



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima

Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima
Información desde el 01/10/2019 al 31/12/2019

<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>
PANAMA ETERNAL HAKATA 9650925 07-ENE-2019	SAN LORENZO – ARGENTINA 1,79 días	Nippon Kaiji Kyokai (NKK)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Luces de emergencia y generales del buque se encuentran fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/43.4.1) 2)-Las marcas de francobordo de la banda de babor, no están bien visibles (necesario pintar) (LOAD LINE 66, Anexo B, Cap. I regla 8). 3)-El documento de cumplimiento, no es válido (no se ha efectuado el reconocimiento intermedio) (SOLAS 74, regla IX/4.1). 4)- La inspección anual de los sistemas fijos de extinción de incendios co2, no esta disponible a bordo (SOLAS 74, regla II-2/10.7.1.1). 5)-Lista contactos SOPEP puerto San Lorenzo desactualizada (MARPOL 73/78, Anexo I, regla 37.2.2). 6)-El plan de gestión de basuras, no se encuentra actualizado (actualizar categorías por color y capacidad a bordo) (MARPOL 73/78, Anexo V, regla 10.2). 7)-Los equipos de comunicaciones radiotelefónicos bidireccionales portátiles para cuadrillas de lucha contra incendios no se encuentran disponibles para su uso inmediato. (estaban desarmados en el cuarto de almacenamiento) (SOLAS 74, regla II-2/10.10.4). 8)-Existe evidencia objetiva que miembros de la tripulación con responsabilidades asignadas en materia de protección no se encuentran familiarizados con los procedimientos de control de acceso, identificación de personas y verificación de área restringidas, previsto en el plan de protección del buque, al no identificar correctamente a los oficiales de E.R.P., estibadores y completar el libro registro de personas (ver reporte 159) (Código PBIP, parte A, art. 9.4.9). 9)-Existe evidencia objetiva que algunos oficiales de maquinas no poseen entrenamiento / familiarización para el uso y operación del panel detección de incendios para los espacios de maquinas (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 10)-Existe evidencia objetiva que el oficial de protección del buque, no efectúa el control y visado del libro de registro de personas a bordo, desde el 03/01/2019, y el libro de radio desde el 05/01/19. (Código PBIP, parte A, art. 12.2.1). 11)-Existe evidencia objetiva que oficiales de cubierta no poseen entrenamiento /familiarización para el uso y operación de equipamiento critico lucha contra incendio (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 12)-El sistema de detección de incendio – humo/calor- para los espacios de maquinas, no funciona. (SOLAS 74, regla II-2/7.4.1.1). 13)-Existe evidencia objetiva que algunos oficiales de maquinas no están familiarizado con el equipo separador de hidrocarburos (jefe y segundo oficial de maquinas) (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 14)-Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, parte A, clausula 10.1). 15)-Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura que algunos certificados de recorridos de equipo seguridad del buque, estén disponibles a bordo (Código IGS, parte A, clausula 11.2.1).</p> <p>Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el capitán, el Estado de abanderamiento y la Organización reconocida, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 15:00 horas local del día 07-ENE-2019, siendo instruido el capitán a fin de que inicie las acciones para dar intervención al Estado de abanderamiento u Organización reconocida, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 10:00 horas del día 09-ENE-2019.</p>
ISLAS MARSHALL CHARISMA	San Nicolás, Argentina	Bureau Veritas (BV)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- El ancla de servicio de la banda de babor, no se



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima

<p>9409132 22-MAR-2019</p>	<p>16,83 días</p>		<p>encuentra disponible a bordo para su empleo inmediato (SOLAS 74, regla II-1/3.1). 2)- Línea de fondeo de babor no posee cadenas en caja de cadenas (SOLAS 74, regla II-1/3.1). 3)- El freno de la línea de fondeo de babor se encuentra roto (SOLAS 74, regla II-1/3.1). 4)- Existe evidencia objetiva que si bien el capitán confecciono el formulario de intercambio de información capitán/practicante (pilot card) el mismo no aclara en observaciones el faltante de la línea de fondeo de babor (Código IGS, parte A, cláusula 5.1.4). 5)- Existe evidencia objetiva que el capitán no adopto los procedimientos para poner en conocimiento del estado rector del puerto de argentina de una situación potencialmente peligrosa por el faltante de una línea de fondeo la cual por recomendación de la O.R. del buque (Bureau Veritas) deberá disponer de una escolta de remolcador al navegar en proximidades a la costa o en puertos de aguas peligrosas, ríos y estuarios (Código IGS, parte A, cláusula 5.1.1). 6)- Si bien la compañía ha tomado conocimiento formal mediante e-mail de la pérdida de la línea de fondeo, la misma no garantiza los principios de seguridad al no instruir al capitán de las medidas a adoptar luego de la recomendación de la O.R. (Código IGS, parte A, cláusula 6.5). 7)- Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un plan de viaje para realizar navegación sin contar a bordo con la línea de fondeo de babor en condición operativa (Código IGS, parte A, cláusula 5.1.1). 8)- Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un análisis de riesgo para realizar navegación sin contar a bordo con la línea de fondeo de babor en condición operativa (Código IGS, parte A, cláusula 5.1.3). 9)- Existe evidencia objetiva que la tripulación no se encuentra familiarizado con los procedimientos de emergencia en sala de maquinas (Código IGS, parte A, cláusula 6.3). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el capitán, el Estado de abanderamiento y la Organización reconocida, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 19:10 hora local del día 22-MAR-2019. Posteriormente con fecha 25-Mar fue inspeccionado, pudiendo comprobarse las siguientes deficiencias: 1)- Existe evidencia objetiva que la tripulación no se encuentra familiarizada con los procedimientos de emergencia en sala de máquinas (Código IGS, parte A, cláusula 6.3). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el capitán, el Estado de abanderamiento y la Organización reconocida, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 19:10 hora local del día 25-MAR-2019, siendo instruido el capitán a fin de que inicie las acciones para dar intervención al Estado de abanderamiento u Organización reconocida, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 10:00 horas del día 08-MAY-2019.</p>
<p>ISLAS MARSHALL UNION ERWIN 9456549 03-ABR-2019</p>	<p>San Lorenzo, Argentina 1,75 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Motor de propulsión principal posee pérdidas de aceite lubricante por tubería de lubricación, bombas de aire cierre de válvulas atada con alambre (SOLAS 74, regla II-1/26.1). 2)- Disponibilidad inmediata de la manguera contra incendios (sala de máquinas), no disponible para su uso inmediato (SOLAS 74, regla II-2/10.1.1.2). 3)- La manguera y accesorios contra incendios cubierta principal ambas bandas, no se encuentra en buen estado (sin presión, pérdida s de agua, ajustada con cinta) (SOLAS 74, regla II-2/10.2). 4)- Existe evidencia objetiva que no se adoptan procedimientos para garantizar el mantenimiento del buque (castillo de proa se encuentra sucio y desordenado-piezas con pérdidas de aceite, comida tirada y cableado con riesgos eléctricos) (Código IGS, parte A, cláusula 10.1). 5)- Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del equipo, mangueras y accesorios contra incendios cubierta principal ambas bandas, no se encuentra en buen estado (sin presión, pérdida de agua, ajustada con cinta) apéndice 10 del Manual de Gestión de Seguridad (Código IGS, parte A, cláusula 10.2.1). 6)- Existe evidencia objetiva que oficiales de cubierta no poseen entrenamiento/familiarización para el uso y operación de equipamiento</p>



“2020 - AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO”

Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima

			<p>critico lucha contra incendio, acorde manual de gestión- apéndice 12 del manual de gestión de seguridad (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 7)- Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del equipo motor de propulsión principal, pérdidas de aceite lubricante por tubería de lubricación, bombas de aire cierre de válvulas atada con alambre (Código IGS, parte A, clausula 10.1).</p> <p>Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el capitán, el Estado de abanderamiento y la Organización reconocida, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 16:00 horas local del día 03-ABR-2019, siendo instruido el capitán a fin de que inicie las acciones para dar intervención al Estado de abanderamiento u Organización reconocida, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 10:00 horas del día 05-ABR-2019.</p>
<p>HONG KONG GRAND ANABELLE 9567166 15-MAY-2019</p>	<p>Zarate, Argentina 1,25 días</p>	<p>America Bureau of Shipping (ABS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Existe evidencia objetiva que los oficiales de maquina no poseen el entrenamiento/familiarización para uso y operación de bomba principal de incendio (50 minutos para su funcionamiento) (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 2)- El generador N° 1, 2 y 3 posee pérdidas de aceite con estopa, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.3.1). 3)- Al accionar el motor hidráulico de timón del buque el mismo tiende a caer todo hacia la banda de estribor hasta 37°, sin accionamiento de ningún comando. 4)- El piloto automático del girocompás no funciona correctamente posee movimientos continuos de 2/3 grados estribor/babor (SOLAS 74, regla II-1/3.1). 5)- Existe evidencia objetiva que los oficiales de cubierta no poseen entrenamiento/familiarización para el uso y la operación del responder de radar (SART) (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 6)- Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un análisis/evaluación de riesgo para realizar navegación sin contar a bordo con el radar “S”, en condición operativa (Código IGS, parte A, clausula 5.1.1). 7)- Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un plan de viaje para realizar navegación sin contar a bordo con el radar “S” (Código IGS, parte A, clausula 5.1.1). 8)- Existe evidencia objetiva que si bien el capitán confecciono el formulario de intercambio de información capitán/práctico (pilot card), el mismo no informo a practico sobre el no funcionamiento del radar “S”, siendo el practico quien detecta dicha anomalía (Código IGS, parte A, clausula 5.1.4).</p> <p>Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el capitán, el Estado de abanderamiento y la Organización reconocida, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 09:00 horas local del día 15-MAY-2019, siendo instruido el capitán a fin de que inicie las acciones para dar intervención al Estado de abanderamiento u Organización reconocida, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 15:15 horas del día 16-MAY-2019.</p>
<p>BAHAMAS ANDANTE 9597094 16-MAY-2019</p>	<p>San Lorenzo, Argentina 1,87 días</p>		<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Existe evidencia objetiva que miembros de la tripulación con responsabilidades asignadas en materia de protección no se encuentran familiarizados con los procedimientos de control de acceso, identificación de personas y verificación de áreas restringidas, previsto en el plan de protección del buque, al no identificar correctamente al personal de lavado de bodegas y completar el libro registro de personas (ver reporte 159) (Código PBIP, parte A, art. 9.4.9). 2)- Existe evidencia objetiva que el oficial de protección del buque, no efectúa el control y visado del libro de registro de personas a bordo, desde el 14/05/19 (Código PBIP, parte A, art. 12.2.1). 3)- Existe evidencia objetiva que algunos oficiales de maquina no están familiarizados con el equipo separador de hidrocarburos (ZAPOROZHENKO VYKTOR, 2do OFICIAL DE MAQUINAS PASSPORT FP547917) (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 4)- Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el entrenamiento del personal a bordo con el equipamiento en sala de máquinas (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 5)- Equipo del sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS), no está restringido el acceso solamente al capitán (clave a disposición de la tripulación (SOLAS 74,</p>



“2020 - AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO”

Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima

			<p>regla V/19.2.2.3). 6)- Existe evidencia objetiva que el capitán MAKSYUTENKO OLEG, PASSPORT FE 435175, no cumple con lo dispuesto en la resolución MSC 128 (75) y lo estipulado en el plan de gestión de la seguridad a bordo, incumpliendo su responsabilidad y autoridad como capitán, no restringiendo el acceso al uso del equipo BNWAS (clave a disposición de la tripulación) tripulación (SOLAS 74, regla V/19.2.2.3). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el capitán, el Estado de abanderamiento y la Organización reconocida, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 12:30 horas local del día 16-MAY-2019, siendo instruido el capitán a fin de que inicie las acciones para dar intervención al Estado de abanderamiento u Organización reconocida, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 15:30 horas del día 18-MAY-2019.</p>
<p>HONG KONG HUANGHAI GLORY 9458432 12-06-2019</p>	<p>LA PLATA, ARGENTINA</p>	<p>Bureau Veritas (BV)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Existe evidencia objetiva que el segundo oficial de maquinas, Sr. Liu Zhenhuan, no posee entrenamiento/familiarización para el uso y operación del generador de emergencia (demora de más de 15 min aprox. (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 2)- Existe evidencia objetiva que el tercer oficial de maquinas, Sr. Sun Zhinxing, no posee entrenamiento/familiarización para el uso y operación del equipo separador 15 ppm (demora de más de 10 min) (Código IGS, parte A, clausula 6.3). 3)- Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un análisis/evaluación de riesgo para realizar navegación habiendo constatado una fisura de aprox 20 cm de largo en el costado (banda babor) de la bodega N°1, coincidente con el tanque de fuel oil N°1 de babor, y con un vertimiento de fuel oil (aprox 3 m3) en el interior de la bodega, dañando parte de la carga (Código IGS, parte A, clausula 5.1.1). 4)- Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un plan de viaje para realizar navegación habiendo constatado una fisura de aprox 20 cm de largo en el costado (banda babor) de la bodega N°1, coincidente con el tanque de fuel oil N°1 de babor, y con un vertimiento de fuel oil (aprox 3 m3) en el interior de la bodega (Código IGS, parte A, clausula 5.1.1). 5)- Existe evidencia objetiva que si bien el capitán confecciono el formulario de intercambio de información capitán/practico (pilot card), el mismo no informo/aclara al practico sobre el daño sufrido y la condición actual de la bodega N°1 y su carga (Código IGS, parte A, clausula 5.1.4). 6)- Si bien la compañía ha tomado conocimiento formal mediante e-mail de la situación por la fisura en bodega N°1 y la pérdida de fuel oil producida en el interior de dicha bodega, no garantiza los principios de seguridad al no instruir al capitán de las medidas a adoptar (Código IGS, parte A, clausula 6.5). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el capitán, el Estado de abanderamiento y la Organización reconocida, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 18:40 hora local del día 12-JUN-2019, siendo instruido el capitán a fin de que inicie las acciones para dar intervención al Estado de abanderamiento u Organización reconocida, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 17:10 horas del día 15-JUN-2019.</p>
<p>BRASIL LOG-IN JACARANDA 9471886 24-06-2019</p>	<p>BUENOS AIRES, ARGENTINA</p>	<p>Bureau Veritas (BV)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un plan de viaje para realizar la navegación con el equipo filtrador de hidrocarburos fuera de servicio (Código IGS, parte A, clausula 5.1.1). 2)- Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un análisis/evaluación de riesgo para realizar la navegación con el equipo filtrador de hidrocarburos fuera de servicio (Código IGS, parte A, clausula 5.1.1). 3)- Existe evidencia objetiva que el capitán no adoptó los procedimientos necesarios para poner en conocimiento al Estado Rector de Puerto que el equipo filtrador de hidrocarburos se encuentra fuera de servicio (Código IGS, parte A, clausula 5.1.1). 4)- Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, parte A, clausula 10.1). 5)- El equipo filtrador de hidrocarburos se encuentra fuera de servicio (MARPOL 73/78, Anexo I, regla 14.1). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el capitán,</p>



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima

			el Estado de abanderamiento y la Organización reconocida, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 14:00 hora local del día 24-JUN-2019, siendo instruido el capitán a fin de que inicie las acciones para dar intervención al Estado de abanderamiento u Organización reconocida, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las horas del día.
Malta KIRAN EURASIA 9494400 23-AGO-2019	Bahía Blanca, Argentina (4,27 días)	Bureau Veritas (BV)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1) - Motor auxiliar N°1 fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26) 2) - Bomba de LCI de emergencia, fuera de servicio (sin acople entre motor y bomba)(SOLAS 74, regla II-1/10.2.2.3) 3) - No hay disponibilidad inmediata de la puesta en servicio del motor auxiliar de emergencia(tenía el corte de combustible accionado) (SOLAS 74, regla II-1/27.5) 4) - se halló evidencia objetiva que la tripulación no se encuentra familiarizada con el buque y su equipamiento(ej: la puesta en marcha del motor auxiliar de emergencia) (Código IGS, parte A, cláusula 6.3) 5) - Existe evidencia objetiva que demuestra que no se puede garantizar el correcto control de los equipos críticos acorde lo establecido en el MGS (Código IGS, parte A, cláusula 10.3) 6) - Existe evidencia objetiva que si bien el buque posee registro de controles semanales/mensuales de equipos de lucha contra incendio, los mismos no son efectivos (Código IGS, parte A, cláusula 8.2) 7) - Existe evidencia objetiva que demuestra que no se garantiza a bordo el correcto mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, parte A, cláusula 10.1) 8) - Existe evidencia objetiva que el comando del buque no efectuó una navegación segura, habiéndose detectado que el buque a su mando zarpo del puerto de Bahía Blanca sin realizar el correspondiente control de equipos críticos, no garantizando la seguridad del buque, del personal a bordo y prevención de la contaminación(Código IGS, parte A, cláusula 5.1.1) Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el capitán, el Estado de abanderamiento y la Organización reconocida, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 05:40 hora local del día 23-AGO-2019, siendo instruido el capitán a fin de que inicie las acciones para dar intervención al Estado de abanderamiento u Organización reconocida, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 11:00 horas del día 27-AGO-2019.

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.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: DETENCIONES ERP SEGURIDAD MARITIMA AÑO 2019

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.