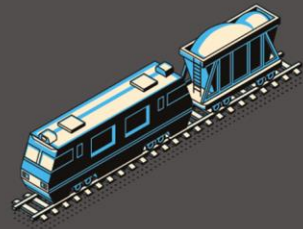
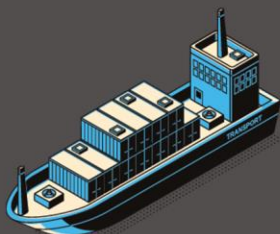


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



MECANISMOS Y PAUTAS PARA LA NOTIFICACIÓN DE SUCESOS EN EL TRANSPORTE

Dirección Nacional de Evaluación y Monitoreo
Accidentológico

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial, se sugiere citar según el siguiente formato: [*Título*, Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, año].

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst



ÍNDICE

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	5
1. OBJETO	6
2. ALCANCE.....	7
3. EXCEPCIONES EN LA INVESTIGACIÓN.....	8
4. DEFINICIONES Y CLASIFICACIONES.....	9
5. SUCESOS DE TRANSPORTE NOTIFICABLES.....	12
5.1. EXCEPCIONES	13
6. TEMPORALIDAD DE LA NOTIFICACIÓN	13
6.1. NOTIFICACIÓN INMEDIATA	13
6.1.1. Notificación inmediata obligatoria	13
6.1.2. Notificación inmediata voluntaria	14
7. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE UN SUCESO A LA JST	14
7.1. MEDIOS DE COMUNICACIÓN PARA LA NOTIFICACIÓN INMEDIATA.....	15
7.2. MEDIOS DE COMUNICACIÓN NO INMEDIATOS.....	15
7.3. DISPONIBILIDAD DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN	16
7.4. CONTENIDO DE LA COMUNICACIÓN.....	16
7.4.1. Modo aeronáutico	16
7.4.2. Modo automotor	17
7.4.3. Modo ferroviario	17
7.4.4. Modo marítimo, fluvial y lacustre.....	18



7.4.5. Modo ductos y líneas de transmisión	19
8. REGISTRO DE SUCESOS DE LA JST	19
9. CONFIDENCIALIDAD	20
10. CONCLUSIONES	20
ANEXO I – EJEMPLOS DE SUCESOS NOTIFICADOS A LA JST	21
NOTIFICACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS	21
Ejemplos de incidentes aeronáuticos	21
Ejemplos de incidentes graves aeronáuticos.....	22
Glosario aeronáutico	24
NOTIFICACIÓN DE SUCESOS AUTOMOTORES	26
Ejemplos de sucesos automotores	26
Glosario automotor	27
NOTIFICACIÓN DE SUCESOS FERROVIARIOS	27
Ejemplos de accidentes	27
Ejemplos de incidentes.....	36
Glosario ferroviario.....	39
NOTIFICACIÓN DE SUCESOS MARÍTIMOS, FLUVIALES Y LACUSTRES	40
Ejemplos de accidentes muy graves.....	41
Ejemplos de accidentes	41
Ejemplos de incidentes.....	42
Glosario marítimo, fluvial y lacustre.....	42



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

AIA: Autoridad de Investigación de Accidentes.

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

ASO: Acción de Seguridad Operacional.

CCOO: Comunicaciones Oficiales.

GDE: Gestión Documental Electrónica.

JST: Junta de Seguridad en el Transporte.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

OMI: Organización Marítima Internacional.

PNSO: Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional.

RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional.

SAR: Servicios de Búsqueda y Salvamento.

TAD: Trámites a Distancia.

TCAS RA: *Traffic and Collision Avoidance System/Resolution Advisory.*



INTRODUCCIÓN

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la Ley N.º 27.514, la misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones, mediante lo siguiente: “a) La determinación de las causas de los accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo; y b) La recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro”.

1. OBJETO

El presente documento tiene como finalidad definir los mecanismos y las pautas para la notificación inmediata y mediata de sucesos en el transporte (así sean investigables o no a criterio de la JST¹), ya que la notificación en tiempo y forma resulta fundamental al momento de coordinar las acciones iniciales para la recolección y preservación del material e información para la investigación del suceso. Asimismo, los datos registrados son utilizados para obtener estadísticas e identificar tendencias o riesgos de seguridad operacional, a fin de evitar la ocurrencia accidentes e incidentes en el futuro.

En el artículo 7 de la Ley N.º 27.514 se detallan las funciones con las que cuenta la JST al efecto de cumplimentar la misión otorgada. Entre ellas, se encuentra la de “dictar su reglamento interno de funcionamiento y establecer el mecanismo, la oportunidad y la forma por la que deberán reportarse a la junta la ocurrencia de un accidente o incidente aeronáutico, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial o lacustre, procedimiento que será de cumplimiento obligatorio” (Ley 27.514, capítulo III, artículo 7º, inciso I).

¹ En concordancia con Anexo 13 de la OACI.



2. ALCANCE

A través del artículo 6 de la Ley N.º 27.514, se define el alcance de la intervención de la JST ante la ocurrencia de los siguientes sucesos:

Los accidentes e incidentes aeronáuticos que ocurran con aeronaves civiles en o sobre el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que lo cubre;

b) Los accidentes automotores que sea necesario investigar de acuerdo con el criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en el territorio de la República Argentina y afecten el transporte automotor de jurisdicción nacional e internacional;

c) Los accidentes automotores que sea necesario investigar de acuerdo al criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en el territorio de la República Argentina y afecten el transporte automotor de jurisdicción provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siempre que exista un convenio celebrado con el Estado provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que así lo establezca o cuando la autoridad provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires lo requiera expresamente;

d) Los accidentes e incidentes ferroviarios que sea necesario investigar de acuerdo con el criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en el territorio de la República Argentina;

e) Los accidentes marítimos, fluviales o lacustres cuya investigación resulte obligatoria de acuerdo con los criterios de la Organización Marítima Internacional y los que sea necesario investigar de acuerdo con el criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en mares, ríos, lagos y demás aguas



navegables de la Nación o que involucren a buques o artefactos navales de bandera argentina, a excepción de los buques militares y de policía;

f) Cualquier otro suceso relacionado con el transporte de personas o cosas, cuando la Junta de Seguridad en el Transporte considere pertinente o a requerimiento de asistencia técnica debido a: su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública, o por involucrar problemas de carácter recurrente o cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros (Ley 27.514, capítulo III, artículo 6°).

Asimismo, conforme lo establecido en el artículo 26 de la mencionada ley, la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales con el fin de contribuir a la mejora de la seguridad en la República Argentina.

Por último, cabe destacar que la notificación de un suceso no implica la obligatoriedad de investigación de la JST, en tanto que esta, tal como lo indica la Ley N.º 27.514, posee la facultad de determinar la necesidad de investigación del suceso informado.

3. EXCEPCIONES EN LA INVESTIGACIÓN

En aquellas intervenciones de la JST vinculadas con un accidente o incidente que sea producto de o esté vinculado con un ilícito penal, podrá decidirse la suspensión de la investigación a resultas del correspondiente proceso judicial, y su eventual reapertura de conformidad con lo dispuesto por el artículo 21 de la Ley N° 27.514 (nuevas pruebas o información de relevancia).

No se investigarán las operaciones y sucesos vinculados a las fuerzas militares y policiales, salvo que se haya visto involucrado otro vehículo de uso civil o si hubiera un requerimiento expreso a la JST de una de las partes involucradas.

En los modos aeronáutico y marítimo, fluvial y lacustre, la JST podrá completar un informe final del suceso de conformidad al Anexo 13 al Convenio sobre Aviación



Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y al Código de Investigación de Accidentes, Resolución MSC 255 (84) de la Organización Marítima Internacional (OMI), respectivamente.

4. DEFINICIONES Y CLASIFICACIONES

Las definiciones específicas para el modo aeronáutico surgen del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI, que fue ratificado por la República Argentina mediante la Ley N.º 13.891 y las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), Parte 13.

Las definiciones para el modo marítimo, fluvial y lacustre surgen del Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos, aprobado mediante la promulgación de la Resolución MSC 255 (84) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Las definiciones específicas para el modo automotor surgen del Glosario de Términos y Definiciones Relativas a la Seguridad Vial de la Dirección Nacional de Observatorio Vial, que forma parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2021).

Las definiciones para el modo ferroviario surgen de la Resolución N.º 170/2018 del Ministerio de Transporte de la Nación.

En cada uno de los documentos mencionados se recogen las siguientes clasificaciones de los sucesos según modo.

Clasificación de sucesos aeronáuticos²:

- Accidente.
- Incidente grave.
- Incidente.

² Anexo 13, OACI 2020, edición duodécima.



Clasificación de sucesos marítimos, fluviales o lacustres³:

- Accidente muy grave.
- Accidente.
- Incidente.

Clasificación de sucesos ferroviarios:

- Accidente⁴.
- Incidente⁵.
- Ocurrencia.

Clasificación de sucesos automotores⁶:

- Accidente con víctima/s fatal/es.
- Accidente con lesionado/s.
- Accidente simple (o sin lesionados).

Clasificación de sucesos multimodales:

- Accidente grave.
- Accidente.
- Incidente.

Definiciones:

³ [Código de Investigación, OMI.](#)

⁴ [Resolución 170/18. Ministerio de Transporte.](#)

⁵ [Resolución 170/18. Ministerio de Transporte.](#)

⁶ Traducido del "Glosario de estadísticas para el transporte". International Transport Workers Federation (ITF), 2019.



Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA): autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes. Esta definición está en concordancia con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Ducto: tubería enterrada, sumergida o aérea y sus principales componentes, incluyendo instalaciones anexas (fijas o no, y permanentes o no) utilizadas para el transporte de gas natural, hidrocarburos líquidos y sus derivados, así como también para transporte hidráulico de minerales, de gases o sustancias inflamables, tóxicas, corrosivas o perjudiciales para el medio ambiente, agua o desechos cloacales.

Estación de transferencia o interfaces: instalación de la misma clase que los puertos fluviales, lacustres o marítimos; depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos; playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero, u otras similares. Sobre las estaciones de transferencia o interfaces convergen distintos modos de transporte. Poseen una adecuada infraestructura y están dotadas de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes (contenedores, paletas, bolsas o cualquier otro que pudiere utilizarse), los cuales son aptos para realizar la transferencia de un modo de transporte a otro en forma eficiente y segura.⁷

Instalaciones anexas: todas las facilidades e instalaciones que constituyen el conjunto funcional de transporte por ductos o transmisión por líneas entre puntos determinados, y que están constituidas por los propios ductos o líneas, incluidas sus derivaciones, extensiones, torres y estructuras de suspensión o retención de conductores. También se incluyen las instalaciones de almacenamiento, equipamiento de bombeo, equipos e instalaciones de carga y descarga, así como terminales portuarias de cualquier tipo, infraestructura de captación, compresión, acondicionamiento, tratamiento, generación, estaciones transformadoras, de medición, medios de comunicación entre estaciones, oficinas y cualquier otro bien inmueble que se utilice para el transporte en conjunto con todas las demás obras

⁷ Ley N.º 24.921.



relacionadas con este. En adición, el concepto abarca toda otra instalación que sea necesaria para el transporte, la recepción o la entrega del producto y la energía.

Investigación: es el proceso que comprende necesariamente el relevamiento de datos y material de investigación, el análisis de información y la obtención de conclusiones, lo cual incluye la determinación de factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional identificados durante la investigación. Cuando proceda, puede incorporar la formulación de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) y Acciones de Seguridad Operacional (ASO).

Línea de transmisión: conductor metálico multifilar o unifilar, enterrado, sumergido o aéreo, utilizado para la transmisión de energía eléctrica. Esto incluye las torres, soportes e instalaciones anexas (fijas o no, y permanentes o no).

Suceso: todo evento categorizable como incidente o accidente de cualquier gravedad.

Vehículo: artefacto destinado al transporte de pasajeros o cargas por los modos aéreo, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial o lacustre. Para este último modo, la definición de vehículo incluye también a aquellos buques y artefactos navales no destinados al transporte de carga y pasajeros que prestan otro tipo de servicio comercial, tales como buques escuela, remolcadores, embarcaciones de servicio, grúas flotantes, dragas, balizadores, pesqueros, etc.

5. SUCESOS DE TRANSPORTE NOTIFICABLES

Se deberán notificar sucesos al organismo en los siguientes casos:

- a) se vio involucrado al menos un vehículo entendido como artefacto o medio destinado al transporte de pasajeros o cargas por los modos aéreo, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre e infraestructura conexas;
- b) el accidente o incidente involucró ductos o líneas de transmisión e infraestructura conexas.



5.1. Excepciones

Para el caso de notificaciones de sucesos de transporte automotor, se deberán notificar únicamente aquellos en los cuales se vean involucrados transportes de carga o de pasajeros.

Para el caso de notificaciones de sucesos de transporte marítimo, fluvial y lacustre se incluyen a todos los buques y artefactos navales no destinados al transporte de carga o pasajeros, como, por ejemplo, remolcadores, dragas, balizadores, científicos, sísmicos, exploraciones, extracciones, pesca, embarcaciones de servicios portuarios, entre otros, con excepción de las embarcaciones deportivas y buques inactivos.

6. TEMPORALIDAD DE LA NOTIFICACIÓN

La temporalidad de la notificación respecto al suceso puede ser “inmediata” o “mediata” (posterior al suceso). La notificación se deberá realizar apenas se tenga conocimiento del hecho. Cuanto antes se comunique el suceso a la JST, más pronta será la respuesta y la adopción de medidas necesarias para la recolección y preservación del material.

6.1. Notificación inmediata

Dentro de la notificación inmediata, se clasifican los siguientes tipos según su obligatoriedad.

6.1.1. Notificación inmediata obligatoria

La obligación de notificar cualquier suceso de transporte aéreo, automotor, ferroviario y marítimo, fluvial y lacustre a la JST rige para: a) organismos de la Administración Pública, y b) toda empresa operadora que tome conocimiento o se vea involucrada en un accidente o incidente de transporte.

Asimismo, tanto el Código Aeronáutico como las RAAC Parte 13 establecen que las personas involucradas en los accidentes aeronáuticos, o aquellas que tomen conocimiento de la ocurrencia de uno, deben notificarlos de manera obligatoria.



Aquellos organismos que, de acuerdo con sus funciones y competencias, tengan un plan de emergencia o contingencia ante el acaecimiento de un suceso de transporte, podrán incluir en dicho plan la notificación del suceso a la JST o articular el mecanismo de notificación de la manera que consideren adecuada.

6.1.2. Notificación inmediata voluntaria

La notificación será voluntaria cuando cualquier particular que se haya visto involucrado en un suceso de transporte, que lo haya presenciado o que tome conocimiento dé aviso por cualquiera de las vías estipuladas (descriptas en el apartado *Medios de notificación de un suceso a la Junta de Seguridad en el Transporte*). Asimismo, la notificación en transporte de ductos y en instalaciones fijas será voluntaria.

Cuando un suceso de transporte es notificado a tiempo, permite a la JST actuar *in situ* en forma inmediata, recabar toda la información relevante e incorporar los datos obtenidos al Registro de Sucesos, evitando así su pérdida. La información recabada a partir de estas notificaciones será utilizada para la elaboración de investigaciones y estudios que permitan identificar tendencias o deficiencias en la seguridad operacional, sin la necesidad de esperar a la ocurrencia de otro suceso para proponer mejoras.

Es por ello que se promueve activamente que se integren todos los sucesos e indicadores relevantes para la seguridad operacional en el Registro de Sucesos de la JST, con el propósito de no solo llevar el registro de lo sucedido, sino también para investigar deficiencias del sistema de transporte a través del estudio conjunto de los acaecimientos, lo que le permite al organismo basarse en datos confiables para trazar tendencias, detectar recurrencias y establecer criterios de aceptabilidad de riesgos potenciales.

7. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE UN SUCESO A LA JST

Ante la ocurrencia de un suceso de transporte, quienes tomen conocimiento deberán realizar la notificación inmediata (así sea esta obligatoria o voluntaria) a la JST, ya que es el organismo encargado de intervenir con la finalidad de investigar y detectar



tanto los riesgos como los factores contribuyentes a los sucesos de transporte, para luego emitir recomendaciones que permitan la mejora continua de la seguridad operacional.

Los medios para notificar un suceso se distinguen según dos tipos: por un lado, aquellos que permiten la recepción inmediata de la notificación en virtud de un suceso reciente/actual que permite la llegada de la JST al lugar del hecho para un relevo inicial de campo, y por otro lado, aquellos medios que sirven para notificar un suceso ya acaecido con bastante anterioridad, que no da la posibilidad de verificar el escenario del suceso al equipo de investigación.

7.1. Medios de comunicación para la notificación inmediata

Se cuenta con los siguientes medios para la notificación inmediata de sucesos:

- vía telefónica;
- vía WhatsApp;
- vía Correo electrónico; y
- vía web de la JST, completando el formulario de notificación que se encuentra en <https://www.argentina.gob.ar/jst/notificacion-de-sucesos>.

El orden en el cual se encuentran mencionados los medios de comunicación no refleja predilección alguna, siendo decisión exclusiva de quien notifique la elección del medio que considere más oportuno. Los números específicos para la comunicación telefónica y por WhatsApp, así como el correo electrónico puntual, se encontrarán disponibles en la página principal de internet de la JST: <https://www.argentina.gob.ar/jst>.

7.2. Medios de comunicación no inmediatos

Aquellas notificaciones posteriores al hecho del suceso de transporte podrán ser realizadas, sin perjuicio de los medios ya estipulados en el punto anterior, mediante una nota a través del Módulo Comunicaciones Oficiales (CCOO) del Sistema de



Gestión de Documentación Electrónica (GDE), el Sistema de Trámites a Distancia (TAD) o con una nota física presentada ante la mesa de entradas del organismo.

7.3. Disponibilidad de las vías de comunicación

Los medios de notificación de un accidente o incidente de transporte están disponibles las 24 horas del día y los 365 días del año, excepto la Mesa de Entradas del organismo, que se encuentra abierta de lunes a viernes de 9 a 16 horas.

7.4. Contenido de la comunicación

La comunicación y reporte de cualquier suceso de transporte deberá contener, conforme a cada modo, los siguientes datos:

7.4.1. Modo aeronáutico

- a) Hora, fecha (*).
- b) Lugar en que ocurrió el accidente o incidente o ubicación de la aeronave respecto de algún punto geográfico de fácil identificación: dado que puede darse en zonas remotas, resultan útiles las coordenadas por GPS y las indicaciones para llegar al lugar (*).
- b) Fabricante, modelo y número de serie de los vehículos si el contacto lo pudiera determinar (*).
- c) Número de tripulantes y de pasajeros fallecidos, gravemente heridos, con lesiones leves o sin lesiones.
- d) Daños estructurales que haya sufrido la aeronave.
- e) Características físicas del lugar del suceso, lo cual determinará con posterioridad el equipamiento de trabajo de los investigadores.
- f) Contacto de autoridad local y terceras personas en el lugar.
- g) Información adicional que pudiera proporcionar el contacto en cuanto a la ocurrencia del suceso.
- h) Existencia o no de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave.



i) Datos del vuelo: fase de vuelo en la que se encontraba, maniobras que estaba realizando, origen y destino previsto, presencia de humo/fuego o desprendimientos de partes en vuelo, etc.

j) Forma de contacto con el notificante para restablecer comunicación en caso de interrupción.

() Implica que son datos mínimos, obligatorios e imprescindibles.*

7.4.2. Modo automotor

a) Hora, fecha (*).

b) Lugar del suceso (provincia, localidad, nombre de la vía, altura, entrecalle y kilómetro) (*).

c) Cantidad de víctimas (heridos y fallecidos en el lugar).

d) Cantidad de vehículos involucrados.

e) Número de dominio de los vehículos de transporte involucrados.

f) Tipo de servicio (carga o pasajeros).

g) Origen y destino de cada vehículo de carga.

h) Daños en los vehículos y/o infraestructura.

i) DNI del/los conductores de los vehículos de transporte.

j) Fiscalía y juzgado interviniente.

k) Comisaria o fuerza de seguridad interviniente en el lugar.

l) Forma de contacto con el notificante, para restablecer comunicación en caso de interrupción.

() Implica que son datos mínimos, obligatorios e imprescindibles.*

7.4.3. Modo ferroviario

a) Horario, fecha (*).

b) Lugar del suceso (*).

c) Lesiones producidas como consecuencia.



- d) Víctimas y daños que haya ocasionado.
- e) Número de tren.
- f) Tipo de servicio.
- g) Tipo de suceso.
- h) Número de locomotora (en caso de formación diésel).
- i) Marca, modelo y número de serie del material rodante.
- j) Forma de contacto con el notificante, para restablecer comunicación en caso de interrupción.

() Implica que son datos mínimos, obligatorios e imprescindibles.*

7.4.4. Modo marítimo, fluvial y lacustre

- a) Fecha y hora del suceso (*).
- b) Posición (latitud y longitud, puerto, vía navegable y kilometraje, dirección y distancia desde un punto de referencia) (*).
- c) Identidad del/los buques involucrados (nombre y matrícula, señal distintiva o número OMI).
- d) Tipo de suceso (abordaje, colisión, incendio, varadura, black-out, accidente laboral, hombre al agua, etc.) (*).
- e) Consecuencias materiales (daños al buque propio, a otros buques, a obras portuarias, a ayudas a la navegación, etc.).
- f) Consecuencias para las personas (heridos, muertos y desaparecidos).
- g) Consecuencias para el medio ambiente (derrame de hidrocarburos, vertimiento de sustancias nocivas, etc.).
- h) Forma de contacto con el notificante, para restablecer comunicación en caso de interrupción.

() Implica que son datos mínimos, obligatorios e imprescindibles.*



7.4.5. Modo ductos y líneas de transmisión

- a) Fecha y hora lo más aproximada posible (*).
- b) Ubicación (latitud y longitud, progresiva, kilometraje, dirección y/o distancia desde un punto de referencia) (*).
- c) Identificación del ducto/línea y operador.
- d) Tipo de suceso (rotura, incendio/explosión, black-out, colapso de estructura, etc.) (*).
- e) Infraestructura comprometida y consecuencias materiales (daños al ducto, línea de transmisión o infraestructura conexas, daños a infraestructura de terceros, etc.).
- f) Consecuencias para las personas (heridos, muertos y desaparecidos).
- g) Consecuencias para el medio ambiente (derrame de hidrocarburos o sustancia peligrosa, tipo de sustancia, etc.).
- h) Contacto de autoridad local y terceras personas en el lugar.
- i) Información adicional que pudiera proporcionar el contacto en cuanto a la ocurrencia del suceso.
- j) Forma de contacto con el notificante, para restablecer comunicación en caso de interrupción.

(* Implica que son datos mínimos, obligatorios e imprescindibles.

Asimismo, en todos los casos se podrá remitir:

- Registro de fotografías o filmaciones del suceso (si el contacto manifestara haber capturado).
- Datos personales del notificador y teléfonos alternativos.

8. REGISTRO DE SUCESOS DE LA JST

Todos los sucesos de transporte de los que la JST tome conocimiento (ya sea por notificación inmediata o tardía) se registrarán en una base de datos con el objeto de:



- Documentar, clasificar, conservar, normalizar y consolidar la información pertinente sobre todas las ocurrencias de seguridad operacional en el transporte.
- Realizar estudios e investigaciones *a posteriori* de ocurridos los sucesos e incluso una vez cerradas las investigaciones.
- Efectuar estudios de recurrencias y estudios estadísticos de seguridad operacional.
- Elaborar productos de seguridad operacional como alertas, notas, boletines, entre otros.

9. CONFIDENCIALIDAD

La información de carácter personal recibida por la JST con motivo de la notificación de un accidente o incidente de transporte será de carácter confidencial.

10. CONCLUSIONES

Los datos de los sucesos de seguridad operacional de los que la JST tome conocimiento, tanto por notificación directa inmediata o mediata como por fuentes de información pública a través del seguimiento de medios de comunicación (redes sociales, medios masivos, blogs, entre otros), serán ingresados en el Registro de Sucesos de Transporte de la JST para generar una base de datos de libre acceso. De este modo, cualquier persona que hubiera notificado un suceso podrá verificar el estado del seguimiento por parte del organismo, como así también conocer las Recomendaciones de Seguridad Operacional que surjan en virtud de la investigación de sucesos de transporte.



ANEXO I – EJEMPLOS DE SUCESOS NOTIFICADOS A LA JST

Notificación de sucesos aeronáuticos

Aclaraciones previas sobre la notificación de sucesos aeronáuticos

Notificar un accidente aeronáutico es una obligación legal establecida por el artículo 186 del Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley N.º 17285), y es por eso que toda persona que tome conocimiento acerca de un accidente de aviación —esté o no involucrada— deberá notificarlo de manera inmediata a la JST.

Esta obligación aplica a cualquier persona que tenga conocimiento de un evento aéreo, pero en particular a:

- Propietarios, explotadores y operadores de aeronaves.
- Tripulaciones de vuelo.
- Otro personal aeronáutico involucrado en la actividad aérea.
- Servicios de Tránsito Aéreo.
- Servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR).
- Explotador, propietario, operador o quien manipule los controles de vuelo de una aeronave no tripulada.

A continuación, se incluyen ejemplos de sucesos aeronáuticos según el marco normativo internacional. La lista no es exhaustiva y, dependiendo del contexto, los ejemplos que contiene pueden clasificarse de distinta manera a consideración del organismo.

Ejemplos de incidentes aeronáuticos

a. Eventos ocurridos a una aeronave, que arrojaron daños mínimos, entendidos estos como aquellos que afectan únicamente a componentes menores, tales como cubiertas, antenas, líneas de frenos, ventanas, puertas, compuertas, u otros.



- b. Aterrizajes de una aeronave con un motor inoperativo en un campo preparado o no preparado, y no resultan daños en la aeronave.
- c. Salidas momentáneas de la pista o de la calle de rodaje de una aeronave con intención de vuelo y sin daños.
- d. Colisiones entre aeronaves en plataforma, sin daños o con daños mínimos, cuando por lo menos una de ellas tenga intención de vuelo.
- e. Eventos causados por una aeronave con intención de vuelo, ya sea por efecto del chorro de escape, por generación de vórtices o por desprendimiento de partes, que resulten en daños a la infraestructura, a instalaciones, a vehículos, a otras aeronaves —con o sin intención de vuelo— o a otros bienes, aunque la aeronave causante no sufra daño alguno.

Ejemplos de incidentes graves aeronáuticos

- a. Cuasi-colisiones que requieran una maniobra evasiva para evitar la colisión o, en su defecto, toda situación de peligro para la seguridad en la que corresponda realizar una acción evasiva. Se consideran incluidos especialmente los casos de *Traffic and Collision Avoidance System / Resolution Advisory (TCAS RA)*⁸.
- b. Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- c. Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
- d. Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
- e. Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.

⁸ En relación con el TCAS, se considerará también la información obtenida a través de la base de datos del Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO) y/o aquella base de datos que en el futuro la reemplace.



- f. Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje, una pista no asignada o lugares no aptos para aterrizaje tales como calzadas.
- g. Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado, que no se clasifique como accidente.
- h. Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente.
- i. Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- j. Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje, en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- k. Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- l. Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores. Se encuentran comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas que no se clasifiquen como accidentes.
- m. Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente a su funcionamiento.
- n. Incapacitación de la tripulación durante el vuelo en los siguientes casos:
 - para operaciones de piloto único (incluyendo piloto a distancia);
 - para operaciones con tripulación múltiple en las que la seguridad de vuelo resultó comprometida debido a un aumento considerable de la carga de trabajo para el resto de la tripulación.
- o. Situaciones en las que la cantidad o distribución del combustible obliguen al piloto a declarar una situación de emergencia, tales como insuficiencia, agotamiento o falta



de distribución del combustible o incapacidad de utilizar todo el combustible disponible a bordo.

p. Incursiones en la pista clasificadas de gravedad A.⁹

q. Incidentes ocurridos en el despegue o aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o largos, o salidas de la pista por el costado.

r. Fallas de los sistemas (incluyendo pérdida de potencia o empuje), fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.

s. Fallas de más de un sistema, siempre y cuando se trate de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

t. La liberación involuntaria o, como medida de emergencia, voluntaria de una carga suspendida o de cualquier otra carga que se transporte fuera de la aeronave.

Glosario aeronáutico

Accidente aeronáutico: en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado. En el caso de una aeronave no tripulada, ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo, cuando se apaga su sistema de propulsión principal. Para que se lo catalogue como accidente, debe cumplir con alguna de estas condiciones:

⁹ El Manual sobre Prevención de las Incursiones en la Pista (Doc. 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.



- Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves como consecuencia de hallarse en la aeronave o por contacto directo con cualquier parte de ella, incluso las que se hayan desprendido.
- La aeronave desaparece, resulta totalmente inaccesible o sufre daños estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado. Las excepciones a esta regla son por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios), hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje, y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo)¹⁰.
- **Incidente:** todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, pero que por sus características de peligrosidad no llega a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- **Incidente grave:** un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente. Puede estar relacionado con la utilización de una aeronave tripulada o no tripulada. Para el caso de una tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado. Por otra parte, en el caso de una aeronave no tripulada, ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el

¹⁰ Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal. Asimismo, una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.



momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, cuando se apaga su sistema de propulsión principal.

Notificación de sucesos automotores

Ejemplos de sucesos automotores

A continuación, se recopilan ejemplos de accidentes e incidentes automotores:

- a. Colisión frontal, por alcance o lateral que involucre por lo menos un vehículo de cargas o pasajeros.
- b. Vuelco que involucre por lo menos un vehículo de cargas o pasajeros.
- c. Despeñamiento de vehículo de transporte de cargas o pasajeros.
- d. Incendio total o parcial de vehículo de transporte de cargas o pasajeros.
- e. Choque de vehículo de transporte de cargas o pasajeros contra cualquier tipo de infraestructura vial, árbol u otros objetos fijos.
- f. Atropello a peatón, animal, peatón, ciclista, etc. que involucre por lo menos un vehículo de cargas o pasajeros
- g. Despiste que involucre por lo menos un vehículo de cargas o pasajeros
- h. Sumersión que involucre por lo menos un vehículo de cargas o pasajeros.
- i. Pinchadura o reventón de neumático que involucre por lo menos un vehículo de cargas o pasajeros y derive en un suceso dañoso o riesgoso.
- j. Ruptura mecánica en dirección u otro sistema de seguridad que involucre por lo menos un vehículo de cargas o pasajeros y derive en un suceso dañoso o riesgoso.



Glosario automotor

Accidente con lesionados¹¹: todo aquel hecho vial que registra al menos un herido y ninguna víctima fatal.

Accidente con víctima/s fatal/es¹²: todo aquel hecho vial en el que resulta al menos una persona fallecida, ya sea en el acto o hasta los 30 días subsiguientes.

Accidente simple (o sin lesionados)¹³: todo aquel hecho vial que no presenta víctimas fatales o heridos.

Notificación de sucesos ferroviarios

A continuación, se incluyen ejemplos de sucesos ferroviarios según el marco normativo nacional, Resolución 170/18.

Ejemplos de accidentes

Dentro de los accidentes se definen 7 categorías:

1. Colisiones y choques

Se entenderá por colisión al encuentro violento entre dos cuerpos cuando ambos se hallan en movimiento. Se denominará choque al encuentro violento entre dos cuerpos cuando uno de ellos está estático.

Las colisiones y los choques (siendo este último un caso particular de colisión) podrán ser:

1. Entre trenes.
 - a. Frontales en distinto sentido (proceso por encuentro).

¹¹ [Glosario de Términos y Definiciones Relativas a la Seguridad Vial. Dirección Nacional de Observatorio Vial. Enero 2021.](#)

¹² [Glosario de Términos y Definiciones Relativas a la Seguridad Vial. Dirección Nacional de Observatorio Vial. Enero 2021.](#)

¹³ [Glosario de Términos y Definiciones Relativas a la Seguridad Vial. Dirección Nacional de Observatorio Vial. Enero 2021.](#)



- b. Frontales en mismo sentido (proceso por alcance).
 - c. Laterales.
- 2. A final de recorrido
- 3. En zona de estaciones.
 - a. Peatonales.
 - i. Personas autorizadas.
 - 1. Colisión con expulsión.
 - 2. Colisión sin expulsión.
 - ii. Personas no autorizadas.
 - 1. Colisión con expulsión.
 - 2. Colisión sin expulsión.
 - b. Obstáculos dentro del gálibo de libre paso.
- 4. En pasos a nivel.
 - a. Vehiculares.
 - i. Transporte público.
 - 1. Colectivo.
 - 2. Combi.
 - 3. Auto.
 - ii. Transporte de Cargas
 - 1. Camión.
 - 2. Utilitario.
 - iii. Maquinaria agrícola.
 - iv. Equipo vial.
 - v. Automóvil Particular
 - 1. Auto.



2. Motocicleta.
 3. Bicicleta.
 - b. Peatonales.
 - i. Personas autorizadas.
 1. Colisión con expulsión.
 2. Colisión sin expulsión.
 - ii. Personas no autorizadas.
 1. Colisión con expulsión.
 2. Colisión sin expulsión.
 - iii. Obstáculos dentro del gálibo de libre paso.
5. En pasos peatonales
 - a. Vehiculares.
 - i. Motocicleta.
 - ii. Bicicleta.
 - b. Peatonales.
 - i. Personas autorizadas.
 1. Colisión con expulsión.
 2. Colisión sin expulsión.
 - ii. Personas no autorizadas.
 1. Colisión con expulsión.
 2. Colisión sin expulsión.
 - c. Obstáculos dentro del gálibo de libre paso.
6. En zona de vías.
 - a. Vehiculares.
 - i. Equipos de trabajo.



- ii. Zorra.
- iii. Autovía/Hi-Rail.
- b. Peatonales.
 - i. Personas autorizadas.
 - 1. Colisión con expulsión.
 - 2. Colisión sin expulsión.
 - ii. Personas no autorizadas.
 - 1. Colisión con expulsión.
 - 2. Colisión sin expulsión.
- c. Con animales.
 - i. Colisión con expulsión.
 - ii. Colisión sin expulsión.
- d. Obstáculos dentro del gálibo de libre paso.

2. Semi-colisiones y semi-choques

Se entenderá por semi-colisión y/o semi-choque a los acercamientos por debajo de las condiciones de seguridad de circulación o de ejecución de maniobras ferroviarias —dictadas por reglamento— que no lleguen a convertirse en un choque o colisión por alguna causa fortuita o exógena del propio sistema de seguridad. Las semi-colisiones y/o semi-choques son considerados para esta norma dentro de lo definido como accidente, pero con la categoría de cuasi-accidente, ya que no arrojan daños humanos ni daños materiales.

Las semi-colisiones y/o semi-choques podrán ser:

- 1. Entre trenes
 - 1.1. Frontales en distinto sentido (proceso por encuentro).
 - 1.2. Frontales en mismo sentido (proceso por alcance).
 - 1.3. Laterales.



2. Entre trenes y equipos de material móvil.

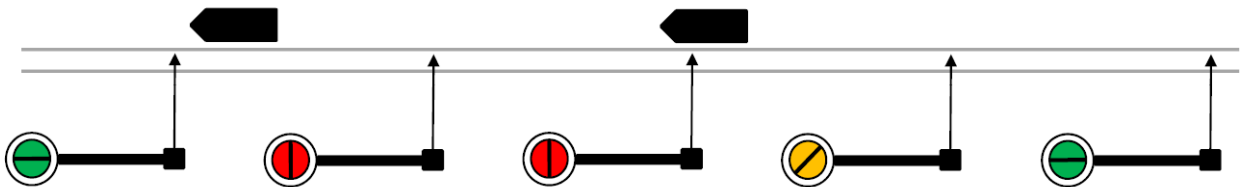
2.1. Frontales en distinto sentido (proceso por encuentro).

2.2. Frontales en mismo sentido (proceso por alcance).

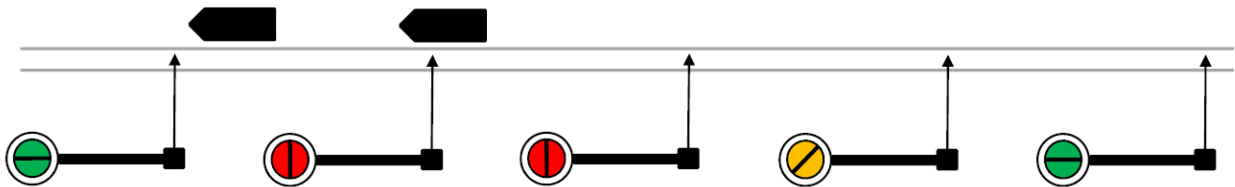
2.3. Laterales.

3. A final de recorrido.

Cuando se trata del proceso de circulación por misma vía, se considera semi-choque o semi-colisión a la ocupación de un tren sobre una sección de bloqueo contigua a otra mientras está ocupada por otra formación.



Se considerará semi-colisión o semi-choque CRÍTICO a la ocupación de una misma sección de bloqueo ocupada ya por otro tren.



En el caso de dos equipos de material móvil, el cuasi-accidente se analizará se hayan detenido o no.

3. Descarrilamientos

Se entenderá por descarrilamiento al efecto físico de desvinculación entre el material rodante y la traza ferroviaria por la que este circula cuando sendos ejes longitudinales (material rodante e infraestructura) dejen de coincidir, alejándose uno del otro en un ángulo determinado. Se considerará descarrilamiento todo caso en el que la desvinculación sea de al menos una rueda del tren.



Los descarrilamientos podrán clasificarse por el origen referido a su sistema de causas, pero fundamentalmente por su gravedad resultante. Por su origen en cuanto al sistema de causas, pueden ser:

1. Por fallas técnicas
 - 1.1. En el material rodante.
 - 1.2. En la infraestructura.
2. Por error en prácticas operativas.
 - 2.1. En el material rodante.
 - 2.2. En la infraestructura.
 - 2.3. En la operación.
3. Por transgresión a las normas.
 - 3.1. En el material rodante.
 - 3.2. En la infraestructura.
 - 3.3. En la operación.

4. Por causas externas (contingencias ajenas a la operación).

5. Otras causas

4. Incendios y Derrames

Se entenderá por Incendio al accidente donde se hace presente la combustión de elementos participantes, tanto provenientes de materiales que conforman los recursos operativos ferroviarios como de agentes externos (por ejemplo, elementos combustibles transportados vialmente como elementos participantes de una colisión). Esta norma se referirá a los derrames como accidentes donde el resultado es el éxodo de materiales líquidos, pudiendo estos ser peligrosos o no, o provenir de los subsistemas ferroviarios fijos, móviles o bien de vehículos viales participantes en una colisión. Podrán ser:

1. Referidos al material rodante.
2. Referidos a la infraestructura.



3. Referidos a agentes externos (contingencia ajena a la operación).

5. Evento Suicida

Se entenderá por evento suicida a una acción premeditada y basada en la intencionalidad expresa de una o más personas bajo la autodeterminación de quitarse la vida, interponiéndose las mismas en la traza de circulación de los trenes con ese fin. Se computará al evento suicida bajo la clasificación de accidente ferroviario, independientemente de si la o las personas resultaran fallecidas o no. A su vez, se definen los siguientes subtipos:

1. En pasos a nivel.

1.1. Persona acostada en vía.

1.2. Persona parada en vía.

1.3. Persona que se arroja.

2. En pasos peatonales.

2.1. Persona acostada en vía.

2.2. Persona parada en vía.

2.3. Persona que se arroja.

3. En zona de vía.

3.1. Persona acostada en vía.

3.2. Persona parada en vía.

3.3. Persona que se arroja.

4. En zona de estación.

4.1. Persona que se arroja.

5. En el material rodante.

5.1. Persona que se arroja.



Si bien el evento suicida puede ser contemplado como un hecho externo (contingencia ajena a la operación), a los efectos del cómputo accidentalógico se lo incluye, tal como se hace en otros países, dentro de la categoría de accidente.

Se define al suicidio como el acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente. De ahí que en esta norma se hable de evento suicida, ya que no siempre la persona resulta fallecida y aun así el evento se contabiliza.

6. Daños humanos

Se entenderá por daños humanos a toda afección o daño físico provocado a personas que interactúan con los procesos de la operación ferroviaria, siempre y cuando dicho daño provenga de fallas de alguno de los procesos propios del servicio de transporte. El actor principal es el pasajero o público usuario que participa en el marco de los procesos de explotación. Los daños humanos, a los efectos de la presente clasificación, dejan afuera a los arrojados por los accidentes antes dictados y se centran en los siguientes eventos:

1. Pasajeros lesionados.

1.1. Dentro de las formaciones.

1.1.1. Por desprendimiento o deterioro de elementos internos.

1.1.2. Por accionamiento del sistema de puertas.

1.1.3. Por accionamiento del sistema de ventanillas.

1.1.4. En zona de conexión entre coches.

1.2. Durante proceso de ascenso/descenso.

1.2.1. En andenes.

1.2.2. Durante procesos de evacuación.

1.2.3. Por auto evacuación.

1.3. Caídos desde las formaciones en circulación.

1.4. Durante el tránsito en instalaciones fijas.



- 1.4.1. Por desprendimiento de elementos varios.
- 1.4.2. Por deterioros en zonas de tránsito y accesos.
- 1.4.3. Por deterioros en zonas de pasillos peatonales.
- 1.4.4. Por presencia de animales.
- 1.4.5. Por transgresión de las rutas de ingreso y egreso.
- 1.4.6. Por caída a la traza ferroviaria.

1.5. Personas no autorizadas en zonas de vías.

- 1.5.1. Electrocutación.
- 1.5.2. Caída en zona de vía.

1.6. Otros varios.

7. Otros

Se refiere a todo evento particular no clasificado en las categorías anteriores y en el que, ya sea por necesidad o conveniencia, sea adecuado su cómputo y/o tratamiento (pueden entrar lesiones a personas o daños materiales por situaciones de apedreo, atentados, disturbios en formaciones, disturbios en estaciones, etc.). Algunos de ellos pueden ser:

- 1. Apedreo de formaciones (ajeno a la operación).
- 2. Vandalismo por grafitado (ajeno a la operación).
 - 2.1. En formaciones
 - 2.2. En estaciones
- 3. Vandalismo por disturbios (ajeno a la operación).
 - 3.1. En formaciones
 - 3.2. En estaciones
- 4. Atentados (ajeno a la operación).
 - 4.1. En formaciones
 - 4.2. En estaciones



5. Otros eventos (ajeno a la operación).

Ejemplos de incidentes

Vale recordar que los incidentes no arrojan lesiones a personas ni daños materiales. Se los clasifica del siguiente modo:

1.1 Errores y transgresiones a las normas.

1.1.1 Rebasamiento de señales a peligro.

1.1.1.1 Trasposición de señal en situación de peligro atravesando un punto de peligro. Incluye a cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado y atraviesa el punto de peligro.

1.1.1.2 Trasposición de señal en situación de peligro sin atravesar un punto de peligro. Incluye cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado, pero no atraviesa el punto de peligro.

1.1.2 Movimientos no autorizados. Se entenderá por movimiento no autorizado a efectos de lo dispuesto en los puntos anteriores, el hecho de:

1.1.2.1 pasar una señal luminosa en la vía o un semáforo en posición de peligro o una orden de parada si no está en servicio el sistema de protección de trenes

1.1.2.2 pasar el fin de una autorización de movimiento relacionada con la seguridad, señalado por un sistema de protección de trenes.

1.1.2.3 pasar un punto comunicado mediante autorización verbal o escrita que figure en la normativa.

1.1.2.3.1 trasposición de límites establecidos por AUV.

1.1.2.3.2 trasposición de límites de plataforma con parada asignada.

1.1.2.4 pasar carteles de parada (no se incluyen los topes) o señales manuales.



1.1.2.5 ingreso a vía de tráfico o de corrida sin autorización.

1.1.3 En pasos a nivel.

1.1.3.1 Manejo negligente de barreras manuales.

1.1.3.2 Estaqueo de brazos de barreras.

1.1.3.3 Distracción/abandono del GPN.

1.1.3.4 Distracción/abandono del banderillero corta tráfico.

1.1.3.5 Otros.

1.1.4 Errores diversos en prácticas operativas.

1.1.4.1 Deficiencias de operación del personal en señales y cambios.

1.1.4.2 Errores en las comunicaciones o uso indebido de radio.

1.1.4.3 Deficiencias de operación del personal de pasos a nivel.

1.1.4.4 Deficiencias en el despacho de trenes e itinerarios.

1.1.4.5 No respeto de precaución de vía.

1.1.4.6 Descoordinación de maniobra por error u omisión normativa.

1.1.4.7 Manejo negligente del sistema de apertura y cierre de puertas.

1.1.4.8 Distracción del personal de conducción por uso de equipos no operativos y no autorizados.

1.1.4.9 Descoordinación en ocupaciones de vía por error u omisión normativa.

1.1.4.10 Otros errores

1.1.5 Otros.

1.2 Fallas técnicas que no deriven en ningún daño o lesión.

1.2.1 Fallas en sistemas primarios.

1.2.1.1 En el material rodante.

1.2.1.2 Rodadura.



1.2.1.3 Tracción y choque.

1.2.1.4 Suspensión.

1.2.1.5 Freno.

1.2.1.6 Sistemas de seguridad.

1.2.1.7 Tren dividido en trayecto.

1.2.1.8 Otros.

1.2.1.9 En la infraestructura.

1.2.1.10 En el señalamiento.

1.2.1.11 En sistemas de bloqueo.

1.2.1.12 En ADV.

1.2.1.13 En instalaciones fijas de vía.

1.2.1.14 Suministro.

1.2.1.15 Sistemas de seguridad.

1.2.1.16 Otros.

1.2.2 Fallas en Sistemas Auxiliares.

1.2.2.1 Telecomunicaciones.

1.2.2.2 CCTV estático.

1.2.2.3 CCTV dinámico.

1.2.2.4 GPS.

1.2.2.5 Otros.

1.3 Obstrucción en zona de vías.

1.3.1 Por deficiencias de la operación.

1.3.2 Derivadas de fallas en la infraestructura.

1.3.3 Otros.



Glosario ferroviario

Accidente ferroviario: suceso o cadena de sucesos repentinos, no deseados ni intencionados, de consecuencias perjudiciales y con resultado de daños materiales o de lesiones a personas. Los accidentes se clasifican en *leves*, *importantes* o *graves*, como así también *primarios* o *secundarios*. Se dividen en las siguientes tipologías:

- Colisiones y choques.
- Semi-colisiones y semi-choques.
- Descarrilamientos.
- Eventos suicidas.
- Incendios y derrames.
- Daños humanos.
- Otros:
 - Apedreo de formaciones (ajeno a la operación).
 - Vandalismo por grafiteado (ajeno a la operación).
 - Vandalismo por disturbios (ajeno a la operación).
 - Atentados (ajeno a la operación).

Accidente leve: cualquier accidente que no haya arrojado víctimas fatales ni heridas graves, pero sí heridas leves en una cantidad de hasta 10 personas. Asimismo, todo suceso que haya provocado daños materiales leves o mínimos al ambiente. También se considerará bajo esta clasificación a cualquier accidente con una interrupción total o parcial del servicio de dos horas o más, con un efecto evidente de fallas menores en la aplicación de la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de la seguridad.

Accidente importante: cualquier accidente que no arroje víctimas fatales, pero sí al menos un herido grave o, en su defecto, 10 heridos leves o más. Asimismo,



todo suceso en el que se hayan producido daños materiales importantes o daños relevantes al ambiente. También se considerará bajo esta clasificación a cualquier accidente con una interrupción total del servicio de seis horas o más, o con un efecto evidente de fallas severas en la aplicación de la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de la seguridad.

Accidente grave: cualquier accidente con el resultado de al menos una víctima fatal, o en su defecto 10 heridos graves o más, o 100 heridos leves o más. Asimismo, todo suceso en el cual se hayan producido graves daños materiales o al ambiente. También se tomará bajo esta clasificación a cualquier accidente con una interrupción total del servicio de 36 horas o más, o con un efecto evidente de fallas críticas en la aplicación de la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de la seguridad.

Incidente: implica cualquier incidencia distinta de un accidente asociada al funcionamiento de los trenes que no arroja ni daños humanos ni materiales, y que afecta a la seguridad operacional en el desarrollo del sistema ferroviario. Algunos tipos de incidentes son los siguientes:

- Divergencias en prácticas operativas.
- Fallas técnicas que no derivan en ningún daño o lesión.
- Obstrucción en zona de vías.

Ocurrencias ferroviarias: cualquier accidente o incidente asociado a la explotación de material rodante en una vía férrea. Asimismo, cualquier situación o condición por la cual la JST tenga motivos razonables para creer que se podría, si no se atiende, producir un accidente o incidente.

Notificación de sucesos marítimos, fluviales y lacustres

A continuación, se incluyen ejemplos de sucesos marítimos, fluviales y lacustres con base en el marco normativo internacional.



Ejemplos de accidentes muy graves

- a. Hundimiento.
- b. Vuelta campana.
- c. Zozobra.
- d. Abandono.
- e. Incendio total.
- f. Persona al agua que muere por ahogamiento.
- g. Persona al agua que muere por hipotermia.
- h. Persona al agua o en una embarcación de supervivencia que desaparece en el mar (presunta muerte).
- i. Muerte por *shock* eléctrico.
- j. Muerte por golpe con amarras, remolques o cables.
- k. Desaparición de un buque en el mar (presunta pérdida).
- l. Los que provocan contaminación grave al medio ambiente por vertimiento de al menos 50 toneladas de hidrocarburo u otras sustancias que producen efectos nocivos al mar.

Ejemplos de accidentes

- a. Los que provocan lesiones graves a una persona, de modo tal que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en la que se hayan producido las lesiones.
- b. Varadura.
- c. Encalladura.



- d. Abordaje.
- e. Colisión que provoca la destrucción de una infraestructura portuaria o marítima.
- f. Incendio parcial.
- g. Persona al agua recuperada con vida.
- h. Las averías que afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima y requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes.

Ejemplos de incidentes

- a. Suelta de barcazas amarradas.
- b. Suelta de barcazas en navegación.
- c. *Black-Out*.
- d. Corte de las amarras.
- e. Corte del cabo de remolque.
- f. Pérdida del ancla.
- g. Garreo del ancla.
- h. Obstrucción de la hélice.

Glosario marítimo, fluvial y lacustre

Accidente: acaecimiento o serie de acaecimientos directamente relacionados con la explotación de un buque, que han dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- la muerte o las lesiones graves de una persona;



- la pérdida de una persona que estuviera a bordo;
- la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
- los daños materiales sufridos por un buque;
- la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
- daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque, que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque o de una persona;
- daños graves al ambiente o la posibilidad de que se produzcan como resultado de los daños sufridos por un buque o varios.

Accidente muy grave: accidente que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el ambiente.

Incidente: acaecimiento o serie de acaecimientos, distintos de un accidente, que hayan ocurrido en relación directa con las operaciones de un buque, que hayan puesto en peligro o que, de no ser corregidos, pondrían en peligro la seguridad del buque, de sus ocupantes, de cualquier otra persona o del ambiente.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: MECANISMOS Y PAUTAS PARA LA NOTIFICACIÓN DE SUCESOS EN EL TRANSPORTE

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 43 pagina/s.