

Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima
Año 2009

<i>Estado de abanderamiento</i> <i>Nombre del Buque</i> <i>N° OMI / Fecha de detención</i>	<i>Estado rector</i> <i>Puerto de detención</i> <i>Periodo detención</i>	<i>Sociedad de clasificación</i>	<i>Comentarios de las deficiencias</i>
<p>IRAN MARKARID 8107579 20/02/2009</p>	<p>Bahía Blanca Argentina 4.36 días.</p>	<p>Lloyd's Register LR</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El Registro Sinóptico Continuo es fotocopia (SOLAS 74, regla XI-1/5); el Documento de dotación mínima de seguridad es fotocopia (SOLAS 74, regla V/14.2); el refrendo de reconocimiento de título del capitán es fotocopia (STCW 78 I/2.9); las tuberías de incendio no se encuentran claramente identificadas (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2), la bomba hidrófuga de agua caliente presenta pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7), algunas luces de emergencia no funcionan (SOLAS 74, regla III/11.4); falta limpieza general en sala de maquinas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la maquina propulsión principal unidad N° 2 presenta excesiva pérdida de agua y aceite. (SOLAS 74, regla II-1/26.7). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la sociedad de clasificación del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 05:30 hora local del día 20/02/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 24/02/2009 a las 14:15 horas.</p>
<p>ARABIA SAUDITA AL FARABI 8409678 20/03/2009</p>	<p>San Lorenzo, Argentina 1.87 días</p>	<p>Det Norske Veritas DNV</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Tubería de descarga de residuos oleosos y lastre sucios del cuarto de máquinas se encontraba deteriorada sobre la cubierta principal (MARPOL 73/78, A-I/12.2); el compresor de aire N° 2 se encontraba fuera de servicio. (SOLAS 74, regla II-1/26.3); existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y el equipo no es el adecuado (Código IGS, cláusula 6.3); las marcas de calado no se exhiben visibles en proa y popa (LL66, A-1/8); tres (3) equipos de respiración para evacuaciones de emergencia (AREE) en el cuarto de maquinas se encontraban descargados (SOLAS 74, regla II-2/13.3.4/III/13.4.3); las enmiendas 2006 al SOLAS no se encuentran disponibles a bordo (SOLAS 74, regla V/27); alarma del cuarto de maquinas no funciona, (SOLAS 74, II-1/38); motor auxiliar N° 3 se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.3); motor auxiliar N° 1 posee excesiva pérdida de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7); hay exceso de basura sobre cubierta (MARPOL 73/78, A-V/9.2); el compartimiento del timón de emergencia se encontraba sucio, con excesiva cantidad de aceite en el piso (SOLAS 74, regla II-1/26.7); excesiva suciedad en sentina (SOLAS 74, regla II-1/26.7); los cierres de ventilación mecánica del cuarto de bombas no funcionan apropiadamente, (SOLAS 74, regla II-2/16); sistema de alumbrado de emergencia se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla I-1/41); la luz de emergencia en puestos de embarco no funcionaban (SOLAS 74, regla I-1/43); compartimiento de los compresores de aire se encontraba sucio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); salida de escape del motor propulsor en cuarto de maquinas estaba deteriorado (SOLAS 74, regla II-1/26); bomba de cabrestante posee excesiva pérdida de agua y aceite (SOLAS 74, regla II-1/26.3); válvulas hidrantes sobre cubierta principal no funcionan (SOLAS 74, regla II-2/4); señal fumígena y lumínica flotante de ambos alerones vencida (JAN 2009) (LSA CIII/3.3); oficiales de cubierta no poseen entrenamiento adecuado con el uso del SMSSM (Código IGS, cláusula 6.3); existe evidencia objetiva que la compañía no cumple con el mantenimiento del buque y la seguridad. (Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la sociedad de clasificación del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 14:30 hora local del día 20/03/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 22/03/2009 a las 1130 horas</p>

<p>BRASIL ESPIRITO SANTO 7433660 15/07/2009</p>	<p>RADA LA PLATA-BUENOS AIRES 1.25 días</p>	<p>Registro Brasileiro de Navíos y Aeronaves (RBNA)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El Certificado de Equipo para Buques de Carga, el Certificado de Seguridad de Construcción para Buques de Carga, el Certificado de Seguridad Radioeléctrica para Buques de Carga, el Certificado Internacional de Francobordo y el Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación no poseen la convalidación anual (SOLAS 74, regla 14.i.ii/ParteB); Existe evidencia objetiva que la Compañía del Buque no garantiza que los certificados se encuentren válidos a bordo (IGS, cláusula 10.1); El sistema de ingreso de agua en bodega no funciona adecuadamente en bodega de carga N°3 (SOLAS 74, regla II-1/21); La bomba manual de achique del bote salvavidas de estribor, no funciona y el chequeo anual de los botes salvavidas y dispositivos de puesta a flote, no esta disponible a bordo (MSC1/Circ 1206); El motorgenerador N°3, se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/41) y el generador N°2 no se mantiene en paralelo con el generador N°1 (SOLAS 74, regla II-1/41.1.4). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 11:00 hora local del día 15/07/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 16/07/2009 a las 17:00 horas</p>
<p>PANAMA SKY PACIFIC 9041485 04/10/2009</p>	<p>SAN LORENZO- SANTA FE 4.75 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Las marcas de calado no están pintadas adecuadamente (LL 66 ANI/R8); Las marcas de calado no se encuentran pintadas adecuadamente (LL 66 ANI/R8); Generador # 1 y # 2 con excesiva perdida de aceite (SOLAS 74, regla 26/II-1); Manómetro indicador de presión de Fuel Oil no, funciona (SOLAS 74, regla 26/II-1). Indicadores de temperatura(pirómetros) de generadores # 1, # 2 y # 3 no funciona (SOLAS 74, regla 27/II-1); Manómetros de bomba contra incendio # 1 no funcionan adecuadamente(SOLAS 74, regla 27/II-1); Ventilación de sala de máquinas sobre los compresores no funcionan(SOLAS 74, regla 35/II-1); Cuarto de timón con excesiva cantidad de aceite sobre el piso(SOLAS 74, regla 29/II-1); Instrucciones operacionales para uso del bote salvavidas no está disponible(SOLAS 74, regla 9/III); El casco posee tres fisuras altura bodega # 4 sobre ambas bandas(SOLAS 74 regla 23-2/II-1); Timón de gobierno con excesiva perdidas de aceite(SOLAS 74, regla 29/II-1); Algunos miembros de la tripulación con se encuentran familiarizados con el SMSSM(Código IGS, cláusula 6.3); Bomba de lucha contra incendio no funciona(SOLAS 74, regla 14/II-2); Tubería principal de incendio esta rota(SOLAS 74, regla 14/II-2); Tubería principal de agua de refrigeración en sala de maquinas posee perdidas en las uniones(SOLAS 74, regla 26/II-1); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y el equipo no es adecuado(Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 23:00 hora local del día 04/10/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 09/10/2009 a las 17:15 horas</p>
<p>BRASIL ITAMONTE 8920490 08/10/2009</p>	<p>RADA LA PLATA-BUENOS AIRES 3.08 días</p>	<p>Lloyd's Register of Shipping (LRS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El control remoto del pescante del bote salvavidas de babor no funciona(SOLAS 74, regla 16/III); El tablero principal de accionamiento del pescante del bote salvavidas de babor no funciona(SOLAS 74, regla 16/III); El control remoto del bote salvavidas(rescate) de estribor no funciona(SOLAS 74, regla 17/III); El tablero principal de accionamiento del pescante del bote salvavidas (rescate) de Estribor no funciona(SOLAS 74, regla 17/III); El cable para el accionamiento remoto del freno centrifugo del bote salvavidas de babor no funciona(SOLAS 74, regla 16/III); Existe evidencia que la compañía del buque no garantiza el mantenimiento del buque y su equipamiento(Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6); El motor propulsor posee perdidas de agua de refrigeración por la culata del cilindro # 3(SOLAS 74, regla 27/II-1); El sistema de detección de incendio no funciona adecuadamente en los espacios de máquinas(SOLAS 74, regla 7/II-2) El registrador de datos de travesía no funciona adecuadamente(SOLAS 74, regla 20/V); El moto generador # 2 no arranca con facilidad-posibles problemas en el regulador de velocidad(SOLAS 74, regla 26/II-1); La bocina no funciona(COLREG72, regla 33)Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 15:00 hora local del día 08/10/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 11/10/2009 a las 17:00 horas.</p>

<p>PANAMA ESTEFANIA H 9444833 26/10/2009</p>	<p>RADA LA PLATA-BUENOS AIRES 4.125 días</p>	<p>Registro Italiano Navale (RINA)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El generador de Emergencia no funciona; El panel de las alarmas de incendio para los espacios de maquinas no funciona(SOLAS 74, regla 7/II-2); Existe evidencia objetiva que la compañía del buque no asegura el mantenimiento del buque y su equipo(Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6); El generador # 2 no entra en paralelo(SOLAS 74, regla 26/II-1); El registrador de datos de travesía no funciona adecuadamente, indica fallas de conexión(SOLAS 74, regla 20/V); El indicador de presión en tanque de carga # 2 de estribor no funciona(SOLAS 74, regla 11.6.3/II-2); El indicador de alto nivel de tanque de carga # 2 de estribor no funciona(SOLAS 74, regla 11.6.3/II-2); Las roldanas del cable de freno centrifugo a distancia del bote salvavidas de estribor están rotas(SOLAS 74, regla 16/III); Los puntos de contactos Nacionales del Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos no esta actualizado(MARPOL ANI/37); El libro registro de hidrocarburos (Parte I) es llenado incorrectamente ítems C-11 y C12.3(MARPOL ANI/17); La capacidad de los tanque de retención de fangos, acorde punto 3.1 del Suplemento del Certificado Internacional para la Prevención de la Contaminación por hidrocarburos (oil sludge tank y oil bilge water tank, no coinciden los volúmenes con la indicada en la Planilla de sondaje de tanques(MARPOL ANI/12); Las marcas de francobordo no tienen remarcada la autoridad que la signo (RINA) (LL 66 ANI/R8); Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 15:00 hora local del día 26/10/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 30/10/2009 a las 18:00 horas.</p>
<p>PANAMA LEGEND UNITY 7433488 10/11/2009</p>	<p>RADA LA PLATA-BUENOS AIRES 18.012 días</p>	<p>Bureau Veritas (BV)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El generador # 1 y # 3 no funciona (SOLAS 74, regla 26/II-1); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del equipamiento del buque no es el adecuado (Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6); El registrador de datos de travesía no funciona adecuadamente, indica fallas en micrófonos (SOLAS 74, regla 20/V); Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 13:00 hora local del día 10/11/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 28/11/2009 a las 15:30 horas.</p>
<p>VIETNAM HONG LINH 9525699 18/12/2009</p>	<p>RADA LA PLATA-BUENOS AIRES 8.266 días</p>	<p>Vietnam Register of Shipping (VRS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El chequeo anual de los botes salvavidas y los dispositivos de puesta a flote se encuentra vencido. (SOLAS 74, regla 11/III); El recorrido anual de la balsa salvavidas de proa esta vencido y el recorrido anual de las balsas salvavidas (Babor-estribor) esta vencido (SOLAS 74, regla 20/III). El recorrido anual del registrador de Datos de la Travesía (RDT) esta vencido (SOLAS 74, regla 20/V); Lista de los puntos de contacto de autoridades nacionales del SOPEP esta desactualizada (MARPOL ANI/37);. El certificado medico perteneciente a varios tripulantes se encuentra vencido (STCW 95 Regla I/9). Existe evidencia objetiva que la compañía del buque no asegura el mantenimiento del buque y su equipo(Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6); Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 10:30 hora local del día 18/12/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 26/12/2009 a las 17:10 horas.</p>
<p>PANAMÁ GALAXY'S 8416152 21/12/2009</p>	<p>PUERTO DOCK SUD- BUENOS AIRES 1.975 días</p>	<p>Registro Italiano Navale (RINA)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Suciedad en la Sentina (SOLAS 74, regla 26.7/II-1); Personal de Maquinas no se encuentra familiarizado el uso del Timón de Emergencia (Código IGS, cláusula 6.3); Existe evidencia objetiva que no se garantiza, en algunos casos, el mantenimiento adecuado del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6); Falta actualizar el rol de lucha contra incendio en el Plano de LCI (SOLAS 74, Regla 15/II-2); Cartelería en idioma diferente al idioma de trabajo a bordo (SOLAS 74, regla 8/III); Falta iluminación en salida de emergencia (SOLAS 74, regla 13/II-2); Falta termómetro en la tubería de escape de los motores auxiliares #1 y # 2 (SOLAS 74, regla 27/II-1); No funciona el manómetro de gases de barrido del generador # 2 (SOLAS 74, regla 27/II-1);; Perdida en la bomba del circuito de refrigeración del generador #1 (SOLAS 74, regla 27/II-1);; Sentina sucia en el generador # 1 (SOLAS 74, regla 26.7/II-1); Aceite hidráulico en el piso del cuarto de timón (SOLAS 74, regla 29/II-1); Se encuentra averiada la luz verde del palo de luces(COLREG-72); Falta carta náutica del puerto de Buenos Aires (SOLAS 74, Regla 19/V); Falta actualizar planilla de familiarización del personal de a bordo (Código IGS, cláusula 6.3);. Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 16:20 hora local del día 21/12/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 23/12/2009 a las 16:00 horas.</p>

<p>PANAMÁ HAKUFU 8603224 23/12/2009</p>	<p>SAN LORENZO- SANTA FE 4.75 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Sala de máquinas, en el área de purificadores presenta excesiva suciedad (SOLAS 74, regla 4/II-2); Manómetro de presión de la purificadora de Fuel Oil no funciona (SOLAS 74, regla 27/II-1); Bomba contra incendio y servicios generales presenta perdidas de agua por la empaquetadura (SOLAS 74, regla 10/II-2); Bomba contra incendio y lastre presenta perdidas de agua por la empaquetadura (SOLAS 74, regla 10/II-2); Manómetros de presión de succión en bomba de refrigeración externa y bomba de agua de mar y servicios generales no funcionan (SOLAS 74, regla 27/II-1); Bomba de agua de mar y servicios generales, y bomba de refrigeración motor principal presentan perdidas por la empaquetadura (SOLAS 74, regla 26/II-1-C); Manómetro de presión de succión de bomba de achique en sentina no funciona (SOLAS 74, regla 27/II-1); Excesiva cantidad de basura a bordo (MARPOL Anexo V); La red de alumbrado eléctrico principal presenta deficiencias (SOLAS 74, regla 41/III-1); Algunos miembros de la tripulación desconocen la operación de la radiobaliza EPIRB (SOLAS 74, regla 19/III-B); Tubería principal contra incendio se encuentra rota sobre cubierta entre bodegas # 2 y # 3 (SOLAS 74, regla 14/II-2); Máquina de propulsión principal presenta pérdidas de aceite y combustible (SOLAS 74, regla 27/II-1); Servomotor del aparato de gobierno # 2 se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla 26/V); Existe evidencia objetiva que no se garantiza en todos los casos el mantenimiento del buque y el equipamiento (Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 20:20 hora local del día 23/12/09, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 28/12//2009 a las 21:10 horas.</p>
---	--	--	---

REFERENCIAS:

- SOLAS 74: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado.
- Código IDS: Código internacional de Dispositivos de Salvamento.
- Código IGS: Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación.
- LL 66: Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.
- T 69: Convenio Internacional de Arqueo de Buques, 1969.
- STCW 78: Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978, enmendado.
- MARPOL 73/78: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973/1978.
- COLREG 72, Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar 1972.