

Mandez Russo
 PUBLICA INGLES
 INS. 3690
 .B.A.

Alejandra S.
 TRADUCTO
 T° XII F°

importe	
Banco confirmador	NACNESMM Banco de la Nación Argentina, Sucursal Madrid "BY PAYMENT"
Embarques parciales	PERMITIDOS
Descripción de los bienes y/o servicios	TRIPULACIÓN, GASTOS DE ESTADÍA EN PUERTO, MUELLE Y PRACTICAJE DE ACUERDO CON LOS RUBROS 4 Y 7 DEL ANEXO II DEL CONTRATO.
Documentación requerida	1. FACTURA COMERCIAL POR EL IMPORTE TOTAL POR TRIPULACIÓN, GASTOS DE ESTADÍA EN PUERTO, MUELLE Y PRACTICAJE, FIRMADA POR EL BENEFICIARIO - 1 ORIGINAL. 2. ACTA DE RECEPCIÓN PERTINENTE A LOS IMPORTES CITADOS, FIRMADA POR LOS REPRESENTANTES DEL BENEFICIARIO Y DEL SOLICITANTE - 1 ORIGINAL
Cargos	TODAS LAS COMISIONES Y CARGOS BANCARIOS POR LA EMISIÓN Y CONFIRMACIÓN DE LA CC SERAN DEBITADOS DE LA CUENTA BANCARIA DEL SOLICITANTE.
Período de presentación	DENTRO DE LA VALIDEZ DE LA CC
Instrucciones de confirmación	CONFIRMADA
Instrucciones para el banco de pago/aceptador	AL RECIBIR SU MENSAJE VERIFICADO DE CONFIRMACIÓN DE LA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS ESTRICTAMENTE DE ACUERDO CON LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES DE LA CC, NOSOTROS LOS CUBRIREMOS SEGÚN SUS INSTRUCCIONES POR EL VALOR DE CINCO DÍAS HÁBILES.
Banco avisador	RSBNRUMM ROSBANK, MOSCÚ

[Folios 26 y 27: Anexo V.] -----

ANEXO V -----

MODELOS DE ACTA DE RECEPCIÓN -----

ACTA DE RECEPCIÓN - Buques -----

Puerto de [Múrmansk] [Arcángel] [espacio en blanco para la fecha] de 2015.-

Parte que efectúa la entrega: Vendedor – OJSC "Arktikmorneftegazrazvedka" (AMNGR) – Knipovicha 33/3, 183039, Múrmansk, Rusia. -----

Parte que recibe: Comprador – Ministerio de Defensa de la República Argentina. -----

Buque: [en blanco]-----

Por la presente, confirmamos que en el puerto de [Múrmansk] [Arcángel], a los [espacio en blanco para la fecha] de 2015, a las [espacio en blanco para la hora], hora local, el Vendedor entregó y el Comprador aceptó y recibió el Buque en Estado Operativo, de acuerdo con los términos del Contrato que el Vendedor y el Comprador firmaron a los [espacio en blanco para la fecha] de 2015. -----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

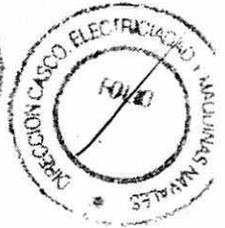
[A continuación, siguen espacios para la firma y aclaración de los

M. D.
 7.



GERARDO JORGE BELLINO
 CAPITAN DE NAVIO
 JEFE

25



representantes del Comprador y del Vendedor]-----

ACTA DE RECEPCIÓN – Rubros adicionales-----

Puerto de [Múrmansk] [Arcángel] [espacio en blanco para la fecha] de 2015.-

Parte que efectúa la entrega: Vendedor – OJSC “Arktikmorneftegazrazvedka” (AMNGR) – Knipovicha 33/3, 183039, Múrmansk, Rusia.-----

Parte que recibe: Comprador – Ministerio de Defensa de la República Argentina.-----

Por la presente, confirmamos que en el puerto de [Múrmansk] [Arcángel], a los [espacio en blanco para la fecha] de 2015, a las [espacio en blanco para la hora], hora local, el Vendedor entregó y el Comprador aceptó y recibió los siguientes Rubros Adicionales, de acuerdo con los términos del Contrato que el Vendedor y el Comprador firmaron a los [espacio en blanco para la fecha] de 2015.-----

Nombre del rubro adicional: (en blanco). Cantidad o descripción: (en blanco).

[A continuación, siguen espacios para la firma y aclaración de los representantes del Comprador y del Vendedor]-----

[Folios 28-83: Anexo VI.]-----

ANEXO VI-----

INFORMES DE INSPECCIÓN-----

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL DE LA ARMADA-----

DIRECCION DE CASCO, ELECTRICIDAD Y MAQUINAS NAVALES-----

INFORME DE EVALUACIÓN FUNCIONAL Y OPERATIVA DICE, 3HO N.º 02/14-----

TEMA: Evaluación funcional y operativa a los Remolcadores de Suministro “NEFTEGAZ-51”, “NEFTEGAZ-57”, “NEFTEGAZ-61” y “TUMCHA”.-----

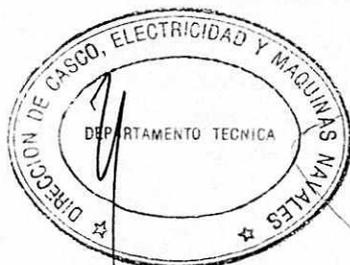
INTERVINO: CNCPIN Gerardo Jorge BELLINO; CNNACD Germán Roque ARBIZU; CFCDEJ Luis de Dios POLI; AGCV Lic. Alejandro Valentín BELIKOW.-----

LUGAR: ARCÁNGEL y MÚRMANSK, FEDERACIÓN de RUSIA.-----

FECHA: Entre los días 14 y 25 de abril de 2014.-----

1. ANTECEDENTES-----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



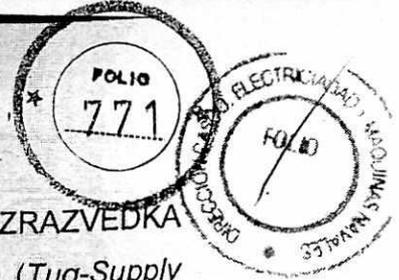
GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

26

Fernandez Russo
PÚBLICA INGLÉS
17 N° INS. 3690
P.C.B.A.

Alejandra S.
TRADUCTOR
T° XII F° C

M. D.



El 26 de agosto de 2013, la empresa ARKTIKMORNEFTEGAZRAZVEDKA ofreció a la venta CUATRO (4) Remolcadores de Suministro (Tug-Supply Vessels): "NEFTEGAZ-51", "NEFTEGAZ-57", "NEFTEGAZ-61" y "TUMCHA". Personal de la Misión Naval Logística en Europa (MNLE) realizó una Inspección Preliminar de DOS (2) de los Buques (copia digital en AGREGADO), y se llegó a la conclusión de que era necesario realizar una inspección con mayor profundidad.

Fernandez Russo
PÚBLICA INGLES
7 N° INS. 3690
P.C.B.A.

Por mensaje naval GFH P 111609 MAR 2014/DIAP, se dispuso la concurrencia de una Comisión Inspectora para relevar el estado operativo de los mencionados Buques.

El Registro Marítimo Ruso de Buques (RMRS, Russian Maritime Register of Shipping) facilitó información de clase y estatutaria a través de la "List of Survey's Status" de cada buque (copia digital en AGREGADO).

Alejandra S.
TRADUCTORA
T° XII F° C

En forma análoga a la inspección realizada por la MNLE, se dispuso de la información técnica suministrada por la empresa el año pasado.

La MNLE inició un proceso de contratación para la realización de una inspección subacuática de los CUATRO (4) buques, con registro fílmico y certificación del RMRS.

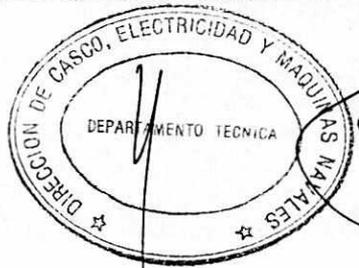
2. INSPECCIÓN REALIZADA

2.1. La inspección de cada buque se realizó con la siguiente metodología:---

- Revisión de documentación y certificados.
- Recorrido interno de compartimentos conforme a plano de arreglo general.
- Inspección de cubiertas externas y superestructura.
- Inspección parcial de casco a flote.
- Inspección estructural interna por compartimentos.
- Inspección de equipos de navegación y comunicaciones.
- Inspección de maquinaria de cubierta.
- Inspección de equipos y maquinaria principal y auxiliar.
- Inspección de equipamiento de seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).
- Inspección del equipamiento de prevención de la contaminación (MARPOL).

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

M. D.
7



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

27

- Inspección de existencia de repuestos de máquinas y equipamiento de maniobra para cubierta. -----

- Prueba funcional de cada uno de los buques, en muelle o en navegación, de acuerdo con la disponibilidad y el permiso de la Autoridad Marítima de la Federación Rusa. -----

2.2. Trazabilidad del método -----

Se implementó a través de un procedimiento de relevamiento elaborado ad hoc (Planilla Informe de Inspección de Buque, se adjunta en AGREGADO), sobre la base de los métodos adoptados por las Sociedades de Clasificación, Clubes de Seguros, Autoridades Marítimas, Normas de la Armada y Manuales de Fabricantes. -----

Se efectuó un registro filmico y fotográfico de lo inspeccionado (adjunto en AGREGADO). -----

Se realizaron pruebas funcionales de acuerdo a la disponibilidad de cada uno de los buques. -----

Se analizó toda la información recolectada a los efectos de sacar conclusiones respecto del estado operativo de cada uno de los buques. -----

2.3. Cronología -----

14 de abril de 2014 (Múrmansk) -----

Se embarcó en el "NEFTEGAZ-57" y se realizaron las tareas indicadas en puntos 2.2.1 y 2.2.2. (Carpeta "NETEGAZ-57" en AGREGADO). -----

15 de abril de 2014 (Múrmansk) -----

Se embarcó en el "NEFTEGAZ-51" y se realizaron las tareas indicadas en puntos 2.2.1 y 2.2.2. (Carpeta "NETEGAZ 51" en AGREGADO). -----

16 de abril de 2014 (Múrmansk) -----

Se realizaron tareas de coordinación y preparación de pruebas funcionales en muelle o en navegación. Asimismo, se realizó una visita protocolar a la empresa ARKTIKMORNEFTEGAZRAZVEDKA y se entrevistó a los siguientes directivos: Viacheslav URMANCHEEV, Director General; Aleksandr BARUEV, Director General Adjunto; Oxana V. AZBEL, Gerente Departamento Corredor -----

17 de abril de 2014 (Múrmansk) -----

Fernandez Russo
PÚBLICA INGLÉS
17 Nº INS. 3690
P.C.B.A.

Alejandra S.
TRADUCTO
Tº XII Fº

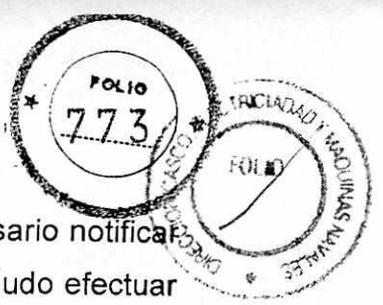
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

28

M. D.
7



Dado que para efectuar una navegación con pasajeros es necesario notificar a la Autoridad Marítima con una antelación de 90 días, solo se pudo efectuar una navegación de prueba a bordo del "NEFTEGAZ-51". Asimismo, el "NEFTEGAZ-57" realizó la misma navegación que el primero, pero sin embarcar pasajeros.

18 de abril de 2014 (Múrmansk)

Se comenzó a redactar el presente informe y a editar el registro fotográfico y filmico.

21 de abril de 2014 (Arcángel)

Se embarcó en el "TUMCHA" (ex NEFTEGAZ-71) y se realizaron las tareas indicadas en puntos 2.2.1 y 2.2.2 (Carpeta "TUMCHA" en AGREGADO).

22 de abril de 2014 (Arcángel)

Se embarcó en el "NEFTEGAZ-61" y se realizaron las tareas indicadas en puntos 2.2.1 y 2.2.2 (Carpeta "NEFTEGAZ-61" en AGREGADO).

23 de abril de 2014 (Arcángel)

Se embarcó en ambos buques ("NEFTEGAZ-61" y "TUMCHA") y se realizaron las tareas pendientes para completar la información indicada en puntos 2.2.1 y 2.2.2.

24 de abril de 2014 (Arcángel)

Se continuó con la elaboración del presente Informe de Evaluación.

3. ANÁLISIS

Son buques de suministro tipo "costa afuera", aptos para navegación no restringida y reforzados para operar entre hielo joven. Están equipados con propulsión diesel, dos hélices de paso controlable y dos palas de timón, con cuarto de máquinas térmicas y superestructura ubicada a proa. Poseen capacidad de carga general mediante contenedores (hasta 600 toneladas), están diseñados para manipuleo de carga vertical y horizontal por su propia grúa ubicada a estribor, y tienen capacidad de remolque de hasta 80 toneladas de tiro.

Las características principales de este tipo de buques son las siguientes:

Lugar de construcción: Szczecin, Polonia.

Astillero constructor: NEW SZCZECIN-SHIPYARD.

Año de construcción: desde 1986 hasta 1990.

I. Fernandez Russo
A.PÚBLICA INGLÉS
107 Nº INS. 3690
T.P.C.B.A.

Alejandra S
TRADUCTA
Tº XII F

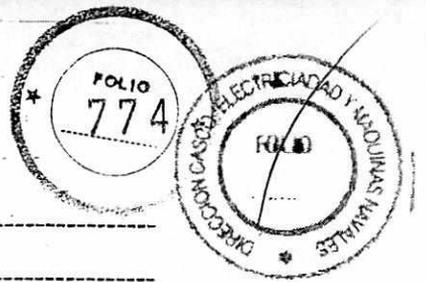
M. D.
7

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

29
[Signature]



Puerto de registro: Múrmansk. -----

Bandera: Rusia -----

Eslora total: 81,37 metros. -----

Manga: 16,3 metros. -----

Puntal: 7,20 metros. -----

Calado: 4,9 metros. -----

Tonelaje de arqueo bruto: 2.723 toneladas. -----

Desplazamiento: 1.393 toneladas. -----

Clase de hielo: Buques de suministro con sistema de posicionamiento dinámico clase 1, con una clasificación de hielo del RMRS de Km (*) L1 AUT 2, para un calado entre 4,0 m y 5,0 m. -----

Km(*): Buque o instalación flotante construido de acuerdo con las reglas y bajo la supervisión del RMRS. -----

L1: Buque apto para navegar en forma independiente en el ártico durante el verano, en condiciones de hielo abierto (4/10 a 6/10) y en mares helados no árticos, durante todo el año. -----

AUT2: El grado de automatización de la instalación de máquinas permite su operación con un solo operador de guardia en la sala de control de máquinas y sin personal en los espacios de máquinas. -----

B. Fernandez Russo
RA PÙBLICA INGLÉS
007 N° INS. 3690
T.P.C.B.A.

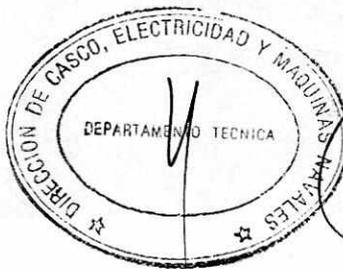
Habitabilidad: 20 tripulantes + 10 pasajeros. -----

Cada buque tiene dos motores diesel principales SULZER-ZGODA 6ZL 40/48 de 3.600 HP, acoplado cada uno de ellos, mediante caja reductora, a una hélice de paso controlable. La potencia de propulsión total instalada es de 7.200 HP. Estos motores son similares a los existentes en nuestros transportes navales Tipo Costa Sur. -----

Alejandra S. E.
TRADUCTOR
T° XII F° 1
C.

Para generación eléctrica, los buques cuentan con tres (3) generadores auxiliares diesel SULZER 6AL 20/24, fabricados por "Zigelski" Poznan - Polonia, que generan 380 V - 50 Hz trifásico, para la alimentación de todos los servicios auxiliares del buque, como ser: bombas, calderas, destiladores, frigorífica, maquinaria de cubierta, etc. La potencia unitaria de estos generadores es de 420 KW. Tienen además un generador de emergencia diesel Poland 21ZPM 31-16 de 125 KW. -----

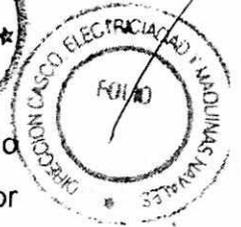
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

30

M. D.
7



Cuentan con un cuarto motor diesel SULZER 6AL 20/24 destinado exclusivamente al propulsor de proa. El TUMCHA tiene un segundo propulsor de proa accionado por un motor eléctrico y un sistema de posicionamiento dinámico desde el puente, instalado en Noruega, que no estaría en servicio. Asimismo, al consultar al Capitán de este buque, este confirmó que operaron a bordo equipos de buzos de profundidad para tareas costa afuera. -----

Por diseño, los buques son aptos para transportar carga en contenedores hasta 600 t sobre una cubierta de 414,28 m², tal como: combustible (363 m³), agua potable (400 m³) y cemento para perforaciones petroleras (152 m³). La grúa instalada permite la manipulación hasta 10,5 t de carga ("NEFTEGAZ-61" y "TUMCHA") y de 12,5 t de carga en los otros dos buques. -----

La antigüedad de estos buques varía entre 24 y 28 años, lo que indica que, desde el punto de vista de una operatoria comercial, los costos de mantenimiento de la clase y de seguros los tornan no rentables. Esta podría ser la razón, sumada a una posible falta de negocios, por la que la empresa ARKTIKMORNEFTEGAZRAZVEDKA tiene intención de desprenderse de dichos buques. -----

Sin perjuicio de lo expuesto, para la Armada Argentina la compra de estos buques representa la incorporación de unidades "en Estado Operativo", casi 40 años más modernas que nuestros actuales Avisos tipo ATF/ATA, cuya vida útil ya ha sido ampliamente cumplida. Además, estos buques poseen capacidad de navegación polar, equivalente a la clase tipo B/1A de la NORMA SUECO FINLANDESA (*Finnish Swedish Ice Class Rules*); es decir, hasta 80 cm de espesor de capa de hielo joven, y con una expectativa de vida útil razonable entre 15 y 20 años, de modo tal que podrían ser reemplazados cuando se realicen las nuevas construcciones de buques auxiliares previstas en el país. -----

I. Fernandez Russo
LA PÚBLICA INGLÉS
107 Nº INS. 3590
T.P.C.B.A.

Alejandra S.
TRADUCTO
Tº XII Fº

Del análisis de los "List of Survey's Status" de cada buque, no surge ningún impedimento insalvable que pudiese impedir la adquisición de los buques por parte de la Armada. -----

Para comprobar el estado operativo de los buques, se inspeccionaron los mecanismos factibles de probar se efectuó una navegación en el NEFTEGAZ-51, y se constató la navegación del NEFTEGAZ-57, únicos a los

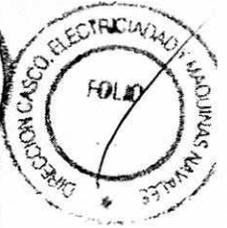
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

31

M. D.
7.



que la Autoridad Marítima Rusa autorizó zarpar. Durante la realización de las tareas de puesta en servicio y navegación de estos buques, no se observaron inconvenientes ni averías.-----

Respecto de los buques NEFTEGAZ-61 y TUMCHA, sus certificados de clase y estatutarios se encuentran vencidos, por lo que la Autoridad Marítima no autorizó una navegación. Por lo tanto, la prueba funcional se limitó a la puesta en marcha de todos los equipos y sistemas factibles de probar, incluidos los motores principales y auxiliares. -----

En particular, en el NEFTEGAZ-61, el motor principal de babor no pudo ponerse en funcionamiento por problemas con el sistema de aire de arranque de dicho motor, y solo se pudo poner en servicio dos de los tres generadores auxiliares debido a inconvenientes en su sistema de refrigeración. Además, durante las pruebas se registró una avería en la caldera. No obstante, estas averías son de carácter leve y estarán reparadas para el momento de la entrega, dado que los buques fueron ofrecidos "**en Estado Operativo**". -----

La prueba de los motores principales en estos dos buques no alcanzó para determinar su verdadero estado operativo. No obstante, se aprecia, sobre la base de los datos recopilados y la cantidad de horas de funcionamiento informadas, que deberá realizarse un mantenimiento a cada motor, al arribo de las unidades al país. -----

Los buques TUMCHA Y NEFTEGAZ-61 tienen excedido el tiempo reglamentario de inmersión, lo cual se evidencia por el estado general del casco. -----

Aún no se han llevado a cabo las inspecciones subacuáticas, en particular en los buques que no pudieron navegar. La especificación de esta inspección es la siguiente:-----

- Verificación de la obra viva: estado del esquema de pintado y de los ánodos de sacrificio, grado de incrustación y oxidación, existencia de abolladuras u otras averías en el enchapado del casco, marcas. -----

- Verificación del estado de los apéndices de casco: hélices, ejes, timones, ecosondas, correderas, quillas de rolo. -----

- Verificación de tomas de mar y propulsor de proa (básicamente que estén colocadas las rejillas y que no existan averías a simple vista). -----

3. Fernandez Russo
IA PÚBLICA INGLÉS
307 N° INS. 3690
.T.P.C.B.A.

Alejandra S. B.
TRADUCTORA
T° XII F° 00
C.T.

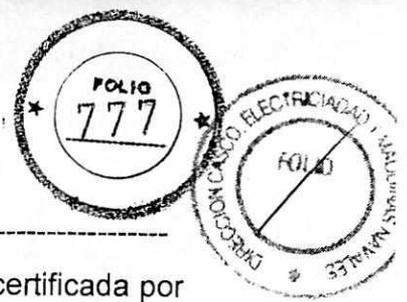
M. D.
7

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITÁN DE NAVIO
JEFE

32
[Handwritten signature]



Alcances y límites de las inspecciones: -----

Deben ser realizadas por buzos profesionales de una empresa certificada por una sociedad de clasificación.-----

Deben estar avaladas por un inspector del RMRS, aunque los buques no tengan la notación "in-water surveys".-----

El informe técnico detallado deberá estar certificado por el RMRS e incluir un registro filmico en alta definición (HD) que ilustre lo observado por los buzos.

Conforme lo manifestó el RMRS, filial de Argentina, es factible mantener o recuperar la vigencia de la clase de estos buques, lo cual en el caso del TUMCHA y del NEFTEGAZ-61 implicaría una reclasificación, que resulta de la ejecución de mayor cantidad de tareas, a diferencia de los NEFTEGAZ-51 y 57.-----

Con respecto a la capacidad de habitabilidad actual de 30 personas (20 tripulantes y 10 pasajeros), es factible ampliarla, dado que los camarotes son espaciosos y muchos permiten colocar más camas. Además, tienen una cocina y cámara frigorífica de gran capacidad. En dicho caso, deberá preverse el incremento de los elementos de supervivencia en el mar y demás servicios.-----

La dotación de los buques, desde el Capitán hasta el contraestre, se mostró activa y colaborada durante estas pruebas. Proporcionó toda la información requerida, tal como informes de carenado, y también datos anecdóticos (por ej., el NEFTEGAZ-61 fue el encargado de remolcar, hasta la India, a nuestro ex portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO", el cual, según fue confirmado por su tripulación, se hundió en medio de una tormenta en el Océano Indico.-----

Si los buques fuesen adquiridos nuevos, su valor ascendería a USD 15.000.000 (QUINCE MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES), con un plazo de entrega aproximado de 2 (DOS) años, según las características particulares y el astillero constructor seleccionado.-----

Efectuada una búsqueda, en el mercado internacional, de buques de similares características y antigüedad que los evaluados (Archivo AHTS OFERTA USADOS - "MAERSK E TYPE" en DVD N.º 10 en AGREGADO), el precio varía entre USD 700.000 (SETECIENTOS MIL DÓLARES

M. D.
7

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

f

Hernandez Russo
PUBLICA INGLÉS
Nº INS. 3690
C.B.A.

Alejandra S.
TRADUCTO
Tº XII Fº

ESTADOUNIDENSES) y USD 5.000.000 (CINCO MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES), según las características y clasificación del buque. --
Asimismo, cabe resaltar que durante la Campaña Antártica 2012-2013, el costo de fletamento de un buque polar + helicóptero por 45 días ascendió a USD 10.000.000 (DIEZ MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES) lo que equivale a USD 222.000 (DOSCIENTOS VEINTIDOS MIL DOLARES ESTADOUNIDENSES) por día.-----

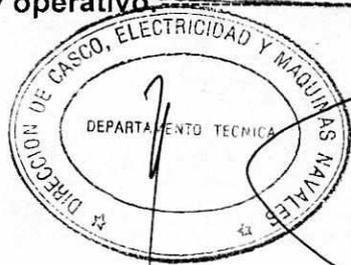
La Logística de la Campaña Antártica con los buques adquiridos permitiría una reducción aproximada de 15 días de fletamento del buque polar + helicóptero, lo cual representaría un ahorro de USD 3.330.000 (TRES MILLONES TRESCIENTOS TREINTA MIL DÓLARES ESTADOUNIDENSES).-----

4. CONCLUSIONES-----

- 4.1. Las inspecciones realizadas en cada buque a tenor de los puntos 2.2.1 y 2.2.2 precedentes revelan que no se ha observado ninguna deficiencia funcional que pudiese impedir la aceptación.-----
- 4.2. Las navegaciones realizadas por los buques NEFTEGAZ-51 y 57, si bien fueron breves (una hora aproximadamente), se efectuaron sin presentar novedades.-----
- 4.3. En el caso del TUMCHA y del NEFTEGAZ-61, se inspeccionaron únicamente los equipos y los sistemas mientras se encontraban amarrados a muelle.-----
- 4.4. A su arribo al país, se debe programar la puesta en dique seco de los buques TUMCHA y NEFTEGAZ-61 a los efectos de realizar un mantenimiento de los motores principales y auxiliares.-----
- 4.5. Las deficiencias funcionales detectadas estarán reparadas en el momento de la recepción de los buques, dado que estos fueron ofrecidos "en Estado Operativo".-----
- 4.6. Sobre la base de la presente evaluación y de los antecedentes citados en el punto 1 precedente, **la adquisición e incorporación de estos buques a la Armada Argentina se considera muy conveniente desde el punto de vista funcional y operativo.**-----

M. D.
7

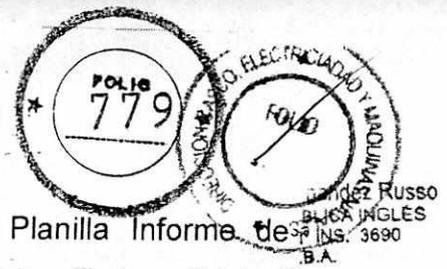
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

34
[Handwritten signature]

B. Fernandez Russo
RA PÚBLICA INGLES
007 N° INS. 3690
T.P.C.B.A.



AGREGADOS: DVD N.ºs 1 y 2 - "NEFTEGAZ-51": Planilla Informe de Inspección. Documentación. Registro fotográfico. Registro filmico. "List of Survey's Status".-----

DVD N.ºs 3, 4 y 5 - "NEFTEGAZ-57": Planilla Informe de Inspección. Documentación. Registro fotográfico. Registro filmico. "List of Survey's Status".-----

DVD N.ºs 6 y 7 - "NEFTEGAZ-61": Planilla Informe de Inspección. Documentación. Registro fotográfico. Registro filmico. "List of Survey's Status".-----

DVD N.ºs 8, 9 y 10 - "TUMCHA": Planilla Informe de Inspección. Documentación. Registro fotográfico. Registro filmico. "List of Survey's Status".-----

DVD N.º 10: "Informes preliminares de los buques "NEFTEGAZ-61" y "TUMCHA" realizados por la MISIÓN NAVAL LOGÍSTICA EN EUROPA.-----

INFORMES DE INSPECCIÓN-----

[Folio 35.]-----

Registro Marítimo Ruso de Buques (RMRS, Russian Maritime Register of Shipping).-----

6.3.10.-----

Nº. 14.01871.150.-----

INFORME DE INSPECCIÓN DEL BUQUE.-----

Nombre del buque: NEFTEGAZ-51.-----

N.º de identificación: PC 861035.-----

Bandera: Federación de Rusia.-----

Lugar de la inspección: Puerto de Múrmansk.-----

Fecha: 2/9/2014.-----

El inspector que suscribe ha llevado a cabo una inspección ocasional de la obra viva del casco y de los timones-propulsores del buque antes mencionado, conforme al requerimiento formulado por el Propietario (ref. Carta de OJSC "Arktikmorneftegazrazvedka" N.º 05/2689, con fecha del 26/8/2014). Para esta inspección, se utilizó un sistema subacuático de TV color, a los efectos de verificar si las condiciones técnicas cumplen con las normas del RMRS vigentes.-----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

35
[Handwritten signature]

Alejandra S.
TRADUCTO
Tº XII Fº

M.D.
7



Durante la inspección, se determinó lo siguiente: -----

1) El buque tiene la clasificación del Registro Marítimo con validez hasta el 10/12/2014. La última inspección de la obra viva se llevó a cabo el 30/5/2012. La próxima deberá realizarse antes del 10/12/2014. La última inspección de todas las partes desmontadas de los timones-propulsores de ambas bandas se llevó a cabo el 30/05/2012. La próxima se realizará antes del 20/5/2017. -----

3. Fernandez Russ
RA PÚBLICA INGLÉS
007 Nº INS. 3690
T.P.C.B.A.

2) La inspección fue realizada por la Compañía especializada en Servicios Subacuáticos, reconocida por el RMRS. Antes de que se llevara a cabo la inspección, se presentó el "Programa N.º 2014-13 de la inspección de la obra viva del casco y de los timones-propulsores del buque", aprobado por el RMRS (2/9/2014). No hay tripulación a bordo del buque. El Propietario no ha declarado averías ni defectos. -----

Alejandra S. E
TRADUCTOR
T.º XII F.º D
C.º

3) Según el estado actual de los elementos del buque, se realizó la inspección de los siguientes objetos contenidos en el mencionado Programa: ---

Lo que se detalla a continuación es el resultado de la inspección de las áreas solicitadas por el Representante del Propietario y de otras áreas luego de efectuada su limpieza, tal como lo solicitó el Inspector. Las siguientes partes no presentan defecto alguno: enchapado externo del fondo, sector de pantoque de la banda de estribor, forro de estribor, codaste, juntas soldadas de la obra viva, quilla de roldo, rejillas de la toma de mar de estribor y rejillas de la toma de mar del fondo con sus piezas de sujeción, rejillas del tubo del propulsor de estribor con sus piezas de sujeción, elementos de los timones-propulsores de ambas bandas y sus elementos de sujeción, toberas fijas y sus cierres de sujeción de ambas bandas. -----

No se han realizado inspecciones ni verificaciones de: -----

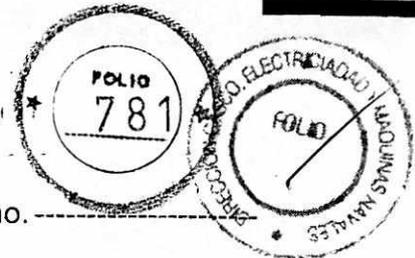
- Plancha externa del sector de pantoque de la banda de babor ni el forro de babor (buque amarrado a muelle por la banda de babor). -----
- Huelgos entre el eje propulsor y las palas de los timones, y huelgos entre la prensaestopa de la mecha del timón y las palas de los timones. -----
- Estado de arranque del eje propulsor o la existencia de pérdidas de aceite. ---
- Grado de deformación de las palas de los timones. -----

Agregado: Copia del informe de la inspección de la obra viva y de los timones-propulsores (5 páginas). -----



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

M. D.
7



SELLO Y FIRMA. A.M. Semin, Inspector del Registro Marítimo. -----
[Folios 36-40: texto en idioma ruso.]-----

[Folios 41-44.]-----

Compañía especializada en Servicios Subacuáticos. -----

INFORME N.º 2014-14 sobre la inspección de los timones-propulsores y de la obra viva del casco. -----

2 de septiembre de 2014. Múrmansk. -----

Este informe ha sido confeccionado por los Representantes de la Compañía especializada en Servicios Subacuáticos. Las inspecciones correspondientes a los timones-propulsores y a la obra viva del casco se realizaron en presencia del Señor A. M. Semin, Inspector del Registro Marítimo, representante de la filial de la Entidad Federal Estatal "Registro Marítimo Ruso de Buques" ubicada en Múrmansk. -----

ernandez Russo
PÚBLICA INGLÉS
Nº INS. 3690
C.B.A.

Alejandra S. B
TRADUCTOR
Tº XII F.º 1
C.1

Representante del Propietario: R. I. Yafarov, Capitán del buque "NEFTEGAZ-51". -----

Representante de la tripulación del buque: R. I. Yafarov, Capitán del buque "NEFTEGAZ-51". -----

Para llevar a cabo la inspección de los timones-propulsores y la obra viva del casco del buque NEFTEGAZ-51, los técnicos de la Compañía especializada en Servicios Subacuáticos utilizaron una videocámara submarina. -----

Número de registro: 861035. -----

Tipo: buque de abastecimiento. -----

Fecha de construcción: diciembre de 1986. -----

Propietario: OJSC "Arktikmorneftegazrazvedka". -----

Especificaciones técnicas: -----

Eslora total (m): 81,37. -----

Manga total (m): 16,30. -----

Puntal (m): 7,20. -----

Calado medio (m): 4,90. -----

Propulsor: tipo: 2 – hélice de paso controlable; hélices: 2; cantidad de palas: 4 cada una. -----

Ubicación: Puerto de Múrmansk. Muelle: [en blanco]. -----

Visibilidad en el agua: hasta 300m. -----

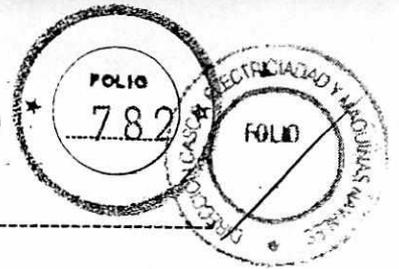
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLING
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

37
[Handwritten signature]

M.D.
7



Corriente: 2,00 m/seg. -----

Fuerza del mar: 0,50. -----

Temperatura del aire: 14°C. -----

Temperatura del agua: 4°C. -----

Durante la inspección se utilizó lo siguiente: -----

1. Una embarcación clase Borei. -----

2. Una cámara submarina de TV color. -----

3. Los planos de las siguientes partes: -----

Desarrollo enchapado del casco, timones-propulsores, diseño de la toma de mar, instalaciones generales, plano del sistema de gobierno, cepo, mecha de la pala del timón, toberas, propulsor, eje propulsor, distribución de piezas de sujeción en la parte baja y lateral del casco. -----

Fernandez Russo
TRADUCTORA PÚBLICA INGLÉS
17 Nº INS. 3690
P.C.B.A.

I. ETAPA PRELIMINAR. -----

1.1 Se llevó a cabo una inspección de las rejillas de la toma de mar del casco. -----

Se marcaron las palas de la hélice y las áreas del casco para su inspección. -----

1.2. Se procedió a la limpieza de las rejillas de la toma de mar y de las planchas de las toberas fijas, según lo acordado. -----

El buque está listo para la etapa operativa. -----

Alejandra S. I.
TRADUCTORA PÚBLICA INGLÉS
Tº XII Fº C

II. ETAPA OPERATIVA. -----

2.1 CASCO. -----

2.1.1 Estado del enchapado: bioincrustaciones, mediano grado; capa de pintura, hasta un 90 %. -----

1. Agujeros: ninguno. -----

2. Huecos: ninguno. -----

3. Deformaciones: ninguna. -----

4. Ondulaciones: ninguna. -----

5. Fisuras: ninguna. -----

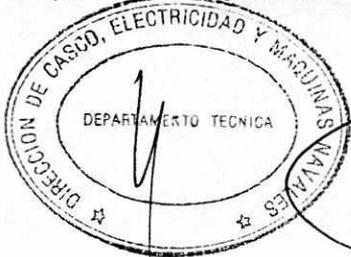
6. Defectos de las uniones soldadas: refuerzos de las soldaduras. No se encontraron defectos. -----

7. Otros defectos: no se encontraron. -----

2.1.2 Estado de la toma de mar: las rejillas de la toma de mar se encuentran limpias, sin defectos. Las piezas de sujeción de las rejillas no están dañadas, -----

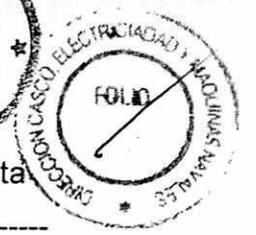
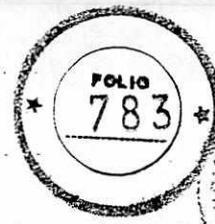
M. D.
7.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

38
[Handwritten signature]



excepto en el caso de la rejilla de la toma de mar del fondo, a la cual le falta un perno de tensión. -----

2.1.3 Codaste: no presenta daños. Capa de pintura, hasta un 90 %. -----

2.1.4. Codaste de la popa: no presenta daños. Bioincrustaciones, hasta un 100 %. Capa de pintura, hasta un 90 %. -----

2.1.5 Coronamiento de popa: no presenta daños. Capa de pintura, hasta un 90 %. Protección galvánica entre 30 y 40 %. -----

2.1.6 Forro lateral: no presenta daños. -----

2.1.7 Enchapado del fondo del casco: no presenta daños. -----

2.1.8 Toberas fijas: -----

- Ubicación: babor y estribor. -----

- Enchapado interior y exterior: no presenta daños. -----

- Piezas de sujeción de las toberas fijas con el casco: no presentan daños. -----

- Uniones soldadas de las piezas de sujeción: no presenta defectos. -----

- Capa de pintura, hasta un 80 %. -----

2.1.9 Sujeciones de las toberas fijas al casco: no presentan daños. Las uniones soldadas se encuentran reforzadas debajo de la capa de pintura. -----

2.1.10 No se encontraron defectos en las sujeciones de los soportes y los baos de la bocina de popa al casco. -----

2.1.11 Los huelgos entre las palas de la hélice y la superficie del forro interno de las toberas fijas son iguales. -----

2.1.12 No se encuentran defectos en el forro de las toberas fijas anticavitación; no presentan daños considerables en el cordón de soldadura. No se han detectado picaduras de óxido ni corrosión. -----

2.1.13 Las uniones de soldaduras del casco no presentan daños debajo de la capa de pintura. -----

2.2 LÍNEA DE EJE Y PROPULSOR. -----

2.2.1 Ubicación: babor y estribor. -----

2.2.2 Banda de babor: -----

- La parte visible del eje portahélices está limpia. No presenta deformaciones. -----

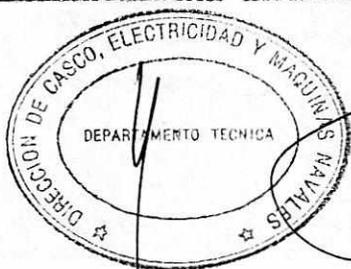
- Hélice de paso controlable de 4 palas desmontables. -----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

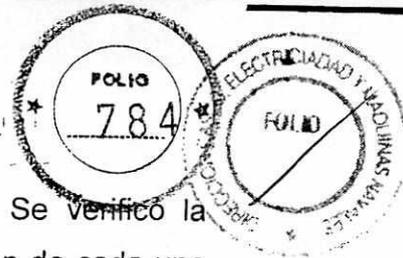
3. Fernandez Russo
RA PÚBLICA INGLÉS
007 Nº INS. 3690
T.P.C.B.A.

Alejandra S.
TRADUCTOR
Tº XII Fº
C

M. D.
7



GERARDO JORGE BELLINO³⁹
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



- Las palas de la hélice se encuentran enteras y limpias. Se verificó la existencia de los alambres de seguro de los tornillos de fijación de cada una de las palas. -----

- La tapa protectora contra el atascamiento de cabos está soldada al núcleo de la hélice y no presenta daños. -----

2.2.3 Banda de estribor: -----

- La parte visible del eje portahélices está limpio. No presenta deformaciones. ---

- Hélice de paso controlable de 4 palas desmontables. -----

- Las palas de la hélice se encuentran enteras y limpias. Se verificó la existencia de los alambres de seguro de los tornillos de fijación de cada una de las palas. -----

- La tapa protectora contra el atascamiento de cabos está soldada al núcleo de la hélice y no presenta daños. -----

2.2.4 Núcleo de la hélice: no presenta daños. -----

2.2.5 Los sombreretes no presentan daños. Los ajustes no presentan daños, excepto el sombrerete de babor. Faltan tres pernos de tensión entre el sombrerete y el núcleo de la hélice. -----

2.3 SISTEMA DE GOBIERNO. -----

2.3.1 Ubicación: babor y estribor. -----

2.3.2 Enchapado de las palas del timón: no se encuentran defectos. Bioincrustaciones, hasta un 100 %; capa de pintura, hasta un 90 %. -----

2.3.3 Ajustes entre las palas del timón y los cepos: no presentan daños. -----

2.3.4 Cepos: las partes visibles no presentan defectos. -----

2.3.5 Cañas del timón: las partes visibles no presentan defectos. -----

2.3.6 Protección galvánica de las palas del timón, hasta 25-30 %. -----

2.4 SUJECIONES EN LA PARTE BAJA Y LATERAL DEL CASCO. -----

2.4.1 La ecosonda y la espada de la corredera no presentan defectos visibles. Los ajustes y las uniones soldadas no presentan daños. Bioincrustaciones, hasta un 100 %. -----

2.4.2 Las uniones soldadas de las entradas y salidas de la parte baja y lateral del casco no presentan daños. -----

ES COPIA DEL ORIGINAL

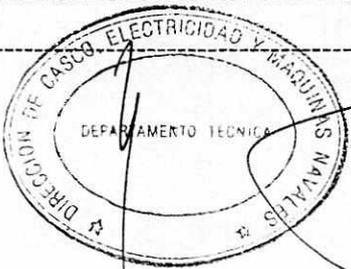
2.5 PROPULSORES. -----

2.5.1 Ubicación: a proa. -----

J. Fernandez Russo
LA PÚBLICA INGLÉS
107 Nº INS. 3690
T.P.C.B.A.

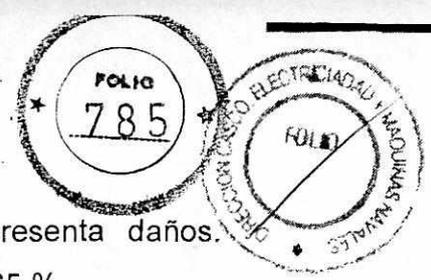
Alejandra S. B.
TRADUCTORA
Tº XII Fº 007
C.T.F

M. D.
7



ANTONIO JORGE BELLINO
CAPITÁN DE NAVIO
JEFE

40
[Handwritten signature]



2.5.2 El enchapado del tubo del propulsor proel: no presenta daños. Protección galvánica, hasta 20-30 %. Capa de pintura, hasta 65 %.

2.5.3 Los ajustes del propulsor dentro del tubo no presentan daños. Los pernos de la rejilla de protección del tubo de los propulsores están desajustados. Incrustaciones en el tubo, hasta un 100 %. No presenta defectos.

2.5.4 Hélice de paso controlable de 4 palas.

2.5.5 Las palas de las hélices del propulsor no presentan daños. Los huelgos entre las palas de la hélice y la superficie del forro interno de las toberas fijas son iguales.

2.5.6 Las palas de la hélice no presentan daños y se encuentran sujetas por cable soldado.

2.5.7 El núcleo de la hélice del propulsor y los sombreretes del propulsor no presentan daños.

2.5.8 Los huelgos entre el enchapado del tubo del propulsor y las palas son parejos.

III. ETAPA FINAL.

No fue necesario realizar una etapa final, ya que en la etapa preliminar no se incluyó el desmontaje de las rejillas de la toma de mar y de la tapa protectora contra el atascamiento de cabos.

IV. INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LOS OBJETOS DE LA INSPECCION.

Ninguna.

Los trabajos de inspección de los timones propulsores y de la obra viva del casco se han llevado a cabo según lo estipulado en el Programa N.º 2014-13.

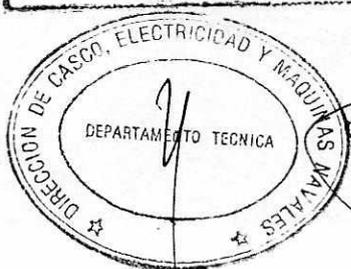
Fecha de comienzo de la inspección: 2 de septiembre de 2014.

Fecha de finalización de la inspección: 2 de septiembre de 2014.

El Propietario no tiene ningún reclamo que formular respecto de la inspección.

Durante la inspección, se grabó un video. Las copias de dicho video fueron entregadas al Propietario y a la filial de la Entidad Federal Estatal "Registro Marítimo Ruso de Buques ubicada en Murmansk.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

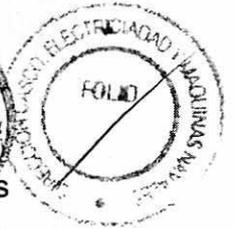


GERARDO JORGE BELLINO CAPITAN DE NAVIO JEFE

amandez Russo PUBLICA INGLES Nº INS. 3690 C.B.A.

Alejandra S. B. TRADUCTORA Tº XII Fº 007 C.T.F

M. D. 7



Los trabajos de inspección se han realizado en consonancia con los requisitos impuestos por las normas del Registro Marítimo Ruso de Buques. El Certificado de Aceptación N.º 12.01405.150 tiene validez hasta el 28 de septiembre de 2017. -----

Representante de la Compañía especializada en Servicios Subacuáticos, Ingeniero Naval: V. M. Komov. -----

Representante del Propietario: A.V. Baruev. Sello. -----

Inspector de la Filial del Registro Marítimo ubicada en Múrmansk: A.M. Semin. -----

[Folio 45: texto en idioma ruso].-----

[Folio 46.]-----

Registro Marítimo Ruso de Buques (RMRS, Russian Maritime Register of Shipping). -----

6.3.10.-----

N.º 14.01873.150. -----

INFORME DE INSPECCIÓN DEL BUQUE.-----

Nombre del buque: NEFTEGAZ-57.-----

N.º de identificación: PC 870528. -----

Bandera: Federación de Rusia. -----

Lugar de la inspección: Puerto de Múrmansk.-----

Fecha: 2/9/2014. -----

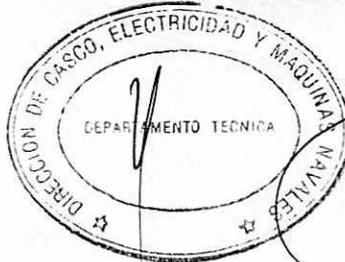
El inspector que suscribe ha llevado a cabo una inspección ocasional de la obra viva del casco y de los timones-propulsores del buque antes mencionado, conforme al requerimiento formulado por el Propietario (ref. Carta de OJSC "Arktikmorneftegazrazvedka" N.º 05/2689, con fecha del 26/8/2014). Para esta inspección, se utilizó un sistema subacuático de TV color, a los efectos de verificar si las condiciones técnicas cumplen con las normas del RMRS vigentes. -----

Fernandez Russo
PÚBLICA INGLÉS
Nº INS. 3690
C.B.A.

Durante la inspección, se determinó lo siguiente: -----

- 1) El buque tiene la clasificación del Registro Marítimo con validez hasta el 25/9/2015. La última inspección de la obra viva se llevó a cabo el 4/7/2013. La próxima deberá realizarse antes del 25/9/2015. La última inspección de

Alejandra S. E.
TRADUCTORA
Tº XII Fº 00
C.T.



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

M. D.
?



todas las partes desmontadas de los timones-propulsores de ambas bandas se llevó a cabo el 18/06/2010. La próxima se realizará antes del 18/6/2015. -----

2) La inspección fue realizada por la Compañía especializada en Servicios Subacuáticos, reconocida por el RMRS. Antes de que se llevara a cabo la inspección, se presentó el "Programa N.º 2014-15 de la inspección de la obra viva del casco y de los timones-propulsores del buque", aprobado por el RMRS (2/9/2014). No hay tripulación a bordo del buque. El Propietario no ha declarado averías ni defectos. -----

3) Según el estado actual de los elementos del buque, se realizó la inspección de los siguientes objetos contenidos en el mencionado Programa: ---

Lo que se detalla a continuación es el resultado de la inspección de las áreas solicitadas por el Representante del Propietario y de otras áreas luego de efectuada su limpieza, tal como lo solicitó el Inspector. Las siguientes partes no presentan defecto alguno: enchapado externo del fondo, sector de pantoque de la banda de estribor, forro de estribor, codaste, juntas soldadas de la obra viva, quilla de roldo, rejillas de la toma de mar de estribor y rejillas de la toma de mar del fondo con sus piezas de sujeción, rejillas del tubo del propulsor de estribor con sus piezas de sujeción, elementos de los timones-propulsores de ambas bandas y sus elementos de sujeción, toberas fijas y sus cierres de sujeción de ambas bandas. -----

No se han realizado inspecciones ni verificaciones de: -----

- Plancha externa del sector de pantoque de la banda de babor ni el forro de babor (buque amarrado al Nefetgaz-51 por la banda de babor). -----
- Huelgos entre el eje propulsor y las palas de los timones, y huelgos entre la prensaestopa de la mecha del timón y las palas de los timones. -----
- Estado de arranque del eje propulsor o la existencia de pérdidas de aceite. ---
- Grado de deformación de las palas de los timones. -----

Agregado: Copia del informe de la inspección de la obra viva y de los timones-propulsores (5 páginas). -----

SELLO Y FIRMA. A. M. Semin, Inspector del Registro Marítimo. -----

[Folios 47-51: texto en idioma ruso.] -----

[Folios 52-55.] -----

Compañía especializada en Servicios Subacuáticos. -----

Hernandez Russo
PUBLICA INGLÉS
/ Nº INS. 3690
P.C.B.A.

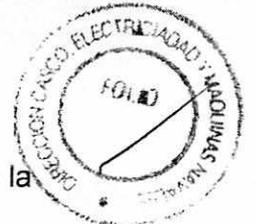
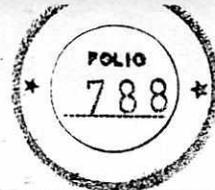
Alejandra S. B.
TRADUCTORA
Tº XII Fº 00
C.T.I

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLEN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

M. D.
7



INFORME N.º 2014-16 sobre la inspección de los timones-propulsores y de la obra viva del casco. -----

2 de septiembre de 2014. Múrmansk. -----

Este informe ha sido confeccionado por los Representantes de la Compañía especializada en Servicios Subacuáticos. Las inspecciones correspondientes a los timones-propulsores y a la obra viva del casco se realizaron en presencia del Señor A.M. Semin, Inspector del Registro Marítimo, representante de la filial de la Entidad Federal Estatal "Registro Marítimo Ruso de Buques" ubicada en Múrmansk. -----

Representante del Propietario: I. A. Mosienko, Capitán del buque "NEFTEGAZ-57". -----

Representante de la tripulación del buque: I. A. Mosienko, Capitán del buque "NEFTEGAZ-57". -----

Para llevar a cabo la inspección de los timones-propulsores y la obra viva del casco del buque NEFTEGAZ-57, los técnicos de la Compañía especializada en Servicios Subacuáticos utilizaron una videocámara submarina. -----

Número de registro: 870528. -----

Tipo: buque de abastecimiento. -----

Fecha de construcción: diciembre de 1987. -----

Propietario: OJSC "Arktikmorneftegazrazvedka". -----

Especificaciones técnicas: -----

Eslora total (m): 81,37. -----

Manga total (m): 16,30. -----

Puntal (m): 7,20. -----

Calado medio (m): 4,90. -----

Propulsor: tipo: 2 – hélice de paso controlable; hélices: 2; cantidad de palas: 4 cada una. -----

Ubicación: Puerto de Múrmansk. Muelle: [en blanco]. -----

Visibilidad en el agua: hasta 3,00 m. -----

Corriente: 2,00 m/seg. -----

Fuerza del mar: 0,50. -----

Temperatura del aire: 14°C. -----

Temperatura del agua: 4°C. -----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Fernandez Russo
PÚBLICA INGLÉS
7 N° INS. 3690
P.C.B.A.

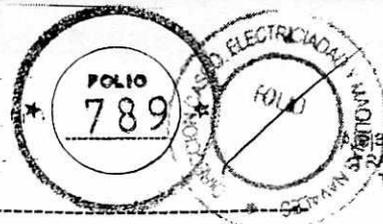
M. D.
7.



GERARDO BJORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

44
[Signature]

Alejandra S. B. F
TRADUCTORA F
Tº XII Fº 007
C.T.P.



andra S. B. F
RADUCTORA F
T° XII F° 007
C.T.P.

Durante la inspección se utilizó lo siguiente: -----

- 1. Una embarcación clase Borei. -----
- 2. Una cámara submarina de televisión a color. -----
- 3. Los planos de las siguientes partes: -----

Desarrollo enchapado del casco, timones-propulsores, diseño de la toma de mar, instalaciones generales, plano del sistema de gobierno, cepo, mecha de la pala del timón, toberas, propulsor, eje propulsor, distribución de piezas de sujeción en la parte baja y lateral del casco. -----

I. ETAPA PRELIMINAR.-----

- 1.1 Se llevó a cabo una inspección de las rejillas de la toma de mar del casco. Se marcaron las palas de la hélice y las áreas del casco para su inspección. ----
 - 1.2. Se procedió a la limpieza de las rejillas de la toma de mar y de las planchas de las toberas fijas, según lo acordado. -----
- El buque está listo para la etapa operativa. -----

II. ETAPA OPERATIVA.-----

2.1 CASCO.-----

2.1.1 Estado del enchapado: bioincrustaciones, hasta un 80 %; capa de pintura, hasta un 90 %. -----

- 1. Agujeros: ninguno. -----
- 2. Huecos: ninguno. -----
- 3. Deformaciones: ninguna. -----
- 4. Ondulaciones: ninguna. -----
- 5. Fisuras: ninguna. -----
- 6. Defectos de las uniones soldadas: refuerzos de las soldaduras. No se encontraron defectos. -----
- 7. Otros defectos: no se encontraron. -----

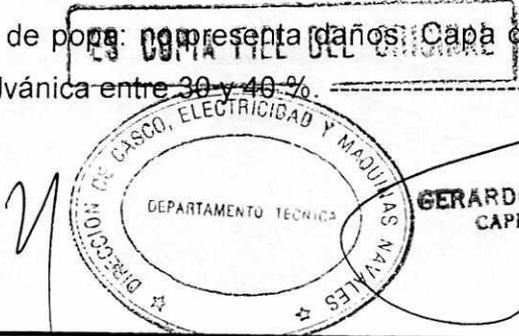
2.1.2 Estado de la toma de mar: las rejillas de la toma de mar se encuentran limpias, sin defectos. Las piezas de sujeción de las rejillas no están dañadas. --

2.1.3 Codaste: no presenta daños. Capa de pintura, hasta un 90 %. -----

2.1.4. Codaste de la popa: no presenta daños. Bioincrustaciones, hasta un 100 %. Capa de pintura, hasta un 90 %. -----

2.1.5 Coronamiento de popa: no presenta daños. Capa de pintura, hasta un 90 %. Protección galvánica entre 30 y 40 %. -----

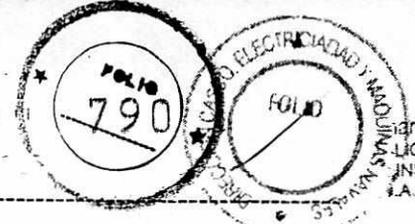
M. D.
7



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

45
[Handwritten signature]

emandez Russo
ÚBLICA INGLÉS
Nº INS. 3690
C.B.A.



Andez Russo
LICA INGLÉS
INS. 3690
I.A.

Alejandra S
TRADUCT
Tº XII I

2.1.6 Forro lateral: no presenta daños. -----

2.1.7 Enchapado del fondo del casco: no presenta daños. -----

2.1.8 Toberas fijas: -----

- Ubicación: babor y estribor. -----

- Enchapado interior y exterior: no presenta daños. -----

- Piezas de sujeción de las toberas fijas con el casco: no presentan daños. -----

- Uniones soldadas de las piezas de sujeción: no presenta defectos. -----

- Capa de pintura, hasta un 80 %. -----

2.1.9 Sujeciones de las toberas fijas al casco: no presentan daños. Las uniones soldadas se encuentran reforzadas debajo de la capa de pintura. -----

2.1.10 No se encontraron defectos en las sujeciones de los soportes y los baos de la bocina de popa al casco. -----

2.1.11 Los huelgos entre las palas de la hélice y la superficie del forro interno de las toberas fijas son iguales. -----

2.1.12 No se encuentran defectos en el forro de las toberas fijas anticavitación; no presentan daños considerables en el cordón de soldadura. No se han detectado picaduras de óxido ni corrosión. -----

2.1.13 Las uniones de soldaduras del casco no presentan daños debajo de la capa de pintura. -----

2.2 LÍNEA DE EJE Y PROPULSOR. -----

2.2.1 Ubicación: babor y estribor. -----

2.2.2 Banda de babor: -----

- La parte visible del eje portahélices está limpia. No presenta deformaciones. ---

- Hélice de paso controlable de 4 palas desmontables. -----

- Las palas de la hélice se encuentran enteras y limpias. Se verificó la existencia de los alambres de seguro de los tornillos de fijación de cada una de las palas. -----

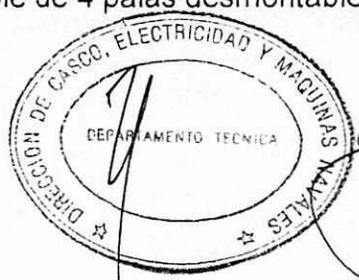
- La tapa protectora contra el atascamiento de cabos está soldada al núcleo de la hélice y no presenta daños. -----

2.2.3 Banda de estribor: -----

- La parte visible del eje portahélices está limpia. No presenta deformaciones. ---

- Hélice de paso controlable de 4 palas desmontables. -----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

46
[Handwritten signature]

M. D.
7



- Las palas de la hélice se encuentran enteras y limpias. Se verificó la existencia de los alambres de seguro de los tornillos de fijación de cada una de las palas.-----

A. Fernandez Russo
LA PÚBLICA INGLÉS
307 N° INS. 3690
I.P.C.B.A.

- La tapa protectora contra el atascamiento de cabos está soldada al núcleo de la hélice y no presenta daños.-----

2.2.4 Núcleo de la hélice: no presenta daños.-----

2.2.5 Los sombreretes no presentan daños. Los ajustes no presentan daños.-----

Alejandra S. B
TRADUCTORA
T° XII F° 01
C.T

2.3 SISTEMA DE GOBIERNO.-----

2.3.1 Ubicación: babor y estribor.-----

2.3.2 Enchapado de las palas del timón: no se encuentran defectos. Bioincrustaciones, hasta un 20 %; capa de pintura, hasta un 100 %.

2.3.3 Ajustes entre las palas del timón y los cepos: no presentan daños.-----

2.3.4 Cepos: las partes visibles no presentan defectos.-----

2.3.5 Cañas del timón: las partes visibles no presentan defectos.-----

2.3.6 Protección galvánica de las palas del timón, hasta 25-30 %.

2.4 SUJECIONES EN LA PARTE BAJA Y LATERAL DEL CASCO.-----

2.4.1 La ecosonda y la espada de la corredera no presentan defectos visibles. Los ajustes y las uniones soldadas no presentan daños. Bioincrustaciones, hasta un 90 %.

2.4.2 Las uniones soldadas de las entradas y salidas de la parte baja y lateral del casco no presentan daños.-----

2.5 PROPULSORES.-----

2.5.1 Ubicación: a proa.-----

2.5.2 El enchapado del tubo del propulsor proel: no presenta daños. Protección galvánica, hasta 20-30 %. Capa de pintura, hasta 65 %.

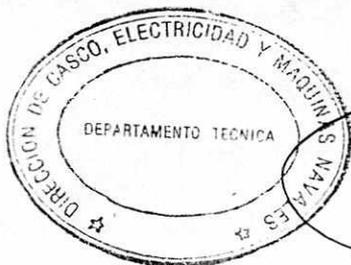
2.5.3 Los ajustes del propulsor dentro del tubo no presentan daños. Los pernos de la rejilla de protección del tubo de los propulsores están ajustados. Incrustaciones en el tubo, hasta un 90 %. No presenta defectos.

2.5.4 Hélice de paso controlable de 4 palas.-----

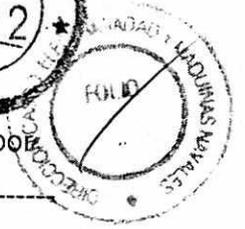
2.5.5 Las palas de las hélices del propulsor no presentan daños. Los huelgos entre las palas de la hélice y la superficie del forro interno de las toberas fijas son iguales.-----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

M. D.
7



GERARDO JORGE BELLING
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



2.5.6 Las palas de la hélice no presentan daños y se encuentran sujetas por cable soldado. -----

2.5.7 El núcleo de la hélice del propulsor y los sombreretes del propulsor no presentan daños. -----

2.5.8 Los huelgos entre el enchapado del tubo del propulsor y las palas son parejos. -----

III. ETAPA FINAL. -----

No fue necesario realizar una etapa final, ya que en la etapa preliminar no se incluyó el desmontaje de las rejillas de la toma de mar y de la tapa protectora contra el atascamiento de cabos. -----

Martínez Russo
TRADUCTORA
Nº INS. 3690
C.B.A.

Alejandra S. B.
TRADUCTORA
Tº XII Fº 00
C.T

IV. INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LOS OBJETOS DE LA INSPECCION. -----

Ninguna. -----

Los trabajos de inspección de los timones propulsores y de la obra viva del casco se han llevado a cabo según lo estipulado en el Programa N.º 2014-15. --

Fecha de comienzo de la inspección: 2 de septiembre de 2014. -----

Fecha de finalización de la inspección: 2 de septiembre de 2014. -----

El Propietario no tiene ningún reclamo que formular respecto de la inspección. -----

Durante la inspección, se grabó un video. Las copias de dicho video fueron entregadas al Propietario y a la filial de la Entidad Federal Estatal "Registro Marítimo Ruso de Buques" ubicada en Múrmansk. -----

Los trabajos de inspección se han realizado en consonancia con los requisitos impuestos por las normas del Registro Marítimo Ruso de Buques.

El Certificado de Aceptación N.º. 12.01405.150 tiene validez hasta el 28 de septiembre de 2017. -----

Representante de la Compañía especializada en Servicios Subacuáticos, Ingeniero Naval: V.M. Komov. -----

Representante del Propietario: A.V. Baruev. Sello. -----

Inspector de la Filial del Registro Marítimo ubicada en Múrmansk: A.M. Semin. -----

[Folio 56: texto en idioma ruso.] -----

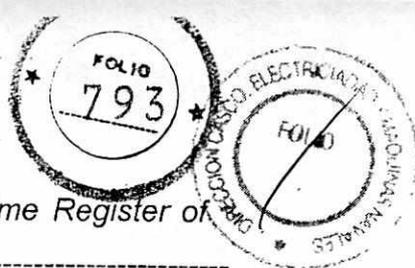
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Folio 57.] -----

M. D.
7.



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



Registro Marítimo Ruso de Buques (RMRS, Russian Maritime Register of Shipping) -----

6.3.10.-----

N.º 14.00834.190 -----

INFORME DE LA INSPECCIÓN DEL BUQUE.-----

Nombre del buque: NEFTEGAZ-61.-----

Nº. de identificación: RS/PC 883068.-----

Bandera: Federación de Rusia.-----

Lugar de la inspección: Puerto de Arcángel-----

Fecha: 5/9/2014.-----

Fernandez Russo
PÚBLICA INGLÉS
7 N° INS. 3690
P.C.B.A.

El inspector que suscribe ha llevado a cabo una inspección del buque antes mencionado, conforme al requerimiento formulado por la Empresa especializada en Servicios Subacuáticos "GOLFSTREAM" SRL, a los efectos de la presentación del informe para la venta del buque por parte de su Propietario.-----

Alejandra S. B.
TRADUCTORA
Tº XII Fº OC
C.T.

Las siguientes observaciones emanan de la inspección, a saber:-----

- 1) La clasificación del buque se retiró el 18/8/2013.-----
- 2) Para la inspección de la obra viva del buque y de los timones-propulsores, se utilizó un sistema subacuático de TV color. La inspección fue realizada por la Empresa especializada en Servicios Subacuáticos "GOLFSTREAM" SRL (Ley N.º 11.70126.190).-----

La inspección subacuática arrojó los siguientes resultados:-----

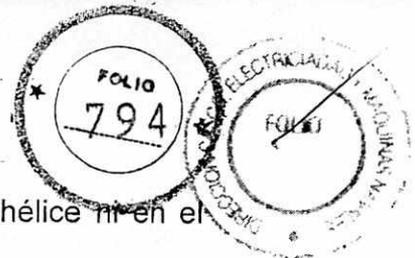
- Sistema de gobierno de las bandas de estribor y babor: timones parcialmente equilibrados en dos brazas, sin defectos visibles, y un desgaste de la protección galvánica estimado en un 20 %. No se realizaron mediciones del desgaste.-----
- Propulsor de babor: hélice de paso controlable de cuatro palas, toberas fijas. No se han observado defectos en las palas; los pernos se encuentran asegurados con retenes.-----
- Propulsor de estribor: hélice de paso controlable de cuatro palas, toberas fijas. Una de las palas presenta una muesca de 100 x 150 mm en el borde de ataque. Las palas restantes se encuentran en buenas condiciones; los pernos no están asegurados.-----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

7



- No se han observado defectos visibles en el núcleo de la hélice ni en el sombrerete.-----

- El casco no presenta bioincrustaciones ni defectos visibles. Las quillas de roldo no presentan daños. Las rejillas de la toma de mar se encuentran en su lugar. El desgaste máximo de la protección galvánica alcanza el 20 %. La capa de pintura de la traca lateral y del fondo se encuentra en buenas condiciones, en especial en las zonas de limpieza, ya que no está manchada ni descascarada. La capa de pintura de la traca lateral, especialmente en áreas sumergidas, está desgastada hasta exponer la capa de imprimación y el metal. El metal no presenta elevada corrosión.-----

- El propulsor de proa no presenta daños; las rejillas se encuentran limpias.--
A continuación, se adjunta el Informe de la Inspección Subacuática con fecha del 5/9/2014.-----

Inspector del Registro Marítimo: A. Yu. Borovikov.-----
12/2005-----

[Folios 58-64: texto en idioma ruso.]-----

[Folios 65 y 66.]-----

Fernandez Russo
PÚBLICA INGLÉS
Nº INS. 3690
C.B.A.

Alejandra S. E
TRADUCTOR
Tº XII Fº C
C.

Empresa especializada en Servicios Subacuáticos "GOLFSTREAM" SRL --

Calle Parkovaya N.º 2, Severodvinsk, óblast de Arcángel, 164500 -----

Teléfono: 8 920 875 84 13, 8 902 196 25 35 -----

Dirección de correo electrónico: nikolailomakin@yandex.ru -----

INFORME SOBRE LA INSPECCIÓN SUBACUÁTICA REALIZADA -----

5 de septiembre de 2014. Sin numerar. -----

El presente informe ha sido redactado por los siguientes representantes del Contratista: -----

I.N. Lomakin, experto en inspecciones subacuáticas; -----

M.G. Kapustin, buzo de quinto grado; -----

A.A. Soltan, buzo de quinto grado;-----

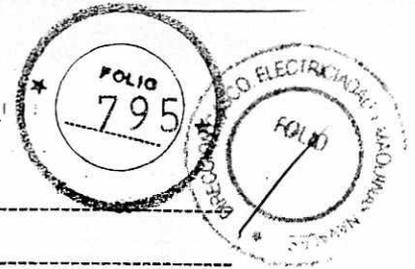
A los efectos de certificar que el Contratista llevó a cabo la inspección subacuática del buque de suministro "Neftegaz-61" entre el 1/9/2014 y el 5/9/2014, conforme a lo establecido en el Contrato de Servicios N.º 12, celebrado el 20 de agosto de 2014.-----

Lugar de la inspección: Arcángel, Astillero N.º 176 "Krasnsya Kuznitsa". -----

7.



GERARDO JORGE BEISONO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



Condiciones: -----

Oleaje: 0-----

Velocidad actual: hasta 0,5 m/seg -----

Temperatura del agua: 6° C-----

Profundidad: 5 m-----

Transparencia del agua: 1 - 1,5 m-----

Temperatura del aire: hasta 14° C-----

El control visual de calidad fue llevado a cabo por: -----

E. L. Palatin, Capitán del buque "Neftegaz-61"-----

E. V. Kuzmin, Jefe de Máquinas-----

La inspección fue realizada bajo la supervisión de A. Yu. Borovikov, Supervisor del Registro Marítimo Ruso de Buques.-----

RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN SUBACUÁTICA -----

Las siguientes observaciones emanan de la inspección subacuática:-----

- Sistema de gobierno de las bandas de estribor y babor: timones parcialmente equilibrados en dos brazos, sin defectos visibles, y un desgaste de la protección galvánica estimado en un 20%. No se realizaron mediciones del desgaste.-----

Fernandez Russo
A PÚBLICA INGLÉS
07 N° INS. 3690
I.P.C.B.A.

- Propulsor de babor: hélice de paso controlable de cuatro palas, toberas fijas. No se han observado defectos en las palas; los pernos se encuentran asegurados con retenes.-----

Alejandra S
TRADUCTO
Tº XII F

- Propulsor de estribor: hélice de paso controlable de cuatro palas, toberas fijas. Una de las palas presenta una muesca en el borde de ataque, 100 x 150 mm. Las palas restantes se encuentran en buenas condiciones; los pernos no están asegurados.-----

- No se han observado defectos visibles en el núcleo de la hélice ni en el sombrerete.-----

- No se observan defectos visibles ni bioincrustaciones en el casco. No se registran daños en las quillas de rolo. Las rejillas de la toma de mar se encuentran en su lugar. El desgaste máximo de la protección galvánica alcanza el 20 %. La capa de pintura de la traza lateral y del fondo se encuentra en buenas condiciones, en especial en las zonas de limpieza, ya que no está manchada ni descascarada. El revestimiento de pintura de la

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

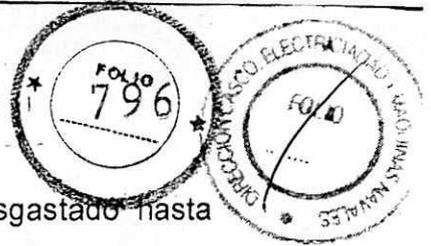


GERARDO GEORGE BELLINO
JEFE DE NAVIO
JEFE

M. D.
7

M

[Handwritten signature]



traca lateral, especialmente en áreas sumergidas, está desgastado hasta exponer la capa de imprimación y el metal. El metal no presenta elevada corrosión.-----

- Los propulsores de proa no presentan daños; las rejillas están limpias. -----

Para los trabajos en inmersión, se utilizó un equipo autónomo de buceo con sistema de respiración de circuito abierto, y un transreceptor radioeléctrico.

Para los registros fílmicos y fotográficos, se utilizaron los siguientes equipos: una cámara color de alta resolución modelo RBT 150 de operación remota; cámara fotográfica submarina Samsung. -----

Se adjunta al informe el material fotográfico y videográfico. -----

Control de calidad: Supervisor -----

Comentarios del cliente [en blanco] Representante del cliente -----

Representantes del Contratista: -----

Buzo especialista: I. N. Lomakin-----

Buzo de quinto grado: M. G. Kapustin -----

Buzo de quinto grado: A. A. Soltan -----

Representantes del Cliente: E. L. Palatin -----

Supervisor del Registro Marítimo Ruso de Buques: A. Yu. Borovikov.-----

[Folios 67-70.]-----

Aprobado por el Inspector A. Yu. Borovikov.-----

Registro Marítimo Ruso de Buques. Filial de Arcángel.-----

Representante del Propietario: E. I. Palatin.-----

Empresa especializada en Servicios Subacuáticos *GolfStream*.-----

5 de septiembre de 2014. -----

INFORME SOBRE LA INSPECCIÓN DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE. -----

Número de registro: 883068 OMI 8418514.-----

Tipo de buque: Buque de abastecimiento "Neftegaz-61".-----

Fecha de construcción: 20/6/1989. -----

Propietario: Federación de Rusia.-----

El inspector de la filial de Arcángel del Registro Marítimo Ruso de Buques llevó a cabo la inspección ante la presencia de la Plana Mayor del buque.-----

Capitán: E. L. Palatin.-----

B. Fernandez Rus
RA PÚBLICA INGLÉ
007 N° INS. 3690
I.T.P.C.B.A.

Alejandra S
TRADUCT
Tº XII F

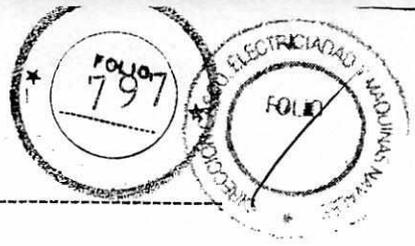
M. D.
7

ES COPIA EN EL REGISTRO MARITIMO



GERARDO JORGE BELLINI
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

52
Handwritten signature



Jefe de máquinas: E. V. Kuzmin. -----

Características técnicas del buque: -----

Eslora: 81,37 m. -----

Manga: 16,30 m. -----

Calado medio: 4,75 m. -----

Proa y popa: [en blanco]. -----

Superficie por debajo de la línea de flotación: [en blanco]. -----

Tipo de propulsor: hélices de paso controlable. Partes: 2 hélices y 4 palas.

Caja protectora del propulsor: acero, soldada. -----

Lugar: Astillero 176 "Krasnaya Kuznitsa". -----

Visibilidad en el agua: 1 m. -----

Estado del mar: calmo. -----

Temperatura del aire: 14 °C. -----

Temperatura del agua: 6 °C. -----

1. Sistema de gobierno de la banda de estribor. -----

1.1 Palas de los timones, tobera de gobierno: timón parcialmente balanceado y soldado con láminas de acero. Montado en dos brazos. -----

1.2 La tobera fija no presenta signos de corrosión. -----

1.3 Sujeción de las palas de los timones al cepo: conexión macho. Tuercas protegidas por cubiertas soldadas. -----

1.4 Cepo: no presenta defectos visibles en el montaje de acero. -----

1.5 Mechas y brazos de los timones: se encuentran bloqueados por tapones ciegos. -----

1.6 Codaste popel: no se realizaron mediciones. -----

1.7 Parte visible de la caña de los timones: no presenta daños. -----

Encastre de los timones: no se realizaron mediciones. -----

1.8 Protección galvánica de los timones: el desgaste es del 20 %. Montada según el plano de instalación. -----

B. Fernandez Russo
RA PÚBLICA INGLÉS
007 N° INS. 3690
I.T.P.C.B.A.

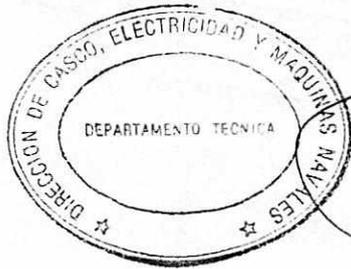
Alejandra S. B.
TRADUCTORA
Tº XII Fº 00
C.T.I

1.1 Sistema de gobierno de la banda de babor. -----

1.1.1 Pala de los timones, tobera de gobierno: timón parcialmente balanceado y soldado con láminas de acero. Montado en dos brazos. La tobera fija no presenta signos de corrosión. -----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

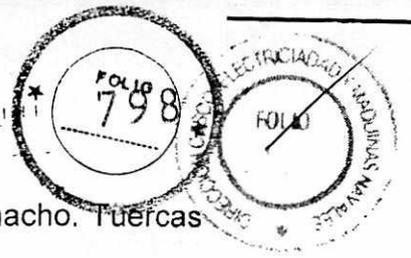
M. D.
7



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

Handwritten mark resembling a stylized 'N' or '7'.

Handwritten signature.



- 1.1.2 Sujeción de las palas de los timones al cepo: conexión macho. Fuerzas protegidas por cubiertas soldadas.-----
- 1.1.3 Cepo: no presenta defectos visibles en el montaje de acero.-----
- 1.1.4 Mechas y brazas de los timones: se encuentran bloqueados por tapones ciegos.-----
- 1.1.5 Codaste popel: no se realizaron mediciones.-----
- 1.1.6 Parte visible de la caña de los timones: no presenta defectos visibles.-----
- 1.1.7 Encastre de los timones: no se realizaron mediciones.-----
- 1.1.8 Protección galvánica de los timones: el desgaste es del 20 %. Montada según el plano de instalación.-----

2. Líneas de eje y propulsores de la banda de estribor.-----

- 2.1 Ubicación: banda de estribor.-----
- 2.2 La parte visible de eje de popa está limpio. No presenta deformaciones. No se realizaron mediciones.-----
- 2.3 No se realizaron mediciones de los huelgos en el descanso del eje de la hélice.-----
- 2.4 Sujeciones del tubo del eje: [en blanco]-----
- 2.5 Sujeciones del descanso del eje de la hélice: no están visibles.-----
- 2.6 Engranaje a popa: [en blanco]-----
- 2.7 Sellado de la hélice: [en blanco]-----
- 2.8 Palas de las hélices: las hélices de acero de paso controlable de 4 palas se encuentran conectadas al eje por pernos. Una pala presenta una muesca de 100 x 150 mm en el borde de ataque.-----
- 2.9 Sistema de fijación de la pala: contiene todos los pernos y retenes.-----
- 2.10 Núcleo de la hélice: no presenta defectos. Contiene todos lo pernos de tensión.-----
- 2.11 Sombrero: no presenta defectos. Contiene todos lo pernos de tensión.-----
- 2.12 La tapa protectora contra el atascamiento de cabos es de acero y presenta 12 orificios de 100 x 150 mm.-----

Gerardo J. Russo
 PÚBLICA INGLÉS
 Nº INS. 3690
 C.B.A.

2.2 Líneas de eje y propulsores de la banda de babor.-----

- 2.2.1 Ubicación: banda de babor.-----
- 2.2.2 La parte visible del eje de popa está limpio. No presenta deformaciones. No se realizaron mediciones de los huelgos.-----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Alejandra S. B. I
 TRADUCTORA
 Tº XII Fº 007
 C.T.F

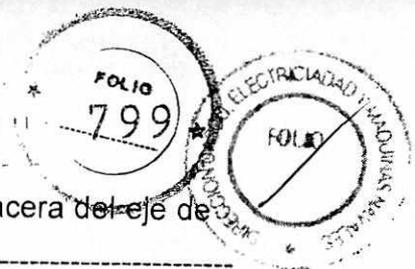
M. D.
 7



GERARDO JORGE BELLINO⁵⁴
 CAPITAN DE NAVIO
 JEFE

M

f



2.2.3 No se realizaron mediciones de los huelgos en la chumacera del eje de la hélice. -----

2.2.4 Sujeciones del tubo del eje: [en blanco]-----

2.2.5 Sujeciones del descanso del eje de la hélice: no están visibles. -----

2.2.6 Engranaje a popa: [en blanco]-----

2.2.7 Sellado de la hélice: [en blanco] -----

2.2.8 Palas de las hélices: las hélices de acero de paso controlable de 4 palas se encuentran conectadas al eje por pernos. No presenta defectos visibles. -----

2.2.9 Sistema de fijación de la pala: contiene todos los pernos y las planchas de sujeción. -----

2.2.10 Núcleo de la hélice: no presenta defectos visibles. Contiene todos los pernos de tensión. -----

2.2.11 Sombrerete: no presenta defectos visibles. Contiene todos los pernos de tensión. -----

2.2.12 La tapa protectora contra el atascamiento de cabos es de acero y presenta 12 orificios de 100 x 150 mm. -----

3. Casco.-----

3.1 El codaste y el coronamiento de popa no presentan daños.-----

3.2 Juntas de soldadura del casco: Las juntas de soldadura no presentan desgaste ni defectos visibles. -----

3.3 Quilla de roldo: las quillas de ambas bandas no presentan daños. -----

3.4 Fondo: no presenta defectos visibles.-----

3.5 Forro lateral: no presenta defectos visibles. -----

3.6 Codaste y caída de la proa: no presenta defectos visibles. -----

3.7 Protección galvánica: el desgaste es del 20 %. Montada según el plano de instalación. -----

4. Fondo y sujeciones fuera de borda. -----

4.1 Rejillas y protectores de la toma de mar: las rejillas laterales y del fondo se encuentran en su lugar, limpias, y las sujeciones no están dañadas. -----

4.2 Alojamiento de válvulas: no presentan daños visibles. -----

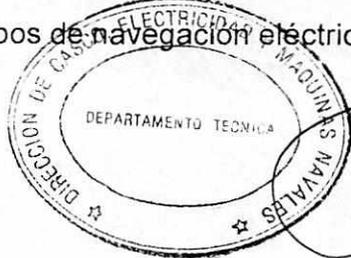
4.3 Dispositivos de extensión: el propulsor de proa no presenta daños visibles. Las rejillas laterales están en su lugar -----

4.4 Carenado de los equipos de navegación eléctricos: no corresponde. -----

M. D.

ernandez Russo
PUBLICA INGLÉS
Nº INS. 3690
C.B.A.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

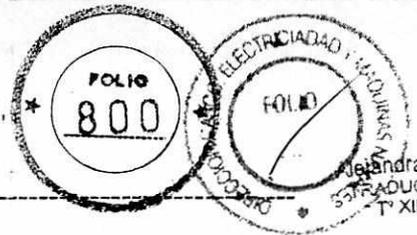


GERARDO JORGE BELLING
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

Alejandra S.
TRADUCTORA
Tº XII Fº C

Handwritten mark resembling the number '4'.

Handwritten signature.



Andra S. B. F...
ADUCTORA PI...
T. XII F.º 007...
C.T.P.C.

4.5 Tubos de la corredera: se encuentran limpios. -----

5. Revestimiento de pintura. -----

5.1 Capa de pintura: la capa de pintura del fondo y del pantoque está en buenas condiciones; no está manchada ni descascarada. La capa de pintura de la traca lateral, especialmente en áreas sumergidas, está desgastada hasta exponer la capa de imprimación y el metal. El metal no presenta elevada corrosión. -----

Para los trabajos en inmersión, se utilizó un equipo autónomo de buceo con sistema de respiración de circuito abierto, y un radiotransreceptor. Para los registros fílmicos y fotográficos, se utilizaron los siguientes equipos: una cámara color de alta resolución modelo RBT 150 de operación remota; una cámara fotográfica submarina Samsung. -----

[Folio 71: texto en idioma ruso] -----

[Folio 72.]-----

Registro Marítimo Ruso de Buques (RMRS, *Russian Maritime Register of Shipping*) -----

6.3.10.-----

N.º 14.00835.190 -----

INFORME DE LA INSPECCIÓN DEL BUQUE.-----

Nombre del buque: TUMCHA. -----

Nº. de identificación: RS/PC 901069. -----

Bandera: Federación de Rusia. -----

Lugar de la inspección: Puerto de Arcángel -----

Fecha: 5/9/2014. -----

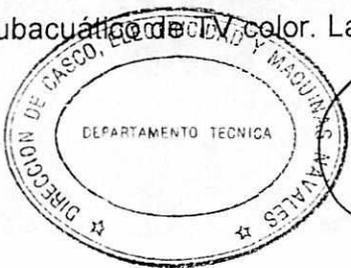
El inspector que suscribe ha llevado a cabo una inspección del buque antes mencionado, conforme al requerimiento formulado por la Empresa especializada en Servicios Subacuáticos "GOLFSTREAM" SRL, a los efectos de la presentación del informe para la venta del buque por parte de su Propietario. -----

Las siguientes observaciones emanan de la inspección, a saber: -----

- 1) La clasificación del buque se retiró el 6/5/2013. -----
- 2) Para la inspección de la obra viva del buque y de los timones-propulsores, se utilizó un sistema subacuático de TV color. La inspección fue realizada por -----

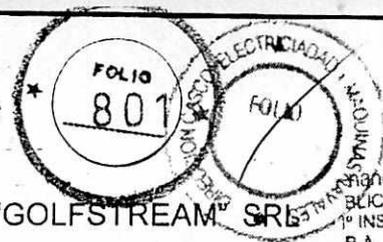
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

7.



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

B. Fernandez Russo
RA PUBLICA INGLES
007 Nº INS. 3690
T.P.C.B.A.



la Empresa especializada en Servicios Subacuáticos "GOLFSTREAM" (Ley N.º 11.70126.190). -----

La inspección subacuática arrojó los siguientes resultados: -----

- Si bien no se observan daños visibles en el casco, presenta las siguientes bioincrustaciones: hasta 2-3 cm de mejillones y bellotas de mar, y hasta 10 cm de algas. No se observaron defectos visibles en las quillas. Las rejillas de la toma de mar, laterales y del fondo, están en su lugar y limpias. El desgaste máximo de la protección galvánica es de un 40%. La capa de pintura de la traca lateral y del fondo se encuentra en buenas condiciones, en especial en las zonas de limpieza, ya que no está manchada ni descascarada. La capa de pintura de la traca lateral, especialmente en áreas sumergidas, está desgastada hasta exponer la capa de imprimación y el metal. El metal no presenta elevada corrosión. -----

Alejandra S.
TRADUCTOR
Tº XII Fº
C

- Sistema de gobierno de las bandas de estribor y babor: timones parcialmente equilibrados en dos brazos, sin defectos visibles, y desgaste de la protección galvánica de hasta un 40%. -----

- Propulsor de babor: hélice de paso controlable de cuatro palas, toberas fijas. No se han observado defectos en las palas; los pernos se encuentran asegurados con retenes. -----

- Propulsor de estribor: hélice de paso controlable de cuatro palas, toberas fijas. Una de las palas se encuentra doblada en el borde de ataque, 90 x 140 mm. Las palas restantes se encuentran en buenas condiciones; los pernos no están asegurados. -----

- No se han observado defectos visibles en el núcleo de la hélice ni en el sombrerete. -----

- Las tapas protectoras contra el atascamiento de cabos están en su lugar y presentan 12 orificios de 100 x 150 mm. -----

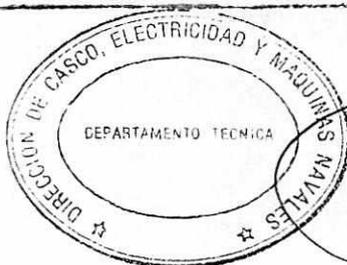
- Dos propulsores de proa no presentan daños; las rejillas están en su lugar y limpias. -----

Se adjunta Informe de Inspección Subacuática con fecha 5/9/2014. -----

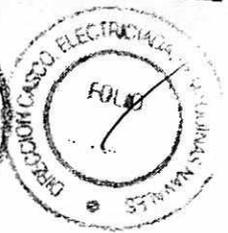
Inspector del Registro Marítimo: A. Yu. Borovikov. -----

12/2005. -----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



GERARDO JORGE BELLINO
CAPITÁN DE NAVIO
JEFE



[Folios 73 A 78: texto en idioma ruso]-----

[Folios 79 y 80.]-----

Empresa especializada en Servicios Subacuáticos "GOLFSTREAM" SRL --

Calle Parkovaya N.º 2, Severodvinsk, óblast de Arcángel, 164500 -----

Teléfono: 8 920 875 84 13, 8 902 196 25 35 -----

Dirección de correo electrónico: nikolailomakin@yandex.ru -----

Fernandez Russo
A PÚBLICA INGLÉS
07 Nº INS. 3690
I.P.C.B.A.

INFORME SOBRE LA INSPECCIÓN SUBACUÁTICA REALIZADA -----

5 de septiembre de 2014. Sin numerar. -----

Alejandra S.
TRADUCTO
T.º XII F.º
C

El presente informe ha sido redactado por los siguientes representantes del Contratista: -----

I.N. Lomakin, experto en inspecciones subacuáticas; -----

M.G. Kapustin, buzo de quinto grado; -----

A.A. Soltan, buzo de quinto grado;-----

A los efectos de certificar que el Contratista llevó a cabo la inspección subacuática del buque de suministro "Tumcha" **entre el 1/9/2014 y el 5/9/2014**, conforme a lo establecido en el Contrato de Servicios N.º 12, celebrado el 20 de agosto de 2014. -----

Lugar de la inspección: Arcángel, Astillero N.º 176, "Krasnsya Kuznitsa". -----

Condiciones: -----

Oleaje: 0-----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

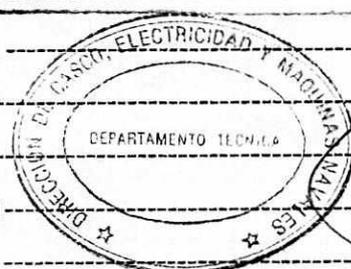
Velocidad actual: hasta 0,5 m/seg -----

Temperatura del agua: 6º C-----

Profundidad: 5 m-----

Transparencia del agua: 1 – 1,5 m-----

Temperatura del aire: hasta 14º C-----



GERARDO BORJE BELLINO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

El control visual de calidad fue llevado a cabo por: -----

E. L. Palatin, Capitán del buque "Neftegaz-61"-----

E. V. Kuzmin, Jefe de Máquinas-----

La inspección fue realizada bajo la supervisión de A. Yu. Borovikov, Supervisor del Registro Marítimo Ruso de Buques.-----

RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN SUBACUÁTICA -----

Las siguientes observaciones emanan de la inspección subacuática:-----

M.D.
7

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.