



Informe Preliminar

SUCESO: Incidente Grave

TÍTULO: Incursión de pista. Boeing 767-316, matrícula HP-3610DAE y Airbus A320-251N, matrícula HK-5360, Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 13 de octubre de 2025 a las 04:46 horas (UTC)

EXPEDIENTE: EX-2026-01133228- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1º piso. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

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: Aviación. Incidente Grave. Boeing 767-316, matrícula HP-3610DAE y Airbus A320-251N, matrícula HK-5360. Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

IF-2026-50898162-APN-DNISAE#JST

INDICE

SOBRE LA JST	5
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	6
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	8
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	9
1.1 Reseña del vuelo	9
1.2 Lesiones a personas.....	9
1.3 Daños en la aeronave	10
1.3.1 Célula.....	10
1.3.2 Motor	10
1.4 Otros daños.....	10
1.5 Información sobre el personal	10
1.6 Información sobre la aeronave	10
1.7 Información meteorológica	10
1.8 Ayudas a la navegación	11
1.9 Comunicaciones	11
1.10 Información sobre el lugar del suceso	11
1.11 Registradores de vuelo	11
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	11
1.13 Información médica y patológica	11
1.14 Incendio.....	11

IF-2026-50898162-APN-DNISAE#JST

1. 15	Supervivencia	11
1. 16	Ensayos e investigaciones	12
1. 17	Información orgánica y de dirección	12
1. 18	Información adicional	12
1. 19	Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	12
2.	NOTA FINAL	13

SOBRE LA JST

En 2019, mediante la Ley N.º 27.514, se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la Ley N.º 27.514, las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST adoptó el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexa. El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido 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 o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos son el punto de partida de la investigación y se analizan haciendo referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores de riesgo.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a minimizar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea, la ocurrencia de fallas técnicas y las fallas en las defensas están generalmente alejados en tiempo y espacio del desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y se vinculan estrechamente a elementos tales como el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En síntesis, el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes

IF-2026-50898162-APN-DNISAE#JST

a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

UTC: Tiempo Universal Coordinado

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

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 13 de octubre de 2025, la aeronave matrícula HP-3610DAE, un Boeing 767-316 operado por DHL Aero Expreso, luego de recibir la instrucción del servicio de tránsito aéreo, inició el rodaje hacia la cabecera en uso del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Buenos Aires), para cumplir un vuelo de aviación comercial regular con destino al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benitez (Chile).

Durante el rodaje, a las 04:46 horas², la aeronave HP-3610DAE realizó el cruce de la pista activa 29 (en la intersección de la calle de rodaje Delta) al momento que la aeronave matrícula HK-5360, un Airbus A320-251N, aterrizaba.

1.2 Lesiones a personas

HP-3610DAE

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	3	0	0	3

Tabla 1

HK-5360

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	6	148	0	154

Tabla 2

² Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario -3.

1.3 Daños en las aeronaves

1.3.1 Célula

Sin daños en ninguna de las aeronaves.

1.3.2 Motores

Sin daños en ninguno de los motores de ambas aeronaves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

En proceso de recopilación y análisis de la información.

1.6 Información sobre la aeronave

HP-3610DAE

Aeronave	
Marca	Boeing
Modelo	767-316
Categoría	Transporte
Número de serie	41997

Tabla 3

HK-5360

Aeronave	
Marca	Airbus
Modelo	A320-251N
Categoría	Transporte
Número de serie	10342

Tabla 4

1.7 Información meteorológica

En proceso de recopilación y análisis de la información.

IF-2026-50898162-APN-DNISAE#JST

1.8 Ayudas a la navegación

En proceso de recopilación y análisis de la información.

1.9 Comunicaciones

En proceso de recopilación y análisis de la información.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini
Coordenadas	34° 49' 20" S, 058° 32' 09" O
Orientación magnética	Pista 11/29 y 17/35
Elevación	67 pies

Tabla 5

1.11 Registradores de vuelo

No se obtuvo la información correspondiente a los registradores de ninguna de las dos aeronaves.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No aplica.

1.13 Información médica y patológica

En proceso de recopilación y análisis de la información.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

No aplica.

1.16 Ensayos e investigaciones

En proceso de recopilación y análisis de la información.

1.17 Información orgánica y de dirección

En proceso de recopilación y análisis de la información.

1.18 Información adicional

No aplica.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

2. NOTA FINAL

Este informe presenta los hallazgos preliminares y provisionales de la JST, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis, conclusiones, acciones y/o recomendaciones de seguridad operacional sólo serán publicados en el informe de seguridad operacional.