

**Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima
Año 2008.**

Estado de abanderamiento Nombre del Buque N° OMI / Fecha de detención	Estado rector Puerto de detención Período detención	Sociedad de clasificación	Comentarios de las deficiencias
<p>PANAMA DAISHOWA MARU 8600557 03/04/2008</p>	<p>Pto. San Lorenzo, Argentina 4,07 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: las cartas náuticas necesarias para el viaje no se encuentran actualizadas (SOLAS 74, regla V/27); el receptor NAVTEX no funciona en forma correcta (SOLAS 74, regla IV/15.5); algunas tuberías de vapor de sala de máquinas no contaban con el aislamiento térmico (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el tubo de escape del generador de emergencia no posee el aislamiento térmico (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el Libro Registro de Basuras no se completa en forma correcta (MARPOL 73/78, A-V/9.3.a); existe excesiva cantidad de basura no segregada y no clasificada a bordo (MARPOL 73/78, A-V/9.2); no se llevan a cabo en forma correcta las medidas para prevenir el acceso de personas no autorizadas a bordo (Código PBIP, Parte A/9.4.3); se halló evidencia objetiva que el Oficial de Protección del buque se desembarcó sin poner el hecho en conocimiento a la Autoridad Marítima (Código PBIP, Parte A/12); se halló evidencia objetiva que no se efectúa, acorde lo establecido en el Manual de Gestión del buque, el procedimiento de actualización de las publicaciones de navegación (Código IGS, cláusula 11.2.1); se hallaba fuera de servicio la alarma de test de sala de máquinas (SOLAS 74, regla II-1/51.3.2). 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 1845 hora local del día 03/04/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 07/04/2008 a las 1950 hora local.</p>
<p>TURQUIA ZINNET METE 8913320 19/04/2008</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 3.12 días</p>	<p>Turkish Lloyd (T.L)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: existe excesiva cantidad de basura no segregada y no clasificada a bordo (MARPOL 73/78, A-V/9.2); los medios automáticos de apertura y cierre de sala de máquina no funcionan (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.1.2); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); los detectores de humo no funcionan adecuadamente (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); uno de los radares se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.4); el motor del bote de rescate no funciona adecuadamente (SOLAS 74, regla III/20.2); una de las bombas de refrigeración del motor principal se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); una de las bombas de lubricación del árbol de levas del motor principal se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); no posee disponible a bordo documentación que acredite el servicio periódico del bote salvavidas (SOLAS 74, regla III/20.11); el motor propulsor posee excesivas pérdidas de aceite lubricante (SOLAS 74, regla II-1/26.7); existe evidencia objetiva que no se efectúan en forma correcta los procedimientos de mantenimiento del buque y su equipo acorde el Manual de Gestión de la Seguridad del Buque (Código IGS, cláusula 10.1); existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.1). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento y la Sociedad de Clasificación del Buque, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 12:30 hora local del día 19/04/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 23/04/2008 a las 1545 hora local.</p>
<p>CHIPRE KALIA 9190834 14/04/2008</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 1,6 días</p>	<p>Bureau Veritas (B.V)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: el Libro Registro de Hidrocarburos no se confecciona en forma correcta (MARPOL 73/78, A-I/20.2.b.ii); no se encuentra disponible a bordo el Certificado de Seguridad de Equipo para Buque de Carga (SOLAS 74, regla I/15); no se encuentra disponible a bordo el Inventario de Equipo Adjunto al Certificado de Seguridad de Equipo para Buque de Carga (SOLAS 74, regla I/15); no se encuentra disponible a bordo el Certificado de Seguridad Radioeléctrica para Buques de Carga (SOLAS 74, regla I/15); no se encuentra disponible a bordo el Inventario de Equipo Adjunto al Certificado de Seguridad Radioeléctrica para Buques de Carga (SOLAS 74, regla I/15); no se encuentra disponible a bordo el Certificado Internacional de Francobordo (LL 66, Artículo 21); no se encuentra disponible a bordo el Certificado Internacional para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (MARPOL 73/78, A-I/6); no se encuentra disponible a bordo el Certificado de Seguridad de Construcción para Buques de Carga (SOLAS 74, regla I/15); el registrador de datos de travesía no funciona correctamente (SOLAS 74, regla V/19.4); se halló evidencia objetiva que el buque zarpó del último puerto de escala sin los Certificados de Seguridad actualizados (Código IGS, cláusula 11.2.1). 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 11:50 hora local del día 14/04/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 15/04/2008 a las 2100 hora local.</p>
<p>ST.KITTS AND NEVIS NAVAGA 8817813 06/05/2008</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 4,7 días</p>	<p>Russian Maritime Register of Shipping (RMRS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: existe evidencia objetiva que el 2º Oficial de Cubierta no posee entrenamiento/familiarización para el uso y operación del equipamiento GMDSS (SOLAS 74, regla IV/16.2); el generador de emergencia no funciona en forma correcta (SOLAS 74, regla II-1/43.7); existe evidencia objetiva que no se efectúan en forma correcta los procedimientos de mantenimiento del buque y su equipo acorde el Manual de Gestión de la Seguridad del Buque (Código IGS, cláusula 10.1); la bomba de refrigeración del motor propulsor no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26.7); una de las bombas de lubricación posee excesiva pérdida de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el sistema de iluminación de emergencia interior no funciona en forma correcta (SOLAS 74, regla II-1/43.7); el equipo separador de agua /hidrocarburo de 15 PPM no funciona correctamente (MARPOL 73/78, A-I/16); la sala de máquinas se encuentra excesivamente sucia (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el purificador de gas oil se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-</p>

			1/26.7); el sistema de refrigeración de los compresores de aire Nº 1 y 2 poseen excesiva pérdida de agua (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio no funciona en forma correcta (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); las marcas de calado y francobordo se exhiben pintadas con alto grado de deterioro (LL66, A-1/8); el equipo HF/MF no funciona correctamente (SOLAS 74, regla IV/15.5); la sentina se encuentra excesivamente sucia (SOLAS 74, regla II-1/26.7); no posee disponible a bordo documentación que acredite el servicio periódico del bote salvavidas (SOLAS 74, regla III/20.11). 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 18:15 hora local del día 06/05/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 11/05/2008 a las 14:30 hora local.
REPUBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA DEL NORTE DAE GAK BONG 8729884 30/05/2008	Rada La Plata, Argentina 4,9 días	Korean Classification Society (KCS)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: la sentina en sala de máquinas posee excesiva suciedad con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); existe evidencia objetiva que los Oficiales de Cubierta no poseen el entrenamiento/familiarización para el uso y operación del equipamiento del GMDSS (SOLAS 74, regla IV/16.1); existe evidencia objetiva que la compañía del buque no garantiza en todos los casos que los Oficiales de Cubierta se encuentren entrenados/familiarizados con el uso y operación del equipamiento del GMDSS (Código IGS, cláusula 6.3); no se encuentra disponibles a bordo las cartas náutica actualizadas para la zona a navegar (SOLAS 74, regla V/27); el circuito hidráulico del aparato de gobierno se encuentra sucio por pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/29.12.1); la bomba del sistema de lucha contra incendio carece de indicadores (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); no se encuentran disponibles a bordo las baterías de los equipos bidireccionales de VHF (SOLAS 74, regla V/20.2-Res A.809(19)); el compás magnético posee excesivo desvío (SOLAS 74, regla V/19.4); no se encuentra actualizado el Inventario del Equipo Adjunto al Certificado de Seguridad de Equipo para Buques de Carga (SOLAS 74, regla I/12.a. vi); el motor propulsor posee pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el libro registro de hidrocarburos no se completa en forma correcta (MARPOL 73/78, A-1/20.2.b.ii). 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 15:30 hora local del día 30/05/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 05/06/08 a las 1045 hora local.
REPÚBLICA POPULAR CHINA JEANNIE 7433012 02/06/2008	Rada La Plata, Argentina 5 días	Lloyd's Register (LR)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: el sistema de gobierno de emergencia se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/29.2.1); el motor de uno de los botes salvavidas se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla III/20.2); la sentina en sala de máquinas posee excesiva suciedad con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el compresor auxiliar de aire para arranque del motor principal se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.3.9); existe evidencia objetiva que no se efectuaron en forma eficaz los procedimientos de mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 5.4); existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.1); las marcas de calado y francobordo se exhiben pintadas con alto grado de deterioro (LL66, A-1/8); los refrendos de reconocimiento de títulos expedidos por la bandera pertenecientes al Capitán y 1º Oficial de Cubierta se encontraban vencidos (STCW, Artículo VI 2); los dispositivos de detección de ingreso de agua en bodegas no funcionan correctamente (SOLAS 74, regla XII/1); la sala de máquinas se encontraba excesivamente sucia (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la lista de contacto del Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) no se encontraba actualizada (MARPOL 73/78, A-1/26 2 d); el compresor de aire Nº 3 posee pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el compresor de aire para arranque del motor principal se encontraba fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.3.9); las tuberías el sistema hidráulico de gobierno poseen pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/29.12.1); alguno indicadores de revoluciones de los generadores se encuentran fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.7). 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 14:15 hora local del día 02/06/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 07/06/2008 a las 1625 hora local.
FILIPPINA ONEIDA PRINCESS 9177480 01/07/2008	Rada La Plata, Argentina 0.22 día	Lloyd's Register (LR)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: el sistema de detectores de ingreso de agua en bodegas se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla XII/12.1.1); no se encuentra disponible a bordo el plan de embarque de la carga previa al inicio de las operaciones (SOLAS 74, regla VI/7.3). 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 1345 hora local del día 01/07/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 01/07/2008 a las 1915 hora local.
CHIPRE ASIA GRAECA 9279381 04/07/2008	Villa Constitución, Argentina 1 día	Lloyd's Register (LR)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: no se encuentra disponible las instrucciones operacionales del equipo separador de 15 PPM (MARPOL 73/78, A-1/16); no se encuentra disponible en forma inmediata, las instrucciones operacionales de la bomba del sistema de lucha contra incendio de emergencia (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); 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); existe evidencia objetiva que algunos ejercicios de seguridad no fueron realizados acorde al manual de gestión de la seguridad el buque -operaciones con helicópteros, reporte de lesiones y colisión- (Código IGS, cláusula 8.2 y 8.3); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio no posee disponibilidad inmediata (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2). 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 1400 hora local del día 04/07/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 05/07/2008 a las 1345 hora local.

<p>PANAMA TZENI 7357373 07/08/2008</p>	<p>Dock Sud, Argentina 5.1 días</p>	<p>Panama Maritime Doc. Services Inc (PMDC)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: faltan arrollamientos en los venteos de los tanques de combustible (LL66, A-1/20); los tambuchos de acceso a bodega no conservan la estanqueidad (LL66, A-1/18); las tapas de bodega no conservan la estanqueidad (LL66, A-1/14); el cabrestante de la banda de babor se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/3-1); no se encuentra disponible a bordo el original del reconocimiento mejorado para buques graneleros (SOLAS 74, regla XI-1/2); no se encuentran disponibles a bordo los títulos de formación de la tripulación, ni el reconocimiento por el Estado de Abanderamiento del buque (STCW 78, Artículo VI 2); no se encuentra disponible a bordo el certificado de recorrido anual de la radiobaliza EPIRB (SOLAS 74, regla IV/15.9.1.2); no se encuentra disponible a bordo el contrato de mantenimiento en tierra para el equipamiento del SMSSM (SOLAS 74, regla IV/15.5); no se encuentra disponible a bordo constancia del mantenimiento anual de las balsas salvavidas (SOLAS 74, regla III/20.8.1.1); no se encuentra disponible a bordo constancia del servicio periódico de mantenimiento de los dispositivos de puesta a flote (SOLAS 74, regla III/20.11); no se encuentra disponible a bordo certificado de mantenimiento de los extintores de lucha contra incendio (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); no se encuentra disponible para su uso inmediato los aros salvavidas (SOLAS 74, regla III/20.2); no se encuentra disponible para su uso inmediato los equipos EEBD (SOLAS 74, regla III/20.2); no se encuentran disponibles a bordo las cartas náuticas de la zona a navegar (SOLAS 74, regla V/27); el sistema de iluminación de emergencia en la zona de reunión no funciona (SOLAS 74, regla II-1/43.7); la luz de alcance no posee el arco de horizonte acorde Convenio (COLREG, Parte C/21.c); el bote salvavidas no se encuentra identificado (Código IDS, capítulo IV/4.4.9); no se encuentran disponibles para su uso inmediato las mangueras y lanzas del sistema de lucha contra incendio (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); la tubería del sistema de lucha contra incendio se encuentra en mal estado con múltiples perforaciones (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); la bomba de emergencia del sistema de lucha contra incendio se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); no fue posible la puesta en marcha del motor propulsor (SOLAS 74, regla II-1/26.7); no fue posible la puesta en marcha de los motores generadores (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la bomba de achique no posee los vacuómetros de aspiración (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); existe excesiva cantidad de suciedad en sentina con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); existe excesiva cantidad de basura sin segregar a bordo (MARPOL 73/78, A-V/9 2); las escaleras expuestas presentan un alto grado de corrosión con escalones y barandillas faltantes (LL66, A-1/25.2). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de Abanderamiento, fueron notificados de la medida de detención del Buque a partir de las 1200 hora local del día 07/08/2008, notificado del levantamiento de la medida el 12/08/2008 a las 1700 hora local.</p>
<p>PANAMA LAIZO 82018904 15/08/08</p>	<p>Puerto Quequen, Argentina 3.9 días</p>	<p>China Classification Society (CCS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: las publicaciones náuticas no se encontraban actualizadas (SOLAS 74, regla V/27); algunas barandillas de sectores expuestos se encontraban rotas (LL66, A-1/25.2); algunas luces de navegación no funcionaban correctamente (COLREG, Parte C/20.e); los venteos de sala de máquina se encontraban excesivamente deteriorados (LL66, A-1/22); algunas cajas de mangueras del sistema de lucha contra incendio se encontraban rotas (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); el material reflectante de los botes salvavidas se encontraba deteriorado (Código IDS, Cap.I, párrafo 1.2.2.7); una de las señales combinadas -luz y humo- de los aros salvavidas se encontraba vendida (SOLAS 74, regla III/20.2); los motores auxiliares poseen pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la sala de máquinas se encuentra excesivamente sucia (SOLAS 74, regla II-1/26.7); no se encuentra disponible para su uso inmediato la palamenta de los botes salvavidas (SOLAS 74, regla III/20.2); no se encuentra disponible a bordo el original del registro sinóptico continuo (SOLAS 74, regla XI-1/5.4.3); la tubería principal del sistema de lucha contra incendio posee pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-2/14.2.1.2); 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); algunos aros salvavidas no se encontraban identificados (SOLAS 74, regla III/7.1.4); el libro registro de hidrocarburos se encontraba desactualizado (MARPOL 73/78, A-1/20.2.a); la iluminación de emergencia en los puestos de embarco no funciona en forma correcta (SOLAS 74, regla III/11.4); la escala para embarco de la banda de babor no garantiza la seguridad por encontrarse deteriorada (SOLAS 74, regla V/23.2.1); ; 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); el casco posee una avería sobre la línea de flotación -tanque de agua Nº 3- (SOLAS 74, regla II-1/3-1); el equipo filtrador de hidrocarburos de 15 PPM se encontraba fuera de servicio (MARPOL 73/78, A-1/16); se halló evidencia objetiva que el Jefe de Máquinas no se encontraba familiarizado con la utilización de equipos críticos del buque (Código IGS, cláusula 6.3), se halló evidencia objetiva que el Capitán no se encontraba familiarizado con el Manual de Gestión de la Seguridad del Buque (Código IGS, cláusula 6.1.2); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza en todos los casos el mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1); se halló evidencia objetiva que no se realiza acorde los procedimientos establecidos en el PPB el control de personas que acceden a bordo (Código PBIP, sección A/9.4.3). 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 2340 hora local del día 15/08/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 18/08/2008 a las 1950 hora local.</p>
<p>BULGARIA JORDANKA NIKOLOVA 7813028 24/09/08</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 0.3 días</p>	<p>Bulgarski Koraben Registrar (BKR)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: el radar de 3Ghz se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.2.5.5); el radar de 9 Ghz se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla V/19.2.3.2). 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 1250 hora local del día 24/09/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 24/09/2008 a las 2030 hora local.</p>

<p>PANAMA J.PEARL 7725350 15/10/2008</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 16,8 días</p>	<p>Indian Register of Shipping (IRS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: tubería de refrigeración del generador Nº 3 se encuentra dañada (SOLAS 74, regla II-1/26.6); el generador Nº 2 se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.6); existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza en todos los casos el mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1). Existe evidencia objetiva que mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado (Código IGS, Cláusula 10.1). El sistema de detección de humo en bodegas de carga se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74 regla II-2/54.2.3). El generador Nº 1 posee excesiva pérdida de agua en la tubería del sistema de enfriamiento (SOLAS 74 regla II-1/26.6). Los controles del motor propulsor funcionan solo en modo de emergencia (SOLAS 74 regla II-1/31.3). El sistema de puesta en marcha de las bombas hidráulicas del sistema de gobierno de emergencia, no pueden activarse desde el cuarto de timón, solamente desde el puente de navegación (SOLAS 74 regla II-1/29.5). El cuarto de máquinas se encuentra con excesiva suciedad (SOLAS 74 regla II-1/26.7). La bomba contra incendio de emergencia no posee presión suficiente (SOLAS 74 regla II-2/4.2.2). El radar ARPA de la banda de estribor se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74 regla V/12 r). El dispositivo de LSD del equipo VHF de la banda de estribor se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74 regla IV/14.1). El sistema de detección de incendios humo/calor no funciona adecuadamente en cubierta de botes y comedor de oficiales (SOLAS 74 regla II-2/13.1). El original del Refrendo de Título extendido por Panamá correspondiente al Capitán no se encuentra disponible a bordo, solamente una copia (STCW 78 Artículo VI/2). Original del certificado de Autorización para la carga de granos a granel no se encontraba disponible a bordo solamente poseía una copia (SOLAS 74 regla VI/9). No se encuentra disponible para su empleo en forma inmediata el motor del bote salvavidas de babor (SOLAS 74 regla III/20.2). No se efectuó un correcto mantenimiento de ambos botes salvavidas (SOLAS 74 regla III/20.3). Los generadores Nº 1 y 3 poseen pérdidas de aceite lubricantes (SOLAS 74 regla II-1/26.1). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, 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 1345 hora local del día 15/10/2008, habiéndose notificado mediante Carta de Liberación su re-detención en el próximo puerto (Santos - Brasil) el 02/11/2008 a las 1045 hora local</p>
<p>ISLAS COOK ACROBATA 8138932 31/10/2008</p>	<p>Mar del Plata, Argentina Continua detenido</p>	<p>International Naval Survey Bureau (INSB)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: existe excesiva pérdida de agua a través del sello de la bomba de refulado en cámara de bomba (SOLAS 74 regla II-1/27). Equipo separador de agua e hidrocarburos posee tuberías de aspiración flexibles (MARPOL 73/78 A-1/16). Documento de Cumplimiento de la compañía se encuentra vencido (27/10/08) (Código IGS cláusula 11.2). Certificado de Gestión de la Seguridad del Buque se encuentra vencido (27/10/08) (Código IGS Cláusula 11.2). Registro Sinóptico Continuo no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74 regla XI-1/54.3). No se encuentra disponible a bordo el refrendo de la tripulación otorgado por el estado de abanderamiento (STCW 78 VI/2). No funciona correctamente iluminación de emergencia (SOLAS 74 regla II-1/43.7). La sentina del cuarto de bombas y sala de máquinas posee excesiva cantidad de hidrocarburos (SOLAS 74 regla II-1/26.7). No se encuentra actualizado los puntos de contacto del Plan de Emergencia Abordo para casos de contaminación (SOPEP) (MARPOL 73/78 A-1/26 b). Los cilindros hidráulicos del sistema del timón poseen pérdidas de aceite (SOLAS 74 regla II-1/26.3.9). El libro registro de hidrocarburos se encuentra desactualizado (MARPOL 73/78 A-1/20.2.a). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, 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 2230 hora local del día 31/10/2008.</p>
<p>MONGOLIA PHUC HAI STAR 7609219 07/11/2008</p>	<p>Rada la Plata, Argentina 1,9 días</p>	<p>Vietnam Register of Shipping (VR)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: las tuberías del sistema hidráulico del cabrestante de la banda de estribor posee excesiva pérdida de aceite (SOLAS 74 regla II-1/3-1). Bomba de babor para el accionamiento del sistema de gobierno de emergencia no funciona correctamente (SOLAS 74 regla II-1/29.5). Bomba contra incendio de emergencia no posee suficiente presión (SOLAS regla II-2/4.2.2). Sentina bajo los motogeneradores se encuentra excesivamente sucia y con riesgo de incendio (SOLAS regla II-1/26.1). Existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza en todos los casos el mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1). Bomba contra incendio de emergencia no funciona correctamente (SOLAS 74 regla II-2/4). Sistema de detección de ingreso de agua en bodega no funciona adecuadamente (SOLAS 74 regla XII/9.2). Tubería de escape del bote salvavidas de la banda de estribor se encuentra deteriorada (SOLAS 74 regla III/20.1). Tubería de incendio sobre cubierta entre bodegas Nº 1 y 2 posee excesiva pérdida de agua (SOLAS 74 regla II-2/4.6). Bombas principales contra incendio no funcionan correctamente (SOLAS regla II-2/4.1). Recorrido anual de los botes salvavidas y los dispositivos de puesta a flote no se encuentran disponibles a bordo (SOLAS 74 regla III/20.11). Puerta estanca en cubierta principal ubicada en popa carece de estanqueidad (carece de burletes) (LL 66 A-1/12.1). Las tapas de bodegas de carga se encuentran en malas condiciones de mantenimiento y estanqueidad (LL 66 A-1/14.1). Moto generador Nº 1 posee excesiva pérdida de agua en la tubería de enfriamiento (SOLAS regla II-1/26.6). Equipo MF/HF (SMSSM) se encuentra fuera de servicio (SOLAS regla IV/14.1). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, 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 1300 hora local del día 07/11/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 09/11/2008 a las 1200 hora local.</p>
<p>PANAMA TOR ATLANTIC 8027585 29/11/2008</p>	<p>La Plata, Argentina Continua detenido</p>	<p>Registro Italiano Navales (RINA)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: el Certificado Internacional de Arqueo se encuentra vencido (25/11/08) (T 69 Artículo 7). Existe evidencia objetiva que algunos Oficiales de Cubierta carecen del entrenamiento/familiarización adecuado para el uso y operación del equipamiento del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) (IGS cláusula 6.3). Existe evidencia objetiva que los registros de los Libros de Hidrocarburos (Parte I y II) no son llevados correctamente y son de vieja edición y faltan registros de saldos de tanques y testeo de equipos críticos (Ej. Equipo Filtrador/Separador 15PPM) (IGS cláusula 6.3). No posee a bordo la documentación relativa al programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos para buques petroleros (SOLAS 74 regla XI-1/2).</p>

			<p>Existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza un adecuado control de los documentos/certificados del buque y correcta familiarización de algunos Oficiales de Cubierta (IGS, cláusula 10.1). Existe evidencia objetiva que la Compañía no garantiza, en algunos casos, el mantenimiento del buque y su equipo (Código IGS, cláusula 10.1). No se encuentra actualizado los puntos de contacto del Plan de Emergencia Abordo para casos de contaminación (SOPEP) (MARPOL 73/78 A-1/26 b). El registrador de datos de la travesía (RDT) no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74 regla V/20.2.1). Certificado de mantenimiento anual de los botes salvavidas y dispositivos puesta a flote no se encuentra disponible a bordo (SOLAS regla III/20.11). Recorrido anual del sistema fijo de CO2 se encuentra vencido (SOLAS 74 regla II-2/7). Equipo GPS se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74 regla V/12 o). Equipo del Sistema de Identificación Automática (SIA) se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74 regla V/19.2.4). Pantalla del equipo VHF LSD se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74 regla IV/14). Alarma de fallos para las luces de navegación se encuentra fuera de servicio (COLREG A-1/14). Bomba N° 1 del sistema de enfriamiento del motor principal se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74 regla II-1/26.1). Puerta de acceso (estribor) al cuarto de timón carece de estanqueidad (LL 66 A-1/12.1). No funciona correctamente iluminación de emergencia en las áreas exteriores (SOLAS 74 regla II-1/43.7). Bomba contra incendio posee excesiva pérdida de gases por la tubería de escape (SOLAS 74 regla II-2/4). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, 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 1330 hora local del día 29/11/2008.</p>
<p>VIETNAM GOLDEN STAR 8323848 15/12/2008</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 3,9 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Bomba contra incendio se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74 regla II-2/4.2). Recorrido anual de los botes salvavidas y los dispositivos de puesta a flote no se encuentran disponibles a bordo (SOLAS regla III/20.11). No se encuentra actualizado los puntos de contacto del Plan de Emergencia Abordo para casos de contaminación (SOPEP) (MARPOL 73/78 A-1/26 b). El generador N° 1 y 2 posee excesiva pérdida de aceite lubricante (SOLAS 74 regla II-1/26.6). El libro registro de hidrocarburos se encuentra desactualizado (MARPOL 73/78 A-1/20.2.a). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, 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 1200 hora local del día 15/12/2008, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 19/12/2008 a las 1015 hora local.</p>

- SOLAS 74: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado.
- Código IDS: Código internacional de Dispositivos de Salvamento.
- Código IGS: Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación.
- LL 66: Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.
- T 69: Convenio Internacional de Arqueo de Buques, 1969.
- STCW 78: Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978, enmendado.
- MARPOL 73/78: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973/1978.
- COLREG 72, Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar 1972.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.