

Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima
1º Trimestre Año 2007.

<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>
VIETNAM VEGA STAR 9031588 09/01/2007	Rosario, Argentina 19,83 días	Nippon Kaiji Kyokai	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: la información estática del sistema de identificación automática (AIS) se encontraba desactualizada (SOLAS 74, regla V/19.4); la publicación náutica aviso a los navegantes se encontraba desactualizada (SOLAS 74, regla VI/27); los aros salvavidas se encontraban deteriorados (Código IDS, capítulo II/2.1.1); el compartimiento de los generadores se encuentra excesivamente sucio con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio no funcionaba correctamente (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2), la tubería de escape del generador principal no se encontraba correctamente aislada - térmicamente- (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la bomba de refrigeración de agua de mar se encontraba funcionando defectuosamente (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la tubería de refrigeración del generador N° 1 y 2 presenta excesiva pérdida de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7); existe evidencia que el Segundo Oficial de Cubierta no se encuentra familiarizado con la prueba de funcionamiento de la RLS (Código IGS, cláusula 6.3); existe evidencia que miembros claves de máquinas desconoce el procedimiento de puesta en marcha de la bomba del sistema de lucha contra incendio (Código IGS, cláusula 6.3); existe evidencia que miembros claves de cubierta desconocen la forma de operar los equipos de VHF (Código IGS, cláusula 6.3); algunos detectores de humo instalados en sala de máquinas no funcionaban (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); existe evidencia que el tratamiento de basura no es el correcto -excesiva cantidad de basura estibada sobre la cubierta principal- (MARPOL 73/78, A-V/9.2); las marcas de calado y francobordo no se exhiben pintadas en forma correcta (LL66, A-1/8); no se encontraba disponible a bordo el programa de auditorías internas y externas (Código IGS, cláusula 12.1); se comprobó que el Capitán desconocía el Manual de Gestión de la Seguridad del Buque (Código IGS, cláusula 6.1.3); se halló evidencia que la Compañía no garantiza el normal mantenimiento del buque y que miembros claves de la tripulación puedan comunicarse efectivamente en el idioma de trabajo del buque (Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1530 hora local del día 09/01/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 20/01/2007 a las 1130 hora local.
LIBERIA SAMPAN 8404874 06/03/2007	San Nicolás, Argentina 0,51 días.	Lloyd's Register	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: el original del refrendo de título otorgado por el Estado de Abanderamiento al 2º Oficial de Cubierta no se encontraban disponibles a bordo (STCW 78 I/2.9); la puesta en marcha de los motores de ambos botes salvavidas carecen de disponibilidad funcional (SOLAS 74, regla III/20.2); las mangueras del sistema de lucha contra incendio no se encontraban disponibles para su uso inmediato (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); algunas tuberías del sistema de refrigeración por agua de mar se encontraban con excesivas pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el indicador de RPM del generador principal se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la tubería principal de refrigeración del generador principal N° 2 se encontraba con excesiva pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7); material reflectante del bote salvavidas de la banda de babor se exhibía deteriorado (Código IDS, párrafo 1.2.2.7); la basura existente a bordo no se encontraba adecuadamente clasificada (MARPOL 73/78, A-V/9.2); se halló evidencia objetiva que la Compañía no garantiza en todos los casos el correcto mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.2). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 0240 hora local del día 06/03/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 06/03/2007 a las 1500 hora local.
PANAMA AKTI 8019514 27/03/2007	Quequén, Argentina 1,7 días.	Lloyd's Register	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: las puertas de acceso al puente de navegación se encontraban rotas, no permitiendo el correcto cierre (LL 66, A-I/12.1), la luz de navegación de alcance se encontraba fuera de servicio (COLREG, Parte C/20.e), la chimenea del motor principal se encuentra agujerada (LL66, A-1/17.2), la sala de máquinas se encuentra excesivamente sucia con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el cabrestante de popa no funciona correctamente (SOLAS 74, regla II-1/3.1), no se

			<p>encontraban exhibidas las instrucciones operacionales para la puesta en marcha del motor del bote salvavidas de la banda de estribor (SOLAS 74, regla III/9.2.1), el tanque de combustible del bote salvavidas de la banda de estribor se encontraba vacío (SOLAS 74, regla III/20.2), la caja de protección del motor del bote salvavidas de la banda de estribor se encontraba excesivamente deteriorada, no brindando protección (Código IDS, párrafo 4.4.6.9), el material reflectante de ambos botes salvavidas se hallaba deteriorado (Código IDS, párrafo 2.1.1.7), algunas puertas estancas de la superestructura no cerraban correctamente (LL66, A-I/12.1), existen mangueras del sistema de lucha contra incendio deterioradas con múltiples pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2), se comprobó que la bomba principal del sistema de lucha contra incendio no funcionaba correctamente (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2), existe evidencia objetiva que miembros de la tripulación no se encuentran debidamente familiarizados con sus funciones (Código IGS, cláusula 6.3), el equipo de respiración autónomo de sala de máquinas se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2), el generador N° 2 posee excesivas pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26.7), se hallaba fuera de servicio la alarma de test de sala de máquinas (SOLAS 74, regla II-1/51.3.2), existe evidencia objetiva que no se llevan adelante los procedimientos de mantenimiento del buque y su equipo acorde a su Manual de Gestión (Código IGS, cláusula 10.2). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 2200 hora local del día 27/03/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 29/03/2007 a las 1615 horas local.</p>
<p>PANAMA PLACID SEA 9285110 16/04/2007</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 3,13 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: la estación terrena de buque INMARSAT se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla IV/4); los radares banda "X" y "S" se encuentran fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.4). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1400 hora local del día 16/04/2007, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 19/04/2007 a las 1720 hora local.</p>
<p>PANAMA EUGENIE 7714765 25/04/2007</p>	<p>Arroyo Seco, Argentina 3,83 días</p>	<p>Hellenic Register of Shipping (HR)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: el Certificado de Gestión de la Seguridad se encontraba vencido (SOLAS 74, regla IX/4.3 y Código IGS, Cláusula B/13.7); la publicación náutica aviso a los navegantes era de vieja edición (SOLAS 74, regla V/27); la lista de contacto del Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) se encontraba desactualizada (MARPOL 73/78, Anexo I, regla 26 2) b); la puesta en marcha del bote salvavidas de la banda de estribor carece de disponibilidad funcional (SOLAS 74, regla III/20.2); no se encontraban exhibidas las instrucciones operacionales para la puesta a flote de los botes salvavidas (SOLAS 74, regla III/9.2.1); las instrucciones operacionales para la puesta a flote de las balsas salvavidas no son fácilmente visibles con el alumbrado de emergencia (SOLAS 74, regla III/9.2.2); los aros salvavidas no se encontraban disponibles para ser utilizados en forma inmediata (SOLAS 74, regla III/20.2); los aros salvavidas se encontraban deteriorados (Código IDS, capítulo II/2.1.1); la RLS no contaba con el reconocimiento anual (SOLAS 74, regla IV/16.9); el radar de banda "X" se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.4); el número de identificación del buque no se encontraba marcado en forma permanente en el mamparo de sala de máquinas (SOLAS 74, regla XI-1/3.4.2); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio, posee pérdidas de gases de escape (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); las mangueras del sistema de lucha contra incendio no se encontraban disponibles para su uso inmediato (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); la caja de manguera N° 10 se encontraba excesivamente deteriorada (SOLAS 74, regla II-2/14.1.1); existe evidencia objetiva que no se llevan adelante los procedimientos de mantenimiento del buque y su equipo acorde a su Manual de Gestión (Código IGS, cláusula 10.2); existe evidencia objetiva que no se realiza en forma correcta el procedimiento para prevenir el acceso de personas no autorizada a bordo (Código PBIP, sección A/9.3). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento, la Sociedad de Clasificación del Buque y Organización de Protección Reconocida, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1800 hora local del día 25/04/2007, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 29/04/2007 a las 1400 hora local.</p>

<p>PANAMA AMALIA DEL BENE 8302557 02/05/2007</p>	<p>Rosario, Argentina 6,22 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: el repetidor del girocompás de la banda de babor no funcionaba correctamente (SOLAS 74, regla V/19.2.5.3); el girocompás no funcionaba en forma correcta (SOLAS 74, regla V/19.2.5.1); la pirotecnia del bote salvavidas de la banda de estribor se encontraba vencida (SOLAS 74, regla III/6.3); los pescantes de ambos botes salvavidas se encontraban con un alto grado de corrosión (SOLAS 74, regla III/20.3); los venteos de los tanques de combustible presentaban un alto grado de corrosión (LL66, A-1/20); no se encontraba colocada la luz de autoencendido en uno de los aros salvavidas (SOLAS 74, regla III/7.1.3); en la escala de acceso al castillo de proa se encontraba un escalón deteriorado por el alto grado de corrosión (SOLAS 74, regla II-1/3-1); los cabrones giratorios de proa y popa no funcionan por la excesiva corrosión (SOLAS 74, regla II-1/3-1); la escotilla del pañol de proa no era estanca por falta de burletes (LL66, A-1/18.1); los elementos del Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos (SOPEP) no contaban con disponibilidad para su uso en forma inmediata (MARPOL 73/78, A-1/26); el plano de dispositivos de lucha contra incendio se encontraba desactualizado (SOLAS 74, regla II-2/2.4.1); los puntos de contacto del Manual SOPEP se encuentran desactualizados (MARPOL 73/78, A-1/26 b)); los refrendos de reconocimiento de títulos expedidos por la bandera pertenecientes al Capitán y 3º Oficial de Cubierta se encontraban vencidos (STCW, Artículo VI 2)); las señales combinadas de los aros salvavidas se encuentran vencidas (SOLAS 74, regla III/7.1.3); las cartas náuticas se encuentran desactualizadas (SOLAS 74, regla V/27); el display de ambos equipos VHF-LSD, no funcionaban correctamente (SOLAS 74, regla IV/6.3); los equipos de MF/HF no funcionaban correctamente (SOLAS 74, regla IV/1); el cronometro marino no funcionaba correctamente (SOLAS 74, regla V/15.5); la envuelta piroresistente del motor del bote salvavidas se encontraba deteriorada (SOLAS, regla III/20.2); faltaban las instrucciones para la puesta en marcha del motor del bote salvavidas (SOLAS, regla III/9.2.1); existe excesiva cantidad de basura estibada sobre la cubierta principal (MARPOL 73/78, A-V/9 2)); el motor propulsor poseía pérdidas de agua y combustible por los cilindros (SOLAS 74, regla II-1/26.7); los generadores principales poseían pérdidas de agua por las válvulas de enfriamiento cilindros (SOLAS 74, regla II-1/26.7); las marcas de calado y francobordo se exhiben pintadas con alto grado de deterioro (LL66, A-1/8); el interruptor para la puesta en marcha de la bomba de lucha contra incendio no funcionaba por el alto grado de corrosión (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2), los dos venteos del pañol de popa se hallaban perforados por acción de la corrosión (LL66, A-1/12.1); el venteo del cuarto de timón se encuentra perforado por acción de la corrosión (LL66, A-1/18.1); el venteo del tanque de fuel oil presenta perforaciones por efecto de la corrosión (LL66, A-1/20); el Certificado de Seguridad del Equipo para Buque de Carga se encontraba vencido (SOLAS 74, regla I/14 a)); el Certificado de exención de incendio en bodega se encontraba vencido (SOLAS 74, regla I/12 a vii)); el Certificado Internacional de Protección del Buque no tenía fecha de vencimiento (Código PBIP, sección A/19.3.1); el Certificado de Gestión de la Seguridad no tenía fecha de vencimiento (Código IGS, cláusula B/13.8); la alarma de ingreso de agua en bodega no funcionaba (SOLAS 74, regla XII/12); algunas balsas salvavidas se encontraban con su recorrido anual de mantenimiento vencido (SOLAS 74, regla III/20.8.1.1); la tubería de refrigeración de agua de mar de los generadores se encontraba con múltiples pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7); las termocuplas del sistema de alarma de temperatura de gases de escape del motor principal se encontraban excesivamente deterioradas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); los mandos de succión de la bomba de lucha contra incendio se encontraban fuera de servicio por falta de mantenimiento (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); el dispositivo para el cierre exterior de ventiladores de sala de máquinas se encontraba inoperable (LL66, A-1/19.4), el sistema fijo de lucha contra incendio a base de espuma alta expansión no funcionaba (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza, en algunos los casos, que la documentación del buque se encuentre actualizada abordo (Código IGS, cláusula 11.2.2), existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza la provisión de elementos requeridos por la tripulación para el mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1), la curva de desvíos del compás magnético se encuentra desactualizada (SOLAS 74, regla V/19.4). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento, la Sociedad de Clasificación del Buque y Organización de Protección Reconocida, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1800 hora local del día 02/05/2007, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 08/05/2007 a las 2345 hora local.</p>
---	---	--	---

<p>RUSIA ELENA B 7721330 03/05/2007</p>	<p>Rosario, Argentina 4,04 días</p>	<p>Russian Maritime Register of Shipping (RMRS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: existe evidencia que miembros de la tripulación no efectuaban correctamente el procedimiento de control para el acceso a bordo (Código PBIP, sección A/9.4.3); algunas puertas de acceso a zonas restringidas se encontraban abiertas y sin control, permitiendo el libre acceso de personas no autorizadas (Código PBIP, sección A/9.4.2); existía excesiva acumulación de basura sobre la cubierta principal del buque (MARPOL 73/78, A-V/9.2); los indicadores de RPM de los generadores principales no funcionaban correctamente (SOLAS 74, regla II-1/26.7); los aros salvavidas no contaban con las marcas acorde lo normado (SOLAS 74, regla III/7.1.4); la lista de contacto del Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) no se encontraban actualizados (MARPOL 73/78, A-I/26.2 d)); la brida de conexión universal a tierra para la descarga de residuos de hidrocarburos no se encontraba disponible para su uso inmediato (MARPOL 73/78, A-I/19); las instrucciones para la puesta en marcha del motor del bote salvavidas se encontraba excesivamente deteriorada (SOLAS 74, regla III/9.2); el equipo filtrador de hidrocarburos de 15 PPM se encontraba fuera de servicio (MARPOL 73/78, A-I/16); la sala de máquinas y el cuarto de timón se encontraba excesivamente sucio con riesgo de incendio y accidente (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la tubería del sistema principal de lucha contra incendio posee múltiples perforaciones (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); algunos oficiales de cubierta no se encontraban familiarizados con el funcionamiento de los equipos críticos del buque (Código IGS, cláusula 6.3), los cierres de las chimeneas y sala de máquina no funcionaban correctamente (LL66, A-I/17), existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza el mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento, la Sociedad de Clasificación del Buque y Organización de Protección Reconocida, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1600 hora local del día 03/05/2007, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 07/05/2007 a las 1700 hora local.</p>
<p>PANAMA ALIANZA CAMPANA 7419195 04/05/2007</p>	<p>Arroyo Seco, Argentina 10,71 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: uno de los radares se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.4), la publicación náutica aviso a los navegantes se encontraba desactualizada (SOLAS 74, regla V/27); la lista de contacto del Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) se encontraba desactualizada (MARPOL 73/78, A-I/26 b)); la caja de manguera N° 3 del sistema de lucha contra incendio se encontraba dañada (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); faltaba la línea de fondeo de la banda de estribor -ancla y cadenas - (SOLAS 74, regla II-1/3-1); algunos extintores portátiles vencidos (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); el receptor NAVTEX se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla IV/15.5); una de las balsas salvavidas se encontraba con el servicio de mantenimiento anual vencido y otra con el contenedor deteriorado (SOLAS 74, reglas III/20.2. y III/20.8.1.1); no se encontraba disponible a bordo el equipo de respiración autónomo (SOLAS 74, regla II-2/10.10.1 y Código CSSI, Capítulo 3, párrafo 2.1.2); no se encontraba clasificada la basura a bordo (MARPOL 73/78, A-V/9.2); el sistema fijo de lucha contra incendio a base de gas, se encontraba vencido (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); el refrendo de reconocimiento título expedido por la bandera al Capitán se encontraba vencido (STCW 78, Artículo VI 2)); existe evidencia que miembros de la tripulación no efectuaban correctamente el procedimiento de control para el acceso a bordo (Código PBIP, sección A/9.4.3); el motor auxiliar N° 1 presentaba pérdidas de agua por la bomba de refrigeración (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el motor auxiliar N°2 presentaba pérdidas de aceite por el enfriador (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio, presentaba el aislamiento térmico de tubería de escape deteriorado (SOLAS 74, regla II-1/26.7); existían fugas de gases de escape por el fuelle de expansión (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la tapa de chimenea se encontraba dañada (LL66, A-I/17), la sala de máquinas se encontraba excesivamente sucia con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza el mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento, la Sociedad de Clasificación del Buque y Organización de Protección Reconocida, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 2250 hora local del día 04/05/2007, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 15/05/2007 a las 1600 hora local.</p>

<p>PANAMA MED LEGEND 7433188 11/05/2007</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 0,88 días</p>	<p>Bureau Veritas (B.V.)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: las marcas de francobordo se exhibían pintadas en forma deficiente (LL66, A-I/8), las cartas náuticas de la zona a navegar no se encontraban actualizadas (SOLAS 74, regla V/27); el radar ARPA se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.4); el equipo VHF-LSD se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla IV/15.5); el alumbrado de emergencia no funcionaba adecuadamente (SOLAS 74, regla II-1/43.7); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio no funcionaba adecuadamente (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); la bomba del sistema de lucha contra incendio no posee disponibilidad operacional (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); el generador N° 1 y 2 presentaban pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el motor propulsor presentaba excesivas pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la sentina se encontraba excesivamente sucia (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la sala de máquinas se encontraba excesivamente sucia (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el cuarto del timón se encontraba excesivamente sucio (SOLAS 74, regla II-1/29.12.1); el equipo filtrador de hidrocarburos de 15 PPM no funciona adecuadamente (MARPOL 73/78, A-I/16); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza el mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1350 hora local del día 11/05/2007, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 12/05/2007 a las 1100 hora local.</p>
<p>PANAMA GOLDEN HARMONY 7409047 22/05/2007</p>	<p>Quequen, Argentina 1,79 días</p>	<p>Bureau Veritas (B.V.)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: la lista de contacto del Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) se encontraba desactualizada (MARPOL 73/78, A-I/26 b)); las marcas de francobordo se exhibían pintadas en forma deficiente (LL66, A-I/8), la abertura de acceso a sala de máquinas no se encontraba correctamente estanca por falta de mariposas (LL66, A-I/18), algunas puertas estancas sobre cubierta de francobordo se encontraban rotas (LL66, A-I/12); los venteos de sala de máquina se encontraban excesivamente deteriorados (LL66, A-I/22); existían cajas del sistema de lucha contra incendio rotas (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); en las cajas del sistema de lucha contra incendio faltaban los accesorios (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); la chimenea se encontraba deteriorada con diversas perforaciones (SOLAS 74, regla II-1/3-1); el mamparo estanco de sala de máquinas se encontraba perforado (SOLAS 74, regla II-1/3-1); dos venteos del sistema de aire acondicionado se encontraban excesivamente deteriorados (SOLAS 74, regla II-1/3-1); las barandillas sobre cubierta principal se encontraban deterioradas (LL66, A-I/25.2); los botes salvavidas no contaban con las instrucciones operacionales para la puesta en marcha del motor (SOLAS 74, regla III/9.1); la palamenta de los botes salvavidas no se encontraba disponible (SOLAS 74, regla III/20.2); el sistema de ayuda a la navegación SIA no funcionaba (SOLAS 74, regla V/19.4); el compás magnético presentaba desvíos excesivos (SOLAS 74, regla V/19.4); la puerta de acceso a sala de máquinas se encontraba rota (SOLAS 74, regla II-1/3-1); el compartimiento de la sala del timón se encontraba sucio por pérdidas de aceite en el sistema de gobierno (SOLAS 74, regla II-1/29.12.1); el equipo filtrador de hidrocarburos de 15 PPM no funciona adecuadamente (MARPOL 73/78, A-I/16); los indicadores de RPM de los motores generadores no funcionaban correctamente (SOLAS 74, regla II-1/26.7); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza el mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1); el original del refrendo de título expedido por la bandera al 1° Oficial de Cubierta no se encontraba disponible a bordo (STCW 78, Artículo VI 2)). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1620 hora local del día 22/05/2007, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 24/05/2007 a las 1130 hora local.</p>

<p>VIETNAM STURDY FALCON 7614769 10/06/2007</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 4 días</p>	<p>Vietnam Register of Shipping (VRS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: las baterías de los equipos de emergencia para los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas se encontraban vencidas (SOLAS 74, regla III/6.2.1.1); el sistema de comunicación entre el puente de navegación y el timón de emergencia se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/29.10); el sistema de iluminación de emergencia no funcionaba en forma correcta (SOLAS 74, regla II-1/43.7); algunas puertas estancas no mantenían sus condiciones (LL66, A-1/12.1); el generador N° 1 no pudo ser puesto en marcha (SOLAS 74, regla II-2/26.7); las bombas del sistema de lucha contra incendio presentaban pérdidas de agua por los prensas (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); los manómetros de las bombas del sistema de lucha contra incendio no funcionaban (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); algunas cajas de mangueras del sistema de lucha contra incendio se encontraban excesivamente deterioradas y rotas (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); la válvula de succión de la bomba de agua de mar presentaba excesivas pérdidas (SOLAS 74, regla II-2/26.7); los cierres de ventilación de las bodegas no funcionaban adecuadamente (LL66, A-1/18.1); los tubos de aireación de los tanques de combustible se encontraban en malas condiciones de mantenimiento y estanquidad (LL66, A-1/20); existe evidencia objetiva que no se efectuaron en forma eficaz los procedimientos de 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 Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1500 hora local del día 10/06/2007, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 14/06/2007 a las 1530 hora local.</p>
<p>PANAMA CALYPSO I 7413751 18/06/2007</p>	<p>Quequén, Argentina 0,20 días</p>	<p>American Bureau of Shipping (ABS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El Certificado de Seguridad del Equipo para Buque de Carga se encontraba vencido (SOLAS 74, regla I/14 i i); el Certificado de Seguridad de Construcción para Buque de Carga se encontraba vencido (SOLAS 74, regla I/14 i i); el Certificado de Seguridad de Radio para Buque de Carga se encontraba vencido (SOLAS 74, regla I/14 i i); el Certificado Internacional de Franco Bordo se encontraba vencido (LL66, Artículo 19 4); no se encontraba disponible a bordo el Registro Sinóptico Continuo (SOLAS 74, regla XI-1/5.10); la compañía no garantiza, en algunos casos, que el buque cuente con los certificados de seguridad vigentes (Código IGS, cláusula 11.2.1); existe evidencia objetiva que el Capitán no controla la documentación acorde lo establecido en su Manual de Gestión de la Seguridad (Código IGS, cláusula 5.1.4); las cajas de mangueras del sistema de lucha contra incendio se encontraban rotas (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); algunas mangueras del sistema de lucha contra incendio se encontraban deterioradas (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); barandillas en zonas expuestas de la cubierta se encontraban deterioradas y rotas (LL66, A-1/25.2); las baterías de emergencia de los equipos bidireccionales VHF de emergencia se encontraban vencidas (SOLAS 74, regla III/6.2.1.1); algunos venteos sobre cubierta principal se encontraban excesivamente deteriorados (LL66, A-1/25.2); los termómetros del sistema de refrigeración de los generadores N° 1 y N° 3 no funcionaban correctamente (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); la cartas náuticas de la zona a navegar no se encontraban actualizadas (SOLAS 74, regla V/27); los chalecos salvavidas no contaban en su totalidad equipados con artefacto luminoso (SOLAS 74, regla III/20.2 y Código IDS, Capítulo II, párrafo 2.2.3); la lista de contacto del Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) se encontraba desactualizada (MARPOL 73/78, A-1/26 b)); el refrendo de reconocimiento título otorgado por el Estado de Abanderamiento al Capitán y Jefe de Máquinas se encontraban vencidos (STCW 78, Artículo VI 2)); existe evidencia objetiva que no se efectuaron en forma eficaz los procedimientos de 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 Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1650 hora local del día 18/06/2007, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 18/06/2007 a las 2130 hora local.</p>
<p>PANAMA FANTASY I 8007975 07/07/2007</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 6,90 días</p>	<p>Registro Italiano Navale (RINA)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: no fue posible la puesta en marcha del motor del bote salvavidas (SOLAS 74, regla III/20.2); el casco del bote salvavidas se encontraba deteriorado (SOLAS 74, regla III/20.2); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio no funcionaba (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); la puerta estanca del castillo de proa no mantenía condición de estanquidad por encontrarse deteriorada (LL66, A-1/12.1); la caja de protección de cables del sistema principal de iluminación de cubierta se encuentra deteriorada (SOLAS 74, regla II-1/45.5.5); el generador principal N° 1 se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); se halló evidencia objetiva que la Compañía no garantiza en algunos casos el correcto mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.2). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1315 hora local del día 07/07/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 14/07/2007 a las 1100 hora local.</p>

GRECIA PRESIDENT G 8715314 19/07/07	Rada La Plata, Argentina 8,92 días	Bureau Veritas (BV)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: las puertas estancas de la chimenea no mantenían la estanqueidad (LL66, A-I/17.2), el cierre de ventiladores del cuarto de CO2 no funcionaba adecuadamente (SOLAS II-2/14.2.1.2), no se podía visualizar desde el puesto de gobierno los datos del compás magistral (SOLAS 74, regla V/19.4); el equipo separador de 15 PPM no funcionaba correctamente (MARPOL 73/78, A-I/16). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1330 hora local del día 19/07/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 28/07/2007 a las 1120 hora local.
ISLAS MARSHALL LADYTRAMP 9216602 17/08/2007	San Lorenzo Argentina 1,75 días	Germanischer Lloyd (GL)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: se observó en el motor principal el aceite emulsionado con agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7); existía excesiva pérdida de agua en el cilindro N° 2 del motor principal (SOLAS 74, regla II-1/26.7); los generadores N° 1 y 2 poseían excesiva pérdida de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 2230 hora local del día 16/08/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 18/08/2007 a las 1620 hora local.
PANAMA AMADEO 8601836 06/09/07	San Lorenzo Argentina 2,12 días	Det Norske Veritas	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: la sala de máquinas se encontraba sucia (SOLAS 74, regla II-1/26.7); existía excesiva cantidad de slop en sala de máquinas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); se hallaron pérdidas de aceite hidráulico por la cañería del cabrestante de popa (SOLAS 74, regla II-1/3.1), el compartimiento del timón se encontraba sucio por desborde del tanque de reserva de aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/29.12.1); se observó en la tripulación falta de familiarización con los procedimientos de Protección Marítima (Código PBIP, Sección A-13.4); se observó que personal con tareas y responsabilidades asignadas –control de acceso- desconoce los procedimientos del Plan de Protección del buque (Código PBIP, Sección A-13.3); no se efectúan los procedimientos para prevenir el acceso de personas no autorizados al buque –entrega de credenciales - (Código PBIP, Sección A-9.4.3); el personal de control de acceso no cuenta con el equipamiento específico necesario para el control de bultos u personas previo al acceso a bordo (Código PBIP, Sección A-9.4.1); las declaraciones de protección no se confeccionan acorde al Plan del Buque (Código PBIP, Sección A-5); el compartimiento de la bomba de emergencia de lucha contra incendio se encontraba sucio por pérdidas de aceite de la misma (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); existía excesiva acumulación de basura sobre la cubierta principal del buque (MARPOL 73/78, A-V/9.2); la lista de contacto del Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) no se encontraban actualizados (MARPOL 73/78, A-I/26.2 d)); se observó la falta de mantenimiento en el equipo filtrador de hidrocarburos de 15 PPM no funciona adecuadamente (MARPOL 73/78, A-I/16); el Plan de Protección del Buque no se encontraba en idioma de trabajo establecido (Código PBIP, Sección A-9.4); algunos miembros de la tripulación no contaban con el curso de familiarización con buques tanques (STCW 78, V/1); uno de los equipos VHF/DSC no funcionaba correctamente (SOLAS 74, regla IV/15.5); existe evidencia objetiva que alguno oficiales de cubierta no se encuentran familiarizados con el uso y operación de los equipos GMDSS (Código IGS, cláusula 6.3), existe evidencia objetiva que la información sobre el sistema de Gestión de la Seguridad no se encontraba en el idioma de trabajo del buque (Código IGS, cláusula 6.6), existe evidencia objetiva que no hallaba documentación ni registros de la familiarización con sus funciones del personal nuevo (Código IGS, cláusula 6.3), existe evidencia objetiva que los registros de entrenamiento y preparación para emergencias del buque se efectuaban en forma incorrecta (Código IGS, cláusula 8.1), existe evidencia objetiva que los registros de mantenimiento del buque y su equipo no se realizaban en forma correcta (Código IGS, cláusula 10.2.4), el radar de la banda de babor se hallaba fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.4), el sistema de detección de incendios -sensores- no funcionaban adecuadamente (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento, la Sociedad de Clasificación del Buque y la Organización de Protección Reconocida, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1515 hora local del día 06/09/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 08/09/2007 a las 1825 hora local.
PANAMA GALAXY'S 8601836 07/09/07	Puerto Quequén Argentina 0,1 días	Nippon Kaiji Kyokai (NKK)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: el equipo de recepción de información para la Seguridad de la Navegación –NAVTEX- se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla IV/4.1.7), las baterías de los equipos bidireccionales de VHF de emergencia no funcionan (SOLAS 74, regla III/6.2.1.1), algunas luces de navegación se encontraban fuera de servicio (COLREG, Parte C/20.e), faltan accesorios en algunas cajas de mangueras del sistema de lucha contra incendio (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); el venteo de sala de máquinas se encontraba agujereado (LL66, A-I/17.2), el mamparo estanco de sala de máquinas se encontraba agujereado (SOLAS 74, regla II-1/14.2.1), los termómetros del sistema de refrigeración del generador N° 1 se encontraban rotos (SOLAS 74, regla II-1/26.7); las barandillas de la cubierta expuesta se encuentran rotas (LL66, A-I/25.2), una de las cajas de mangueras del sistema de lucha contra incendio se encontraba deteriorada (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); el mamparo del pique de proa se encontraba agujereado (SOLAS 74, regla II-1/3.1), los medios para el embarco del personal a bordo –escala- se encuentra agujereada

			(SOLAS 74, regla V/23.2.1), en los botes salvavidas faltaba la palamenta (SOLAS 74, regla III/20.2); la sala de máquinas se encontraba excesivamente sucia (SOLAS 74, regla II-1/26.7); no funcionaba correctamente el equipo separador de hidrocarburo (MARPOL 73/78, A-I/16), el registro sinóptico continuo se encontraba desactualizado (SOLAS 74, regla XI-1/5.4.1), existe evidencia objetiva que el Capitán no verifica que se cumplan las medidas prescritas en el Manual de Gestión del Buque (Código IGS, cláusula 5.1.4), existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza el mantenimiento adecuado del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.2). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1210 hora local del día 07/09/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 07/09/07 a las 1510 hora local.
PANAMA ALEJANDRINA 9377028 07/09/07	San Lorenzo Argentina 1,6 días	Bureau Veritas (BV)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: se halla excesiva cantidad de residuos oleosos en la sentina de sala de máquinas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); se halló evidencia objetiva que miembros del departamento máquinas no se encontraban familiarizados con los procedimientos para la operación del equipo separador de 15 PPM (SOLAS 74, regla XI-1/4.1); el compartimiento del cuarto de timón se encuentra excesivamente sucio (SOLAS 74, regla II-1/29.12.1); se halló abierta la alimentación del tanque de combustible de la caldera, rebalsando y ocasionando derrames de hidrocarburos en la sentina de sala de máquinas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); no funcionaba la alarma del equipo separador de 15 PPM (MARPOL 73/78, A-I/16.5); no se completaba en forma correcta el libro registro de hidrocarburos (MARPOL 73/78, A-I/20.2.b.ii); el Plan de Protección del Buque no se encontraba redactado en el idioma de trabajo del buque (Código PBIP, Sección A-9.4); no se identificaban a las personas que accedían al buque acorde los procedimientos del Plan de Protección del Buque (Código PBIP, Sección A-9.4.3); existe evidencia objetiva que no se cumplía con el principio de Seguridad y Protección del Medio Ambiente –punto 2.4.2 del Manual de Gestión del Buque- (Código IGS, cláusula 2.2.2), existe evidencia objetiva que no se cumplía con el procedimiento de elaboración de planes para las operaciones de a bordo –punto 7.5 procedimiento en sala de máquinas del Manual de Gestión del Buque - (Código IGS, cláusula 8.8.3). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 0050 hora local del día 07/09/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 08/09/07 a las 1620 hora local.
PANAMA PRECIOUS 8120325 10/09/07	Rosario Argentina 4,1 días	Germanischer Lloyd (GL)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: los anexos I y II del Manual SOPEP no se encontraban actualizados (MARPOL 73/78, A-I/26 b)), el original del refrendo de reconocimiento título otorgado por el Estado de Abanderamiento al Jefe de Máquinas no se encontraba disponible a bordo (STCW 78 I/2.9); existía excesiva cantidad de basura sin segregar sobre la cubierta del buque (MARPOL 73/78, A-V/9 2)); el número de identificación -IMO- no se encontraba colocado en forma permanente en sala de máquinas (SOLAS 74, regla XI-1/5.3.); algunos chalecos salvavidas no tenían disponibilidad de uso inmediato (SOLAS 74, regla III/20.2); los tubos de los gases de escape de los botes salvavidas no poseen la protección térmica (SOLAS 74, regla II-1/26.7); no se encontraban las instrucciones operacionales del equipo separador de 15 PPM (MARPOL 73/78, A-I/16), los planos de lucha contra incendio no se encontraban actualizados (SOLAS 74, regla II-2/15.2.4.1), las lumbreras de sala de máquina y algunas puertas exteriores no mantenían la condición de estanqueidad (LL66, A-1/12.1), un ventilador de sala de máquinas tenía excesiva corrosión y agujereada su caja exterior (SOLAS 74, regla II-1/3-1), un respondedor radar se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla IV/15.5); la puerta de acceso externa al compartimiento del timón no mantiene la condición de estanqueidad (LL66, A-1/12.1); se halló evidencia objetiva que miembros del departamento máquinas no se encontraban familiarizados con los procedimientos para la operación del equipo separador de 15 PPM (MARPOL 73/78 A-I/16), la sentina del bote salvavidas se encontraba sucia con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla III/20.2); los generadores se encontraban excesivamente sucios y los número 2 y 3 tenían pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7); se hallaba excesiva cantidad de residuos oleosos en la sentina de sala de máquinas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el motor del bote salvavidas de la banda de estribor no funcionaba en forma correcta y la tubería interna del motor presentaba pérdidas de humo (SOLAS 74, regla IV/15.5); se halló evidencia objetiva que miembros claves de la tripulación desconocen la operación de equipos críticos (Código IGS, cláusula 6.3 – SOLAS 74, regla XI-1/4.1), se comprobó que la compañía no garantiza el adecuado mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.2), existe evidencia objetiva que la compañía no garantiza que los miembros de la tripulación cuente con documentación acorde disposiciones internacionales (Código IGS, cláusula 6.2), no se identificaban a las personas que accedían al buque acorde los procedimientos del Plan de Protección del Buque (Código PBIP, Sección A-9.4.3). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del buque a partir de las 1945 hora local del día 10/09/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 14/09/07 a las 2145 hora local.

<p>PANAMA EW MCKINLEY 8217805 22/09/07</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 2,01días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: los originales de los refrendos de reconocimiento de títulos expedidos por la bandera pertenecientes al Capitán, 1º Oficial y 3º Oficial de Máquinas no se encontraban disponibles a bordo (STCW, Artículo VI 2); las cartas náuticas de la zona a navegar, no se encontraban disponibles a bordo (SOLAS 74, regla V/27); el Certificado Internacional de Protección del Buque se encontraba vencido (Código PBIP, sección A/19.3.1). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque/Organización de Protección Reconocida, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1230 hora local del día 22/09/07, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el día 24/09/07 a las 1530 hora local.</p>
---	--	--	--