



Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima

Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima  
Información desde el 01/01/2024 al 31/12/2024

Estado de abanderamiento Nombre del Buque Nº OMI / Fecha de detención	Estado rector Puerto de detención Período detención	Sociedad de clasificación	Comentarios de las deficiencias
PANAMA KEMPTON 9229142 24-ENE-2024	LA BOCA, ARGENTINA	BUREAU VERITAS (BV)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Generadores Nº 1 y 2 poseen falta de puesta a tierra, generando riesgos eléctricos para las operaciones de la tripulación. 2)- Brida de conexión de válvula de sistema de achique de emergencia posee falta parcial de bulones, presentando riesgo de estanqueidad en sector sala de máquinas. 3)- Dos tapas de de tablero eléctrico en cámara de control de sala de máquinas no se encuentran instaladas, generando riesgos eléctricos y peligro para las operaciones de la tripulación. 4)- Existe evidencia objetiva que el comando del buque no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento, en virtud de las deficiencias halladas, acorde MGS aprobado. Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medidas de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencias, <b>detención a partir de las 22:00 hs del día 24-Ene-2024</b>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1155 (32). Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención <b>a partir de las 09:00 horas del día 01-Feb-2024</b>, por haber subsanado las deficiencias en materia de <b>Seguridad Marítima</b>.</p>
COLOMBIA RALEIGH 8213172 16-MAR-2024	CAMPANA, ARGENTINA	INTERNATIONAL REGISTER OF SHIPPING (IRS)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- El buque no posee a bordo bote salvavidas acorde Certificado de Seguridad de Equipo para Buque de Carga Nº IRS-CSSEC-20-21111, y el correspondiente suplemento de Equipos de Seguridad para Buques de Carga FORM E (Punto 4) emitido por la OR Internacional Register of Shipping. 2)- Sala de máquinas posee excesiva suciedad (chasas de transito personal cubiertas de restos oleosos) con riesgo de accidente por deslizamiento. 3)- Posee excesiva corrosión crateriforme con disminución de espesores y orificios en estructuras internas sector cuarto de timón pala banda de babor (refuerzos interior de vinculación a limera). 4)- Instalación eléctrica en generador principal Nº1 no se encuentra correctamente dispuesta con riesgo de choque eléctrico. 5)- Existe evidencia objetiva que el comando del buque no garantiza a bordo el adecuado</p>



*Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima*

			<p>mantenimiento del buque y su equipamiento acorde las deficiencias detectadas. 6)- Existe evidencia objetiva que la Compañía no asegura que se lleve a cabo un correcto mantenimiento del buque (MGS – Plan de Mantenimiento – FR-SO-OP-68). Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, una auditoria adicional ISM, imponiéndose como medidas de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencias, <b>detención a partir de las 18:00 hs del día 16-Mar-2024</b>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33).</p> <p>Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención <b>a partir de las 13:40 horas del día 22-Mar-2024</b>, por haber subsanado las deficiencias en materia de <b>Seguridad Marítima</b>.</p>
CHINA CHANG HANG HUI HAI 9436109 30-MAR-2024	ESCOBAR, ARGENTINA	CHINA CLASSIFICATION SOCIETY (CCS)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Si bien el buque cuenta con procedimientos establecidos en su manual de gestión chapter 2.4.3.15 respecto a la confección del plan de viaje, el capitán no asegura que los mismos sean eficientes debiendo cambiar el buque de ruta de navegación con destino al puerto de Ramallo, el día 29/03/24, por no contar con medio de comunicación en aguas del canal Martín García. 2)- Existe evidencia objetiva que el capitán no dio conocimiento a la autoridad marítima respecto a la avería sufrida en el sistema de gobierno el día 29-03-2024 en navegación km 18. 3)- existe evidencia objetiva que el capitán del buque no asegura una derrota efectiva hacia puerto Ramallo al observar que el buque presento en reiteradas oportunidades inconvenientes en el sistema de gobierno, poniendo en riesgo la seguridad del buque de las personas y del medio ambiente. Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, una auditoria adicional por ISMC a fin de certificar condición/medidas para con el buque, imponiéndose como medidas de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencias, <b>detención a partir de las 16:00 hs del día 30-Mar-2024</b>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33).</p> <p>Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención <b>a partir de las 18:45 horas del día 02-Abr-2024</b>, por haber subsanado las deficiencias en materia de <b>Seguridad Marítima</b>.</p>
BRASIL MARCOS DIAS 9070565 02-ABR-2024	SAN LORENZO, ARGENTINA	REGISTRO BRASILERO DE NAVEGACIÓN Y AERONAVE (RBNA)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- El motor generador N° 2 se encuentra fuera de servicio. 2)- La disponibilidad operacional del bote de rescate no es adecuada (motor fuera de borda no se encuentra listo). 3)- Totalidad de cierres de conductos de</p>



*Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima*

			<p>ventilación en cuarto de máquinas no funcionan. <b>4)</b>- Tubería principal contra incendio en cubierta principal en proa, posee perdida de agua por excesiva corrosión y desgaste del material. <b>5)</b>- El bote de rescate posee el freno de arriado manual fuera de servicio (linga acerada seccionada). <b>6)</b>- Paneles de alarmas generales de máquinas sector generadores y sector ingreso a cuarto de timón se encuentran dañadas. <b>7)</b> – Si bien existe evidencia objetiva de chequeos previo al zarpe (FORM. BR3-0), durante la navegación (FORM. BR7-0) y entrada a puerto (FORM. BR9-0) acorde manual de gestión, los mismos no son eficientes al detectarse deficiencias relacionadas con los elementos críticos del buque. <b>8)</b>- Existe evidencia que el capitán del buque no asegura una derrota efectiva hacia puerto san Lorenzo al observar que el buque presento inconvenientes en el motor generador N° 2 y por la totalidad de las deficiencias detectadas poniendo en riesgo la seguridad del buque como de las personas y medio ambiente. <b>9)</b>- Acorde las deficiencias detectadas existe evidencia objetiva que el comando del buque no garantizan el mantenimiento del navío y su equipo. <b>10)</b>- Existe evidencia objetiva que el capitán no dio conocimiento a la autoridad marítima respecto a la avería sufrida en el generador N° 2 el día 01-04-2024 en navegación en el KM 457 RP. Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional de la Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medidas de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencias, <b><u>detención a partir de las 18:15 hs del día 02-Abr-2024</u></b>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33).</p> <p>Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención y restricción de operaciones <b><u>a partir de las 18:15 horas del día 05-Abr-2024</u></b>, por haber subsanado/ recodificado las deficiencias en materia de <b><u>Seguridad Marítima</u></b>.</p>
LIBERIA GALLOWAY 9306471 12-ABR-2024	ROSARIO, ARGENTINA	BUREAU VERITAS (BV)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: <b>1)</b> - El moto generador nro. 1 se encuentra fuera de servicio desde fecha 10/04/2024 (Posee inconvenientes en sistema de arranque). <b>2)</b> - Existe evidencia objetiva que el capitán no informo a la autoridad de E.R.P que el buque se encontraba navegando en aguas jurisdiccionales argentinas, con el generador nro. 1 fuera de servicio (ítem 2, capítulo 7 MGS). Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional de la Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medidas de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencias, <b><u>detención a partir de las 23:59 hs del día 12-Ab-2024</u></b> , confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33).



*Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima*

			<p>Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención y restricción de operaciones <u>a partir de las 20:30 horas del día 13-Abr-2024</u>, por haber subsanado/ recodificado las deficiencias en materia de <b>Seguridad Marítima</b>.</p>
LUXEMBURGO TACCOLA 9280213 20-ABR-2024	SAN NICOLAS, ARGENTINA	BUREAU VERITAS (BV)	<p>Al momento de la supervisión se comprobó la siguiente deficiencia: <b>1)</b>- Existe evidencia objetiva que el capitán no informó a la autoridad E.R.P, que el generador principal de estibor no se encuentra a bordo desde fecha 10/04/2024 y que el motor generador auxiliar se encuentra fuera de servicio desde fecha 16/04/2024. (Cláusula: 37 capítulo: emergencias MGS). Con motivo de la deficiencia arriba indicada, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medida de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencia, <u>detención a partir de las 17:00 hs del día 20-Abr-2024</u>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33).</p> <p>Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado la deficiencia, se procedió al levantamiento de la detención <u>a partir de las 12:30 horas del día 27-Ab-2024</u>, por haber subsanado/ recodificado la deficiencia en materia de <b>Seguridad Marítima</b>.</p>
NORUEGA BOW EXCELLENCE 9828223 25-ABR-2024	ZARATE, ARGENTINA	DET NORSKE VERITAS (DNV)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: <b>1)</b>- Existe evidencia objetiva que demuestra que no se ha garantizado el levantamiento y adopción de medidas correctivas de las deficiencias impuestas durante Supervisión realizada en fecha 23/ABR/2024, conforme medidas de acción impuestas por el Estado Rector del Puerto durante su estadía en Rada La Plata. <b>2)</b>- Si bien el MGS establece procedimientos de intercambio de información entre el Capitán y el Práctico previo al inicio de navegación, existe evidencia objetiva que no se dio el debido cumplimiento al mismo, habiendo realizado navegación desde su lugar de fondeo en rada la Plata y hasta la terminal portuaria VITCO (Puerto Zarate), no informando a los prácticos de las deficiencias a subsanar previo al zarpe y de las restricción de las operaciones impuestas al buque a partir de las 1430 hs del día 23/04/24. <b>3)</b>- Si bien el MGS establece procedimientos destinados a informar al estado de abanderamiento y Organización reconocida del resultado de la Supervisión por Estado Rector, no se halló evidencia objetiva de su debido cumplimiento a fin de realizar una Auditoria Adicional en Materia de Gestión de la Seguridad, habiendo sido debidamente notificado mediante Formulario B establecido en la Resolución OMI A 1185 (33).</p> <p>Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de</p>



*Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima*

			<p>la Seguridad y protección marítima, imponiéndose como medidas de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencias, <b><u>detención a partir de las 21:00 hs del día 25-Abr-2024</u></b>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33).</p> <p>Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención y restricción de las operaciones <b><u>a partir de las 19:00 horas del día 26-Abr-2024</u></b>, por haber subsanado/ recodificado las deficiencias en materia de <b><u>Seguridad Marítima</u></b>.</p>
PANAMÁ CAP SAN MALEAS 9633941 26-ABR-2024	BUENOS AIRES, ARGENTINA	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Existe evidencia objetiva que el Capitán no informó a la Autoridad de ERP que el buque se encontraba navegando en aguas jurisdiccionales Argentinas con el motor generador Nº 2 y bomba eléctrica de sistema de lavado de tanques (scrubber) fuera de servicio. 2)- Existe evidencia objetiva que si bien el capitán confeccionó el formulario de intercambio de información capitán/práctico (pilot card), el mismo no informó al práctico sobre el no funcionamiento del motor-generador Nº 2 y bomba eléctrica de sistema de lavado de tanques (scrubber) (Código IGS, parte A, cláusula 5.1.4).</p> <p>Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medidas de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencias, <b><u>detención a partir de las 14:00 hs del día 26-Abr-2024</u></b>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33).</p> <p>Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención <b><u>a partir de las 21:00 horas del día 26-Abr-2024</u></b>, por haber subsanado/ recodificado las deficiencias en materia de <b><u>Seguridad Marítima</u></b>.</p>
NORUEGA SIEM RUBY 9413444 13-JUN-2024	SANTA CRUZ, ARGENTINA	DET NORSKE VERITAS (DNV)	<p>Al momento de la supervisión se comprobó la siguiente deficiencia: 1)- Existe evidencia objetiva que el capitán no adoptó los procedimientos necesarios para poner en conocimiento a la Autoridad Rectora del Puerto (FILE 3.C – ERT/ERM/RRP 1066 – 1071), sobre el incidente (rozadura) sufrida con el buque pesquero HOYO MARU N° 37 (6713407) con fecha 10-06-2024 en el muelle sitio 6<sup>a</sup> del Puerto de Procedencia (Puerto Deseado).</p> <p>Con motivo de la deficiencia arriba indicada, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medida de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencia, <b><u>detención a partir de las 22:00 hs del día 13-Jun-2024</u></b>, confeccionándose el formulario B establecido en la</p>



*Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima*

			<p>Resolución OMI A.1185 (33). Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado la deficiencia encontrada, se procedió al levantamiento de la detención <u>a partir de las 14:00 horas del día 14-Jun-2024</u>, por haber subsanado/ recodificado la deficiencia en materia de <b>Seguridad Marítima</b>.</p>
PORTUGAL INDUSTRIAL COLOR 9810355 24-JUN-2024	CAMPANA, ARGENTINA	DET NORSKE VERITAS (DNV)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Existe evidencia objetiva que el Capitán no informó en el ingreso a Aguas Jurisdiccionales sobre la condición actual del buque al tener el motor auxiliar N°3 fuera de servicio previsto en el MGS del buque (Capítulo 7 Navegación Punto 7.2.1.4.1 Pilot Card). 2)- Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un plan de viaje y una evaluación de riesgo para realizar la navegación segura habiendo constatado el motor auxiliar n°3 fuera de servicio con fecha 16 de mayo del año 2024. Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medida de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencia, <u>detención a partir de las 17:10 hs del día 24-Jun-2024</u>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33). Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención <u>a partir de las 09:30 horas del día 27-Jun-2024</u>, por haber subsanado/ recodificado las deficiencias en materia de <b>Seguridad Marítima</b>.</p>
ISLAS MARSHALL AFROESSA 9666522 10-JUL-2024	QUEQUEN, ARGENTINA	BUREAU VERITAS (BV)	<p>Al momento de la supervisión se comprobó la siguiente deficiencia: 1)- Existe evidencia objetiva que el capitán omitió informar a la autoridad rectora del puerto la perdida de ancla de babor e ingresó al puerto local. Con motivo de la deficiencia arriba indicada, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medida de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencia, <u>detención a partir de las 14:30 hs del día 10-Jul-2024</u>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33). Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado la deficiencia encontrada, se procedió al levantamiento de la detención <u>a partir de las 09:45 horas del día 12-Jul-2024</u>, por haber subsanado/ recodificado la deficiencia en materia de <b>Seguridad Marítima</b>.</p>
			<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- El certificado de recorrido de los sistemas fijos de CO<sub>2</sub> otorgado por la empresa “Delmar Safety” para</p>



*Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima*

ISLAS MARSHALL CLIPPER CLYDE 9455911 23-AGO-2024	SAN NICOLAS, ARGENTINA	DET NORSE VERITAS (DNV)	<p>los sistemas de extinción de incendio en sala de máquinas, bodegas y cuarto de pinturas se encuentran vencidos con fecha 10-04-2024. 2)- Existe evidencia objetiva que si bien el buque posee registros de controles semanales/mensuales de equipos de lucha contra incendios (Form. DE15B ISMC) los mismos no son efectivos porque se detectaron sistemas de lucha contra incendios vencidos. 3)- Existe evidencia objetiva que el comando del buque no efectuó una navegación segura habiéndose detectado que el buque a su mando arribó al puerto de San Nicolás sin el correspondiente recorrido del sistema fijo lucha contra incendio (CO2) no garantizando la seguridad del buque, del personal a bordo y de la prevención de la contaminación. Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medida de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencia, <u>detención a partir de las 20:30 hs del día 23-Ago-2024</u>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33).</p> <p>Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención <u>a partir de las 17:30 horas del día 27-Ago-2024</u>, por haber subsanado/ recodificado las deficiencias en materia de <u>Seguridad Marítima</u>.</p>
SAN CRISTOBAL Y NIEVES PRINCESS MARIA 9136929 04-SEP-2024	SAN LORENZO, ARGENTINA	POLISH REGISTER OF SHIPPING (PRS)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: 1)- Bote salvavidas y de rescate no poseen disponibilidad inmediata para su uso (faltantes de apoyas para cabezas, cinturones de seguridad no disponibles, parabrisas y ventanas con poca visibilidad, bomba de achique no funciona). 2)- Posee excesiva acumulación de agua de sentina oleosa y residuos de hidrocarburos en espacios de máquinas. 3)- Existe evidencia objetiva que el capitán no efectuó la gestión pertinente para la descarga de agua oleosa de sentina y residuos de hidrocarburos en espacios de máquinas. 4)- Existe evidencia objetiva que el capitán y miembros de la tripulación no garantizan el adecuado mantenimiento del buque y su equipo acorde las deficiencias observadas. 5)- Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura que se lleven a cabo un correcto mantenimiento del buque y su equipo, acorde lo observado en las deficiencias observadas. Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medida de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencia, <u>detención a partir de las 20:15 hs del día 04-Sep-2024</u>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33).</p> <p>Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de</p>



*Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima*

			<p>haber subsanado/ recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la <b>detención a partir de las 11:30 horas del día 20-Sep-2024</b>, por haber subsanado/ recodificado las deficiencias en materia de <b>Seguridad Marítima</b>.</p>
ISLAS MARSHALL THUNDERBIRD 9497335 07-SEP-2024	ZARATE, ARGENTINA	LLOYD'S REGISTER (LR)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: <b>1)-</b> Bote salvavidas no tiene disponibilidad inmediata, no arranca motor propulsor (batería fuera de servicio). <b>2)-</b> Guinche de amarre de popa banda estribor se encuentra fuera de servicio (motor eléctrico fuera de servicio) <b>3)-</b> Existe evidencia objetiva que el buque se encuentra amarrado a muelle por su banda de estribor, haciendo uso de los dispositivos de amarre de popa banda de babor, no cumpliendo con el plan de amarre del buque. <b>4)-</b> Dispositivo de cierre de bodega N° 3 y tubo de líquido hidráulico del sistema de cierre y apertura de tapa de bodegas, ubicados sobre cubierta principal sector bodega N° 6 banda de estribor posee perdida de líquido, hidráulico, sobre cubierta principal con riesgo de accidente por deslizamiento. <b>5)-</b> Protección contra incendio (revestimiento) en salida de emergencia sector sala de máquinas cubierta más baja en mal estado de conservación y mantenimiento, no asegurando la permeabilidad contra el calor, acorde lo establecido en plan de lucha contra incendios. <b>6)-</b> Compresor de aire para arranque de motor principal N°1 fuera de servicio. <b>7)-</b> Se verifica desprendimiento de material en la cresta de camones de árbol de leva en movimiento N° 3, del generador N° 3. <b>8)-</b> Si bien el buque posee registros, de haber informado a la compañía sobre la condición del buque relacionado con el funcionamiento del Generador N° 3 (informado vía email el 01-08-2024), botes salvavidas (informado vía mail 28-09-2024) y del sistema de amarre popa estribor (informado 2024), existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque ya que no se han tomado medidas para la reparación y/o intervención del estado de abanderamiento/ soc.de clasificación para establecer la condición del buque. <b>9)-</b> Existe evidencia objetiva que el capitán no informó en el ingreso a aguas jurisdiccionales sobre la condición actual del buque relacionado con el funcionamiento del Generador N° 3, bote salvavidas y del sistema de amarre popa estribor previsto en el MGS del buque (Navegación con Practico a bordo, FORM QPO9 - MGS). <b>10)-</b> Existe evidencia objetiva que el capitán no posee elaborado un plan de viaje y una evaluación de riesgo para realizar la navegación segura habiendo constatado funcionamiento irregular del Generador N° 3 el 01-08-2024, bote salvavidas fuera de servicio desde el 28-09-2024 detectado durante verificación semanal y sistema de amarre popa estribor fuera de servicio desde el 02-08-2024, previsto en el MGS procedimiento QP-26 punto 1.5. <b>11)-</b> Si bien la compañía ha tomado conocimiento de la situación actual del</p>



*Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima*

			<p>buque, no garantiza los principios de seguridad al no instruir al capitán de las medidas a adoptar. Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medida de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencia, <b><u>detención a partir de las 21:30 hs del día 07-Oct-2024</u></b>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33). Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención <b><u>a partir de las 20:30 horas del día 11-Oct-2024</u></b>, por haber subsanado/ recodificado las deficiencias en materia de <b><u>Seguridad Marítima</u></b>.</p>
MALTA ELPIDA GR 9254630 11-DIC-2024	ZARATE, ARGENTINA	LLOYD'S REGISTER (LR)	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: <b>1)</b>- Válvula de drenaje en tanque de combustible de generador de emergencia posee perdidas combustible presentando riesgo de incendio. <b>2)</b>- Parada de emergencia (remoto) del generador de emergencia no funciona. <b>3)</b>- Tubería principal de incendio sobre cubierta principal posee pérdidas de agua por fisuras sector bodega de carga N° 3 y bodega de carga N° 1. <b>4)</b>- Sistema de detección de nivel de agua y achique en pique de proa no funciona correctamente (válvulas bloqueadas), durante test de funcionamiento presento imposibilidad para efectuar achique. <b>5)</b>- Existe evidencia objetiva que el comando del buque no garantiza a bordo el adecuado mantenimiento del buque y su equipamiento acorde las deficiencias detectadas, no cumpliendo con lo estipulado en el Manual de Gestión de Seguridad del buque. <b>6)</b>- Existe evidencia objetiva que la Compañía no asegura que se lleven a cabo una correcto mantenimiento del buque, acorde las deficiencias observadas. Con motivo de las deficiencias arriba indicadas, se requirió previo al zarpe, auditoria adicional en materia de Gestión de la Seguridad, imponiéndose como medida de control y cumplimiento, Inspección Inicial con deficiencia, <b><u>detención a partir de las 19:30 hs del día 11-Dic-2024</u></b>, confeccionándose el formulario B establecido en la Resolución OMI A.1185 (33). Por último, y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora, se procedió a notificar al Capitán que, con motivo de haber subsanado/ recodificado las deficiencias encontradas, se procedió al levantamiento de la detención <b><u>a partir de las 18:30 horas del día 15-Dic-2024</u></b>, por haber subsanado/ recodificado las deficiencias en materia de <b><u>Seguridad Marítima</u></b>.</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.



2024 – AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

*Ministerio de Seguridad  
Prefectura Naval Argentina  
Autoridad Marítima*

- 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.



  
MARCELO GASTÓN SOLARI  
PREFECTO