



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima

Medidas de Control y Cumplimiento en Materia de Protección Marítima
Información desde el 01/01/2018 al 31/12/2018

<i>Estado de abanderamiento Nombre del Buque N° OMI / Fecha de imposición medidas de control y cumplimiento</i>	<i>Estado Rector del Puerto</i>	<i>Organización de Protección Reconocida (OPR) y Autoridad que expidió CIPB</i>	<i>Descripción de deficiencias y medidas de control y cumplimiento adoptadas</i>
<p>Singapur “MEDIBANGKOK” OMI 9377688 31/01/2018</p>	<p>La Plata- Argentina</p>	<p>Registro Italiano Navale (RINA)</p>	<p>Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecidos motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, se verificó que las medidas de protección previstas en el plan de protección del buque no garantizaron que se impida el acceso no autorizado de personas a bordo, al comprobarse la presencia de un (1) polizón, Sr. EKOMO ESSOLIGA, de nacionalidad CAMERUN, procedente del puerto de Douala – Camerún, el cual habría abordado el día 03/01/2018, habiéndose ocultado en la grúa número cuatro de la cubierta principal, siendo encontrado por el 3er Oficial de Cubierta Sr. CATAYTAY JAMES ROBERT QUEVEDO, en navegación en Posición geográfica Lat. 03° 17,08´ S y Long. 005° 13,8´ W.</p> <p>Así también se evidenció que miembros de la tripulación con responsabilidades asignadas en materia de protección no se encuentran familiarizados con los procedimientos de control de acceso, identificación de personas y verificación de áreas restringidas, previstos en el plan de protección del buque. Con motivo de las deficiencias en materia de Protección Marítima arriba indicadas, <u>se requirió previo al zarpe</u>, una verificación adicional a través del Estado de Abanderamiento/Organización de Protección Reconocida responsable de la extensión del Certificado Internacional de Protección del Buque –Registro Italiano Navale – RINA, imponiéndose como medidas de control y cumplimiento, Medidas Administrativas de menor importancia, Inspección Más Detallada y <u>Restricción de las Operaciones a partir de las 1030 hs</u> del día de la fecha, confeccionándose el formulario establecido en la Resolución MSC.159(78).</p> <p>Por último, previa verificación adicional del PPB por intermedio de la OPR y habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora en el control de acceso y registro de visitas a bordo, control de estibadores, con el fin de obtener una mayor familiarización del personal con los procedimientos del Plan, se procedió a notificar al Capitán con fecha 31/01/2018 a las 20:30 hs local, del levantamiento de las restricciones de las operaciones del buque por haber subsanado las deficiencias en materia de Protección Marítima.</p>



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima

<p>Panamá “APOGEE SPIRIT” OMI 9561875 23/03/2018 Detención</p>	<p>Bahía Blanca- Argentina</p>	<p>Lloyd's Register (LR)</p>	<p>Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecidos motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y la Parte A del Código PBIP, se procedió a realizar una inspección más detallada, verificándose que las medidas de protección previstas en el plan de protección del buque no garantizaron que se impida el acceso no autorizado de personas a bordo, al comprobarse la presencia de un (1) polizón, Sr. KARGBO MOHAMED (Sierra Leona), procedente del puerto de Freetown, Sierra Leona (África). Asimismo, se evidenció que miembros de la tripulación con responsabilidades asignadas en materia de protección, no se encontraban familiarizados con los procedimientos de control de acceso, identificación de personas y verificación de áreas restringidas, previstos en el plan de protección del buque. Con motivo de las deficiencias en materia de Protección Marítima arriba indicadas se impuso, como medida de control y cumplimiento, <u>la detención y la Restricción de las Operaciones a partir de las 00:30</u> hs del día 23-03-2018, confeccionándose el formulario establecido en la Resolución MSC.159(78).</p>
<p>Liberia “SAM PANTHER” OMI 9467952 15-05-2018 Detención</p>	<p>San Lorenzo- Argentina</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecidos motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, se verificó que las medidas de protección previstas en el plan de protección del buque no garantizaron que se impida el acceso no autorizado de personas a bordo, al comprobarse la presencia de tres (3) polizones, FIETMOU HEB DAVID (33), DIPANDA ABEL FRITZ (25), y ABDOULHADI IBRAHIM (23), todos ellos de nacionalidad Camerún, procedente del puerto de Douala – Camerún, los cuales abordaron el buque el día 23/04/2018, ocultos en la mecha de la pala del timón, siendo encontrado por el engrasador, Sr. UMEREZ REYNALDO JR. TESORERO (PAS EC6284792), en posición geográfica Lat. 35° 10,20' S y Long. 055° 18,77' W.</p> <p>Así mismo se evidenció que miembros de la tripulación con responsabilidades asignadas en materia de protección no se encontraban familiarizados con los procedimientos de control de acceso, identificación de personas y verificación de áreas restringidas, previstos en el plan de protección del buque. Con motivo de las deficiencias en materia de Protección Marítima arriba indicadas, <u>se requirió previo al zarpe</u>, una verificación adicional a través del Estado de abanderamiento/Organización de protección reconocida (OPR) responsable de la extensión del Certificado internacional de protección del buque – Nippon Kaiji Kyokai – NKK, imponiéndose como medidas de control y cumplimiento, inspección inicial con deficiencia y <u>restricción de las operaciones a partir de las 13:30 hs del día 15/05/18</u>, confeccionándose el formulario establecido en la Resolución MSC.159(78).</p> <p>Por último, verificación adicional del Plan de protección del buque (PPB) por intermedio de la OPR, habiéndose adoptado medidas correctivas de mejora en el control de acceso, registro de visitas a bordo y control de estibadores, con el fin de obtener una mayor familiarización del personal con los procedimientos del PPB. Con fecha 16/05/2018 a partir de las 15:00 hs local, se procedió a notificar al capitán, del levantamiento de las restricciones de las operaciones del buque por haber subsanado las deficiencias en materia de Protección Marítima.</p>



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima

Isla de Man “TENACITY BAY” OMI 9408281 27-06-2018 Detención	La Plata- Argentina	American Bureau of Shipping (ABS)	Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecidos motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, se verificó que las medidas de protección previstas en el plan de protección del buque no garantizaron que se impida el acceso no autorizado de personas a bordo, al comprobarse la presencia de un (1) polizón, HALIL CETA (27) indocumentado, de nacionalidad Guinea, procedente del puerto de Dakar – Senegal, quien habría abordado el buque el día 12/06/2018, oculto sobre la cubierta principal entre la bodega N°5 y Grúa N° 4, siendo encontrado por el engrasador, Sr. FOMENKO SERGIY (PAS EH169046), en posición geográfica Lat. 01° 13,8’ N y Long. 025° 18,5’ W.
---	------------------------	---	--

- Referencias:
- SOLAS 74: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado.
 - Código PBIP: Código Internacional para la protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias.

DIVISION CONTROL DE BUQUES



JOSE EMILIO BUZZI
PREFECTO PRINCIPAL
DIVISION CONTROL DE BUQUES