



Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima Información desde el 01/01/2011 al 31/12/2011

<i>Estado de abanderamiento Nombre del Buque N° OMI / Fecha de detención</i>	<i>Estado rector Puerto de detención Período detención</i>	<i>Sociedad de clasificación</i>	<i>Comentarios de las deficiencias</i>
LIBERIA JIUJIANG 9502439 08/04/2011	Argentina Rada La Plata 9.73 días.	Bureau Veritas (BV)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: La bomba principal contra incendios y servicios generales se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/10); La bomba principal contra incendios/agua de lastre se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/10); El sistema de detección de incendio – humo/calor – para los espacios de máquinas y de cubierta no funciona adecuadamente – fallan algunos sensores/pulsadores (SOLAS 74, regla II-2/7.5.1); El equipo separador de agua/hidrocarburos de 15 ppm, no funciona, falla en sensor óptico (MARPOL 73/78, Anexo I/16.4); La sentina en sala de máquinas posee excesiva suciedad – aceite/combustibles- con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); Los cierres rápidos de ventilación de sala de máquinas – banda de babor/estribor – N° 1, 2 y 4 – no funcionan (SOLAS 74, regla II-2/5.2.1); La sentina bajo los generadores se encuentra sucia - aceites/combustible/estopa - con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado (Código IGS, cláusula 10.2); Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.2); Los moto generadores N°1 y N°2 poseen pérdidas excesivas de aceite lubricante (SOLAS 74 regla II-1/26); Existen varias cajas de mangueras de incendios que se encuentran en malas condiciones sobre la cubierta principal (SOLAS 74, regla II-2/10); El cuarto de máquinas se encuentra con restos de hidrocarburos (SOLAS 74, regla II-1/26); El refrendo de reconocimiento título extendido por el Estado de Abanderamiento al Primer Oficial, y Jefe de máquinas no están disponibles (STCW/78, Regla I/2.9); El manual de acceso a la estructura del buque aprobado por la Administración no está disponible a bordo (SOLAS 74, regla II-1/3-6.4); El motogenerador N° 3 se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26); Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura que la tripulación – oficiales de cubierta y máquinas – dispongan de sus licencias y documentación necesaria emitidas por el Estado de Abanderamiento del buque (Código IGS, cláusula 6.2). 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 16:30 hora local del día 08/04/11, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 18/04/11 a las 10:15 horas.
REPUBLICA DE KOREA SEA VENUS 8916152 12/05/2011	Argentina Rada La Plata 1.72 días.	Korean Register of Shipping (KR)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El Motor Propulsor se encuentra fuera de servicio - daño del pistón N° 3 (SOLAS 74, regla II-1/26); Los motogeneradores N° 1, 2 y 3 poseen excesivas pérdidas de aceites lubricantes y combustible, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26); La sentina bajo los generadores N° 1, 2 y 3 se encuentra excesivamente sucia y con estopa, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26); Existe evidencia objetiva que el Capitán no asegura un adecuado mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.2); La bomba principal de enfriamiento N° 1 de los motogeneradores poseen excesiva pérdidas de agua por el prensa estopa (SOLAS 74, regla II-1/27); La bomba de enfriamiento N° 1 del motor principal posee excesiva pérdida de agua por el prensa estopa (SOLAS 74, regla II-1/27); La purificadora de aceite lubricante N°1 del motor principal posee excesiva pérdida de aceite lubricante por conexiones/tuberías/juntas (SOLAS 74, regla II-1/27); La purificadora N° 2 del motor principal posee excesiva pérdida de fuel oil (SOLAS 74, regla II-1/27); Las bombas principales contra incendio N° 1 y 2 poseen excesiva pérdidas de agua por el prensa estopa (SOLAS 74, regla II-2/10); Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento ver ítems 5, 6, 7, 8 y 9 (Código IGS, cláusula 10.2); Tuberías del circuito hidráulico del sistema de gobierno poseen pérdidas de aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/29.2.3); Las bombas hidráulicas N° 1y 2 del sistema de fondeo, poseen mínimas pérdidas de



Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

			<p>aceite (SOLAS 74, regla II-1/26) ; La disponibilidad operacional de la puesta a flote de los botes salvavidas estribor/babor, no es adecuada - 20 minutos para puesta a flote (Código IDS, sección 6.1); Existe evidencia objetiva que la compañía del buque no garantiza que algunos de los oficiales de cubierta posean el entrenamiento/familiarización para el uso y operación del equipamiento del S-RDT – RLS – RESAR. (Código IGS, cláusula 6.2); Las marcas de calado se encuentran ilegibles. (LL 66, ANI/R8); Las marcas de francobordo se encuentran ilegibles. (LL 66, ANI/R8); Existe excesiva cantidad de basura a bordo (MARPOL 73/78, Anexo V/9.2). 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 17:30 hora local del día 12/05/11, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 14/05/11 a las 10:55 horas.</p>
<p>NORUEGA NORMAND SKARVEN 8501103 18/05/2011</p>	<p>Argentina Rada La Plata 1.77 días.</p>	<p>Det Norske Veritas (DNV)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Los motores propulsores N° 1 y 2 poseen excesivas pérdidas de diesel oil/fuel oil en bomba de combustible, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26); La sentina en sala de máquinas posee excesiva suciedad con riesgo de incendio (SOLAS 74 regla II-1/26.7); Las purificadoras de aceite lubricantes y de diesel oil, poseen excesivas pérdidas por conexiones/tuberías/ juntas, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/27). El equipo separador de hidrocarburos de 15 ppm, no funciona - falla en el indicador de 15 ppm (MARPOL 73/78, Anexo I/14); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado (Código IGS, cláusula 10.2); Los motogeneradores N° 1 y 2, poseen pérdidas de aceites lubricantes y combustible, por juntas y tuberías (SOLAS 74, regla II-1/26); La sentina bajo los generadores se encuentra sucia y con estopa (SOLAS 74, regla II-1/26.7); Los indicadores de presión y vacío de agua de la bomba principal contra incendio N° 2 no funciona (SOLAS 74, regla II-2/10); El cabrestante de popa para amarre/remolque posee excesiva pérdida de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26); Existe excesiva cantidad de basura a bordo (MARPOL 73/78, Anexo V/9.2). 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 16:00 hora local del día 18/05/11, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 20/05/11 a las 10:50 horas.</p>
<p>PANAMA MED LEVANT 8210388 10/08/2011</p>	<p>Argentina San Lorenzo 5.98 días.</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: La bomba contra incendios de emergencia no levanta presión (SOLAS 74, regla II-2/10). Existe una conexión no autorizada en la aspiración entre la bomba de achique de sentina y la bomba de fangos (MARPOL 73/74, ANI/17.3). El compresor de aire de emergencia no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26). La bomba manual de achique del bote salvavidas - estribor y babor - no funciona (LSA, sección 4.4.8). El detector de gases no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74, regla II-2/4.5.7.1). La tubería del circuito hidráulico del sistema de gobierno posee excesiva pérdidas de aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/29.2.1). La protección térmica en la tubería de salida de gases de escape de los motogeneradores N° 1 y 3 se encuentran en malas condiciones (SOLAS 74, regla II-1/26). El tablero eléctrico principal no posee aislación eléctrica en el piso de los paneles del cuarto de máquinas (SOLAS 74, regla II-1/45). Las válvulas solenoides de alivio de los electro-compresores de aire N° 1 y 2, no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/29). La bocina de proa no funciona (COLREG, regla 33). El último aviso a los navegantes es de vieja edición Ed. 05 del 03-02-11 (SOLAS 74, regla V/27). El cabrestante de la banda de babor, posee excesiva pérdida de aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/26.3). La lista de contactos de puertos (Apéndice II) del Plan de Emergencia a Bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos (SOPEP) no se encuentra actualizada (MARPOL ANI/37). Existe excesiva cantidad de basura a bordo (MARPOL 73/78, ANV/9.2) El Certificado Internacional de Francobordo no es válido, falta la 3° Convalidación anual (LOAD LINE, Artículo 19). El Documento Relativo a la Autorización para la Carga de Granos a Granel, no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74, regla VI/9). El número de identificación de buque - N° OMI - en los espacios de máquinas, no se encuentra marcado en forma permanente (SOLAS 74, regla XI-1/4.2). Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.2). Acorde el número de deficiencias relativas al mantenimiento del buque se concluye que el sistema de gestión no funciona apropiadamente (Código IGS, cláusula 10.2). 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 14:30 horas local del día 10/08/11, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 16/08/11 a las 14:10 horas.</p>



Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

<p>BRASIL FLAMENGO 8223012 26/08/2011</p>	<p>Argentina Rada La Plata 3.14 días.</p>	<p>Germanischer Lloyd (GL)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El equipo separador de hidrocarburos 15 PPM, se encuentra fuera de servicio (MARPOL ANI/16.3). El cabrestante de la banda de babor, se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.3). Los motogeneradores N° 2 y 3 poseen pérdidas masivas y excesivas de aceite y combustible (SOLAS 74, regla II-1/26.3). La sentina debajo de los generadores se encuentra sucia y con estopa, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-2/5). La bandeja colectora de las purificadoras de fuel oil se encuentran con excesivos residuos de combustible, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-2/5). Las bombas de combustibles (fuel Oil) de los motores auxiliares poseen excesiva pérdidas por los prensas, con riesgo de incendio, colectoras llenas (SOLAS 74, regla II-2/5). Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado y el estado general es malo, ver ítems del 1 al 6 (Código IGS, cláusula 10.2). Existe evidencia objetiva que la Compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (IGS, cláusula 10.1). El Motogenerador N° 2 posee excesiva pérdidas de aguas por Cilindro N° 3 y 4 (SOLAS 74, regla II-1/26.3). El cuarto de Máquinas se encuentra sucio (SOLAS 74, regla II-2/5). El radar ARPA banda X, no funciona (SOLAS 74, regla V/19.2.3). Las tuberías sistema de alimentación de calderas de motor principal poseen excesiva pérdidas de agua por conexiones y válvulas (SOLAS 74, regla II-1/26). El motor propulsor posee pérdidas de aceite lubricante por tuberías de lubricación del cilindro N° 1 (SOLAS 74, regla II-1/27). Las tuberías del circuito hidráulico del sistema de gobierno poseen pérdidas de aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/29.2.1). 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 26/08/11, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 29/08/11 a las 18:30 horas.</p>
<p>MALTA MYTHEAS 8026672 24/09/2011</p>	<p>Argentina San Lorenzo 7,006 días .</p>	<p>Bureau Veritas (BV)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El accionamiento del aparato de gobierno de emergencia desde el cuarto del timón no funciona (SOLAS 74, regla II-1/29). La disponibilidad operacional del motor del bote salvavidas de babor no es adecuada, 1 hora bajo su puesta en marcha (LSA, sección 4.4.6.2). La sentina bajo los motogeneradores poseen excesiva suciedad, estopa oleosa, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-2/4). El último aviso a los navegantes es de vieja edición, ed. 36 del 08-09-11 (SOLAS 74, regla V/27). El original del Refrendo de Título extendido por Malta al segundo Oficial de Cubierta, no está disponible a bordo (STCW 78, Regla I/2.9). La aplicación de Reconocimiento de Título extendida por el Estado de Abanderamiento del Tercer Maquinista, está vencida (STCW 78, Regla I/2.9). El Respondedor radar – estribor - no funciona (SOLAS 74, regla III/6.2.2). El girocompás se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla V-19/2.5.1). La luz de navegación de tope no funciona (COLREG, regla 20). La bocina de popa no funciona adecuadamente (COLREG, regla 33). Algunas luces de los aros salvavidas no funcionan (SOLAS 74, regla III/7.1.3). Algunas de las luces de los trajes anti-exposición no funcionan (LSA, sección 2.3.1.4). El recorrido anual del detector de gases está vencido 04-03-11 (SOLAS 74, regla II-2/4.5.7.1). El detector de gases no funciona (SOLAS 74, regla II-2/4.5.7.1). La tubería principal contra incendios - en la mitad del buque - sobre la cubierta principal posee pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-2/14). Los moto generadores N° 1, 2 y 3 poseen pérdidas de agua y aceite lubricante (SOLAS 74, regla II-1/27). Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento, procedimiento 10.1.2 del sistema de gestión de la seguridad a bordo (Código IGS, cláusula 10.2). Acorde el número de deficiencias relativas al mantenimiento del buque se concluye que el sistema de gestión no funciona apropiadamente, procedimiento 7.2.16 – 7.2.17.2.4. Procedimiento 10.1.2 del sistema de gestión de la seguridad a bordo (Código IGS, cláusula 10.2). 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 12:00 horas local del día 24/09/11, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 01/10/11 a las 12:10 horas.</p>



Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

SINGAPUR HARMONY I 7814876 22/12/11	Argentina Buenos Aires 8. 37 días.	Lloyd's Register of shipping (LR)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: las mangueras de lucha contra incendios se encuentran agujereadas (SOLAS 74, regla II-2/10.2). La sala de máquinas posee exceso de agua e hidrocarburos con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-2/4). Los solenoides – válvulas - de la bombas de incendio principal – monitores exteriores - se encuentran fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/10.2). El sistema GMDSS no funciona (SOLAS 74, regla IV/5-1). El sistema principal y auxiliar de las luces de navegación no funciona adecuadamente (COLREG, regla 20). Los extintores portátiles poseen las cargas vencidas (SOLAS 74, regla II-2/2). El sistema fijo de lucha contra incendios sobre cubierta principal y cubierta # 1 se encuentran agujereadas (SOLAS 74, regla II-2/10.1). El sistema de detectores de humo se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/8). Existe evidencia objetiva que la Compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (IGS, cláusula 10.1). Las válvulas de control de tuberías de LCI poseen pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-2/10.2). La luz del puesto de desembarco no funciona (SOLAS 74, regla III/35.3). Los rolos de popa no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/3-1). Los motores principales # 3 y # 4 se encuentran fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26). Los motogeneradores # 2 y # 4 se encuentran fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26). Los engranajes de la caja reductora del motor principal # 1 se observan averiados (SOLAS 74, regla II-1/27). El sistema de telefonía-inmarsat no funciona (SOLAS 74, regla IV/5-1). El farol de la luz sin gobierno se encuentra roto (COLREG, regla 20). Falta el sistema de accionamiento de la campana (COLREG, regla 33). El sistema de destrinca hidrostático de las balsas salvavidas se encuentran vencidas (4 balsas)(SOLAS 74, regla III/20.9). El axiometro no funciona correctamente (SOLAS 74, regla V/26). El equipo separador de agua/hidrocarburos de 15 ppm posee pérdidas de agua (MARPOL 73/78, Anexo I/16.4). El sistema protección de escapes y tuberías de vapor posee faltantes de revestimiento (SOLAS 74, regla II-1/47). Se observa pérdida de agua por el prensa de la bomba de servicios generales (SOLAS 74, regla II-1/21). El sistema de gobierno se observa con excesiva pérdida de aceite (SOLAS 74, regla II-1/29). La red de alumbrado eléctrico principal se encuentra en mal estado (SOLAS 74, regla II-1/41). 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 horas local del día 22/12/11, a la fecha continúa con la medida.
--	--	--	--

- 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.