Ship Inspections Stats and Facts – Spanish



HECHOS

Accidentes debidos a inspecciones inadecuadas de los buques:

1. Las inspecciones insuficientes de la integridad estructural del buque pueden provocar grietas por fatiga, corrosión u otras formas de daños que pasan desapercibidos.
2. Las inspecciones inadecuadas de los sistemas de seguridad contra incendios, los equipos eléctricos y el almacenamiento de combustible pueden provocar incidentes de incendio y explosión.
3. Las inspecciones insuficientes de los equipos de navegación, incluidos el radar, los sistemas GPS y las cartas de navegación, pueden provocar errores de navegación y colisiones con otros buques, arrecifes o costas.
4. Las inspecciones insuficientes de las medidas y equipos de prevención de la contaminación pueden dar lugar a vertidos de petróleo, fugas de materiales peligrosos o eliminación inadecuada de residuos.
5. La negligencia en la inspección de los equipos de seguridad, la maquinaria y las condiciones de trabajo puede provocar accidentes que causen lesiones o incluso la muerte de tripulantes o pasajeros.
6. Las operaciones de carga mal ejecutadas, los métodos de sujeción inadecuados o el incumplimiento de las directrices de carga pueden provocar accidentes, daños a la carga o el vuelco del buque.

ESTADÍSTICAS

- Las inspecciones de buques suelen dar lugar a la identificación de deficiencias o problemas de incumplimiento. Los porcentajes de deficiencias varían en función de factores como el tipo de buque, la edad, el Estado de abanderamiento y la zona comercial. Por término medio, los estudios han demostrado que aproximadamente el 10-20% de los buques inspeccionados presentan deficiencias.
- AMSA ha publicado su Informe de Inspección para el año 2022 revelando que los portacontenedores se encuentran entre los cinco tipos de buques más detenidos durante tres años, representando casi el 15% de las llegadas durante el año pasado. En 2022, se inspeccionaron 1.181 graneleros con 3.446 deficiencias emitidas que dieron lugar a 76 inmovilizaciones. La tasa de inmovilización de graneleros aumentó al 6,4% desde el 6,1% en 2021.
- Según el informe, el promedio de deficiencias de PSC por inspección aumentó del 2,2% en 2021 al 2,58% en 2022. Esta cifra es significativamente superior a la media móvil de 10 años de 2,3 deficiencias por inspección.

- Aunque se produjo un descenso del 14,7 % en el número de inspecciones iniciales de PSC, AMSA aumentó la tasa de inspección de buques de Prioridad 1 (P1), inspeccionando el 88,5 % de todas las llegadas elegibles de buques P1. Disminuyó la tasa de inspección de buques de Prioridad 4 (P4), inspeccionando el 24,5% de las llegadas elegibles. Los resultados del CPS muestran que se produjo un ligero aumento del índice de inmovilización de buques, que pasó del 5,6% en 2021 al 6,0% en 2022. El índice máximo de inmovilizaciones se registró en 2011, con un 9,2 %. La tasa de inmovilización de 2022 es coherente con la media móvil de 10 años del 6,0 %.
- Aumento del 82 % en el número de detenciones de VCD, de 22 en 2021 a 62 en 2022.
- La tasa de inspección de RAV se mantiene constante en 95 al año. El número de deficiencias detenibles detectadas en los RAV disminuyó un 43% (de siete en 2021 a cuatro en 2022).
- Se inspeccionaron 1.181 graneleros y se detectaron 3.446 deficiencias que dieron lugar a 76 inmovilizaciones. La tasa de inmovilización de graneleros aumentó al 6,4 % desde el 6,1 % en 2021.
- Los portacontenedores siguen obteniendo malos resultados, figurando entre los cinco primeros tipos de buques inmovilizados durante tres años y representando casi el 15 % de las llegadas en 2022.