
30	Camarero
31	Camarero
32	Operario de factoría
33	Operario de factoría
34	Art 5010312 REGINAVE
35	Art 5010312 REGINAVE
36	Art 5010312 REGINAVE
37	Art 5010312 REGINAVE
38	Art 5010312 REGINAVE
39	Art 5010312 REGINAVE
40	Art 5010312 REGINAVE
41	Art 5010312 REGINAVE
42	Art 5010312 REGINAVE
43	Inspector de pesca.

## 2.4 Información del lugar del suceso

El sitio 4 está en ubicado en el viaducto principal del muelle Almirante Storni.

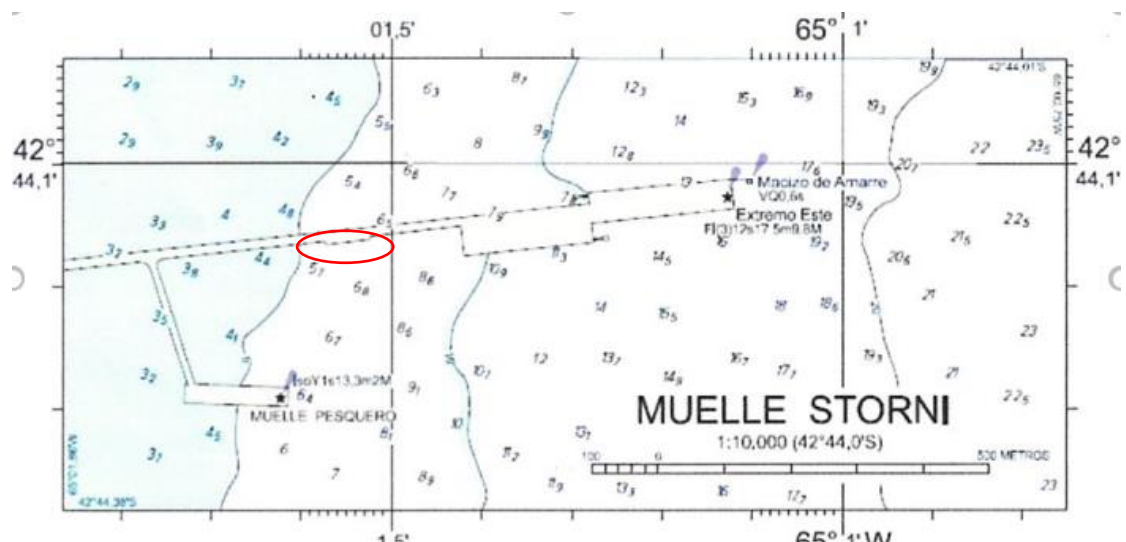


Figura 4. Profundidades en metros del Muelle Almirante Storni. Resaltado sitio 4.



Figura 5. Ubicación del muelle Almirante Storni al norte de la ciudad de Puerto Madryn. Resaltado Sitio 4.

Croquis del Muelle **Almirante Segundo R. Storni**



Figura 6. Croquis Muelle Almirante Storni. Resaltado Sitio 4.



Figura 7. Muelle Almirante Storni. Destacado Sitio 4



## 2.5 Información meteorológica

En investigación.

## 2.6 Lesiones a las personas

	Fatales	Desaparecidos	Sobrevivientes	Total
<b>Tripulantes</b>	0	0	43	43
<b>Estibadores</b>	0	0	En investigación	En investigación

## 2.7 Daños materiales y al medio ambiente

Pérdida total del buque por hundimiento. Los daños al medio ambiente se encuentran en investigación.

## 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:

- ✓ El buque ingresó a puerto por decisión del capitán debido a aspectos organizativos.
- ✓ El buque amarro a muelle ese mismo día, viernes 05 de agosto, a las 08:00, cuatro horas antes de que comenzara la escora progresiva.
- ✓ El buque entró a puerto con aproximadamente la mitad de la capacidad de carga.
- ✓ Al momento de iniciarse la escora el Capitán estaba realizando gestiones administrativas en la PNA.
- ✓ El buque había solicitado embarcar combustible en puerto.
- ✓ Al momento no se pudo precisar con exactitud la cantidad exacta de personas a bordo al momento del suceso.
- ✓ Luego del hundimiento un equipo de buzos realizó una inspección al casco del buque.
- ✓ El día del suceso, cerca de las 12:00, cuatro horas luego del amarre, el buque descargó toda su carga y justo en ese momento comenzó a escorarse.
- ✓ El buque tenía previsto la zarpada cuatro días más tarde, para el martes 09 de agosto.



### 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 Pescargen IV (Mat.0150) - Zozobra/Hundimiento

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 14 pagina/s.