

Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima
Información desde el 01/01/2010 al 31/12/2010

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>TOGO KHALED MUHIEDDINE K 8105650 03/02/2010</p>	<p>San Lorenzo Argentina 3.87 días.</p>	<p>Bulgarian Register of Shipping BRS</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Las marcas de francobordo no se encuentran pintadas correctamente (LL 66 ANI/R8); Las marcas de calado en el través del buque no se encuentran pintadas adecuadamente (LL 66 ANI/R8); El Certificado de clase no esta disponible a bordo (SOLAS 74, II-1/3-1); El Certificado de testeo anual del Registrador de datos de Travesía Simplificado -S-VDR- se encuentra vencido (SOLAS 74, regla VI/20); Manómetros e indicadores de los generadores N°1 y N° 2 no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/27); El aire acondicionado del cuarto de control de sala de maquinas no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26); Purificadora de combustible se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/27); Manómetro de presión de la bomba de transferencia de lubricantes no funciona (SOLAS 74, regla II-1/27); Compresores de aire N°1 y N°2 poseen excesiva pérdida de agua en el circuito de refrigeración (SOLAS 74, regla II-1/26); Bomba de refrigeración de las camisas del motor principal posee excesiva pérdida de agua por la empaquetadura (SOLAS 74, regla II-1/27); Bomba de enfriamiento del motor principal posee excesiva pérdida de agua por empaquetadura (SOLAS 74, regla II-1/27); Manómetros de presión de la bomba contra incendio y servicios generales no funcionan (SOLAS 74, regla II-2/10); Tubería de sistema de refrigeración de los generadores posee pequeñas pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-1/26); Válvula de apertura y cierre de tubería de agua sucia en sala de máquinas posee pérdidas de agua (SOLAS 74, regla II-1/26); Cuarto de timón se encuentra excesivamente sucio (SOLAS 74, regla II-1/26); Tubería principal contra incendio posee pérdidas de agua sobre cubierta principal (SOLAS 74, regla II-2/14); Medio de apertura/cierre de chimenea no funciona (SOLAS 74, regla II-2/5); Cuarto de baterías se encuentra excesivamente sucio y desordenado (SOLAS 74, regla II-1/42); Sala de máquinas en el área de las purificadoras, generadores y compresores de aire se encuentra sucio (SOLAS 74, regla II-1/26); La purificadora de oil se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/27); Detector de ingreso de agua a bodega no funciona adecuadamente indica falla en bodega N°3 (SOLAS 74, regla XII/12); El inventario de construcción y equipo de buque distintos a los petroleros (Form A), posee indicado en forma errónea la capacidad del L.O sludge tank (MARPOL, ANI/7); El circuito hidráulico de cierre/apertura de las tapas de bodega posee pérdida de líquido hidráulico (SOLAS 74, regla XII/7.2); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y el equipamiento no es el adecuado (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 13:10 hora local del día 03/02/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 06/02/2010 a las 10:20 horas.</p>
<p>ISLA DE MAN THOR LEADER 9046148 08/02/2010</p>	<p>Pto. Campana, Argentina 4.49 días</p>	<p>Lloyd's Register LR</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Las marcas de calados no se encuentran pintadas adecuadamente (LL 66 ANI/R8); La sentina debajo del motor propulsor se encuentra sucia con restos de hidrocarburos (SOLAS 74, regla II-1/26); El burlete de acceso al pañol de proa se encuentra en malas condiciones (LL 66 ANI/R12); El circuito hidráulico del dispositivo de cierre de bodega posee pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/3-1); Falta a bordo evidencia del examen minucioso de mantenimiento durante el último reconocimiento anual del bote salvavidas (SOLAS 74, regla III/20); Pintura exterior del bote salvavidas se encuentra en malas condiciones (IDS, sección 4.6.2.8); La agarradera exterior del bote salvavidas se encuentra rota (IDS, sección 4.4.7.3); El motor fuera de borda del bote de rescate posee pérdidas de aceite (IDS, sección 5.1); Escala de embarco en malas condiciones (bote-balsas) (IDS, sección 6.1.6); Puerta estanca de acceso a la bodega posee corrosión (LL 66 ANI/R8); Reporte anual de la radiobaliza EPIRBs posee el nombre del buque anterior (SOLAS 74, regla IV/15.9.1); Luz de tope no funciona (COLREG R20); Cañería principal de incendio en proa se encuentra en malas condiciones por exceso de corrosión (SOLAS 74, regla II-2/14); Existe evidencia objetiva que la tripulación no cumple con el mantenimiento del buque y del 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 21:00 hora local del día 08/02/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 13/02/2010 a las 10:00 horas.</p>

<p>PANAMA MAKENITA H 9477775 18/02/2010</p>	<p>Pto. La Plata, Argentina 2.08 días</p>	<p>China Classification Society -CCS</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Los sistemas de cierre de ventilación del sistema de LCI para los espacios del cuarto del generador de EGA-cocina-cuarto de timón-pañoles varios no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/13-1.1); El sistema de cierre de ventilación del sistema de LCI para los espacios de máquina no funcionan (SOLAS 74, regla II-2/5.2.1); El generador de EGA no funciona adecuadamente (SOLAS 74, regla II-1/43). El equipo separador de hidrocarburos -15 PPM- no funciona adecuadamente (MARPOL ANI/16.4); Existe evidencia objetiva que la compañía no garantiza el cumplimiento adecuado de las solicitudes de reparaciones/repuestos-existen pedidos no cumplidos (Código IGS, cláusula 3); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado (Código IGS, cláusula 10.2); Tuberías del circuito hidráulico del sistema de gobierno poseen pérdidas de aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/29.2.3); Los cortes a distancia de las válvulas de las calderas se encuentran en reparación (SOLAS 74, regla II-1/32); Uno de los rodamientos de la rampa del lanzamiento del bote de caída libre, no está disponible (SOLAS 74, regla III/20); La válvula de seguridad de la caldera no funciona adecuadamente (SOLAS 74, regla II-1/32); Algunas lámparas del sistema de iluminación de EGA no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/43); Algunas luces de aros salvavidas se encuentran faltantes y otras no funcionan (SOLAS 74, regla III/7.1.3); El cuarto de timón se encuentra sucio con aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/26); La aplicación de reconocimiento de título extendida por el estado de abanderamiento al Primer maquinista no está disponible (STCW 78 I/2.9); No posee actualizado en el registro sinóptico continuo la autoridad que otorgó el certificado de protección del buque (SOLAS 74, regla XI-1/5); Las bocas de incendio N° 35 y 36 en los espacios de máquinas poseen pérdidas y avanzado estado de corrosión (SOLAS 74, regla II-2/10); La cinta retroreflectivas del bote de caída libre se encuentra en malas condiciones (IDS, sección 4.6.2). La grúa del bote de rescate posee pérdidas de aceite en el circuito de válvulas (IDS, sección 6.1). 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 14:15 hora local del día 18/02/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 20/02/2010 a las 16:15 horas.</p>
<p>LIBERIA ARKTOS 8715821 20/02/2010</p>	<p>Pto. La Plata, Argentina 2.20 días</p>	<p>Bureau Veritas -BV-</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias. El sistema de gobierno se encuentra en malas condiciones-faltan bulones de unión entre la caña del timón y la pala del timón, con excesivo juego y huelgo entre partes, con riesgo de pérdida (SOLAS 74, II-1/3-1); El chequeo anual de los botes salvavidas y dispositivos de puesta a flote, se encuentran vencidos desde febrero de 2009 (SOLAS 74, III/20.3); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado (Código IGS, cláusula 10.2 y 6.6); Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento (Código IGS, cláusula 10.2); El original del certificado de seguridad de equipo para buque de carga no está disponible a bordo (solo copia) (SOLAS 74, regla I/8); La principal bomba contra incendio N° 1 posee excesiva pérdida de agua (SOLAS 74, regla II-2/10); La bomba de enfriamiento N° del motor principal posee excesiva pérdida de agua (SOLAS 74, regla II-1/26); El motogenerador n° 2 posee pérdidas de agua del sistema de enfriamiento por culatas n° 5 y 6 (SOLAS 74, regla II-1/26); El motor propulsor posee pérdidas de agua del sistema de enfriamiento- circuito cerrado- por el testigo de la culata del cilindro n° 3 (SOLAS 74, regla II-1/26); La bocina de proa no funciona adecuadamente (COLREG R33); El indicador de kw del generador de emergencia no funciona (SOLAS 74, regla II-1/27); Los manómetros e indicadores pirométricos de los generadores N° 1 y 2 se encuentran en malas condiciones(SOLAS 74, regla II-1/26); El indicador de kw-en consola principal-del generador n° 1 no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26); El registrador de datos de la travesía no funciona adecuadamente (SOLAS 74, regla V/20); La inspección anual del sistema de identificación automática (SIA) está vencido (SOLAS 74, regla V/19); El recorrido anual del registrador de datos de la travesía está vencido (SOLAS 74, regla V/20); El radar banda "S" de babor no funciona (Posee permiso de la Clase hasta el 15-03-10) (SOLAS 74, regla V/19.7). 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 13:30 hora local del día 20/02/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 22/02/2010 a las 20:30 horas.</p>
<p>HONG KONG PRELUDE 8309141 14/03/2010</p>	<p>Pto. La Plata, Argentina 3.04 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai-NKK</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias. Los recorridos anuales de las balsas salvavidas están vencidos el 27/12/09 (SOLAS 74, regla III/20); El recorrido anual de la balsa salvavidas de proa está vencido el 27/12/09 (SOLAS 74, regla III/20); La bomba contra incendio de emergencia no funciona adecuadamente, la presión de agua es baja (SOLAS 74, regla II-2/10); El original del refrendo de título extendido por Hong Kong al Sr. Ocab lory Cris -2do oficial de cubierta- y al Sr. Calita Denno- 3er oficial de cubierta, no están disponibles a bordo - solo copia (STCW 78 I/2.9); La inspección anual del sistema de identificación automática (SIA) no está disponible a bordo (SOLAS 74, regla V/19); El registrador de datos de la travesía simplificado no funciona adecuadamente- falla en tarjeta de registro de datos (SOLAS 74, regla V/20); El original de la documentación relativa al programa mejorado de reconocimiento (granelero) no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74, regla XI-1/2); Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura el mantenimiento del buque y su equipamiento- ver ítems 1-2 y 3 (Código IGS, cláusula 10.2); Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura que la tripulación – oficiales de cubierta-dispongan de las licencias y documentación necesaria emitidas por el estado de abanderamiento del buque- ver ítem 4 (Código IGS, cláusula 6.2); 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 11:30 hora local del día 14/03/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 17/03/2010 a las 12:30 horas</p>

<p>PANAMA SEA & SEA 9460409 20/03/2010</p>	<p>Pto. San Lorenzo, Argentina 7.54 días</p>	<p>Intermaritime Certification Services S.A. -ICS-</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias. Bomba de achique de sentina no se encuentra a bordo instalada (SOLAS 74, regla II-1/26.7); Pérdida líquido hidráulico a través de los cilindros sistema de gobierno (SOLAS 74, regla II-1/29); Algunos manómetros de los cilindros hidráulicos del sistema de gobierno no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/29); Algunos manómetros de las bombas hidráulicas del sistema de gobierno no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/29); Manómetro compresor de aire en cuarto de timón no funciona (SOLAS 74, regla II-1/29); Existen trapos y envases plásticos tirados en el piso del cuarto de tableros eléctricos de puesta a flote de botes salvavidas (MARPOL 73/78, ANV/9.2); Motor auxiliar banda estribor posee pérdida de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26); No posee goma aislante frente a tableros eléctricos (SOLAS 74, regla II-1/45); Existe excesiva cantidad de líquidos en sentina en sala de maquinas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); Válvulas de seguridad de acumuladores de aire comprimido no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/34); Motor auxiliar N° 3 (uso en puerto) no arranca (SOLAS 74, regla II-1/26); Bomba de lastre banda de babor se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/35-1); SOLAS se encuentra desactualizado (edición 2004) (SOLAS 74, regla V/27); Avisos a los navegantes desactualizados (a bordo N° 3) (SOLAS 74, regla V/27); Algunos indicadores del panel de luces de navegación no funcionan (COLREG 72 regla 20); Algunos indicadores del panel de luces auxiliar 24 volts no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/42); Cierre ventilación generador de emergencia no funciona. (SOLAS 74, regla II-1/13.1.1); Exceso de basura a bordo (MARPOL 73/78, A-V/9.2); Algunas luces del alumbrado general no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/41); Algunas luces del alumbrado de emergencia no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/42); Manómetro de succión de la bomba de lastre de proa no funciona (SOLAS 74, regla II-1/35-1); Filtro del sistema de aire comprimido para el accionamiento de la grúa sobre cubierta no funciona (SOLAS 74, regla II-1/35); Existe excesiva cantidad de líquidos en sentina en cuarto de bomba (SOLAS 74, regla II-1/26); El LRIT no se encuentra incluido en el suplemento del certificado de equipo (SOLAS 74, regla I/9); Falta testeo de válvulas de presión y vacío (SOLAS 74, regla II-2/11.6). No posee testeo anual del Axiómetro (SOLAS 74, regla II-1/29); Axiómetro de cuarto de timón y puente posee una diferencia de 5 grados (SOLAS 74, regla II-1/29); Refrendo del capitán Nieves Rafael, jefe de máquinas Tagliamonte Humberto y Primer Oficial de máquinas Montes de Oca, se encuentran vencidos (STCW 78 I/2.9); Existe evidencia objetiva que la compañía no garantiza en todos los casos la provisión de repuestos solicitados acorde formulario FA22 – 221, FTC 40 (Código IGS, cláusula 3); Existe evidencia objetiva que el capitán no cumple con lo establecido en el manual de política documento MP2 – 100 Responsabilidad y Autoridad del Capitán – puntos 5 y 5.1 apartado 4. Generador de emergencia se encuentra fuera de servicio (Código IGS, cláusula 3); Bomba de incendio principal se encuentra fuera de servicio (sello mecánico) (SOLAS 74, regla II-2/10); Existe evidencia objetiva que miembros de la tripulación con responsabilidad en el área de maquinas no cumplen con el correcto mantenimiento del buque acorde documento MTC 400 punto 10.2, 10.3, 10.3.2 y 10.3.3 del manual de Gestión Operacional de a bordo (Código IGS, cláusula 5.1); Existe evidencia objetiva que miembros de la tripulación con responsabilidad en el área de máquinas no cumplen con el procedimiento establecido en el documento MTC 400 punto 11.3 prueba y mantenimiento de sistemas críticos del manual de Gestión Operacional de a bordo (Código IGS, cláusula 5.1); 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 16:45 hora local del día 20/03/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 28/03/10 a las 18:05 horas.</p>
<p>LIBERIA SENATOR 7912563 05/04/2010</p>	<p>Rada La Plata Argentina 3.75 días.</p>	<p>American Bureau of Shipping ABS</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El equipo separador de agua / hidrocarburos de 15 ppm, posee tubería con una conexión prohibida con salida a la descarga de mar (MARPOL 73/78 Anexo I/14). Existe una conexión no autorizada en la aspiración entre la bomba de achique de sentina y la bomba de fangos (MARPOL 73/78 Anexo I/12.2). La bomba contra incendio de emergencia no levanta presión (SOLAS 74, regla II-2/10); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado (Código IGS, cláusula 10.2). El dispositivo neumático del pescante para la subida de los botes salvavidas no funciona (IDS, sección 6.1). La escala de prácticos – estribor –se encuentra en malas condiciones (SOLAS 74, regla V/23.2.1). El compresor de aire de emergencia no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26). La aplicación de reconocimiento de título extendida por el Estado de Abanderamiento al Sr. Aranas Victoriano – capitán – esta vencida (STCW 78 Regla I/10.5). El original del informe prueba de conformidad del LRIT, no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74, regla V/19-1.6). 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 15:15 hora local del día 05/04/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 09/04/10 a las 09:55 horas</p>
<p>BARBADOS SINBAD 9250165 15/04/2010</p>	<p>Zárate, Argentina 1.27 días</p>	<p>American Bureau of Shipping ABS/ Lloyd's register LR</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado (Código IGS, cláusula 10.2). Las marcas de francobordo no están pintadas correctamente (LL 66 ANI/R8). Las marcas de calado no están pintadas correctamente (LL 66 ANI/R8). Libro registro de hidrocarburos no es llenado correctamente (MARPOL 73/78 Anexo I/17). El registrador de datos de la travesía no funciona adecuadamente (SOLAS 74, regla V/20). El Documento de cumplimiento de Prueba de Conformidad LRIT no esta disponible a bordo (SOLAS 74, regla V/19-1.6). El bote salvavidas no esta pintado de un color visible (IDS, sección 4.6.2.8). Lámpara de accionamiento manual sobre techo bote de rescate no funciona (IDS, sección 4.4.7.11). La cinta refractaria del bote salvavidas se encuentra deteriorada (IDS, sección 4.6.1.2.2.7). Hay dos luces del sistema principal de iluminación fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/41). Luz desembarco sistema principal de emergencia no funciona (SOLAS 74, regla II-1/41). Compás magnético no funciona adecuadamente (SOLAS 74, regla V/19.2.1.1). 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 19:30 hora local del día 15/04/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 17/04/10 a las 02:20 horas</p>

<p>VIETNAM MY THINH 8915304 08/05/2010</p>	<p>Rada La Plata, Argentina 1.89 días</p>	<p>Vietnam Register of Shipping VR</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El moto-generator N° 3 posee excesiva pérdida de aceite lubricantes y combustible, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26) . La sentina en sala de máquinas posee excesiva cantidad de residuos oleosos con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26). El certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga no es válido (SOLAS 74, regla I/9) El dispositivo de puesta a flote (pescante/chigre) del bote salvavidas de la banda de estribor no funciona (SOLAS 74, regla III/20). Existe evidencia que los oficiales de máquinas no poseen el entrenamiento/familiarización para el uso y operación de equipamiento crítico – generador de emergencia (Código IGS, cláusula 6.2) . El motor propulsor posee pérdidas de agua en el sistema de enfriamiento, por los cilindros1, 2, 3 y5. (SOLAS 74, regla II-1/26). El original del certificado de seguridad de equipo para buque de carga no esta disponible a bordo – solo copia (SOLAS 74, regla I/16). El original del certificado de seguridad de la construcción para buques de carga no esta disponible a bordo – solo copia (SOLAS 74, regla I/16). El original del certificado internacional de franco bordo no esta disponible a bordo – solo copia (LL 66 Anexo I/14). El original del certificado internacional para la prevención de la contaminación por hidrocarburo no esta disponible a bordo – solo copia (MARPOL 73/78 Art 5). El grupo de batería N° 1 del generador de emergencia no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26). Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado (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 19:35 hora local del día 08/05/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 10/05/10 a las 17:30 horas</p>
<p>KOREA OCEAN JADE 8308082 21/09/10</p>	<p>Pto. San Lorenzo Argentina 0.76 días.</p>	<p>Korean Register of Shipping KRS</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Algunos manómetros termómetros y pirómetros de los Generadores N° 1, 2 y 3 no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/26); Los Generadores N° 1, 2 y 3 poseen excesiva pérdida de aceite y agua (SOLAS 74, regla II-1/26); Los Generadores N° 1 y 2 poseen excesiva pérdida de gases de escape en tubería de escape (SOLAS 74, regla II-1/26); Compresores de aire poseen excesiva pérdida de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26); La purificadora de Fuel Oil N° 1 se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26.7);La purificadora de Fuel Oil N° 2 y la purificadora de Diesel Oil, poseen excesivas pérdidas de aceite (SOLAS 74, regla II-1/26.7); Manómetros de presión de las purificadoras de Fuel Oil y Diesel Oil no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/26.7); La bomba de servicio de toma de agua de mar N° 1 posee excesiva pérdida de agua por la empaquetadura (SOLAS 74, regla II-1/35-1.2.2); La purificadora de lubricantes N° 2 se encuentra fuera de servicios (SOLAS 74, regla II-1/26.7); La purificadora de Lubricantes N° 1 posee excesiva pérdidas de lubricantes (SOLAS 74, regla II-1/26.7); Bote Salvavidas de estribor no posee cobertor de la línea de ejes (IDS, sección 4.4.6.7); Las marcas de calado en la sección media del buque no están pintadas correctamente(LL 66 ANI/R8); Excesiva cantidad de basura a bordo (MARPOL 73/78 Anexo V/9); Sala de Maquinas en el área de las purificadoras, compresores de aire, generadores y motor principal se encuentra excesivamente sucia (SOLAS 74, regla II-1/26.1); Cuarto de timón en el área del aparato de timón se encuentra excesivamente sucio (SOLAS 74, regla II-1/29); La publicación Náutica SOLAS disponible a bordo es de vieja edición (a bordo edición 2.006) (Solas 74, regla V/19.2.4); Existe evidencia objetiva que la compañía no garantiza en todos los casos la provisión de repuestos solicitados, acorde formulario de fecha 02-08-2010 enviado por el Capitán y Jefe de Maquinas disponible a bordo (IGS, cláusula 3.3); Excesiva cantidad de aceite en sentina, debajo de los generadores N° 1,2 y 3, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26); La bomba principal contra incendios y servicios generales, no funciona (SOLAS 74, regla II-2/10.2); La bomba contra incendios de emergencias, no funciona (SOLAS 74, regla II-2/10.2); Cierre/apertura de lumbreras en chimenea de sala de máquinas, sobre banda de babor no funciona (no cierra/abre) (SOLAS 74, regla II-2/5.2); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y el equipamiento no es el adecuado (algunos equipos críticos no funcionan) (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 17:00 horas del día 21/09/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 22/09/10 a las 11:15 horas.</p>
<p>MALTA ALEXIA 8100894 06/10/2010</p>	<p>Rada La Plata Argentina 7.93 días.</p>	<p>American Bureau of Shipping ABS</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El motor propulsor se encuentra fuera de servicio-bomba inyectora averiada (SOLAS 74, regla II-1/26). La bomba de incendio de emergencia no funciona (SOLAS 74, regla II-2/10). El dispositivo de puesta a flote –pescante chigre del bote salvavidas de la banda de estribor no funciona (SOLAS 74, regla III/9). El motor propulsor posee excesiva pérdidas de agua en el sistema de enfriamiento cilindro Nro.3 (SOLAS 74, regla II-1/26). El registrador de datos de travesía, simplificado, no funciona (SOLAS 74, regla V/20). El sensor de la bodega Nro.3 del sistema de detección de ingreso de agua en bodega no funciona (SOLAS 74, regla II-1/25). El display del equipo MF/HF del GMDSS no funciona adecuadamente (SOLAS 74, regla IV/7). Estación terrena de buque Inmarsat "C" no funciona (SOLAS 74, regla IV/8). El original de la dispensa otorgada por la Autoridad Marítima de Malta, para la extensión del vencimiento de la balsa salvavidas no esta disponible a bordo (SOLAS 74, regla III/20.8). Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipo no es el adecuado (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 11:45 horas del día 06/10/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 14/10/10 a las 10:20hs.</p>

<p>PANAMA EFFORT ONE 8018429 08/10/2010</p>	<p>Rada La Plata Argentina 7.97 días.</p>	<p>Lloyd's Register of Shipping LR</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El documento relativo a la Autorización para la Carga de Granos a Granel, no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74, regla VI/9). El motor propulsor posee pérdidas de agua en el sistema de enfriamiento Cilindro Nro 5 (SOLAS 74, regla II-1/26). La disponibilidad operacional para la puesta en marcha del motor del bote salvavidas de estribor no es la adecuada (IDS 4.4.6). El protector del eje de hélice del bote salvavidas de estribor no está disponible (IDS 4.4.6). Existe evidencia objetiva que la Compañía no asegura que los certificados/documentos relativos al tipo de carga a transportar estén disponibles a bordo (IGS, cláusula 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 11:45 horas del día 06/10/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 14/10/10 a las 10:20hs.</p>
<p>URUGUAY OW BALTIC 9326677 15/10/2010</p>	<p>Pto. Campana Argentina 1.00 días.</p>	<p>Germanischer Lloyd GL</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El Certificado de Arqueo no se encuentra disponible a bordo (TONNAGE/ A7.1). El Certificado de Francobordo no se encuentra disponible a bordo (LL66 Anexo I/4). Falta de mantenimiento del bote salvavidas de caída libre, con presencia de agua en su interior y las cintas retroreflectivas en condiciones deficientes (SOLAS CIII/R44.6). Algunos Aros Salvavidas exhiben ausencia de marcas de identificación con nombre y puerto de asiento del buque [SOLAS CIII/R7.1 – Res.A658 (16)]. El Sistema Fijo de Extinción de incendios a base de espuma de alta expansión no exhibe Certificado vigente de análisis anual del producto (SOLAS CII-2/R9- MSC/Circ.679). Los Procedimientos Operacionales de los siguientes dispositivos y medios no se encuentran disponibles en idioma de trabajo: a) EPIRB (RLS); b) Generador de Emergencia; c) Timón de Emergencia; d) Operación de arriado Bote Salvavidas de caída libre; e) Instrucciones relativas a operación Sistema de Extinción de Incendios Fijo CO2; f) Equipo Separador/Filtrador y g) Cuadro de obligaciones de la tripulación (SOLAS CV/R13c). El Plan de Lucha Contra Incendios Exterior no exhibe listado de la Tripulación [SOLAS CII-2/R20. Res.A654 (16)]. El NAVTEX se encuentra desprogramado y no recibe reportes (SOLAS CV/R12g). No se lleva a bordo libro del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (GMDSS) del 07/10 (SOLAS CV/R14). La publicación Avisos a los Navegantes no se encuentran actualizados (SOLAS CV/R20). El Plan de Emergencia de abordaje para casos de Contaminación por Hidrocarburos (SOPEP) no se encuentra disponible en idioma de trabajo (SOLAS CV/R13c). El listado de elementos en los contenedores para casos de Contaminación por Hidrocarburos (SOPEP) no se encuentra disponible (MARPOL ANI/R26). El equipo separador de agua / hidrocarburos de 15 ppm, se encuentra fuera de servicio (MARPOL ANI/R16.2.5). Acorde Plan de Gestión de la Seguridad, no se encuentra disponible a bordo Plan de Navegación desde Montevideo a Campana (IGS, cláusula 5). Existe evidencia objetiva que la tripulación y la compañía no cumple, en todos los casos, con las tareas de mantenimiento del buque y su equipo ni con los procedimientos operacionales acorde Plan de gestión de la Seguridad (SOLAS CII/R11 - IGS, cláusula 10). Existe evidencia objetiva que la tripulación y la compañía no garantiza, en todos los casos, el cumplimiento de los ejercicios de adiestramiento en materia de salvaguarda de la vida humana en el mar (IGS, cláusula 10). 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 19:40 horas del día 15/10/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 16/10/10 a las 19:45hs</p>
<p>PANAMÁ PEARL VENUS 9002178 02/12/2010</p>	<p>Pto. San Lorenzo Argentina 7.06 días.</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai NKK</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Las marcas de calado no se encuentran pintadas correctamente (LL 66 ANI/R8). El sistema de alumbrado de emergencia posee algunas lámparas que no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/41). Excesiva cantidad de basura plástica a bordo (MARPOL 73/78 Anexo V/9). La bomba contra incendios lastre y servicios generales no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26). Publicaciones náuticas a bordo SOLAS, IAMSAR Vol. III, y avisos a los navegantes edición semanal son de vieja edición (SOLAS 74, regla V/19.2.4). El Registro Sinóptico Continuo no se encuentra original disponible (SOLAS 74, regla XI-1/5). El testeo del relay de potencia inversa del generador Nro. 1 no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26). Algunas válvulas del sistema de vapor en el área de las purificadoras poseen fugas de vapor (SOLAS 74, regla II-1/26). Algunos termómetros de gases de escape en los generadores Nro 1 y Nro 2 no funcionan (SOLAS 74, regla II-1/26). Manómetro de la bomba de lodos no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26). Bomba de servicio de fuel oil de las purificadoras posee pérdidas de fuel oil por empaquetaduras (SOLAS 74, regla II-1/26). Limpia parabrisas en el centro del puente de navegación no funciona (SOLAS 74, regla VI/22). El casco posee fisuras en proa sobre ambas bandas entre cuadernas 236 y 237 (LL 66 ANI/R15). Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es el adecuado (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 15:40 horas del día 02/12/10, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 09/12/10 a las 18:30 horas.</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.