



# Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

## Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima Información desde el 01/01/2012 al 31/12/2012

<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>
<p>PANAMA <b>TANZANITE</b> 8306864 02/05/2012</p>	<p>Argentina Rada La Plata 1.74 días.</p>	<p>Panamá Register Corporation of Shipping (PRC)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: La bomba de lastre N° 1 posee pérdidas de agua por la empaquetadura (SOLAS 74, regla II-2/10); La bomba principal contra incendios N°1 posee pérdidas por la empaquetadura (SOLAS 74, regla II-2/10); La bomba de servicios generales posee pérdidas de agua por la empaquetadura (SOLAS 74, regla II-2/10); El motor propulsor posee pérdidas de fuel oil - en conexiones de tuberías de alta presión - en todos los cilindros (SOLAS 74, regla II-1/26.7); El cuarto de máquinas se encuentra sucio (SOLAS 74, regla II-1/26); Excesiva cantidad de agua oleosa en sentina de sala de máquinas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); Los manómetros indicadores de presión de aceite lubricante y presión de aire de los generadores N° 1 y 2 se encuentran fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26); Los tableros - en el cuarto de timón - no poseen aislación eléctrica en el piso (SOLAS 74, regla II-1/45.2); El indicador de RPM del generador de emergencia no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26); La disponibilidad operacional inmediata de la puesta a flote del bote salvavidas - banda de estribor - no es la adecuada (40 minutos para la puesta a flote) (Código IDS, sección 6.1); Existe evidencia objetiva que miembros de la tripulación no poseen entrenamiento/familiarización para el arriado del bote salvavidas (Código IDS, sección 6.2); Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y del equipo (Código IGS, cláusula 10.2); El ancla de babor no se encuentra disponible (SOLAS 74, regla II-1/3-1); El radar banda "S" y el radar banda "X" se encuentran disminuidos en su capacidad de uso (SOLAS 74 V/R19.2.2.3.2); No existe disponibilidad inmediata de las mangueras contra incendio (cajas cerradas con candados) (SOLAS 74, regla II-2/10.1.2). 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 17:37 horas local del día 02/05/11, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 04/05/11 a las 11:00 horas.</p>
<p>ISLAS MARSHALL <b>MARIDA MARIGOLD</b> 9438157 04/07/2012</p>	<p>Argentina Rada La Plata 11.85 días.</p>	<p>American Bureau of Shipping (ABS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Los generadores N° 1 y 3, poseen excesivas pérdidas de aceite lubricante y combustible - con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26); La sentina de sala de máquinas posee excesiva suciedad - con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); La sala de purificadoras se encuentra sucia con fuel oil/aceite - con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); El motor del bote de caída libre no funciona (Código IDS, sección 4.4.6); El motor del bote de rescate no funciona (Código IDS, sección 5.1.1.8); El equipo separador de hidrocarburos no funciona (MARPOL 73/78, Anexo I/16.4); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado y el estado general es malo - ítems 1 al 6 - Form.121 B del Sistema de gestión (Código IGS, cláusula 10.2); Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.1); El original del Certificado Internacional de Protección del Buque no está disponible a bordo (Código PBIP, Parte A.19.2); La bomba de incendio de emergencia no funciona adecuadamente - la presión de agua es baja - (SOLAS 74, regla II-2/10.2); El original del Certificado de Gestión de la Seguridad no se encuentra a bordo (SOLAS 74, regla IX/4.3); La purificadora de fuel oil N°2 se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/27); Las tuberías del circuito hidráulico del sistema de gobierno poseen pérdidas de aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/29.2.3); Las tuberías del sistema de calderas - en sala de máquinas - poseen excesivas pérdidas de vapor y agua (SOLAS 74, regla II-1/26); La bomba de achique de sentina de máquinas no funciona adecuadamente (SOLAS 74, regla II-1/26.7); El moto generador N° 2 se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26); El manual de gestión del buque no se encuentra</p>



# Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

			<p>en el idioma de trabajo (Código IGS, cláusula 6.6); Los manuales de formación ubicados en los espacios de recreo – comedores – etc, no se encuentran en el idioma de trabajo de la tripulación (Código IGS, cláusula 6.6); El documento de Dotación Mínima de Seguridad no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74, regla V/14.2); El Manual de Procedimientos y Medios de conformidad con el Anexo II Regla 14 del MARPOL, no se encuentra aprobado por la Administración (MARPOL 73/78, Anexo II/14.1); La bomba de trasvase de combustible – gas oil – Nº 1 posee perdidas de combustible (SOLAS 74, regla II-2/4.5.1); Las indicaciones e instrucciones de uso – idioma de trabajo- no están disponibles en el cuarto de timón, generador de emergencia, puestos de reunión, abandono, etc (SOLAS 74, regla II-2/16 y regla III/8). 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 15:15 horas local del día 04/07/12, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 16/07/12 a las 12:00 horas.</p>
<p>PANAMÁ INDRA II 8301668 26/12/2012</p>	<p>Argentina Rada San Lorenzo 5.46 días.</p>	<p>Isthmus Bureau of Shipping (IBS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El Certificado Internacional de Protección del buque no es válido (verificación intermedia vencida)(Código PBIP, Parte A.19.3); La bomba contra incendios de emergencia no levanta presión (SOLAS 74, regla II-2/10.2.2.4); El dispositivo de cierre rápido del conducto de ventilación de sala de máquinas de la banda de babor no cierra (SOLAS 74, regla II-2/9.2.2); Varios cierres mariposa de los conductos de ventilación de sala de máquinas no funcionan (SOLAS 74, regla II-2/9.2.2); El girocompás se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.2.5); Las marcas de calado proa y popa no están legibles (SOLAS 74, regla II-1/8.7.3); El detector de gases no funciona correctamente (SOLAS 74, regla VI/3.1); El recorrido anual del detector de gases esta vencido (SOLAS 74, regla VI/3.1); La bomba principal de incendio Nº 1 posee excesiva perdida de agua por el prensa estopa (SOLAS 74, regla II-2/10.2.2.3.1); La protección térmica de la salida de gases de escape de los motogeneradores Nº 1, 2 y 3 están en malas condiciones (SOLAS 74, regla II-1/26.1); Dos indicadores de temperatura de agua de refrigeración del Motogenerador Nº 1 se encuentran rotos (SOLAS 74, regla II-1/53.4); No posee carta náutica para navegar hasta el próximo puerto de escala – Grecia (SOLAS 74, regla V/19.2); El registrador de datos de travesía simplificado no funciona adecuadamente (indica falla en el sistema) (SOLAS 74, regla V/20.2); El recorrido anual del Registrador de datos de travesía se encuentra vencido (SOLAS 74, regla V/18.8); El certificado de testeo anual del sistema de alerta de protección del buque (SSAS) se encuentra vencido (SOLAS 74, regla XI-2/6); El sistema remoto de apertura y cierre de las válvulas para achique del pique de proa no funciona (SOLAS 74, regla II-1/11.4); El sistema de detección de ingreso de agua en bodega no funciona correctamente (alimentación de emergencia) (SOLAS 74, regla XII/12.1.1); Existe evidencia objetiva que miembros de la tripulación no llevan a cabo los procedimientos de control de acceso de personas a bordo acorde el Plan de protección del buque, al no solicitar la identificación de los oficiales de ERP y completar el Libro registro de Personas (Código PBIP, Parte A.7.2.2); Acorde el número de deficiencias relativas al mantenimiento del buque y su equipamiento se concluye que el sistema de mantenimiento preventivo no funciona apropiadamente (Código IGS, Cláusula 10.2) ; Existe evidencia que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, Cláusula 10.1). 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 12:50 horas local del día 26/12/12. Al día 31/12/12 el buque continúa en la misma situación.</p>

- 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.