



Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

Medidas de Control y Cumplimiento en Materia de Protección Marítima Información desde el 01/01/2010 al 31/12/2010.

Estado de abanderamiento Nombre del Buque N° OMI / Fecha de imposición medidas de control y cumplimiento	Estado Rector del Puerto	Organización de Protección Reconocida (OPR) y Autoridad que expidió CIPB	Descripción de deficiencias y medidas de control y cumplimiento adoptadas
LITUANIA VENTA 9074729 26/01/2010	Rada La Plata Argentina	Estado de abanderamiento	Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de cuatro (4) polizones a bordo, quienes habrían ingresado a bordo el día 14/01/10 en el puerto de Lagos (Nigeria) y hallados por la tripulación en la bodega N°3 durante la navegación. Se impuso como medida de control, la INSPECCIÓN MÁS DETALLADA a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque –PPB-. Asimismo, se verificó: 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 PPB. Se requirió la realización de una verificación adicional al PPB a través de la Organización de Protección Reconocida en el Puerto de Rosario-Argentina. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpiezas de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán el día 29/01/10 que todas las deficiencias fueron subsanadas.
MALTA LADY ANTHULA H 9164811 02/03/2010	Rada La Plata Argentina.	BV Estado de Abanderamiento	Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de tres (3) polizones a bordo, quienes habrían ingresado a bordo el día 16/02/2010 en el puerto de DAKAR-SENEGAL y hallados por la tripulación en el compartimiento de la mecha del timón durante la navegación. Se impuso como medida de control, la INSPECCIÓN MÁS DETALLADA a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque –PPB-. Asimismo, se verificó: 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 PPB. Se requirió la realización de una verificación adicional del PPB a través de la Organización de Protección Reconocida (BV) en el Puerto de Campana. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpiezas de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán el día 11/03/10 que todas las deficiencias fueron subsanadas.
HONG KONG PRELUDE 8309141 14/03/2010	Rada La Plata Argentina.	NKK Estado de Abanderamiento	Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de tres (3) polizones a bordo, quienes habrían ingresado a bordo el día 27/02/10 en el puerto de Lagos (Nigeria) y hallados por la tripulación en el compartimiento de la mecha de timón durante la navegación. Se impuso como medida de control efectuar una INSPECCIÓN MÁS DETALLADA, a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque –PPB-. Asimismo, se verificó: que miembros de la tripulación con responsabilidades asignadas en materia de protección



Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

			no se encuentran familiarizados con los procedimientos de control de acceso, identificación de personas y verificación de áreas restringidas previstos en el PPB. Se requirió la realización de una verificación adicional del PPB a través de la Organización de Protección NKK, previo al zarpe. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpiezas de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán el día 17/03/10 que todas las deficiencias fueron subsanadas.	
MALTA ALTHEA 9224855	15/03/2010	Rada La Plata Argentina.	ABS Estado de Abanderamiento	Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de cuatro (4) polizones a bordo, quienes habrían ingresado a bordo el día 02/03/10 en el puerto de Port Harcourt - NIGERIA y hallados por la tripulación en el entretecho del cuarto de estibadores durante la navegación. Se impuso como medida de control, la INSPECCIÓN MÁS DETALLADA a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque -PPB-. Asimismo, se verificó: 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 PPB. Se requirió la realización de una auditoría externa del PPB a través de la Organización de Protección Reconocida (ABS) en el Puerto de San Lorenzo. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpiezas de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán el día 19/03/10 que todas las deficiencias fueron subsanadas.
MALTA PORT ESTORIL 9231561	06/04/10	Rada La Plata Argentina.	Estado de Abanderamiento/ Det Norske Veritas DNV	Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de un (01) polizón a bordo, quién habría ingresado a bordo el día 22/03/10 en el puerto de Tema-Ghana y hallados por la tripulación dentro de tambores de basura durante la navegación. Se impuso como medida de control la INSPECCIÓN MÁS DETALLADA y Restricción de las Operaciones desde las 10:40 hs. hasta las 14:50 hs. del día 06/04/10, a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque -PPB-. Asimismo, se verificó: 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 PPB. Se requirió la realización de una auditoría externa del PPB a través de la Organización de Protección Reconocida en el Puerto de San Lorenzo a los efectos de realizar una verificación adicional. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpieza de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán en el Puerto de San Lorenzo el día 09/04/10 que todas las deficiencias fueron subsanadas.



Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

Panamá PATRIOT 9317080 06/05/10	Rada La Plata Argentina	Estado de abanderamiento/ Overseas Marine Certification Services OMCS	Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de cuatro (4) polizones a bordo, quienes habrían ingresado a bordo el día 15/03/10 en el puerto de Durban (South Africa) y hallados por la tripulación sobre la cubierta principal durante la navegación. Se impuso como medida de control, la INSPECCIÓN MÁS DETALLADA y Restricción de las Operaciones desde las 05:10 hs. hasta las 12:15 hs del día 06/05/10, a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque –PPB-. Asimismo, se verificó: 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 PPB. Se requirió la realización de una auditoría externa del PPB a través de la Organización de Protección Reconocida en el Puerto de San Lorenzo a los efectos de realizar una verificación adicional. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpieza de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán en el Puerto de San Lorenzo el día 11/05/10 que todas las deficiencias fueron subsanadas.
VIETNAM MY THINH 8915304 08/05/10	Rada La Plata Argentina.	Estado de Abanderamiento/ Vietnam Register of Shipping VR	Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de dos (2) polizones a bordo, quienes habrían ingresado a bordo el día 23/04/10 en el puerto de DAKAR-SENEGAL y hallados por la tripulación en la sala de maquinas y botes salvavidas durante la navegación. Se impuso como medida de control, la INSPECCIÓN MÁS DETALLADA y Restricción de las Operaciones desde las 16:10 hs. hasta las 19:30 hs. del día 08/05/10, a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque –PPB-. Asimismo, se verificó: 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 PPB. Se requirió la realización de una auditoría externa del PPB a través de la Organización de Protección Reconocida en el Puerto de Zarate a los efectos de realizar una verificación adicional. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpieza de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán en el Puerto de Zarate, el día 13/05/10 que todas las deficiencias fueron subsanadas.
MALTA HANNAH 9464558 13/05/10	Rada La Plata Argentina	Estado de Abanderamiento/ Nippon Kaiji Kyokai NKK	Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de un (01) polizón a bordo, quienes habrían ingresado a bordo el día 26/04/10 en el puerto de Harcourt (Nigeria) y hallados por la tripulación en el espacio de entretechos del cuarto de estibadores durante la navegación. Se impuso como medida de control efectuar una INSPECCIÓN MÁS DETALLADA y Restricción de las Operaciones desde las 02:50 hs. hasta las 11:30 hs. del día 08/05/10, a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque –PPB-. Asimismo, se verificó: 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 PPB. Se requirió la realización de una auditoría externa del PPB a través de la Organización de Protección en el Puerto de Arroyo Seco a los efectos de realizar una verificación adicional. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpiezas de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán el día 15/05/10 que todas las deficiencias fueron subsanadas.



Ministerio de Seguridad Prefectura Naval Argentina

<p>LIBERIA EMERALDA SEA 8120674 02/06/10</p>	<p>Rada La Plata Argentina.</p>	<p>Estado de Abanderamiento/ Russian Maritime register of Shipping RMRS</p>	<p>Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de dos (02) polizones a bordo, quienes habrían ingresado a bordo el día 16/05/10 en el puerto de Harcourt (Nigeria) y hallados por la tripulación en los espacios de ventilación de bodegas durante la navegación. Se impuso como medida de control efectuar una INSPECCIÓN MÁS DETALLADA, a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque –PPB-. Asimismo, se verificó: 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 PPB. Se requirió la realización de una auditoría externa del PPB a través de la Organización de Protección en el Puerto de Campana a los efectos de realizar una verificación adicional. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpieza de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán el día 04/06/10 que todas las deficiencias fueron subsanadas.</p>
<p>PANAMÁ MSC ORNELLA 9281267 23/09/10</p>	<p>Rada La Plata Argentina.</p>	<p>Estado de Abanderamiento/ Germanisher Lloyd GL</p>	<p>Habiéndose recibido la información prescripta en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP, al informar la presencia de siete (07) polizones a bordo, quienes habrían ingresado a bordo el día 12/09/10 en el puerto de Caucedo-República Dominicana, siendo divisados por el Oficial de Guardia en el Puente de Navegación del B/M VICTORY, de Bandera Antigua y Barbuda, el día 22/09/10 cuando el buque se encontraba fondeado en Rada La Plata –Argentina. Se impuso como medida de control la INSPECCIÓN MÁS DETALLADA y RESTRICCIÓN DE LA OPERACIONES Y DETENCIÓN, desde las 13:30 hs. del día 23/09/10, a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque –PPB-. Asimismo, se verificó: 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 PPB. Se requirió la realización de una auditoría externa del PPB a través de la Organización de Protección Reconocida previo al zarpe a los efectos de realizar una verificación adicional. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, control de estibadores, limpieza de las áreas restringidas con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán del buque el día 24/09/10 a las 15:30 Hs. que todas las deficiencias fueron subsanadas.</p>
<p>BAHAMAS SIAM TOPAZ 8507339 29/10/2010</p>	<p>Rada Escobar- Pcia. Bs.As. Argentina 3.29 días.</p>	<p>BUREAU VERITAS BV</p>	<p>En circunstancias de encontrarse el buque fondeado en Rada del Puerto de Escobar-Pcia Buenos Aires, embarcó una comisión de Oficiales de Estado Rector-verificaron acorde lo prescripto en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y establecido motivos fundados para sospechar que el buque incumplía las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la Parte A del Código PBIP ya 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 PPB. Se impuso como medida de control la INSPECCIÓN MÁS DETALLADA y DETENCIÓN, desde las 09:30 hs. del día 29/10/10, a los efectos de verificar las partes pertinentes del Plan de Protección del Buque –PPB-. Asimismo, así mismo se requirió la realización de una auditoría externa del PPB a través de la Organización de Protección Reconocida previo al zarpe a los efectos de realizar una verificación adicional. Previa verificación adicional de la OPR del PPB, y habiendo adoptado medidas de mejoras en el control de acceso de visitas a bordo, con el fin de obtener una mayor visibilidad y familiarización del personal con los procedimientos del Plan; se procedió a notificar al Capitán del buque el día 01/11/10 a las 16:35 Hs. que todas las deficiencias fueron subsanadas.</p>

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