

**Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima**  
Año 2006.

<i>Estado de abanderamiento Nombre del Buque N° OMI / Fecha de detención</i>	<i>Estado rector Puerto de detención Periodo detención</i>	<i>Sociedad de clasificación</i>	<i>Comentarios de las deficiencias</i>
PANAMÁ <b>GOLDEN GLOBE</b> 7701794 19/01/2006	Quequén, Argentina 6.80 días.	HRS	Al momento de la supervisión se detectaron los siguientes incumplimientos: el Certificado de Seguridad de Equipo para Buque de Carga se encontraba vencido con fecha 11/01/06 (SOLAS Cap.I/12 III); el Certificado de Seguridad de Construcción para Buque de Carga se encontraba vencido con fecha 11/01/06 (SOLAS Cap.I/12 II); el Certificado de Seguridad Radioeléctrica para Buque de Carga se encontraba vencido con fecha 11/01/06 (SOLAS Cap.I/12 IV); el Certificado Internacional de Francobordo se encontraba vencido con fecha 11/01/06 (LL 66 A/16); el Certificado Internacional para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos se encontraba vencido con fecha 11/01/06 (MARPOL A-I/5); el Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias se encontraba vencido (MARPOL A-IV/4); el Registro Sinóptico Continuo no se encontraba actualizado. (SOLAS Cap.XI-2/ 5.4); el Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica se encontraba vencido con fecha 11/01/06 (MARPOL AVII 9); el Certificado de Mantenimiento de la Estación de Radio en tierra se encontraba vencido (SOLAS Cap.IV/15.7); no posee disponible a bordo el Documento relativo al Programa Mejorado de Reconocimientos para Buques Graneleros y Petroleros (SOLAS Cap.XI/2); la Compañía no garantiza en todos los casos, que el buque posea disponible abordo Certificado de Seguridad válidos (Código ISM); las baterías de los respondedores de radar se encontraban vencidas (SOLAS Cap.III/6.2.2); el compás magnético no funciona en forma correcta, encontrándose una burbuja de aire en el mismo (SOLAS Cap.V/12b); no se encuentran exhibidas las instrucciones operacionales del bote salvavidas (SOLAS Cap.III/9); el motor del bote salvavidas no funciona adecuadamente (SOLAS Cap.III/36); el mamparo estanco transversal de Sala de Máquinas no mantiene la estanqueidad al poseer perforaciones (LL 66 A-I/11); se comprobó que cuatro mangueras de lucha contra incendio, tenían múltiples pérdidas, debido al mal estado de conservación en que se encontraban (SOLAS Cap.II-2/4.7). 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 0100 hora local del día 20/01/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 26/01/06 a las 2015 horas.
ISLAS MARSHALL <b>MST CALLAO</b> 8309000 24/01/2006	Rosario, Argentina 1.93 días.	LR	Al momento de la supervisión se detectaron los siguientes incumplimientos: no se encontraban disponibles a bordo, los refrendos de títulos originales de aplicación otorgados por la bandera pertenecientes al 1° Oficial de Cubierta y 3° Maquinista (STCW VI); la tubería del sistema de lucha contra incendios, situada sobre la cubierta principal, posee excesivas pérdidas de agua (SOLAS Cap.II-2/4.6); existe excesiva corrosión en el forro exterior del casco (SOLAS Cap.I/11); las marcas de calado y francobordo no se visualizan correctamente por falta de pintura (LL 66 A-I/8); los revestimientos de las tuberías de vapor del cilindro N° 6 del motor principal, tuberías de escape de generadores 1, 2 y 3 se encuentran en malas condiciones (SOLAS Cap.II-2/18); se constatan pérdidas de combustible y aceite proveniente del motor propulsor, existiendo riesgo de incendio (SOLAS Cap.II-1/26), se encontraba fuera de servicio el manómetro del generador de agua de refrigeración N° 2 (SOLAS Cap.II-1/26); tiene pérdidas de agua la tubería principal del sistema de refrigeración por agua de mar (SOLAS Cap.II-1/26) se encuentran desactualizados los puntos de contacto del Plan de Emergencia de Abordo en caso de Contaminación por Hidrocarburo (MARPOL AI/26); se detectó evidencia objetiva que no se llevan adelante los procedimientos para prevenir incendios, explosiones y riesgo para la vida, acorde al Manual de Gestión de la Seguridad – Procedimiento MAN-FLT-005, parte VI (SGS 7); existe evidencia objetiva que no se llevan adelante los procedimientos de mantenimiento del buque y su equipamiento, acorde al Manual IGS – Procedimiento MAN FLT-005 (SGS 10). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización Reconocida fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1545 hora local del día 24/01/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 26/01/2006 a las 1350 horas.
CHIPRE <b>MARINER II</b> 8301656 10/02/2006	Muelle B-C, Rosario, Argentina 3.15 días.	NKK	Al momento de la supervisión se constataron los siguientes incumplimientos: el revestimiento del sistema de vapor de la caldera N° 1, se encuentra en malas condiciones (SOLAS Cap.II-1/26); el purificador de combustible, se encontraba fuera de servicio (SOLAS Cap.II-1/26); se verifica que existen pérdidas de agua por el prensa de la bomba de agua servida (SOLAS Cap.II-1/27); se verifican pérdidas de agua por la tubería del generador N° 1 (SOLAS Cap.II-1/26); el revestimiento de la tubería de escape de los generadores N° 1 y 2 se encuentra en malas condiciones (SOLAS Cap.II-1/27); el revestimiento de las tuberías de combustible del motor propulsor se encuentra en malas condiciones (SOLAS Cap.II-1/27); falta la plataforma antideslizante en el cuarto del timón (SOLAS Cap.II-1/29.13.2); existe evidencia objetiva que no se dió cumplimiento a los procedimientos del Manual de Gestión de la Seguridad del Buque, al no efectuar el Plan de Navegación entre los Puertos de San Nicolás y Rosario – Procedimiento FOM 01-02 (IGS 7); existe evidencia objetiva que no se dió cumplimiento a los procedimientos del Manual de Gestión de la Seguridad del Buque, al no efectuarse el Chequeo al arribo a Puerto – Procedimiento FOM 02-01 (IGS 7); existe evidencia objetiva que la tripulación no cumple en todos los casos con los procedimientos del Manual de Gestión de la Seguridad, (Formulario 10) en lo que respecta al mantenimiento y la seguridad del buque y

			<p>su equipamiento (IGS 6); existe evidencia objetiva que el Capitán y los Oficiales de Cubierta no se encuentran familiarizados con el buque, al desconocer el funcionamiento de un equipo crítico – Radiobaliza de localización de siniestros - (IGS 8); la balsa salvavidas de proa no se encontraba estibada en su cama (SOLAS Cap.III/15); existe evidencia que el Plan para Prevenir la Contaminación por Basuras no se lleva adelante en forma satisfactoria (MARPOL AV/4); no existe disponibilidad operacional inmediata para el uso de las mangueras de lucha contra incendios situadas sobre cubierta principal y sala de máquinas (SOLAS Cap.II-2/4); las cartas náuticas del buque se encuentran desactualizadas (SOLAS Cap.V/20); la bomba del sistema de lucha contra incendios de emergencias posee pérdidas de agua por el prensaestopas (SOLAS Cap.II-2/4); las instrucciones operacionales del bote salvavidas de la banda de babor no se exhibían claramente al encontrarse deterioradas (SOLAS Cap.III/9); la toma de combustible tiene excesiva corrosión y se encuentra en malas condiciones de conservación .Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización Reconocida fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1900 hora local del día 10/02/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 13/02/2006 a las 2230 horas.</p>
<p>LIBERIA SAMPAN 8404874 15/02/2006</p>	<p>Rada Secundaria, Rosario, Argentina 8.09 días.</p>	<p>LR</p>	<p>Al momento de la supervisión se constataron los siguientes incumplimientos: pérdidas de combustible en el cilindro N° 2 del motor de la máquina principal (SOLAS Cap.II-1/27); las tuberías de agua de refrigeración y de combustible del generador principal N° 1 se encuentran deterioradas y con pérdidas (SOLAS Cap.II-1/26); el revestimiento de las tuberías de vapor se encuentra dañado (SOLAS Cap.II-1/26); el manómetro del agua de refrigeración del generador N° 2 no funciona correctamente (SOLAS Cap.II-1/26); la bomba del sistema de lucha contra incendios N° 1 se encuentra fuera de servicio y la N° 2 pierde excesiva agua por el sello mecánico (SOLAS Cap.II-2/4); no posee disponibilidad inmediata para el uso de las mangueras del sistema de lucha contra incendios (SOLAS Cap.II-2/4.7); la tubería del sistema principal de lucha contra incendios situada sobre la cubierta se encuentra dañada (SOLAS Cap.II-2/4); la cañería del purificador de fuel oil y diesel oil se encuentra dañada (SOLAS Cap.II-2/26); los elementos de protección de los ventiladores de los generadores no se encuentran colocados (SOLAS Cap.II-1/26); el detector de humo situado en sala de máquinas esta inoperable (SOLAS Cap.II-2/13); la tubería de fuel oil del tanque de uso diario posee pérdidas (SOLAS Cap.II-2/26); la bomba de aceite N° 1 del motor principal se encuentra fuera de servicio (SOLAS Cap.II-2/26); no fue posible poner en marcha el motor del bote salvavidas de la banda de estribor (SOLAS Cap.III/20); las balsas salvavidas poseen vencido el certificado del servicio de mantenimiento anual (SOLAS Cap.III/20); las cartas náuticas se encuentran desactualizadas (SOLAS Cap.V/20); la luz de navegación situada sobre el mástil de popa – estela- se encuentra fuera de servicio (COLREG); existen fugas de agua a través del prensaestopas de la bomba de refrigeración del motor principal (SOLAS Cap.II-2/26); se observa excesiva corrosión en las brazolas de las bodegas (LL 66 A-I/1); la zafa de la Radiobaliza de localización de siniestros (RLS) se encontraba vencida (SOLAS Cap.IV/8); existe evidencia objetiva que los procedimientos del Manual de Gestión de la Seguridad del buque en lo que respecta a mantenimiento del buque y el equipamiento – Procedimiento ISM MB 554 - no se realizan en forma adecuada (ISM 10); existe evidencia objetiva que los procedimientos relacionados con los trabajos de seguridad a bordo – Procedimiento ISM MB 534 - no se realizan acorde al Manual del buque (ISM 2); existe evidencia objetiva que no se cumple con los procedimientos de identificación de personas al acceder a bordo del buque (PBIP B/9.9). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización de Protección fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1600 hora local del día 15/02/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 23/02/2006 a las 1800 horas.</p>
<p>TAILANDIA LAEMTHONG PRIDE 7627948 18/05/2006</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 6.08 días.</p>	<p>B.V.</p>	<p>Al momento de la supervisión se detectaron los siguientes incumplimientos: el Certificado de Seguridad de Construcción para Buques de Carga, no tenía la convalidación anual (SOLAS Cap. I/14); el Certificado Internacional de Franco Bordo, no tenía la convalidación anual (LL66 A/14); el Certificado Internacional para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos no tenía la convalidación anual (MARPOL AI/10); el Certificado de Mantenimiento Anual de tres balsas salvavidas se encontraba vencido (SOLAS Cap. III/20); las zafa hidrostática de las balsas salvavidas se encontraban con su recorrido vencido (SOLAS Cap. III/20); el motor propulsor se encontraba fuera de servicio (SOLAS Cap. II-1/26); la sala de máquinas se encontraba excesivamente sucia (SOLAS Cap. II-1/26.7); la radiobaliza EPIRB -406 Mhz- tenía vencido su recorrido anual (SOLAS Cap. IV/15.9); la radiobaliza EPIRB -406 Mhz- no contaba con disponibilidad operacional (SOLAS Cap. IV/6); las baterías de emergencia de los aparatos bidireccionales se encontraban vencidas (SOLAS Cap. III/6); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza correctamente en todos los casos el mantenimiento del buque y su equipamiento acorde los procedimientos –SSM-100-000 y SSM-110-000- del manual de gestión operacional de la seguridad de a bordo (SGS 10). 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 1520 hora local del día 18/05/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 24/05/06 a las 1740 horas.</p>
<p>PANAMA FANTOM 7525530 14/05/2006</p>	<p>Rada Rosario, Argentina 2.08 días.</p>	<p>NKK</p>	<p>Al momento de la supervisión se detectaron los siguientes incumplimientos: existe evidencia objetiva que los registros de ejercicios y zafarranchos no se realizaron acorde el programa de mantenimiento del buque (SGS 8); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza en todos los casos que los miembros esenciales de la tripulación posean conocimientos y familiarización para casos de emergencia –fallas en sistema de gobierno- (SGS 8); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza que los miembros esenciales de la tripulación utilicen el idioma de trabajo a bordo (SGS 6); existe evidencia objetiva que el</p>

			Buque/Compañía, no guardan los informes de auditorías internas/externas (SGS 12); existe evidencia objetiva que el Buque no posee a bordo programas de auditorías internas/externas (SGS 11); existe evidencia objetiva que la documentación relativa a entrenamientos y zafarranchos no se ajustan a lo estipulado en el Plan del Buque (SGS 11); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza que la tripulación alcance los objetivos de formación/capacitación acorde al Cap. 8 del Manual (SGS 6); no existen a bordo registros de tratamientos y seguimientos de no conformidades derivados de deficiencias de última inspección de Estado Rector de Puerto realizado por el MOU PARIS 20/01/06 (SGS 9); acorde formularios D 06-013 de fecha 31/03/06 y 30/04/06 pertenecientes al conremaestre y un marinero, sus conocimientos/habilidades, responsabilidad y manejo del idioma de trabajo es pobre (SGS 3); existe evidencia objetiva que miembros de la tripulación no cumplen con los procedimientos de control de acceso de personas a bordo (SOLAS Cap. XI-2/9); existe evidencia objetiva que no se efectuaron adecuadamente los registros en el libro de visitas a bordo (SOLAS Cap. XI-2/9). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización Reconocida que otorgó el Certificado de Gestión de Seguridad fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 03.00 hora local del día 15/05/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 17/05/2006 a las 0500 horas.
TURQUIA DUDEN 8005226 30/05/2006	Rada La Plata Argentina 3.75 días.	LR	Al momento de la supervisión se constataron los siguientes incumplimientos: el recorrido anual de las balsas salvavidas se encontraba vencido (SOLAS Cap. III/20); las zafas hidrostáticas de las balsas salvavidas se encontraban con su recorrido vencido (SOLAS Cap. III/20); el sistema de detección de humo de sala de máquinas no funcionaba (SOLAS Cap. II-2/13); la tubería del sistema de lucha contra incendio poseía múltiples pérdidas de agua sobre cubierta principal (SOLAS Cap. II-2/4); la bomba principal del sistema de lucha contra incendios N° 1 se encontraba fuera de servicio (SOLAS Cap. II-2/4); la bomba del sistema de lucha contra incendios N° 2 tenía excesiva pérdida de agua por el prensa (SOLAS Cap. II-2/4); los dispositivos de apertura/cierre manual de los forzadores de aire de sala de máquinas, no funcionan adecuadamente (SOLAS Cap. II-2/16); las marcas de calado y francobordo no permitían su visualización por falta de pintura (LL66/8); puertas estancas de sobre estructura no mantenían su estanqueidad (LL66/12); las baterías del sistema de iluminación de emergencia se encontraban agotadas (SOLAS Cap. II-1/43); existía excesiva corrosión sobre la cubierta principal (SOLAS Cap. I/11); los generadores principales tenían excesiva pérdida de aceite (SOLAS Cap. II-1/27); la sala de máquinas se encontraba sucia (SOLAS Cap. II-1/26.7); la publicación náutica Aviso a los Navegantes, se encontraba desactualizada (SOLAS Cap. V/20); existe evidencia objetiva que los registros de inspecciones realizadas a los dispositivos salvavidas, sistemas de lucha contra incendios y equipos críticos no se realizaban en forma correcta (SGS 11); existe evidencia objetiva que la Compañía no cumple en forma correcta con el mantenimiento del buque y su equipo (SGS 10). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización Reconocida fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 18:00 hora local del día 30/05/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 03/06/2006 a las 12:30 hora local.
LIBERIA EW HARTING 8701521 23/08/2006	Puerto Rosario, Argentina 6.2 días.	B.V.	Al momento de la supervisión se detectaron los siguientes incumplimientos: los refrendos de títulos originales otorgados por el estado de abanderamiento pertenecientes al 2° Oficial de Cubierta y 2° y 3° Oficial de Máquinas, no se encontraban disponibles a bordo (STCW 78 I/2.9); no se encuentra disponible a bordo el original del Registro Sinóptico Continuo (SOLAS Cap. XI-1/3); la información estática suministrada por el Sistema de Identificación Automática (SIA) no se encuentra actualizada (SOLAS Cap. V/19.4); el revestimiento de las tuberías de vapor de agua situadas en sala de máquinas se encuentra deteriorado (SOLAS Cap. II-1/33); existen diversas tuberías en sala de máquinas deterioradas y con pérdidas de agua (SOLAS Cap. II-1); el dispositivo de alarma general de sala de máquinas no funciona (SOLAS Cap. II-1); falta manómetro e indicadores en el motor principal y auxiliar (SOLAS Cap. II/1); los detectores de humo situados en sala de máquinas y cuarto de purificadoras no funcionan (SOLAS Cap. II-2/20); existe evidencia objetiva que miembros de la tripulación no cumplen con los procedimientos de control de acceso de personas a bordo (SOLAS Cap. XI-2); existe evidencia objetiva que las áreas restringidas del buque se encuentran abiertas y sin control de acceso a las mismas (SOLAS Cap. XI-2); las tuberías de aceite del sistema de gobierno poseen pérdidas en sus uniones (SOLAS Cap. II-1/29); se encuentra sin funcionar el sistema de comunicación existente entre el puente de navegación y el compartimento del aparato de gobierno (SOLAS Cap. V/19-2); no se encuentra marcado en forma permanente el número de identificación del buque en el mamparo transversal de sala de máquinas (SOLAS Cap. XI-1/3); no se encuentran en condiciones de servicio el equipamiento de los botes salvavidas (SOLAS Cap. III/20); el bote salvavidas posee fisuras en su parte superior (SOLAS Cap. III/20); existen fisuras en el Certificado de Seguridad de Construcción para Buques de Carga, no tenía la convalidación anual (SOLAS Cap. I/14); el Certificado Internacional de Franco Bordo, no tenía la convalidación anual (LL66 A/14); el Certificado Internacional para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos no tenía la convalidación anual (MARPOL A/10); el Certificado de Mantenimiento Anual de tres balsas salvavidas se encontraba vencido (SOLAS Cap. III/20); las zafa hidrostática de las balsas salvavidas se encontraban con su recorrido vencido (SOLAS Cap. III/20); el motor propulsor se encontraba fuera de servicio (SOLAS Cap. II-1/26); la sala de máquinas se encontraba excesivamente sucia (SOLAS Cap. II-1/26.7); la radiobaliza EPIRB -406 Mhz- tenía vencido su recorrido anual (SOLAS Cap. IV/15.9); la radiobaliza EPIRB -406 Mhz- no contaba con disponibilidad operacional (SOLAS Cap. IV/6); las baterías de emergencia de los aparatos bidireccionales se encontraban vencidas (SOLAS Cap. III/6); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza correctamente en todos los casos el mantenimiento del buque y su equipamiento acorde los procedimientos -SSM-100-

			000 y SSM-110-000- del manual de gestión operacional de la seguridad de a bordo (SGS 10). 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 1520 hora local del día 18/05/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 24/05/06 a las 1740 horas.
VIETNAM PHUOHG DONG 3 8500965 24/09/2006	Rosario, Argentina 8.14 días.	Lloyd's Register	Al momento de la supervisión se detectaron las siguientes deficiencias: la luz de navegación de estribor posee inconvenientes para su encendido y la luz de fondeo de popa no funciona (COLREG 72, regla 20 b); los cilindros N° 1, 3 y 4 del motor propulsor poseen pérdidas de agua y aceite (SOLAS, regla II-1/26.7); la tubería de drenaje de combustible del sistema de alarma del generador principal N° 2 se encuentra con pérdidas; una de las tuberías de agua de mar en el cuarto de generadores principales, pierde agua; la tubería de refrigeración del sistema de aire acondicionado central se encuentra rota y con pérdidas de agua (SOLAS, regla II-1/26.7); los revestimientos de las tuberías de escape de los generadores N° 1 y N° 3 se encuentran deteriorados (SOLAS, regla II-1/26.7); el sistema de alarma general de sala de máquinas no funciona (SOLAS, regla II-2/7.2.1); el indicador de RPM del generador principal N°2 no trabaja adecuadamente (SOLAS, regla II-1/26); existe evidencia objetiva que algunos miembros de la tripulación no se encuentran familiarizados con los equipos críticos del buques (IGS, cláusula 6.3); existe evidencia objetiva que los formularios de arribo a puerto no son adecuadamente chequeados (SGS, cláusula 7); la radiobaliza de localización de siniestros satelital EPIRB no se encuentra instalada en su correcta posición (SOLAS, regla IV/7.4.6.2); el material reflectante de los botes salvavidas se encuentra deteriorado (IDS, párrafo 1.2.2.7); las zafas de las balsas salvavidas no se encuentran colocadas (SOLAS, regla III/13.4.2); los aros salvavidas no poseen disponibilidad operacional (SOLAS, regla III/20.2); la información estática proporcionada por el sistema de identificación automática no es correcta (SOLAS, regla V/19.2.4.5.1); la compañía no garantiza en todos los casos que los miembros de la tripulación puedan comunicarse de manera efectiva (IGS, cláusula 6.3); existe evidencia objetiva que el buque no posee a bordo el programa de auditorías internas y externas (IGS, cláusula 12.1); existe evidencia objetiva que los miembros de la tripulación no garantizan el correcto mantenimiento del buque y su equipamiento (IGS, cláusula 10.2); el Capitán desconoce los procedimientos del Manual de Gestión de la Seguridad del Buque (IGS, cláusula 6.1.2); el libro registro de hidrocarburo no se encuentra actualizado (MARPOL, A/1/20.4). 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 1930 hora local del día 24/09/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 02/10/06 a las 1600 horas.
PANAMA TROY 8029521 03/10/2006	San Lorenzo, Argentina 8.87 días.	Bureau Veritas	Al momento de la supervisión se constataron las siguientes deficiencias: el Certificado de Seguridad de Equipo para Buques de Carga se encontraba vencido (SOLAS, regla I/14 i.i); los refrendos de títulos originales otorgados por el estado de abanderamiento perteneciente al Jefe de Máquinas y Tercer Oficial de Máquinas no se encontraban disponibles a bordo (STCW 78, regla I/2.9); la cañería principal del sistema de lucha contra incendio sobre cubierta principal se encuentra deteriorada (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); la ecosonda posee deficiencias en su conexión (SOLAS, regla V/19.2.9.4); la batería de la radiobaliza de localización de siniestros satelital EPIRB se encuentra vencida (SOLAS, regla IV/15.4); el material reflectante de los botes salvavidas se encuentra deteriorado (IDS, párrafo 1.2.2.7); la luz interior del bote salvavidas de babor no funciona (SOLAS, regla III/20.2); los ejercicios de puesta a flote de los botes salvavidas no se efectúan acorde al Plan de Gestión de la Seguridad del Buque (IGS, cláusula 8.2); las publicaciones náuticas no se encuentran actualizadas (SOLAS, regla VI/27); los generadores N° 1 y 2 posee pérdidas de aceite (SOLAS, regla II-1/26.7); el equipo INMARSAT N° 2 se encuentra fuera de servicio (SOLAS, regla IV/15.4); los dispositivos de MF/HF no funcionan correctamente (SOLAS, regla IV/15.4); el cargador de baterías para los equipos de radio no funciona (SOLAS, regla IV/6); existe evidencia objetiva que los oficiales de cubierta no poseen el entrenamiento para operar los equipos GMDSS (STCW 78, regla I/4.2.4); existe evidencia objetiva que la compañía no garantiza en todos los casos que los oficiales de cubierta se encuentren familiarizados con los equipos de comunicaciones (IGS, cláusula 2); el manual de planes de operaciones del buque no condice en formato con lo estipulado en el procedimiento de control y expedición de certificados (IGS, cláusula 11.1). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización Reconocida fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 01:30 hora local del día 03/10/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 11/10/2006 a las 22:30 hora local.
LIBERIA FAIR RAINBOW 7913804 07/10/1006	Quequén, Argentina 1 día	Bureau Veritas	Al momento de la supervisión se constataron las siguientes deficiencias: la cañería del sistema principal de lucha contra incendio situada sobre la cubierta principal, posee pérdidas de agua debido a la corrosión generalizada (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); la manguera N° 3 del sistema de lucha contra incendio se encuentra deteriorada con múltiples pérdidas (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); las luces de algunos chalecos salvavidas no funcionan (SOLAS, regla III/20.2); algunas luces de encendido automático de los aros salvavidas no funcionan (SOLAS, regla III/20.2); no se encuentran disponibles las instrucciones operacionales para la puesta en marcha del motor del botes salvavidas de la banda de estribor (SOLAS, regla III/9.2.1); el acelerador del motor del bote salvavidas de la banda de babor no funciona (SOLAS, regla III/20.2); se encuentran vencidas las raciones de agua de los botes salvavidas (SOLAS, regla III/20.2); se observó excesiva suciedad en el cuarto del sistema del timón de emergencia (SOLAS, regla II-1/29.12.1); la sala de máquinas presenta excesiva suciedad (SOLAS, regla II-1/26.7); no se exhiben correctamente pintadas las marcas de calado y francobordo (LL66, A/1/8); existe evidencia objetiva que los procedimientos de mantenimiento del buque y su

			equipamiento no se efectúan acorde al Manual de Gestión de la Seguridad del Buque (IGS, cláusula 10.2). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización Reconocida fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 19:00 hora local del día 07/10/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 08/10/2006 a las 19:30 hora local.
TURQUIA EBER 7701469 17/10/2006	Bahía Blanca, Argentina 4.92 días	Turku Lloyd Vakfi (TLV)	Al momento de la supervisión se constataron las siguientes deficiencias: se observa la falta de aros salvavidas acorde Plano del Buque (SOLAS, regla III/20.2); uno de los refuerzos del rompeolas se encuentra roto (SOLAS, regla II-1/3-1); falta de medios de cierre – 6 mariposas – en una de los portillos en el sector de proa del buque (LL66, AI/23.1); existen venteos en proa con faltantes de tornillos en el dispositivo de cierre (LL66, AI/20); el mamparo estanco del castillo de proa posee múltiples perforaciones (SOLAS, regla II-1/14.1); en la escotilla de acceso a la bodega N° 1 faltan mariposas de cierre (LL66, AI/23.1); en la tapa de cierre para iluminación de la bodega faltan mariposas de cierre (LL66, AI/23.1); venteo de la bodega N° 1 se encuentra agujereado (LL66, AI/20); faltan accesorios en las cajas de mangueras del sistema de lucha contra incendio (SOLAS, regla II-2/10); los venteos entre bodegas N° 1 y 2 se encuentran en malas condiciones de mantenimiento (LL66, AI/20); la cañería principal del sistema de lucha contra incendio se encuentra deteriorada y con múltiples pérdidas (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); la válvula del sistema de lucha contra incendio situada en proximidades de la grúa se encuentra inoperable (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); el sistema hidráulico de cierre de la puerta de sala de máquinas no funciona (SOLAS, regla II-2/12); la cañería del sistema principal de lucha contra incendio se encuentra deteriorada y reparada con un sobrepuesto en sectores de cubierta principal (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); la bandeja colectora de hidrocarburos se encuentra rota (SOLAS, regla II-2/4.2.2.4); faltan burletes en el venteo de la bodega (LL66, AI/20); algunas luces de encendido automático de los aros salvavidas no funcionan (SOLAS, regla III/20.2); faltan tapas de venteo en la superestructura (LL66, AI/20); los tubos pasa cables se encuentran deteriorados; (SOLAS, regla II-1/45.5.5); monitor del sistema de lucha contra incendio no funciona (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); el compás magnético no se orienta en forma correcta (SOLAS, regla V/19.2.9.4); el dispositivo de cierre de los ventiladores de sala de máquinas no funciona (LL66, AI/19.4); la escala para embarque del bote salvavidas se encuentra en malas condiciones (SOLAS, regla III/11); el motor del bote salvavidas no funciona (SOLAS, regla III/20.2); el compartimiento estanco del bote salvavidas se encuentra agujereado (SOLAS, regla III/20.2); faltan mariposas en escotilla de provisiones situada en la popa del buque (LL66, AI/18.2); el plano del sistema de lucha contra incendio se encuentra ilegible (SOLAS, regla II-2/15.2.4.1); existen pérdidas de combustible en la caldera (SOLAS, regla II-2/26.7); el corte a distancia de la válvula de la caldera no funciona (SOLAS, regla II-1/32.1); faltan dispositivos de almacenamiento de arena en proximidades de la caldera (SOLAS, regla II-2/10.5.1.2.3); la puerta de salida de emergencia de sala de máquinas se encuentra deformada y con faltantes de maniguetas (LL66, AI/17.1); los motores auxiliares poseen pérdida de aceite (SOLAS, regla II-1/26.7); el motor principal posee pérdida de aceite (SOLAS, regla II-1/26.7); el corte a distancia de la válvula de cierre del circuito de combustible no funciona (SOLAS, regla II-1/26.7); el indicador de RPM del motor auxiliar no funciona (SOLAS, regla II-1/26); falta identificación en puerta de bomba de lucha contra incendio de emergencia (SOLAS, regla II-2/10); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio no funciona (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); la bomba del sistema de lucha contra incendio no funciona (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); el piso del cuarto de timón de emergencia se encuentra excesivamente sucio (SOLAS, regla II-1/26.7); existe evidencia objetiva que los miembros de la tripulación no garantizan el correcto mantenimiento del buque y su equipamiento (IGS, cláusula 10.4); la compañía no garantiza en todos los casos que se efectúe el mantenimiento del buque y su equipamiento acorde al Manual de Gestión de la Seguridad del Buque (IGS, cláusula 10.2). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización Reconocida fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 20:00 hora local del día 17/10/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 22/10/2006 a las 18:00 hora local.
Belice SENEZH 8120337 25/10/2006	Rosario, Argentina Al cierre de la planilla continúa detenido	Russian Maritime Register of Shipping (RMRS)	Al momento de la supervisión se constataron las siguientes deficiencias: los refrendos de títulos originales otorgados por el Estado de abanderamiento pertenecientes al Capitán, 2° y 3° Oficial de Cubierta, Jefe de Máquinas, 2° y 4° de Máquinas no se encontraban disponibles a bordo (STCW 78 I/2.9); el inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad de equipo para buques de carga -modelo E- no se encuentra completo (SOLAS, regla I/15); las cartas náuticas no se encuentran actualizadas (SOLAS, regla V/27); uno de los respondedores radar se encuentra fuera de servicio (SOLAS, regla III/20.2); los revestimientos de las cañerías de escape de los botes salvavidas se encuentran deteriorados (SOLAS, regla V/20.2); no fue posible la puesta en marcha de los motores de los botes salvavidas (SOLAS, regla V/20.2); el compás magnético de los botes salvavidas no se orientan correctamente (SOLAS, regla V/20.2); los tanques de aceite de ambos botes salvavidas poseen pérdida (SOLAS, regla V/20.2); las sentinas de ambos botes salvavidas se encuentran excesivamente sucias con riesgo de incendio (SOLAS, regla V/20.2); el generador de emergencia no posee las instrucciones operacionales (SOLAS, regla II-1/43); algunos indicadores de los generadores principales y de emergencia no funcionan (SOLAS, regla II-1/43); los generadores principales y de emergencia se encuentran excesivamente sucios con riesgo de incendio (SOLAS II-1/26.7); el sistema de ventilación de sala de máquinas se encuentra deteriorado con riesgo de accidente (SOLAS, regla II-1/35); existe evidencia objetiva que el tratamiento de la basura no es el correcto (MARPOL 73/78, A-V/9.2); se segregan sustancias peligrosas en la popa del buque (MARPOL 73/78, A-IV/8); la ventilación del cuarto de timón se encuentra deteriorada con excesiva corrosión (SOLAS, regla II-1/35); la balsa salvavidas de proa no posee disponibilidad operacional (SOLAS, regla III/20.2); los aros salvavidas no se encuentran distribuidos acorde al plano de salvamento del buque (SOLAS, regla III/7.1.1); el generador N°

			3 se encuentra fuera de servicio (SOLAS, regla II-1/26.7); el generador N° 2 posee pérdidas de agua de refrigeración (SOLAS, regla II-1/26.7); cuatro mangueras del sistema de lucha contra incendio situadas en el cuarto de máquinas no poseen disponibilidad operacional (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); la bomba de lastre se encuentra fuera de servicio (SOLAS, regla II-1/26.7); los puntos de contacto del SOPEP se encuentran desactualizados (MARPOL 73/78, A-I/26); el sistema de comunicación puente – timón de fortuna no funciona (SOLAS, regla I/29.6); la cubierta principal posee excesiva corrosión (SOLAS, regla II-1/3.1); existe evidencia objetiva que la tripulación no garantiza el correcto mantenimiento del buque y su equipamiento (IGS 10); existe evidencia objetiva que la compañía no garantiza el correcto mantenimiento del buque y su equipamiento (IGS, cláusula 10); en sala de máquinas se encuentra el sistema de alarma general fuera de servicio (SOLAS, regla II-1/26); el cuarto de timón se encuentra excesivamente sucio con riesgo de incendio (SOLAS, regla II-1/29.12.1); las instrucciones operacionales del sistema de emergencia no se encuentran exhibidas en el compartimiento (SOLAS, regla V/26.3.1); el número de identificación IMO no se encuentra exhibido correctamente en sala de máquinas (SOLAS, regla XI-1/3.4.2). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización Reconocida fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 17:00 hora local del día 25/10/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 22/10/2006 a las 18:00 hora local.
Liberia ALTAIR 7928110 30/10/2006	Rada La Plata, Argentina 1.52 días	D.N.V.	Al momento de la supervisión se constataron las siguientes deficiencias: los refrendos de títulos originales otorgados por el estado de abanderamiento perteneciente al Primer Oficial de Cubierta, 2° y 3° Oficial de Máquinas no se encontraban disponibles a bordo (STCW 78, I/2.9); las cartas náuticas de viaje se encuentran desactualizadas (SOLAS, regla V/27); el radar de 9 GHz. posee funcionamiento defectuoso (SOLAS, regla V/19.2.3.2); la bomba principal del sistema de lucha contra incendio no posee disponibilidad inmediata (SOLAS, regla II-2/14.2.1.2); el servomotor N° 2 del aparato de gobierno principal se encuentra fuera de servicio (SOLAS, regla V/19-1); la bomba del servomotor N° 1 del aparato de gobierno no funciona correctamente (SOLAS, regla V/25); el material reflectante de los botes salvavidas se encuentra deteriorado (IDS, párrafo 1.2.2.7). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Organización Reconocida fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 11:00 hora local del día 30/10/06, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 31/10/2006 a las 23:40 hora local.
PANAMA WENG 8120739 08/11/2006	Rosario, Argentina 37,4 días.	Lloyd's Register	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: los refrendos de reconocimiento títulos expedidos por el Estado de abanderamiento pertenecientes al Capitán y 2° Oficial de Máquinas, se encontraban vencidos (STCW 78, regla I/2.6.3); el Registro Sinóptico Continuo se encontraba desactualizado (SOLAS 74, regla XI-1/5.4.1); los puntos de contacto del Manual SOPEP se encontraban desactualizados (MARPOL 73/78, A-I/26.2 d); la zafa hidrostática de la radiobaliza de localización de siniestros (RLS) se encontraba vencida (SOLAS 74, regla IV/7.1.6.4); los detonantes de los aparatos lanzacabos se encontraban vencidos (SOLAS 74, regla III/20.2); algunos chalecos salvavidas carecían de dispositivos lumínicos (SOLAS 74, regla III/32.2.2 y Código IDS, párrafo 2.2.3); las publicaciones náuticas no se encontraban actualizadas (SOLAS 74, regla V/27); no se disponía a bordo de las cartas náuticas necesarias para el viaje planificado (SOLAS 74, reglas V/27 y V/34.1); las instrucciones operacionales para el embarco en los botes salvavidas no se exhibían fácilmente visibles en las inmediaciones de las luces de emergencia (SOLAS 74, regla III/9.2.2); el compartimiento de protección del motor del bote salvavidas de estribor se encontraba deteriorado (SOLAS 74, regla III/20.2); los botiquines de primeros auxilios de los botes salvavidas se encontraban vencidos (SOLAS 74, regla III/20.2 y Código IDS, párrafo 4.4.8.20); la conexión internacional a tierra para la descarga de residuos oleosos de sentina no se encontraba disponible para su uso inmediato (MARPOL 73/78, A-I/19); la tubería del sistema de lucha contra incendio situada sobre la cubierta principal presentaba pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); el compás de gobierno del buque poseía excesivo desvío y carecía de su correspondiente tabla de desvíos (SOLAS 74, regla V/19.2.9.4); la bomba del generador principal N° 1 presentaba pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la bomba de refrigeración de agua de mar del generador principal se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el sistema de alarma general de sala de máquinas funcionaba defectuosamente (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.1.2); el generador de emergencia no se encontraba disponible para su uso inmediato (SOLAS 74, regla II-1/26.7); algunos miembros de la tripulación no estaban familiarizados con el funcionamiento de ciertos equipos críticos del buque (Código IGS, cláusula 6.3); el equipo separador de agua-hidrocarburos de 15 p.p.m no poseía el diagrama de circuito (MARPOL 73/78, A-I/16); el número de identificación OMI en mamparo estanco de sala de máquinas no estaba marcado en forma permanente (SOLAS 74, XI-1/3.4.2); se halló evidencia objetiva de que algunos miembros de la tripulación no disponía del correspondiente equipamiento de protección personal (Código IGS, cláusula 8.1); se halló prueba objetiva que la Compañía no garantizaba, en todos los casos, el normal suministro de elementos solicitados (Código IGS, cláusula 3.3); la Compañía no garantizaba, en todos los casos, que la documentación de la tripulación del buque se encuentre actualizada (Código IGS, cláusula 6.2); la Compañía no garantizaba el correcto mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.2). 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 14:00 hora local del día 08/11/2006, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 18:00 hora local, del día 15/12/2006.

<p>BAHAMAS ANTARCTIC 8221595 28/11/2006</p>	<p>Puerto Madryn, Argentina 2,04 días</p>	<p>Bureau Veritas</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: los chalecos salvavidas se encontraban en malas condiciones de mantenimiento – faltaban luces y silbatos - (SOLAS 74, regla III/32.2.2 y Código IDS, párrafos 2.2.1.8 y 2.2.3); uno de los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas no funcionaba (SOLAS 74, regla III/20.2); no fue posible la puesta en marcha del motor del bote salvavidas de babor (SOLAS 74, regla III/20.2); el sistema de alumbrado eléctrico se encontraba en condiciones deficientes (SOLAS 74, regla II-1/41.2.1); el sistema de alumbrado eléctrico de emergencia se encontraba en condiciones deficientes (SOLAS 74, regla II-1/43.7); la sala de máquinas presentaba excesiva suciedad (SOLAS 74, regla II-1/26.7); algunas puertas estancas estaban desprovistas de manijetas y otras no funcionaban (LL66, A-I/12.1); el cuarto de timón de emergencia se encontraba con excesiva pérdida de aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/29.12.1); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio no funcionaba correctamente (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); el número de identificación OMI en mamparo estanco de sala de máquinas no estaba marcado en forma permanente (SOLAS 74, regla XI-1/3.4.2); la alarma sonora del dispositivo separador de agua-hidrocarburos de 15 p.p.m se encontraba fuera de servicio (MARPOL 73/78, A-I/16.2), los aparatos lanzacabos no se encontraban completos (SOLAS 74, regla III/18 y Código IDS, párrafo 7.1.1.2), se halló evidencia objetiva que miembros de la tripulación no actuaban conforme a los procedimientos de mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1). Con motivo de las deficiencias observadas el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la organización reconocida, fueron notificados de la medida de detención del buque a partir de las 17:00 hora local del día 28/11/2006, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 18:00 hora local, del día 30/11/2006.</p>
<p>SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS NINA 7800291 29/11/2006</p>	<p>Rosario, Argentina 21,83 días</p>	<p>International Naval Surveys Bureau</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: los puntos de contacto del SOPEP no se encontraban actualizados (MARPOL 73/78, A-I/26.2.d), el Registro Sinóptico Continuo no se encontraba actualizado (SOLAS 74, regla XI-1/5.4.1), los refrendos de reconocimiento de títulos originales expedidos por el Estado de abanderamiento, pertenecientes al Jefe de Máquinas y Segundo Oficial de Máquinas, no se encontraban disponibles a bordo (STCW 78, regla I/2.9), uno de los radares se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.4), la composición de la tripulación en el viaje Durban - Rosario no se ajustaba al Documento de Dotación Mínima de Seguridad (SOLAS 74, regla V/14.2), las marcas de francobordo no se exhibían pintadas en forma correcta (LL66, A-I/8), el material reflectante de ambos botes salvavidas se exhibía deteriorado (Código IDS, párrafo 1.2.2.7), no se encontraba debidamente aisladas (térmicamente) las tuberías de escape de los generadores N° 1, 2 y 3 (SOLAS 74, regla II-1/26.7), algunos indicadores y manómetros de los generadores se encontraban fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.7), el sistema de alarma general en sala de máquinas se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2), una tubería de la bomba de refrigeración de los generadores se encontraba deteriorada y con pérdidas (SOLAS 74, regla II-1/26.7), los dispositivos de detención de humo en la cámara de control de sala de máquinas se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2), los timones de los botes salvavidas se encontraban deteriorados y presentaban excesiva corrosión (SOLAS 74, regla III/20.2), se halló evidencia objetiva que algunos miembros de la tripulación no se encontraban familiarizados con los equipos críticos del buque (Código IGS, cláusula 6.3), los burletes de las puertas estancas se encontraban deteriorados (LL66, A-I/12), 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). Con motivo de las deficiencias observadas, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento fueron notificados de la medida de detención del buque a partir de las 16:00 hora local del día 29/11/2006, habiéndose notificado del levantamiento de la medida a partir de las 16:30 hora local, del día 21/12/2006.</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.
- 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.