

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

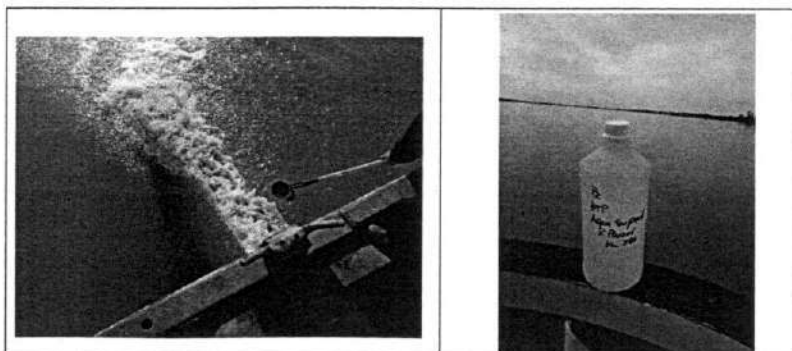
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

- i. Sumergir la botella tapada en el agua, aproximadamente 30 cm.
 - ii. Destapar la botella y dejar que se llene.
 - iii. Enjuagar 3 veces.
 - iv. Tapar debajo del agua cuidando de no dejar burbujas.
 - v. Refrigerar a 4°C.
 - vi. Los resultados se registran en las planillas de muestreo. Completando todos los datos de información requeridos. Firmando al pie el responsable técnico del monitoreo.
- c. Muestras para análisis Bacteriológico: Se dispone de un envase estéril de 250 ml de capacidad para cada punto de muestreo. Los mismos poseen un envoltorio protector que solo debe ser retirado al momento de la toma de muestras.
- i. Rotular el cuerpo del envase con la nomenclatura adecuada.
 - ii. Acercar el frasco a la superficie del agua.
 - iii. Destapar, invertir el frasco de tal forma que quede con la boca hacia el agua.
 - iv. Sumergir e invertir rápidamente para dejar entrar el agua.
 - v. Tapar debajo del agua.
 - vi. Refrigerar a 4 °C.

A su vez se realiza la determinación de parámetros in Situ que son registrados en la planilla correspondiente.



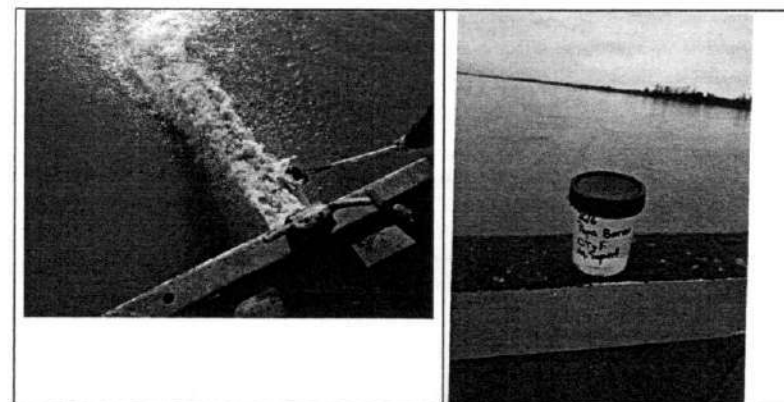
El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

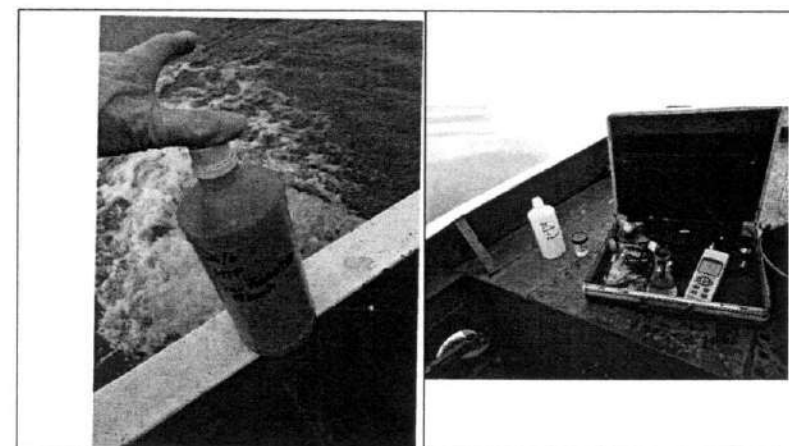
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.

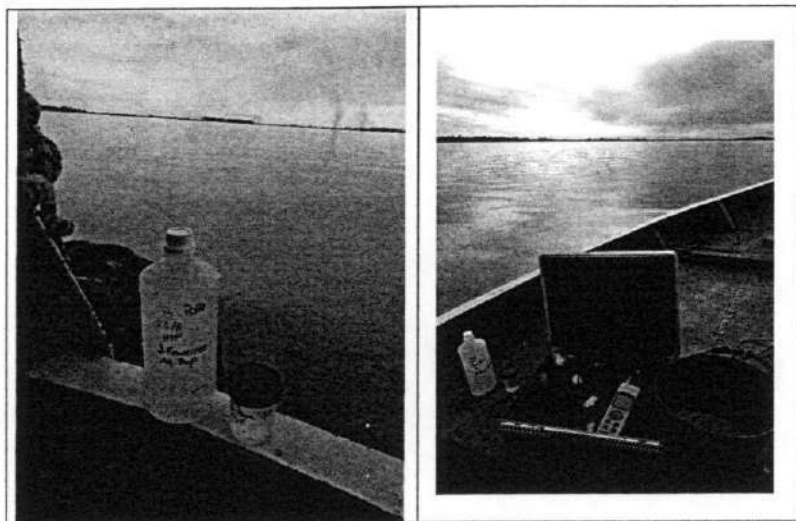


Documento firmado digitalmente



Imágenes 36-39: Muestreo en km 274- Río Paraná. Fuente: elaboración propia.





Imágenes 40-43: Muestreo de agua superficial y mediciones in situ km 286 Río Paraná. Fuente: Elaboración propia.

Método de Calidad de suelo y sedimentos

Analitos y métodos de muestreo.

- ✓ HTP (EPA 8015)

Procedimiento

Para la toma de muestra de sedimento se utiliza un colector, el cual es enjuagado tres veces. En la toma de muestras para las mediciones de laboratorio se respetó la siguiente metodología:

1. Identificación de las muestras. Los envases fueron rotulados con el número correspondiente a cada punto de monitoreo y tipo de análisis a realizar (HTP).
2. Conservación de las muestras: Las muestras se conservaron refrigeradas en oscuridad durante su traslado al laboratorio.
3. Toma de muestras

- a. Muestras para análisis HTP: Para la toma de muestras de sedimento destinadas a su análisis en el laboratorio se utilizan envases de plástico de 1000 cm³ con cierre hermético.
- b. Procedimiento extracción de sedimento:
 - i. Sumergir el muestreador,
 - ii. Extraer el material.
 - iii. Abrir la bolsa y llenar con la muestra.
 - iv. Cerrar herméticamente la bolsa cuidando de no dejar burbujas.
 - v. Refrigerar a 4°C.
 - vi. Se completan las planillas de la cadena de custodia que acompaña las muestras hasta el ingreso al Laboratorio. Completando todos los datos de información requeridos. Firmando al pie el responsable técnico del monitoreo.

Localización de los puntos de muestreo.

El muestreo de sedimentos se realizó en la misma ubicación geográfica donde se realizó el monitoreo de agua superficial. Se especifican las coordenadas geográficas donde se llevó a cabo el registro de calidad de agua superficial.



Imagen 44: Ubicación geográfica del muestreo de agua superficial. Fuente: Google Earth. Elaboración propia.



El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

Resultados

Determinación	Unidades	Resultado			
		Km 274		Km 286	
		Proa	Popa	Proa	Popa
pH	Unidades de pH	8,11	8,11	8,01	8,30
Temperatura	°C	16,8	16,9	16,3	16,1
Conductividad Eléctrica	mS/m	0,236	0,217	0,223	0,223

Tabla 5: Resultados calidad de agua superficial in Situ

Determinación	Unidades	Lim Det.	Resultado			
			Km 274		Km 286	
			Proa	Popa	Proa	Popa
HTP	mg/L	0,5	< 0,5	<0,5	<0,5	<0,5
Coliformes totales	NMP/100 ml	2	3	<2	<2	<2
Coliformes Fecales	NMP/100 ml	2	<2	<2	<2	<2

Tabla 6: Resultados calidad de agua superficial

Determinación	Unidades	Lim Det.	Resultado	
			Km 274	Km 286
			HTP	mg/L

Tabla 7: Resultados calidad de sedimentos

Conclusiones:

Los parámetros analizados en las muestras extraídas se encuentran dentro de los límites de detección empleados por las técnicas de laboratorio por lo que no es necesario realizar acciones correctivas ni de mitigación.

Estado de la vegetación en zona de extracción.

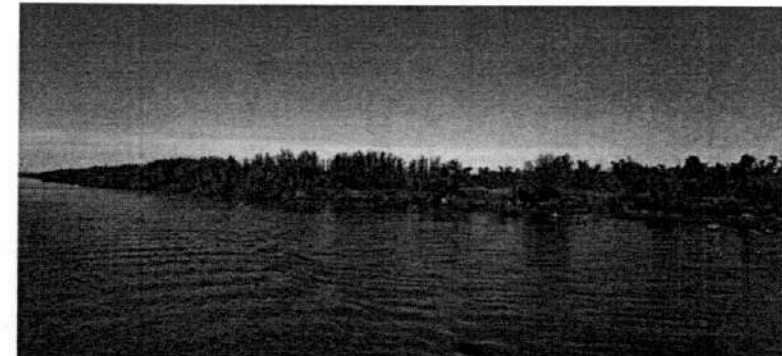


Imagen 45-46: Vegetación de ribera en km 274.

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente



Imagen 47-49: Vegetación de ribera entre km 272 y 275.

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente



Imágenes 50-52: Vegetación en km 284-286



El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

Monitoreo de Ruido y Calidad de aire.

A continuación, se presenta el monitoreo realizado en zona de extracción del Río Paraná km 274 y km 286 respecto a la determinación de ruido ambiental. Cabe aclarar que se realizaron muestreos en las embarcaciones que estaban trabajando en el momento del trabajo de campo. Las mediciones se realizaron en proa y popa de cada embarcación.

Métodos de muestreo de ruido:

- Norma Argentina IRAM 4062 para ruidos molestos al vecindario.

Procedimiento

Se utiliza el Decibilímetro en respuesta lenta (Slow) y se mide bajo la escala de compensación "A" correspondiente a la sensibilidad humana. El rango de mediciones en que se colocó el equipo es entre 30 y 130 dB.

Se registra una medición por segundo, durante 20 minutos.

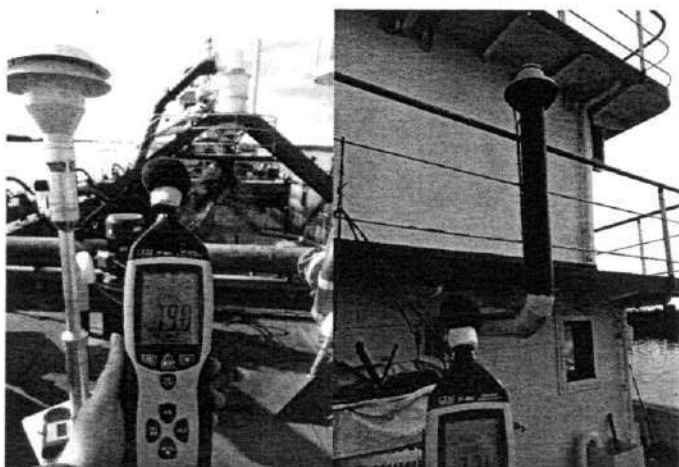
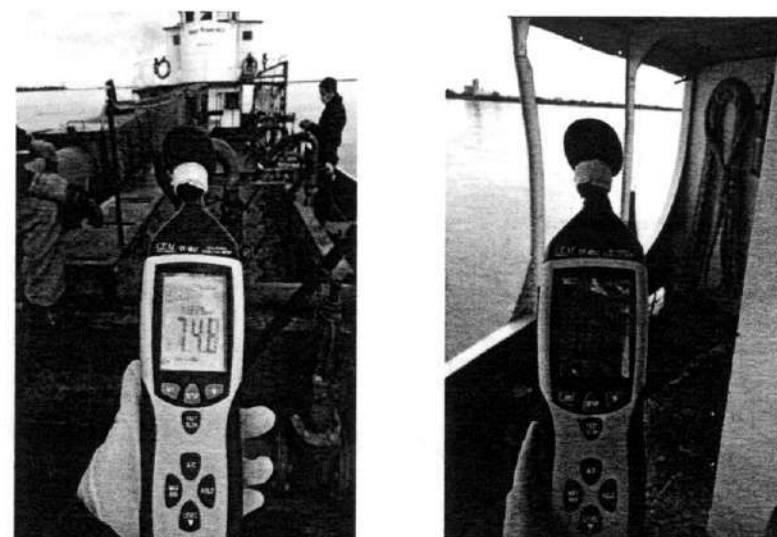


Imagen 53-54: Medición de ruidos molestos en Proa y Popa. Río Paraná km 274



Imágenes 55-56: Medición de ruido ambiental (proa y popa) Río Paraná Km 286.

Localización de puntos de monitoreo

Las mediciones se realizaron en dos puntos (proa- popa) de cada embarcación, en el momento de la extracción de arena en los km 274 y 286.

Resultados

Tabla 8: Resumen mediciones del nivel sonoro Proa- km 274

Resultados (dBA)	Max	85	Min	78,4	Prom	81,99	NSCE *	82,051	NSCE _m **	86,82
No existe exposición al agente de riesgo										

Tabla 9: Resumen mediciones del nivel sonoro P 2.

Resultados (dBA)	Max	85,9	Min	76,5	Prom	78,74	NSCE *	78,867	NSCE _m **	83,64
No existe exposición al agente de riesgo										

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

Tabla 10: Resumen mediciones del nivel sonoro Proa- km 286.

Resultado s (dBA)	Max	87	Min	72,2	Prom	75,13	NSCE *	75,475	NSCE _m **	86,25
No existe exposición al agente de riesgo										

Tabla 11: Resumen mediciones del nivel sonoro Popa- km 286

Resultado s (dBA)	Max	91,7	Min	80,5	Prom	86,42	NSCE *	86,506	NSCE _m **	91,28
El trabajador se encuentra expuesto a Ruido										

En el anexo se presenta la información detallada de las mediciones realizadas.

Conclusiones

Analizando las mediciones del nivel sonoro según lo normado por la IRAM 4062 de ruidos molestos al vecindario se puede concluir que las actividades extractivas no constituyen una molestia para el entorno. Si bien la medición de nivel sonoro en Popa de la embarcación en km 286 supera los niveles permitidos por normativa, se debe considerar que el punto de emisión de ruido se encuentra a más de 300 mts. de la costa, por lo cual la perturbación en el ambiente no es significativa.

Materiales y Métodos

A continuación, se describe el instrumental utilizado para realizar los monitoreos y los métodos aplicados en los mismos.

Tabla 12: Instrumental de monitoreo

Nombre	Marca	Modelo	Nº Serie	Utilidad
Bomba para muestreo de aire	Criffer	ACCURA	17094021	Muestreo calidad de aire
Filtros	TDA	GEA-N124		Medición de material particulado
Ciclón	TDA	PA-01	01-06-217	Medición de material particulado
Sonda plástica	-	-	-	Medición de material particulado
Decibelímetro	CEM	DT-8852	12043214	Medidor de ruidos ambientales Rango 30dB - 130 dB. Calibrado: 20/7/2016 por Q Lab Quality Laboratory Certificado N° 4112/16
GPS	Garmin	Etrex - 30	s/n 27006342	Determinación de las coordenadas de puntos de muestreo
Detector de Gas	CEM	CO-181	191101949	Determinación de concentración de CO en el aire

Métodos Calidad de aire.

Analitos y métodos de muestreo

Los métodos de muestreo de aire, teniendo en cuenta la actividad que se realiza en las embarcaciones de extracción de arena, son los siguientes:

- ✓ Óxidos de nitrógeno ASTM D-3608
- ✓ Óxido de azufre EPA 40 CFR 50
- ✓ Monóxido de Carbono In Situ
- ✓ Material particulado PM10

Procedimientos

Se determina la calidad del aire analizando los niveles de concentración de óxido de nitrógeno, óxido de azufre, monóxido de carbono y material particulado.

Inicialmente, se registran las condiciones meteorológicas extraídas de la página web oficial del Servicio Meteorológico Nacional.

Para el estudio de los niveles de concentración de óxido de nitrógeno y óxido de azufre se opta por el procedimiento de corto plazo, en el cual se hace burbujear aire, mediante una bomba, en una solución de sulfato de cadmio, durante lapsos de 20 minutos corridos con un flujo de aire de 7 litros por minuto.

Para evaluar la concentración de material particulado respirable (PM10) en el ambiente, se utiliza la bomba antes mencionada para hacer pasar el aire por filtros de celulosa y cuantificar, por diferencia de peso, el contenido retenido en el mismo. Se muestrea un lapso de 20 minutos con un caudal de 7 litros por minuto.

Las muestras fueron enviadas para su análisis al laboratorio certificado LABAC Laboratorio Ambiental y Ocupacional con sede en la ciudad de Rosario, Santa Fe.

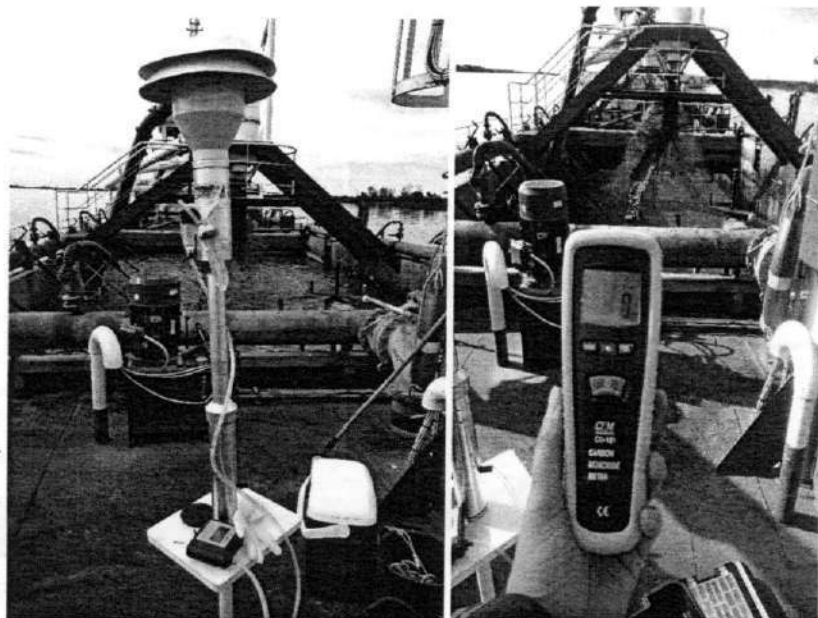
Cabe aclarar que en la segunda embarcación, que trabajó en el km 286, sólo se pudo realizar el muestreo completo en el sector de Proa, ya que por razones de espacio en el sector de Popa sólo se pudo realizar el monitoreo de CO.



El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente



Imágenes 57-58: Muestreo de calidad de aire Proa de embarcación del km 274 del R. Paraná.

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente



Imágenes 59-60: Muestreo de calidad de aire Popa de embarcación del km 274 del R. Paraná.

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente



Imágenes 61-62: Muestreo de calidad de aire Proa y popa de la embarcación en km 286 del Río Paraná.

Las condiciones meteorológicas registradas el día en que se efectuaron los monitoreos, es decir el día 26 de junio, fueron las siguientes:

Tabla 13: Condiciones meteorológicas registradas durante el monitoreo

Condiciones meteorológicas	
Estado del Tiempo	Bueno
Temperatura	11°C
Presión	1020 MB
Viento Predominante	NE
Velocidad viento	3 km/h
Humedad	66 %

Resultados

Tabla 14: Resultados calidad de aire.

Determinación	Unidades	Lim.Det	Resultado				Especificaciones
			Km 274		Km 286		
			PROA	POPA	PROA	POPA	
Material Particulado	mg/m3	0,001	0,0028	0,0030	0,0020	—	Ley 6260 CAPC 0,5
Óxidos de Nitrogeno	mg/m3	0,01	<0,01	<0,01	<0,01	—	CAPC 0,4
Óxido de Azufre	mg/m3	0,01	<0,01	<0,01	<0,01	—	CAPC 0,5
Monóxido de Carbono CO	ppm	0	0	0	0	0	CAPC 15

Conclusiones

La totalidad de los parámetros se encuentran dentro de lo establecido por la legislación vigente por lo que no es necesario realizar acciones correctivas ni de mitigación.

En anexo se adjuntan los protocolos correspondientes.

Consideraciones particulares

De acuerdo a la bibliografía consultada, la cual está disponible en el siguiente link: http://www.abcpuertos.cl/documentos/MOP/MOP_Vol_4_Criterios_Operacion_Parte_1.pdf, un buque navegando genera una presión de pulso y un sistema de ondas. La presión de pulso es causada por el desplazamiento del agua, que tiene que fluir desde la proa a la popa, resultando en una depresión del nivel de agua al costado del buque. El sistema de ondas es el bien conocido tren de olas asociado con un buque en movimiento. Debido a los límites de velocidad en los canales de navegación, estas olas generalmente no son un problema.





Tabla 1.4.6-1: Valores máximos de la velocidad absoluta de los buques

	m/s	Nudos
Áreas exteriores		
• Navegación por vías de aproximación		
Largas ($\geq 50 L_{pp}$)	4,0 – 7,5	8 – 15
Cortas ($< 50 L_{pp}$)	4,0 – 6,0	8 – 12
• Navegación de acceso a fondeaderos	1,0 – 1,5	2 – 3
• Navegación por canales de acceso	3,0 – 5,0	6 – 10
• Navegación de acceso a áreas de maniobra	2,0 – 3,0	4 – 6
• Navegación de acceso a áreas de atraque	1,0 – 1,5	2 – 3
• Cruce de entradas/salidas de puertos	2,0 – 4,0	4 – 8
Áreas interiores		
• Navegación de acceso a fondeaderos	1,0 – 1,5	2 – 3
• Navegación por canales	3,0 – 5,0	6 – 10
• Navegación de acceso a áreas de maniobra	2,0 – 3,0	4 – 6
• Navegación de accesos a dársenas, muelles y atraques	1,0 – 1,5	2 – 3

Fuente: ROM 3.1-99 Parte 7

Imagen 63: Valores máximos de la velocidad absoluta de los buques

Por otro lado, el trabajo de Marcomini, et al (https://bibliotecadigital.exactas.uba.ar/download/libro/libro_n0001_Lopez.pdf) se analiza la problemática del Delta del Paraná en relación a las actividades que se desarrollan en esa zona y que pueden alterar el equilibrio del sistema deltaico.

En este sentido, el trabajo deja en claro que la planicie deltaica y los canales distributarios presentan como principal problema el dragado de los canales y el tránsito de embarcaciones como causantes de afectación a la estabilidad de las costas.

En cuanto al dragado de los canales, la profundización de estos favorece la circulación de embarcaciones, pero modifica el equilibrio del perfil transversal del canal aumentando la erosión de las márgenes, sobre todo en canales de menor ancho.

Cabe aclarar que las empresas areneras realizan el dragado en los tramos autorizados por la Dirección de Puertos y Vías Navegables, sin afectar la navegación, el comercio ni el régimen hidráulico de los cursos de agua.

Dichos ríos poseen un ancho que va desde los 450 a los 900 mts aproximadamente, y las extracciones se realizan a unos 150 mts de la margen correspondiente a la provincia de Entre Ríos. Esto disminuye la incidencia que tiene la actividad en el proceso erosivo de la margen.

En cuanto al tránsito de las embarcaciones, el trabajo de Marcomini, et al, asegura que en la planicie deltaica no hay oleaje natural, sin embargo, la circulación de embarcaciones genera distintos tipos de oleaje. Estas olas pueden ser tangenciales o transversales. Las primeras se producen en el frente de la embarcación y se trasladan en forma oblicua hacia los márgenes del canal. Las segundas son perpendiculares a la dirección de desplazamiento de la embarcación y por lo general se disipan antes de alcanzar los márgenes del canal. Las olas tangenciales son las que mayor efecto erosivo producen sobre los márgenes de los canales.

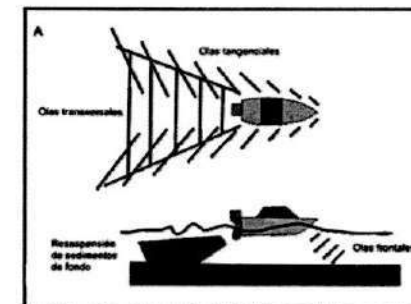


Figura 3.18. Impacto ambiental de las embarcaciones sobre los canales en el delta del Paraná. Las olas tangenciales son las que mayor erosión producen sobre los márgenes de los canales. Extracción de Marcomini y López (2011).

Imagen 64: Impacto ambiental de las embarcaciones sobre los canales en el delta del Paraná

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

De acuerdo a los resultados de la investigación denominada Geomorfología ambiental de la Primera Sección del delta del río Paraná: erosión (natural y antrópica) de los canales distributarios y manejo de sus márgenes (https://www.researchgate.net/publication/336405788_Geomorfologia_ambiental_de_la_Primer_Seccion_del_delta_del_rio_Parana_erosion_natural_y_antropica_de_los_canales_distributarios_y_manejo_de_sus_margenes) llevada adelante por el Dr. Agustín Quesada, se concluye que **"El oleaje náutico erosivo ($H > 0,3$ m) en el río Sarmiento es producido por la navegación de lanchas rápidas colectivas y lanchas de mediano porte con motores de alta potencia."**

También se puede citar el trabajo por Mangini S., et al, de la Facultad de Ciencias Hídricas de la Universidad Nacional del Litoral, denominado "Medición de la erosión de la costa del Río Paraná provocada por el oleaje de una embarcación. Los resultados de la investigación, muestran que, en un tiempo efectivo de casi 14 minutos de oleaje producido por el paso de una embarcación deportiva, circulando a una velocidad de entre 15 y 20 km/h y a una distancia de 20 metros de la costa, se produce una erosión considerable de la misma: el volumen de arena erosionada resultó de 17,23 m³. Esto revela la importancia que tiene en la degradación de la costa el pasaje de embarcaciones deportivas transitando a velocidades medias y cercanas a la costa.

En este sentido, y considerando que los barcos areneros son de gran porte, y circulan a más de 150 mts de la costa (por el canal de navegación demarcado) y a una velocidad de entre 9 y 18 km/h se puede inferir en que el tránsito de estos buques no son la causa de la erosión de las márgenes de los cursos de agua detallados anteriormente.

Además de la alteración o impacto antrópico en el sistema deltaico, hay que considerar que el mismo se encuentra bajo una evolución natural, que de acuerdo a las conclusiones publicadas por el Dr. Quesada, en el documento mencionado precedentemente, pueden analizarse a escala regional y a escala local. Se transcribe a continuación

"A escala regional se identificó un cambio en el diseño de drenaje en la planicie deltaica de la Primera Sección a partir de línea de paleocosta del año 1780 definida por Sarubbi (2007) la cual coincide con la finalización de la Pequeña Edad del Hielo (LIA). El diseño de drenaje distributivo con bifurcaciones y confluencias generado a partir de ese momento, es consistente con un aumento en las descargas fluviales luego de la finalización de dicho evento climático global (Iriondo 1999).

A escala local, se generó un modelo de evolución natural de canales distributarios en el que se identificaron dos fases: una correspondiente a la morfogénesis de canales en el frente de avance y otra a la integración de los canales distributarios en la planicie deltaica. El proceso de adosamiento de bancos de desembocadura es la primera fase de evolución del modelo y se resume en tres etapas: 1) los canales terminales se bifurcan a partir de nuevos bancos de desembocadura que se depositan en el frente deltaico. 2) se produce acreción en estos bancos y bermas de tormenta que

constituyen las de línea de costa y, 3) relleno parcial de uno de los canales, el cual se preserva en la planicie deltaica como distributivo secundario, mientras que el banco de desembocadura pasa a formar parte de las márgenes del canal distributivo terminal. Se estimó que el ciclo de adosamiento de un banco tiene una duración de 30 años. En la segunda fase, la evolución de los canales en la planicie deltaica está dominada por la acción fluvial y la acreción de bancos laterales adosados a las márgenes. Se distinguen tres comportamientos típicos: reducción del ancho del canal, migración y colmatación de embocaduras, y migración lateral de canales sinuosos. Del modelo evolutivo se concluye que, por lo general, los canales tienden a la colmatación y que fenómenos de erosión en sistemas naturales están localizados en ciertos sectores de los canales asociados a la migración lateral de canales y embocaduras. Los eventos de crecida del río Paraná y de tormenta tipo sudestada dominan la evolución geomorfológica de la planicie deltaica de la Primera Sección."

Por lo tanto, se puede afirmar que existen múltiples factores, naturales y antrópicos, que producen los cambios morfológicos en la zona deltaica y no una actividad en particular.

En el relevamiento realizado en el mes de marzo, en la zona descrita anteriormente, no se detectaron indicios de procesos erosivos en las márgenes correspondientes a la jurisdicción de la provincia de Entre Ríos.

8.- Análisis de alternativas.

Dado que la actividad de extracción de arena se está realizando de acuerdo a las habilitaciones de la Dirección de Puertos y Vías Navegables de Nación y de Prefectura Naval Argentina, no se analizan alternativas para las zonas extractivas, ya que sólo se realizan en las zonas habilitadas.

9.- Identificación de impactos y efectos ambientales de la actividad.

9.1 Introducción

En función del Diagnóstico Ambiental realizado, el conocimiento local y la evidencia científica, se lograron identificar los componentes socio-económicos y biofísicos del Medio Ambiente que serán afectados por las situaciones que se generarán con la construcción y uso y mantenimiento de la obra descrita. Estos componentes son de orden ecológico, social, económico o cultural. Como ejemplos de los mismos se pueden citar: la calidad de vida y la salud de la población, la contaminación ambiental, la capacitación laboral y técnica, la oferta de puestos de trabajo, la demanda de servicios, etc.

Además de realizar algunos estudios básicos y la consulta con expertos permitió compilar una lista de factores que hacen a la calidad de vida, los aspectos sociales, psicológicos, económicos y espaciales que serán impactados, los que pasaron a



El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.
El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

conformar el cabezal horizontal de la correspondiente Matriz de Evaluación de Impacto Ambiental como "factores impactados" (ver más adelante).

Una vez confeccionado el listado de "factores impactados", el paso siguiente consistió en identificar y evaluar, en términos generales, qué efectos ejercerán las acciones a desarrollar por la actividad descrita, en forma controlada y acorde con las normativas ambientales vigentes, sobre cada uno de los componentes ambientales analizados.

9.1.1 Metodología y Fuentes de Información para la identificación y Valoración de Impactos.

Para evaluar los impactos que se generarán durante las Etapas de Construcción y uso del Complejo Edificio, se aplica el *Método de Evaluación de Impacto Ambiental mediante el Desarrollo de Matrices Semi cuantitativas PROGNOS II*, desarrollado por KACZAN, L. y GUTIÉRREZ, T.C.F.

PROGNOS II es una metodología altamente experimentada, ya que tiene más de 20 años de uso continuo en etapas de proyecto, construcción de obras, explotación y evaluaciones Ex - Post en el área de obras hidráulicas, centrales térmicas, electroductos, gasoductos, acueductos, obras de canalización, puentes y obras de interconexión vial, obras de manejo de cuencas, de protección contra inundaciones, proyectos de saneamiento, proyectos agropecuarios, agro-industriales, etc., siendo sin duda, la de mayor publicación y difusión en los ambientes especializados del país, a través de los proyectos obrantes en la Secretaría de Energía de la Nación, el ENRE, DPV, Agua y Energía Eléctrica, ENARGAS, SUCCE, Banco Mundial, Ministerio de Medio Ambiente de la Pcia de Santa Fe, etc..

9.1.2 Explicación del Desarrollo de la Matriz Semi cuantitativa

La Matriz Causa-Efecto a utilizar, consiste en una tabla de doble entrada compuesta, como es lógico suponer, por dos cabezales: uno vertical y otro horizontal (imagen 65).

ACCIONES	IMPACTOS SOBRE:					COMPONENTE DEL MEDIO FACTIBLES DE SER IMPACTADO				

Imagen 65: Esquema de la Matriz a utilizar. Fuente: KACZAN, L. y GUTIÉRREZ, T.C.F.

En el cabezal vertical, se colocan las acciones factibles de desarrollar, de modo que cada acción analizada configura una fila en la matriz.

En el cabezal horizontal, se colocan los distintos componentes del Medio Receptor, cada uno de los cuales se discrimina en ítems específicos factibles de ser impactados, originando con dicha discriminación una serie de columnas en la matriz.

En la intersección de cada fila con las diferentes columnas, se originan casilleros en los cuales resulta posible describir, mediante la utilización de símbolos convencionales previamente establecidos, las siguientes características de cada impacto:

- su signo,
- su importancia,
- la probabilidad de su ocurrencia,
- su duración,
- el término de su ocurrencia,
- su extensión y
- la necesidad o no de monitorear el efecto considerado.

También resulta factible indicar aquellos impactos (que pueden ser positivos o negativos) de posible ocurrencia, que son difíciles de evaluar en esta etapa, pero ya identificados a través de las primeras instancias de este estudio ambiental, transformándose así en *indicadores* que servirán para modificar y/o intensificar los Programas de Monitoreo del PGA, cuyos resultados serán considerados en una Evaluación posterior de los impactos. A estos impactos se los identifica con el símbolo: X—Y.

En los casos en que la acción analizada no genera efectos, ya sea porque su ejecución se halla inhibida por la falta del objeto material sobre el cual desarrollarse, o bien, porque los efectos generados no tienen ninguna incidencia directa o indirecta sobre determinados componentes del medio receptor, los casilleros que reflejan esta situación, son identificados mediante cinco puntos consecutivos:

Para la descripción del impacto en cada casillero de la matriz aplicada, se utiliza el siguiente conjunto de símbolos (ver tabla 15), ordenados en una secuencia igual al orden con que serán colocados en cada casillero de la matriz:

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

IMPACTOS PRODUCIDOS POR EL DRAGADO		
ORDEN SECUENCIAL EN EL CASILLERO DE LA MATRIZ	CARACTERÍSTICA DEL IMPACTO	SÍMBOLO UTILIZADO EN LA MATRIZ
1	SIGNO	(+) - Positivo (-) - Negativo (X) - Probable, pero difícil de valorar en esta etapa (—) - No considerado en la evaluación
2	IMPORTANCIA	(1) - Menor (2) - Mediana (3) - Mayor
3	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	(C) - Cierta (P) - Posible
4	DURACIÓN	(T) - Temporaria (R) - Recurrente (S) - Permanente
5	TÉRMINO DE OCURRENCIA	(E) - Inmediato (M) - Mediato (L) - A largo plazo
6	EXTENSIÓN	(F) - Focalizada (A) - Local (R) - Regional (G) - Global
7	NECESIDAD DE MONITOREAR LOS EFECTOS CONSIDERADOS	(Y) - Si (N) - No

Tabla 15: Terminología utilizada en las matrices.
Fuente: KACZAN, L. y GUTIÉRREZ, T.C.F.

9.2 Identificación y valoración de impactos

A los efectos de evaluar los posibles impactos que se generarán durante el dragado de los tramos en estudio de las zona I del Sistema Delta, el traslado de la arena dragada

y el monitoreo de todo el proceso sobre los distintos aspectos del Medio Ambiente Natural y Socioeconómico, se ha desarrollado una Matriz de Evaluación de Impacto Ambiental mediante la cual se efectúa, a través del desarrollo de 19 acciones potenciales distribuidas en tres ítems generales de evaluación, una prognosis de los potenciales, como así también, se analizan los posibles efectos negativos que habitualmente generan este tipo de actividad sobre el entorno natural, considerando que durante la etapa de dragado y traslado se aplicarán las correspondientes medidas preventivas y/o de mitigación de los efectos no deseados.

Los ítems generales evaluados y las potenciales acciones factibles de desarrollar en la misma, son las siguientes:

• TAREAS DE DRAGADO

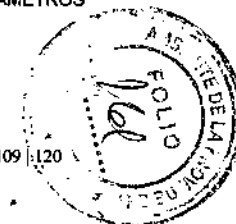
- 1- CONSUMO DE COMBUSTIBLE
- 2- GENERACIÓN DE MATERIAL PARTICULADO
- 3- GENERACIÓN DE RUIDOS
- 4- GENERACIÓN DE GASES DE COMBUSTIÓN
- 5- FUNCIONAMIENTO DE LAS DRAGAS
- 6- EXTRACCIÓN DE ARENA

• TAREAS DE TRANSPORTE DE LA ARENA DRAGADA

- 7- GENERACIÓN DE RUIDOS
- 8- GENERACIÓN DE MATERIAL PARTICULADO
- 9- CONSUMO DE COMBUSTIBLE
- 10- NAVEGACIÓN DE LAS VÍAS INTERMEDIAS
- 11- GENERACIÓN DE GASES DE COMBUSTIÓN

• TAREAS DE PREVENCIÓN Y MONITOREO

- 12 MANEJO DE LECHO Y MARGENES
- 13 CONTROL DE RUIDOS - CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA
- 14 DESARROLLO DE PROGRAMAS DE PREVENCIÓN Y PROTECCIÓN CONTRA TODO TIPO DE RIESGOS
- 15 CALIDAD DE AGUA SUPERFICIAL Y SEDIMENTOS
- 16 CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE HIGIENE, SEGURIDAD Y MEDICINA DEL TRABAJO
- 17 DESARROLLO Y APLICACIÓN DE PLAN DE VIGILANCIA DE PARÁMETROS AMBIENTALES
- 18 APLICACIÓN DE PROGRAMA DE GESTIÓN DE RESIDUOS
- 19 APLICACIÓN DE PROGRAMA DE MANEJO DE FAUNA Y FLORA





9.3 Resultados Obtenidos

Realizada la evaluación de los impactos que se generarán durante las etapas mencionadas, se obtuvieron los resultados que se indican en la Tabla 16.

Etapas: Uso y Mantenimiento.

Elementos Analizados	Total	% Casilleros
Nº de Casilleros que DEMANDAN Evaluación	249	69.17%
Nº de Casilleros que NO DEMANDAN Evaluación	111	30.83%
Cantidad Total de Casilleros	360	100%
<hr/>		
POSITIVOS	93	37.35%
NEGATIVOS	60	24.10%
X---Y	96	38.55%

Tabla 16: SINTESIS DE LOS RESULTADOS DE LA MATRIZ

Analizando los resultados de la Tabla 16 se observa, que de un total de 360 casilleros correspondientes a potenciales impactos factibles de considerar, en función de los efectos generados por el dragado y transporte de la arena-teniendo en cuenta las medidas preventivas y de monitoreo-, corresponde evaluar 249 (el 69% del total). El 31% restante de los casilleros, no resultan factibles y/o necesarios de estar sujetos a evaluación, porque la acción analizada no genera efectos.

De los impactos evaluados, el 37.35% son positivos y el 24.10% negativos.

Tanto los impactos Positivos como los Negativos, se discriminan a su vez en función de sus características tales como: Importancia, Probabilidad de Ocurrencia, Duración, Término de Ocurrencia y Extensión, tal como se indica en las Tablas 17 y 18.

Etapas Dragado, Transporte y Monitoreos.

Escala de Evaluación	Matriz	%
• Importancia		
Menor (1)	45	48.4
Mediana (2)	24	25.8
Mayor (3)	24	25.8
• Probabilidad de Ocurrencia		
Cierta (C)	86	92.5
Posible (P)	7	7.5
• Duración		
Temporaria (T)	13	14
Permanente (S)	80	86
• Término de Ocurrencia		
Inmediato (E)	14	15
Mediato (M)	79	85
A largo plazo (L)	0	0
• Extensión		
Focalizada (F)	7	7.5
Local (A)	68	73.1
Regional (R)	18	19.4

TABLA 17: DISCRIMINACIÓN DE LOS IMPACTOS POSITIVOS SEGUN SUS CARACTERÍSTICAS

Respecto de los Impactos Positivos (Tabla 17) y en cuanto a la Importancia de los mismos, el 48% será de importancia Menor, el 24% de importancia Mediana y el 24% de importancia Mayor.

Con respecto a la Probabilidad de Ocurrencia de los mismos, el 86% tendrá una probabilidad de ocurrencia Cierta y el 7% será de Probabilidad de Ocurrencia Posible.

En cuanto a Duración, el 86% de los mismos tendrá una Duración Permanente y el 13% una duración Temporaria.

En lo referente al Término de Ocurrencia, el 15% será de ocurrencia Inmediata y el 85% un Término de Ocurrencia Mediato.

Por último, en lo relacionado con la Extensión de los impactos positivos analizados, el 73% tendrá una Extensión Local, el 19% una Extensión Regional y el 7% son Focalizados.

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

Etapas Dragado, Transporte y Monitoreos.

Escala de Evaluación	Matriz	%
• Importancia		
Menor (1)	53	88
Mediana (2)	7	12
Mayor (3)	0	0
• Probabilidad de Ocurrencia		
Cierta (C)	20	33
Posible (P)	40	67
• Duración		
Temporaria (T)	59	98
Permanente (S)	1	2
• Término de Ocurrencia		
Inmediato (E)	43	72
Mediato (M)	17	28
A largo plazo (L)	0	0
• Extensión		
Focalizada (F)	0	0
Local (A)	38	63
Regional (R)	22	37

TABLA 16: DISCRIMINACIÓN DE LOS IMPACTOS NEGATIVOS SEGUN SUS CARACTERÍSTICAS

Respecto de los Impactos Negativos (Tabla 16) y en cuanto a la Importancia de los mismos, el 88% será de importancia Menor y el 12% de importancia Mediana.

Con respecto a la Probabilidad de Ocurrencia de los mismos, el 33% tendrá una probabilidad de ocurrencia Cierta y el 67% será de Probabilidad de Ocurrencia Posible.

En cuanto a Duración, el 2% de los mismos tendrá una Duración Permanente y el 98% una duración Temporaria.

En lo referente al Término de Ocurrencia, el 72% será de ocurrencia Inmediata y el 28% un Término de Ocurrencia Mediato.

Por último, en lo relacionado con la Extensión de los impactos negativos analizados, el 63% tendrá una Extensión Local y el 37% son Regionales.

9.3.1 Descripción de impactos y efectos ambientales previsibles- Etapa DRAGADO, TRANSPORTE Y MONITOREO

En función de este análisis y de los resultados obtenidos con la Matriz aplicada, se puede concluir que, la cantidad de impactos negativos ejercidos sobre los medios biofísico y socioeconómico por las actividades desarrolladas en la Zona I- Delta pueden verse notablemente reducidos mediante adecuados planes de gestión y correcta formación permanente a todos los trabajadores de la terminal.

No deben descuidarse los sistemas de alarmas tempranas y es fundamental el monitoreo constante tanto del agua superficial y socavamiento de las márgenes. De la misma manera se debe monitorear la calidad del aire a fin de poder corregir aquellas acciones que sean necesarias ante la aparición de concentraciones de valores umbrales o por sobre los límites permitidos.

En síntesis, se puede afirmar, que la actividad a desarrollar con el dragado y transporte de la arena de los tramos mencionados del Sistema Delta **no presentará efectos adversos inevitables sobre el medio ambiente.**

9.3.2 Impactos adversos significativos de la Etapa DRAGADO, TRANSPORTE Y MONITOREO.

Los impactos negativos detectados en la matriz son en su mayoría de importancia baja (-1) o mediana (-2) y en la mayoría de los casos corresponden a una posibilidad de ocurrencia posible, es decir que con los adecuados planes de manejo y gestión pueden verse neutralizados.

9.3.4 Conclusión.

La actividad analizada no genera impactos adversos significativos en el ambiente, ya que, como se analizó en apartados anteriores, la extracción de arena que realizan las empresas nucleadas en la CAAP en la Zona I – Delta, es muy inferior a la cantidad que el río genera y transporta anualmente. Además, los impactos negativos cuantificados en la matriz, serán minimizados con la puesta en práctica los diferentes Planes de Gestión Ambiental, los cuales consideran medidas preventivas, de control y monitoreo.

10.- Plan de gestión ambiental.

10.1 Objetivos y Metas

El Plan de Gestión Ambiental (P.G.A.) se define en el DECRETO 4977/2009 MEDIO AMBIENTE Ley General del Ambiente. Evaluación de impacto ambiental.



El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

Reglamentación como el "documento que contiene las responsabilidades, las prácticas, los procedimientos, los procesos de autorregulación y los recursos propuestos por el titular de una actividad o emprendimiento a fin de prevenir y reducir los impactos ambientales negativos."

El Objetivo fundamental del Plan de Gestión Ambiental es **"el cumplimiento de la Legislación Ambiental vigente, comprendiendo el conjunto de medidas y acciones que incluyen las responsabilidades, las prácticas, los procedimientos, los procesos de autorregulación y los recursos propuestos por el titular de la actividad o emprendimiento, a fin de prevenir y reducir los impactos ambientales negativos y potenciar los positivos."**

Mediante la implementación del Plan de Gestión Ambiental, se podrá planificar, diseñar y aplicar de forma adecuada, las acciones y medidas relacionadas con:

-La mitigación o atenuación de Impactos, entendiendo como tal al conjunto de medidas y acciones tendientes a disminuir los efectos negativos de una actividad sobre el medio ambiente.

-El monitoreo sistemático, entendiendo como tal al muestreo metódico y sistemático, que forma parte del Plan de Vigilancia Ambiental e implica la realización de análisis, estudios y registro de variables.

-La prevención y de actuación frente a situaciones de Contingencias acorde con las características propias de la construcción y operación de las obras y del medio ambiente en el que se insertan.

-La adecuación ambiental de las obras, entendiendo como tal a los ajustes a introducir en la actividad, tanto en la etapa movilización de obra y constructiva, en función de requerimientos ambientales que los demanden, para mitigar impactos negativos y optimizar los positivos.

En dicho marco se presenta el Plan de Gestión Ambiental, comprendiendo los diferentes Programas relacionados directamente con las medidas de mitigación de Impactos negativos, monitoreo y control de variables ambientales.

10.2 Medidas y Acciones de Mitigación de Impactos Negativos y Optimización de Impactos Positivos.

A fin de lograr la minimización de los impactos negativos, así como la optimización de los positivos es fundamental generar un plan de Monitoreo ambiental y alerta temprana.

Esto incluye generar una base de datos ambientales tan sólida como sea posible, que permita evaluar las experiencias de manejo, impactos ambientales y cambio global de

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

la obra y del ambiente por otras acciones antrópicas y naturales, así como para detectar tempranamente eventuales problemas ambientales.

Se debe tener a su vez un plan de monitoreo de sedimentos de dragado, antes durante y después del comienzo de la extracción de arena.

10.3 Identificación y descripción de los Programas de Mitigación, y Prevención y/o Corrección.

PROGRAMA DE MANEJO DE LECHO Y MÁRGENES

El conocimiento actual del sistema aluvial del sistema Delta no es suficiente para permitir la predicción de las respuestas en forma cuantitativa y con confianza, por lo tanto, es necesario actuar con precaución.

A fin de proteger las comunidades biológicas que llevan adelante cualquiera de sus actividades en el lecho del sistema, así como prevenir la erosión hídrica del lecho y las márgenes e influenciar lo menos posible la dinámica de las zonas 1 del Delta, el dragado debe respetar las siguientes pautas:

-Se debe dejar en ambas márgenes una zona buffer de como mínimo 50 metros a fin de proteger las raíces que ya se encuentran expuestas y prever posteriores deterioros.

Lo anteriormente mencionado puede observarse en la imagen 66, tomada y adaptada del estudio "Tres problemas de Desarrollo Sustentable en el Valle de Ojos Negros, Baja California, México." realizado por la San Diego State University, la Universidad Autónoma de Baja California, el Instituto Nacional de Investigaciones forestales, agrícolas y pecuarias y el Centro del Sudoeste para la Investigación y Política Ambiental CIPAS.

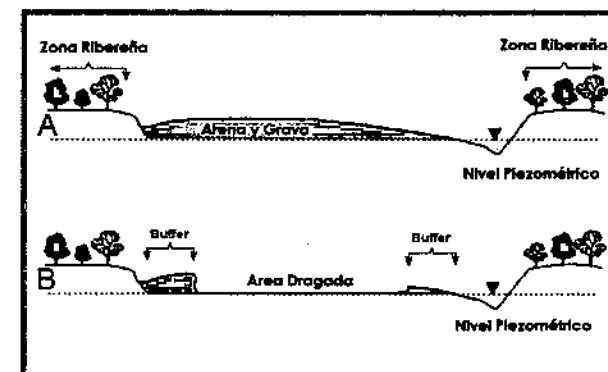


Imagen 66: Esquema recomendado de dragado

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA, R.Nº: 49120.

El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.

Nº Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

Manejo de Lechos y Márgenes		
Acción	Indicador	Periodicidad de monitoreo
Registro fotográfico de raíces descubiertas en las márgenes.	Porcentaje de raíces descubiertas en las orillas de los tramos dragados.	Bimestral
Registro de las profundidades de dragado alcanzado en cada tramo	Mediciones previas y posteriores al dragado mediante radar/sonar	Bimestral

PROGRAMA DE GESTIÓN DE RESIDUOS

El Objetivo del Programa será el de cumplimentar en todo lo dictaminado por la ley respecto de los residuos generados por los operarios de los buques a fin de minimizar los impactos negativos del desarrollo de la actividad.

Gestión de Residuos			
Acción	Acciones complementarias	Indicador	Periodicidad de monitoreo
Almacenamiento transitorio de Residuos a bordo	Señalización de lugares apropiados donde almacenar residuos	Cantidad de Residuos generados/cantidad de Residuos enviados a disposición final*100	Mensual
	Disposición final en lugar correctamente habilitado		
Capacitación al personal	Realización de capacitaciones en el manejo de residuos.	Cantidad de personal capacitado/Total personal a bordo*100	Bimensual

PROGRAMA DE MANEJO DE FLORA Y FAUNA

El Objetivo del Programa será el de minimizar los impactos negativos del desarrollo de la actividad sobre la flora y fauna del lugar.

Respecto de la Flora, debido a las inundaciones sufridas en el lugar, las raíces de la vegetación de las márgenes se encuentran muy expuestas y es fundamental proteger las mismas para evitar la erosión de las márgenes.

También se debe realizar el trabajo de la manera más prolija y constante posible a fin de generar la menor cantidad de disturbios a la fauna local.

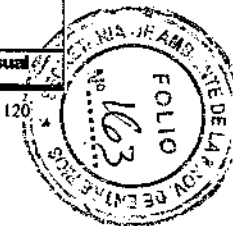
Manejo de la Fauna y la Vegetación			
Acción	Acciones complementarias	Indicador	Periodicidad de monitoreo
Manejo de la Vegetación	Registro fotográfico de raíces descubiertas en las márgenes.	Porcentaje de raíces descubiertas en las orillas de los tramos dragados	Mensual
	Evitar dañar los bancos de vegetación flotante		Mensual

PROGRAMA DE CONTROL DE RUIDOS Y DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE

El Objetivo del Programa será el de cumplimentar en todo lo dictaminado por la ley respecto de los ruidos y calidad del aire a fin de minimizar los impactos negativos del desarrollo de la actividad.

Se debe limitar la cantidad de embarcaciones trabajando en la zona, no permitiéndose más de dos buques en el lugar de dragado al mismo tiempo a fin de reducir los ruidos y emisiones generadas.

Manejo de Ruidos y Calidad de Aire			
Acción	Acciones complementarias	Indicador	Periodicidad de monitoreo
Control de equipos y maquinarias.	Implementar registro de mantenimientos de equipos y maquinarias	Estado de equipos y maquinarias	Mensual
Control de Ruido	Control de límites de desniveles de ruido	Niveles de Ruido (Decreto 201/07)	Semestral
Control de contaminantes según Decreto	Mediciones de parámetros	CO NOx SO2 PM10	Semestral
	Capacitación de	Uso de	Mensual



El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
 R.Nº: 49120.
 El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
 N° Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
 R.Nº: 49120.
 El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
 N° Visado: 10074. Código de Validación: 00129.



Documento firmado digitalmente

	empleados	elementos de seguridad	
--	-----------	------------------------	--

PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD DE AGUA SUPERFICIAL Y SEDIMENTOS.

Se debe monitorear periódicamente la calidad del agua superficial, así como del sedimento, a fin de minimizar los efectos negativos de la actividad y poder implementar medidas correctivas en el presente y futuros emprendimientos en la zona.

Control de Aguas Superficiales			
Acción	Acciones complementarias	Indicador	Periodicidad de monitoreo
Monitoreo de calidad de agua superficial.	Toma de muestras de agua en los kilómetros a ser dragados y aguas arriba y aguas debajo de los mismos	Parámetros fisicoquímicos: HTP	Semestral

Control de Sedimentos			
Acción	Acciones complementarias	Indicador	Periodicidad de monitoreo
Monitoreo de calidad de sedimentos	Toma de muestras antes, durante y después de las obras de dragado en los kilómetros de la obra y aguas arriba y aguas abajo.	Parámetros fisicoquímicos: HTP	Semestral

12.- Anexos.



El CIEER certifica que este trabajo ha sido registrado por DON DANISA,
 R.Nº: 49120.
 El Colegio no se expide sobre el contenido técnico del presente trabajo.
 N° Visado: 10074. Código de Validación: 00129.

Documento firmado digitalmente

Matriz de Impacto Ambiental

**EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
 FASES DE DRAGADO, TRANSPORTE Y MONITOREO**

ASPECTO EVALUADO	MEDICIÓN O IMPACTO SOBRE ACCIONES	CAMBIO EN LA CALIDAD DEL AGUA (CONCENTRACIONES DE SÓLIDOS)					INFLUENCIA EN LA VELOCIDAD DE LA CORRIENTE		ASPECTOS SOCIALES		CALIDAD DEL AGUA SUPERFICIAL				SALUBRIDAD AMBIENTAL			CALIDAD AMBIENTAL	
		CONCENTRACIONES DE SÓLIDOS	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE
FASE DE DRAGADO																			
1
2
3
4
5
6
7
FASE DE TRANSPORTE																			
1
2
3
4
5
6
7
FASE DE MONITOREO																			
1
2
3
4
5
6
7



Paraná, 23 de diciembre de 2021.

INFORME TÉCNICO N° 392/21 – ÁREA GESTIÓN AMBIENTAL

REF.: E.R. U. N°: 2.381.069

ASUNTO: Extracción de arena –ARENERA PUERTO NUEVO S.A.
Río Paraná Zona I (Delta) y Zona II (Paraná inferior) – Entre Ríos

SECRETARÍA DE AMBIENTE DE ENTRE RÍOS
DIRECTOR DE GESTIÓN COSTA DEL PARANÁ
ING. ALANIS ALCIDES
S/D

Me dirijo a Ud. en vista a la presentación realizada por la firma ARENERA PUERTO NUEVO S.A. con respecto a la actividad de extracción de arena a desarrollarse sobre el Río Paraná, zonas I y II, Entre Ríos y cuyos documentos fueron remitidos a esta Secretaría en virtud de lo establecido por el Dec. N°4977/09 GOB. y Res. N° 2180/21 S.A.

Antecedentes:

La Firma presentó Carta de Presentación y posteriormente, Estudio de Impacto Ambiental. A raíz de no contar con el expediente de referencia como consecuencia del pedido de toma de conocimiento demandado por el Juzgado Federal de Gualeguaychú a cargo del Dr. Viri, esta Área propone continuar con la evaluación de la documentación que se encuentre en formato digital, tanto sea porque la misma se halla digitalizada o, ha sido enviada mediante correo electrónico por el Responsable Ambiental. De esta forma se pretende dar celeridad a la tramitación de obtención del Certificado de Aptitud Ambiental solicitado.

La actividad que se ejecuta consiste en la extracción de arena del lecho del Río Paraná en kilómetros inherentes a la zona I (la cual abarca el Río Paraná Guazú, Río Pasaje Talavera, Río Barca Grande, Río Paraná Bravo, Río Ibicuy, Río Paraná Miní, Canal del Este y Río Gutiérrez) y zona II (desde el km 233 al 480 en el tramo Paraná Inferior) mediante 5 BUQUES: RIO TURBIO, IRIS, ARENORTE 9, PLAZA DE MAYO y RÍO GUAZÚ, en ambos casos la arena se extrae mediante succión y se destina para el rubro de la construcción sin dejar de considerar que secundariamente se realiza un mantenimiento en la zona de Delta. La firma se encuentra nucleada dentro de la Cámara Argentina De Arena y Piedra (CAAP).

Conclusión:

1. Se deberá presentar por cada buque funcional con que la empresa cuente, el certificado de arqueo correspondiente, capacidad de carga de la bodega expresado en metros cúbicos, puerto de asiento, cantidad y capacidad de las bombas extractoras y volumen de extracción mensual (en caso de contar con planilla de entrega de carga del buque a la playa de recepción, adjuntar como documento respaldatorio).

2. Se deberá presentar **por cada buque funcional con los que cuenta la empresa**: Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación, Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación, Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias, Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Basuras, Certificado de Prevención de la Contaminación Atmosférica y Plan Nacional de Contingencia (PLANACON, Resolución aprobatoria y Anexo I de validación anual). **Justificar en base a la Ordenanza 03-14 DPAM, puntos 1, 2 y 3; en caso de no aplicar los certificados antes mencionados.**

3. La turbiedad es uno de los principales parámetros a modificarse por este tipo de actividades, donde coherentemente se genera una resuspensión de sólidos finos, por lo que **se solicita a futuro incorporar parámetro, cuantificarlo previa y posteriormente a la extracción (promediar un solo muestreo en base a la periodicidad de monitoreo e incorporarlo al Programa de control de calidad de aguas superficial y sedimentos declarado). Este parámetro será tenido en cuenta al momento de evaluar la Renovación del CAA.**

4. Se adjuntan cartas navales provistas por el Servicio de Hidrografía Naval con datos batimétricos, donde la profesional interviniente promedia diferentes profundidades alcanzadas en los distintos tramos de las zonas a dragar.

5. Se presentan los resultados de muestreo de agua y sedimento de las zonas a intervenir, donde se informan diferentes valores de distintos parámetros cuyas magnitudes describen la condición base de las zonas. Además se incorpora medición de ruido sobre embarcación y medición de gases, constatándose la inexistencia de ruidos molestos y concentraciones de gases por debajo de lo requerido por Ley Provincial N° 6260.

6. Se declara mantener un margen de seguridad con respecto a la costa de no intervención de aproximadamente 150 m.

7. De acuerdo a lo declarado por la Dirección Provincial de Hidráulica para expedientes cuya actividades son las mismas (nota n° 1036 del 25/11/21 obrante en expediente N° 2381483); el Ente provincial **no tiene incumbencia directa** ya que la actividad de dragado se desarrolla sobre un río navegable interjurisdiccional, siendo la Dirección Nacional de Vías Navegables quien como Autoridad competente habilita la extracción de arena dentro de zonas de libre disponibilidad y desplazamiento; avaladas por el Instituto Nacional del Agua sin que esto afecte el régimen hidráulico del río (Disposición N° 68/00 DNVN). La DPH sí hace hincapié en el respeto a la distancia a la costa de los lugares de extracción para evitar la degradación de las riberas (según la firma declara, 150 m tal como se menciona en el punto 8 de este informe). **Por lo tanto, esta Área tomará lo declarado por la Autoridad competente para**



dar continuidad al trámite de certificación, entendiendo que no existe grado de impacto de magnitud riesgosa que pueda ser determinado unilateralmente por esta Secretaría.

Sesugiere poner en autos a Prefectura Naval de esta declaratoria de respeto al margen costero, a los fines de que tome conocimiento como Autoridad para controlar su cumplimiento.

8. CORRESPONDE INFORMAR QUE AQUELLOS PUNTOS SOLICITADOS PREVIAMENTE, QUE YA HAYAN SIDO INFORMADOS POR LA FIRMA, DEBERÁN SER CONTESTADO COMO: "CONTESTADOS Y/O ANEXADOS A FOJA Y/O PÁGINA *", MENCIONANDO LA FOJA O PÁGINA EN LA QUE FUE DECLARADO EL DATO. Esta solicitud resulta de no contar con el expediente físico para cotejo y en pos de dar continuidad con los trámites de certificación.**

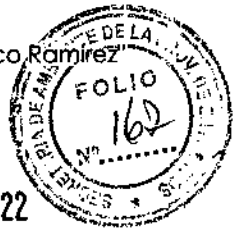
Sin otro particular, Saluda a Ud. atentamente.


LIC. ALVARO FONTANA LAI
Área de Gestión Ambiental
Secretaría de Ambiente
Gobierno de Entre Ríos



Secretaría de
AMBIENTE
Ministerio de Producción, Turismo
y Desarrollo Económico
Gobierno de Entre Ríos

"2021 - Año del Bicentenario de la Muerte del Caudillo Francisco Ramírez"



PARANÁ, 18 ENE. 2022
Ref. E.R.U.: 2.381.069
Asunto: Extracción de arena –
ARENERA PUERTO NUEVO S.A.
Río Paraná Zona I (Delta) y Zona II
(Paraná inferior) – Entre Ríos

ARENERA PUERTO NUEVO S.A.
Calle N°13 718 - DARSENA F
(1104) CABA
S / D:


Por la presente me dirijo a Ud. en respuesta a vuestra presentación ante esta Secretaría en conformidad a lo establecido por Decreto N° 4.977/09 GOB. y Res. N° 2180/21 S.A.

Se informa que personal técnico de esta Secretaría ha procedido a la evaluación de la documentación, adjuntándose inf. Tec. N° 392/21 en DOS (2) fojas.

Conforme al art. 2° del Dec. N° 4977/09 GOB.: ningún emprendimiento ó actividad que requiera de un Estudio de Impacto Ambiental (EsiA) podrá iniciarse hasta tener el mismo aprobado por la Autoridad de Aplicación.

A tales efectos, se le otorga a Ud. un **PLAZO DE VEINTE (20) DÍAS para dar cumplimiento con lo detallado en el informe mencionado.**

Sin otro particular, saluda a Ud., atentamente.


Ing. ALCIDES ALANIS
DIRECTOR DE GESTIÓN COSTA DEL PARANÁ
SECRETARÍA DE AMBIENTE
GOBIERNO DE ENTRE RÍOS

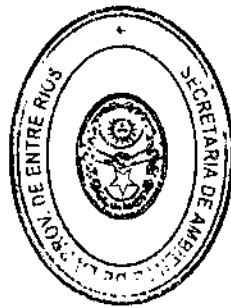
RECIBÍ COPIA DE LA PRESENTE
FIRMA.....
ACLARACIÓN *Davidson*
DOCUMENTO N° *22857832*
FECHA *20/1/22*
HORA *12:01*

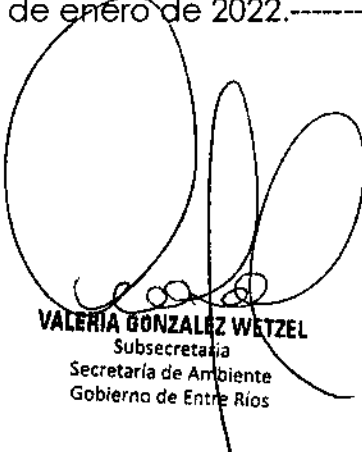


Ref.: Expte. N° 2381069

Por la presente dejo expresa **CONSTANCIA** que la empresa **ARENERA PUERTO NUEVO SA** cuenta con tramitaciones iniciadas en esta Secretaría para la obtención del Certificado de Aptitud Ambiental, en el marco de la Ley Nacional N.º 25.675 LGA y Decreto Gob. N.º 4977/09 de Evaluación de impacto ambiental para la Provincia de Entre Ríos, y ha presentado nueva documentación que se encuentra en evaluación técnica en este momento. La actividad se llevará a cabo en zona 1 y 2 del Rio Paraná según declaración jurada, requiriéndose a tal fin los permisos jurisdiccionales correspondientes.-----

Se extiende la presente a los veintiún días del mes de enero de 2022.-----



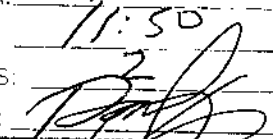

VALERIA GONZÁLEZ WETZEL
Subsecretaria
Secretaría de Ambiente
Gobierno de Entre Ríos


Luis Don
26/1/22

Paraná, febrero de 2022

Ing. Alcides Alanís
Director de Gestión Costa del Paraná
Secretaría de Ambiente
Prov. de Entre Ríos.

Lic. Alvaro Fontana Lai
Área de Gestión Ambiental

SECRETARÍA DE AMBIENTE	
MESA DE ENTRADAS	
FECHA:	17/02/22
HORA:	11:50
FOLIOS:	3
FIRMA:	



Ref. Requisitoria IT 392/21. Expte. E.R.U. N° 2.381.069
ARENERA PUERTO NUEVO S.A.

De mi mayor consideración:

Danisa Don, responsable ambiental del Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Empresa ARENERA PUERTO NUEVO S.A. Licenciada en Geoecología y Medio Ambiente, Mat. CIEER 49.120 Consultor Registrado Legajo 042, me dirijo a Ud. a los efectos de dar respuesta a los Requerimientos del Informe técnico IT 392/21 Área Gestión Ambiental a efectos de la obtención del Certificado de Aptitud Ambiental.

De acuerdo a lo solicitado en dicho IT se responden los siguientes puntos:

- 1- Por cada buque funcional: "RIO TURBIO", "ARENORTE 9", "PLAZA DE MAYO", "IRIS", "RIO IGUAZÚ".
- 1.1. Presentar certificado de arqueo de los buques: **ANEXADO EN CARTA DE PRESENTACIÓN, posterior a folio 16.**
- 1.2. Capacidad de carga de la bodega (m3):

	MATRICULA	CAP. BODEGA EN M3
RIO TURBIO	616	1423
ARENORTE 9	1648	671
PLAZA DE MAYO	2418	715
IRIS	1644	820
RIO GUAZÚ	2226	422

- 1.3. Puerto de asiento: **PROPIO: Paraná de las Palmas, km 92.6 margen derecha, CAMPANA- Prov. de Bs. As.**
- 1.4. Cantidad y capacidad de las bombas extractoras:



BOMBA EXTRACTORA. UNA POR BARCO. EXTRACCIÓN POR HORA EN M3	
RIO TURBIO	250
ARENORTE 9	250
PLAZA DE MAYO	250
IRIS	250
RIO GUAZÚ	250

1.5. Volumen de extracción mensual (Planilla de entrega de carta del buque a la playa de recepción): **32.410 m3/mes promedio entre todos los barcos.**

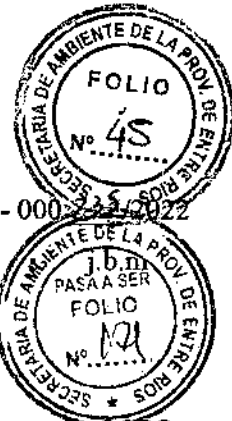
2. Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación, Certificado Nacional de Prevención de la contaminación, Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación de Aguas Sucias, Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Basuras, Certificado de Prevención de la contaminación Atmosférica y PLANACOM. Resolución aprobatoria y Anexo I (validación anual).
La documentación fue presentada en anexo de la Carta de presentación, posterior a folio 16.

Sin otro particular y a la espera de una respuesta favorable, lo saludo muy atentamente.

DANISA DGN
Lic. en Geoecología y Med. Ambiente
Mat. N° 1.1715-3 Sta. Fe
Mat. N° 49120 E. Ríos
Reg. N° 942 Córdoba

FECHA: 30.03.22
HORA: 08.07
FOLIOS: 5
FIRMA: *Hollanialo*

Nota
345

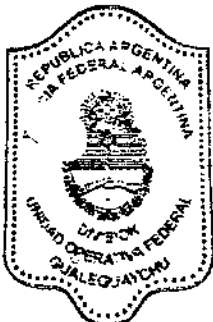


1507-01-000-335022

GUALEGUAYCHÚ, 29 de Marzo de 2022.-

SEÑORA SECRETARIA AMBIENTAL:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted., en relación a la Causa N° FPA 5181/2020 caratulados "ARENAS ARGENTINAS S.A S/A DETERMINAR", con intervención del Juzgado Federal Gualeguaychú A/C del Dr. Hernan Sergio VIRI, quién solicitó que se remita los Expedientes Judiciales en la Secretaria de Ambiente del Gobierno de Entre Ríos, que a continuación se detalla:



1. Oficio S/N junto a UNA (01) caja de cartón cerrada conteniendo en su interior según Oficio de mención y DIECESEIS (16) Expedientes: EXTE N° 2321918, EXPTE N° 2380751, EXPTE N° 2381226, EXPTE N° 2397794, EXPTE N° 2403616, EXPTE N° 2407688, EXPTE N° 2502427, EXPTE N° 2523149, EXPTE N° 2525226, EXPTE N° 2397798, EXPTE N° 2381069, EXPTE N° 2397798, EXPTE N° 2482475, EXPTE N° 2397795, EXPTE N° 2381061, EXPTE N° 2380838.
2. Oficio S/N junto a UNA (01) caja de cartón cerrada conteniendo en su interior un Oficio de mención y DIEZ (10) Expedientes administrativos, DOS (02) carpetas transparentes que se detallan a continuación: EXPTE N° 2335706, EXPTE N° 2332931, EXPTE N° 2576117, EXPTE 2518207, EXPTE N° 2459159, EXPTE N° 2445112, EXPTE N° 2518217, EXPTE N° 2518204, EXPTE N°

1896016, EXPTE N° 2488259, CARPETA TRANSPARENTE
CON CERTIFICADO DE MATRICULA CON EL NOMBRE "RIO
GUAZU", CARPETA TRANSPARENTE CON CERTIFICADO
DE MATRICULA CON EL NOMBRE "ARENORTE N° 9".

EXOTE 2474825 EXTRAC. DE ARENA Y CANTO RODADO
Y TRITURADOS PÉTREOS - GENARO ALEJANDRO DANIEL

Sin otro particular, saludo a Usted. Muy Atentamente.-

P.F.A
↓

Subcomisario Carlos Alberto López
A/C Div. UNIDAD OPERATIVA FEDERAL GUALEGUAYCHÚ
Superintendencia de Agencias Federales

-///- SECRETARIA DE AMBIENTE DEL GOBIERNO DE ENTRE RIOS, SITO EN
NARCISO LAPRIDA 465 PARANA, ENTRE RIOS.-

S _____ / _____ D.



Poder Judicial de la Nación

FRANCISCO J. GREGO
SECRETARIO FEDERAL

Juzgado Federal de Primera Instancia de Gualeguaychú
Secretaría Penal en lo Criminal y Correccional

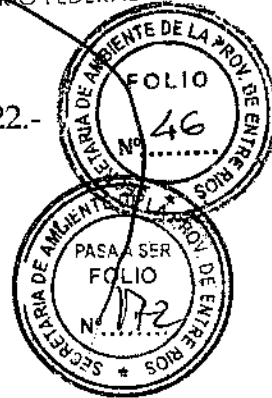
Gualeguaychú, 28 de marzo de 2022.-



A la Sra. Secretaria a cargo
de la Secretaría de Ambiente
de la Provincia de Entre Ríos

-María Daniela García-

Su despacho



Tengo el agrado de dirigirme a Ud., por disposición del Sr. Juez Federal titular del Juzgado Federal de Primera Instancia de Gualeguaychú, Dr. Hernán Sergio Viri, en mi carácter de Secretario a cargo de la Secretaría en lo Criminal y Correccional, en el marco de los autos N° FPA 5181/2020 caratulados "ARENAS ARGENTINAS S.A. S/A DETERMINAR", en trámite ante el Juzgado aludido, a fin de remitirle una caja de cartón cerrada conteniendo diez (10) expedientes administrativos en original, y dos (02) carpetas transparentes a la Secretaría de Ambiente dependiente del Gobierno de Entre Ríos, los que a continuación se detallan:

- EXPTE. N° 2335706 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN RIACHO CARBON CHICO - LANGBEIN GUILLERMO GUSTAVO, en un total de 123 fojas junto a un libro de ACTAS de 200 fojas;

- EXPTE. N° 2332931 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENAS DEL RÍO GUALEGUAY - MINERA OROSMAYO S.A" en un total 215 fojas;



- EXPTE. N° 2576117 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN LA ZONA II DEL RÍO PARANÁ (PARANÁ INFERIOR) ARENERA DEL PUERTO" en un total de 31 fojas;

- EXPTE. 2518207 "DE. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA CON DRAGAS EN ZONA I DEL RÍO PARANÁ (DELTA) - YOPPOLO Y CACHIARELLI S.R.L." en un total de 44 fojas;

- EXPTE. 2459159 "DEC. 4977/09 "EXTRACCIÓN DE ARENA EN LA ZONA 3 DEL RÍO PARANÁ - GRAVAFILT S.A." en un total de 249 fojas el cual se anexan los Expte. N° 2474825 en un total de 12 fojas, Expte. N° 2459159 en un total de 46 fojas, y Expte. N° 2455661 en un total de 09 fojas;

- EXPTE. 2445112 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN EL RÍO GUTIERREZ KM. 8 Y 18 EN EL DEPARTAMENO DE ISLAS DEL IBICUY - PROFITEC S.A." en un total de 70 fojas;

- EXPTE. N° 2518217 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA DEL FONDO DEL RÍO PARANÁ Y SUS AFLUENTES - ARENERA COSTA SAN PEDRO S.R.L." en un total de 26 fojas";

- EXPTE. N° 2518204 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA A TRAVES DE EMBARCACIÓN "MADRESEVA" ROBERTO JORGE MARTÍNEZ" en un total de 38 fojas";

- EXPTE. N° 1896016 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA" en un total de 303 fojas;

- EXPTE. N° 2488259 "DEC 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN LAS ZONAS I Y II DEL RÍO PARANÁ - TRANSFLUVIAL DEL LITORAL S.R.L." en un total de 297 fojas;

- UNA carpeta transparente con CERTIFICADO DE MATRÍCULA del buque con el nombre de "RÍO GUAZU" bajo el número 02226 asignadas al Expte. N° M11555CC34 en un total de 60 fojas;



Poder Judicial de la Nación

Juzgado Federal de Primera Instancia de Gualeguaychú
Secretaría Penal en lo Criminal y Correccional



- UNA carpeta transparente con CERTIFICADO DE MATRÍCULA del buque con el nombre de "ARENORTE N° 9" bajo el número 01648 asignadas al Expte. N° Z-13289-C-C-58 en un total de 49 fojas;

Saludo a Ud. muy atentamente.-



FRANCISCO J. GREGO
SECRETARIO FEDERAL



Poder Judicial de la Nación

Juzgado Federal de Primera Instancia de Gualeguaychú
Secretaría Penal en lo Criminal y Correccional



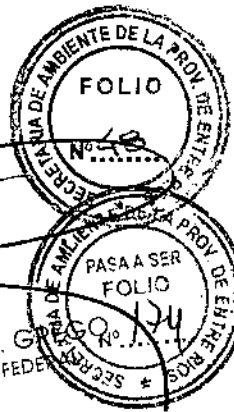
A la Sra. Secretaria a cargo
de la Secretaría de Ambiente
de la provincia de Entre Ríos

-María Daniela García-

Su despacho

Gualeguaychú, 22 de marzo de 2022.-

FRANCISCO J. G.
SECRETARIO FEDE



Tengo el agrado de dirigirme a Ud., por disposición del Sr. Juez Federal titular del Juzgado Federal de Primera Instancia de Gualeguaychú, Dr. Hernán Sergio Viri, en mi carácter de Secretario a cargo de la Secretaría en lo Criminal y Correccional, en el marco de los autos N° FPA 5181/2020 caratulados "ARENAS ARGENTINAS S.A. S/A DETERMINAR", en trámite ante el Juzgado aludido, a fin de remitirle una caja de cartón cerrada conteniendo dieciséis (16) expedientes administrativos en original, los que a continuación se detallan:

- EXPTE. N° 2321918 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENAS EN ZONA 2 (PARANÁ INFERIOR)" en un total de 255 fojas;
- EXPTE. N° 2380751 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA ZONA 1 Y 2 DEL RÍO PARANÁ PROFITEC S.A." en un total de fs. 190 fojas;
- EXPTE. N° 2381226 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN LAS ZONAS 1 Y 2 DEL RÍO PARANÁ TRANSPORTES FLUVIALE JILEGUERO S.A." en un total de 306 fojas;



- EXPTE. 2397794 "DE. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA DEL FONDO DEL RÍO PARANÁ Y SU AFLUENTES - EMPRESA SPÓSITO S.A." en un total de 168 fojas;

- EXPTE. 2403616 "DEC. 4977/09 ARROYOS S.A. CARTA DE PRESENTACIÓN CORRESPONDIENTE A EXTRACCIÓN DE ARENA RÍO PARANÁ" en un total de 109 fojas;

- EXPTE. 2407688 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN LAS ZONAS 1 Y 2 DEL RÍO PARANÁ - SILOS ARENERO BUENOS AIRES. S.A.C." en un total de 173 fojas;

- EXPTE. N° 2502427 "DEC. 4977/09 CARTA DE PRESENTACIÓN PROYECTO ARENA DEL IGUAZÚ MINORSA LA RIOJA S.A. en un total de 14 fojas";

- EXPTE. N° 2523149 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN LA ZONA DELTA DEL RÍO PARNÁ - C A L A S.R.L. CIA ARGENTINA DE LANCHAS AGUATERAS en un total de 57 fojas";

- EXPTE. N° 2525226 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN A ZONA N° 5 - RÍO GUALEGUAY KM. 45 A KM. 63 BUQUE "FELIZ FORTUNA" - MEYER JUAN DANIEL" en un total de 25 foja;

- EXPTE. N° 2397798 "DEC 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN LAS ZONAS 1 Y 2 DEL RÍO PARANÁ - SAN PEDRO ARENAS S.A. e un total de 64 foja;

- EXPTE. N° 2381069 "DEC. 497/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN LAS ZONAS 1 Y 2 DEL RÍO PARANÁ - ARENERA PUERTO NUEVO S.A." en un total de 95 fojas;

- EXPTE. N° 2397798 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN LAS ZONAS 1 Y 2 DE RÍO PARANÁ - SAN PEDRO ARENAS S.A." en un total de 64 fojas;



Poder Judicial de la Nación

Juzgado Federal de Primera Instancia de Gualeguaychú

Secretaría Penal en lo Criminal y Correccional

- EXPTE. N° 2482475 "DEC. 4977/09 "CASRTA DE PRESENTACIÓN - ARENAS SELECT NAVIERAA LOJDA S.A." en un total de 65 fojas;

- EXPTE. N° 2397795 "DEC. 4977/09 EXTRACCIÓN DE ARENA EN LA ZONA 1 (DELTA) Y ZONA 2 (PARANÁ INFERIOR) - HARROW S.A." en un total de 164 fojas junto a una carpeta transparente y tapa azul con documentación con la leyenda PLANACON;

- EXPTE. N° 2381061 "DEC. 4977/09 "EXTRACCIÓN DE ARENA EN ZONAS 1 Y 2 DEL RÍO PARANÁ - NAVIERA AZUL S.A." en un total de 50 fojas;

- EXPTE. N° 2380838 "DEC. 4977/09 "EXTRACCIÓN DE ARENA EN LAS ZONAS 1 Y 2 DEL RÍO PARANÁ - SUYING S.A." en un total de 50 fojas.-

Saludo a Ud. muy atentamente.-

FRANCISCO J. GREGO
SECRETARIO FEDERAL






Paraná, 25 de Abril de 2022

Por la presente se deja constancia que en el día de la fecha se procede a incorporar documentación presentada por la Consultora Ambiental Lic. Danisa Don correspondiente a los BUQUES IRIS, PLAZA DE MAYO, RÍO TURBIO, ARENORTE N°9 y RÍO GUAZÚ y respuesta a IT 392/21 de la firma ARENERA PUERTO NUEVO S.A.

La agregación extemporánea se debe a que dicha documentación, perteneciente al Expediente N° 2.381.069 "Dec. 4977/09: Extracción de arena zona 1 y 2 - Arenera Puerto Nuevo S.A." se encontraba en el Juzgado Federal de Gualeguaychú por solicitud del Juez Federal Dr. Hernán Viri, y regresó a la Secretaría de Ambiente en fecha 01/04/2022.

Sin más, saludo a Usted atentamente


Ing. VERÓNICA ROTELA
Jefe División Gestión Ambiental
Secretaría de Ambiente
Gobierno de Entre Ríos

República Argentina
Prefectura Naval Argentina



**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS**

Nº DE CERTIFICADO
0164-AS

MATRÍCULA	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA			
01648	ARENORTE Nº 9			
SEÑAL DISTINTIVA	PUERTO DE MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LWP 3498	BUENOS AIRES	ARGENTINA	414	RIOS INTERIORES
Nº DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO / DEDICACIÓN		
8	BUQUE MOTOR	CARGA-ARENERO		

ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado División Contrólada
Navegación y Registros Portuarios

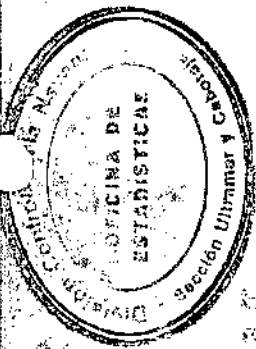
EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

CERTIFICA

1. Que el buque ha sido inspeccionado de acuerdo con el Art. 802.0103 del REGINAIVE; y
2. Que la inspección mostró que los equipos e instalaciones, así como su distribución y los materiales empleados, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del Capítulo 2, Título 8 del REGINAIVE y en la Ordenanza 03 -14 (DPAM) – Tomo 6.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento indicado al pie, sujeto a la realización de la inspección intermedia prescrita en el Art. 802.0103 del REGINAIVE.

Expedido en **BUENOS AIRES**, el 24 de **ENERO** de 2019.



**"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"**



[Handwritten signature]
JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL
BUENOS AIRES

VENCE: 20/DIC/2022

243343

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS

Con respecto a las disposiciones del Título 8 del REGINAVE (en adelante "el Título 8")

NOTAS:

- 1) Este Suplemento debe ir permanentemente adosado al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias que estará disponible a bordo en todo momento.
- 2) Las anotaciones en los casilleros serán insertando una cruz (x) para las repuestas "sí" y "aplicable", o un guión (-) para las repuestas "no" y "no aplicable", según corresponda.
- 3) Los artículos mencionados en este Suplemento se refieren a los artículos del Capítulo 2 del Título 8 y las resoluciones se refieren a aquellas adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

2. CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

- 1.1 Nombre del buque ARENORTE N° 9
- 1.2 Número de matrícula 01648
- 1.3 Navegación RIOS INTERIORES
- 1.4 Ángulo bruto 414
- 1.5 Fecha de Construcción:
 - 1.5.1 Fecha del contrato de construcción.....
 - 1.5.2 Fecha en que la quilla fue colocada o en la que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción 1958
 - 1.5.3 Fecha de entrega.....
- 1.6 Clasificación del buque:
 - 1.6.1 Buque nuevo.....
 - 1.6.2 Buque existente.....

EL BUQUE ESTÁ EQUIPADO CON UNA/ A INSTALACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS / DESMENUZADOR / TANQUE DE RETENCIÓN Y CONDUCTO DE DESCARGA, CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL TITULO 8, CAPITULO 2, SECCIÓN 3 D REGINAVE, SEGÚN SE INDICA A CONTINUACIÓN:

2.1 Instalación para el tratamiento de aguas sucias:

2.1.1 Tipo/Modelo de instalación.....

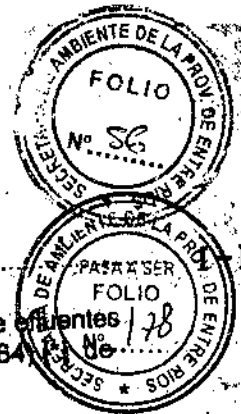
42964

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL TENIDO A LA VISTA"



Handwritten signature of Roberto R. Ramovechi

ROBERTO R. RAMOVECHI AYUDANTE DE PRIMERA Encargado División Control de la Navegación / Registros Portuarios



1.2 Nombre del fabricante.....
 1.3 La instalación de tratamiento de aguas sucias se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en las resoluciones MEPC.2(VI) / MEPC.159(55) / MEPC.227(64) de OMI, según corresponda.

1.4 Desmenzador:
 1.4.1 Tipo/Modelo de desmenzador.....
 1.4.2 Nombre del fabricante.....
 1.4.3 Cantidad de las aguas sucias después de la desinfección.....

1.5 Lugar de retención:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna ... a la cuaderna ...	Posición lateral	
Aguas Negras (2)	#29 A #37	SM NE BABOR - ESTRIBOR	5.295
Aguas Grises	*****	*****	*****

1.6 Conducto emisario para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción, provisto de Conexión Universal a Tierra (CUT). [X]

DECLARACIÓN que este Suplemento es correcto en todo su contenido.

Expedido en BUENOS AIRES, el 24 de ENERO de 2019.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL TENIDO A LA VISTA"



[Signature]
 ROBERTO R. RAMOVECHI
 AYUDANTE DE PRIMERA
 Encargado División Control de la Navegación y Registros Portuarios



[Signature]
 SECRETARÍA DE AMBIENTE DE LA PROV. DE ENTRE RÍOS

Endoso para la inspección intermedia

Se declara para certificar que en la inspección requerida en el artículo 802.0103 del REGINAVE se encontró que el buque cumplió con los requerimientos pertinentes de la Reglamentación

Inspección Intermedia

Firma:

Lugar:

Fecha:

La inspección de supervisión intermedia vence el **20 de DICIEMBRE de 2020** La inspección de supervisión será efectuada en el lapso comprendido entre el **20 de SEPTIEMBRE de 2020** y el **20 de MARZO de 2021**.
Después de dicho período, el presente Certificado pierde su validez.....



[Handwritten signature]
OFICIAL EN JEFE
DIVISION DE NAVEGACION Y REGISTROS PORTUARIOS

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"

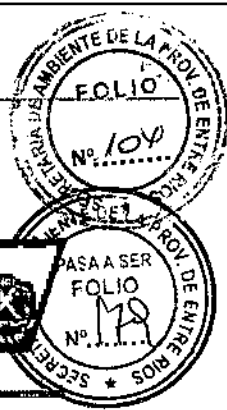


[Handwritten signature]

ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado División Control de la
Navegación y Registros Portuarios



República Argentina
Prefectura Naval Argentina

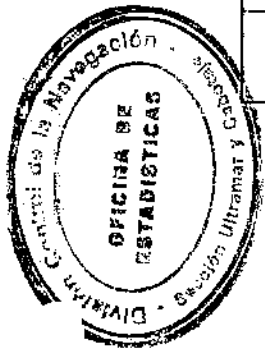


**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS**

Nº DE CERTIFICADO
0165-AS

MATRÍCULA	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA			
02226	RIO GUAZU			
SEÑAL DISTINTIVA	PUERTO DE MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LW 2681	BUENOS AIRES	ARGENTINA	334	RIOS INTERIORES
Nº DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO / DEDICACIÓN		
7	BUQUE MOTOR	ARENERO		

ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado División Control de la
Navegación y Registros Portuarios



EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

CERTIFICA

1. Que el buque ha sido inspeccionado de acuerdo con el Art. 802.0103 del REGINAVE; y
2. Que la inspección mostró que los equipos e instalaciones, así como su distribución y los materiales empleados, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del Capítulo 2, Título 8 del REGINAVE y en la Ordenanza 03 -14 (DPAM) – Tomo 6.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento indicado al pie, sujeto a la realización de la inspección intermedia prescrita en el Art. 802.0103 del REGINAVE.

Expedido en BUENOS AIRES, el 24 de ENERO de 2019.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



GABRIEL FERNANDO CARTAGENA
PRESIDENTE MAYOR
JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

NAC 243342

VENCE: **20/DIC/2022**

Endoso para la inspección intermedia

Esto es para certificar que en la inspección requerida en el artículo 802.0103 del REGINAVE se encontró que el buque cumple con los requerimientos pertinentes de la Reglamentación vigente:

Inspección Intermedia

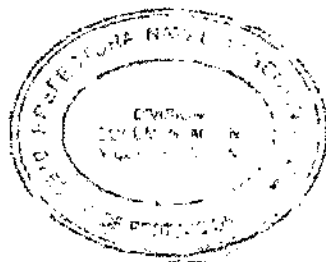
Firma:

Lugar:

Fecha:

NOTA: La convalidación intermedia vence el... **20 de DICIEMBRE de 2020** La inspección puede ser efectuada en el lapso comprendido entre el **20 de SEPTIEMBRE de 2020** y el **20 de MARZO de 2021**.

Vencido dicho periodo, el presente Certificado pierde su validez.....



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"

Handwritten signature and stamp of the Division of Navigation and Port Registers (División de Navegación y Registros Portuarios).

ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado División Control de la
Navegación y Registros Portuarios



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS

Con respecto a las disposiciones del Título 8 del REGINAVE (en adelante "el Título 8")

NOTAS:

- 1) Este Suplemento debe ir permanentemente adosado al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias que estará disponible a bordo en todo momento.
- 2) Las anotaciones en los casilleros serán insertando una cruz (x) para las repuestas "sí" y "aplicable", o un guión (-) para las repuestas "no" y "no aplicable", según corresponda.
- 3) Los artículos mencionados en este Suplemento se refieren a los artículos del Capítulo 2 del Título 8 y las resoluciones se refieren a aquellas adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

1. CARACTERISTICAS DEL BUQUE

- 1.1. Nombre del buque RIO GUAZU
- 1.2. Número de matrícula 02226
- 1.3. Navegación RIOS INTERIORES
- 1.4. Arqueo bruto 334
- 1.5. Fecha de Construcción:
 - 1.5.1. Fecha del contrato de construcción.....
 - 1.5.2. Fecha en que la quilla fue colocada o en la que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción 1928
 - 1.5.3. Fecha de entrega.....
- 1.6. Clasificación del buque
 - 1.6.1. Buque nuevo..... [-]
 - 1.6.2. Buque existente..... [X]

2. EL BUQUE ESTÁ EQUIPADO CON UNA INSTALACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS / DESMENUZADOR / TANQUE DE RETENCIÓN Y CONDUCTO DE DESCARGA, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL TITULO 8, CAPITULO 2, SECCIÓN 3 DEL REGINAVE, SEGÚN SE INDICA A CONTINUACIÓN:

- 2.1. Instalación para el tratamiento de aguas sucias:
 - 2.1.1 Tipo/Modelo de instalación..... [-]

COM 142963

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINA
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado División Control de la Navegación y Registros Portuarios

2.1.2 Nombre del fabricante..... [-]

2.1.3 La instalación de tratamiento de aguas sucias se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en las resoluciones MEPC.2(VI) / MEPC.158(55) / MEPC.227(64) (*) de la OMI, según corresponda.

2.2.Desmenzador: [-]

2.1.4 Tipo/Modelo de desmenzador.....*****

2.1.5 Nombre del fabricante.....*****

2.1.6 Calidad de las aguas sucias después de la desinfección.....*****

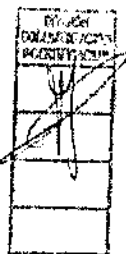
2.3.Tanques de retención: [X]

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna . . . a la cuaderna . . .	Posición lateral	
Aguas Negras	#14 A #16	SM BABOR	0.72
Aguas Grises	*****	*****	*****

2.4. Conducto emisario para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción, provisto de Conexión Universal a Tierra (CUT). [X]

SE CERTIFICA que este Suplemento es correcto en todo su contenido.

Expedido en BUENOS AIRES, el 24 de ENERO de 2019.-



GABRIEL RODRIGUEZ YAGENOW
JEFE DEPARTAMENTO DE SERVICIO MARINERO

ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado División Control de la Navegación y Registros Portuarios

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS**

Nº DE CERTIFICADO
0144-AS

MATRÍCULA	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA			
01644	IRIS			
SEÑAL DISTINTIVA	PUERTO DE MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LW 9050	BUENOS AIRES	ARGENTINA	589	RIOS INTERIORES
Nº DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO / DEDICACIÓN		
008	BUQUE MOTOR	CARGA - ARENERO		

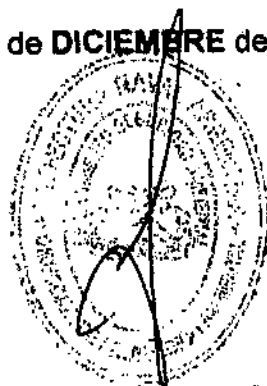
EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

CERTIFICA

1. Que el buque ha sido inspeccionado de acuerdo con el Art. 802.0103 del REGINAVE; y.
2. Que la inspección mostró que los equipos e instalaciones, así como su distribución y los materiales empleados, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del Capítulo 2, Título 8 del REGINAVE y en la Ordenanza 03 -14 (DPAM) – Tomo 6.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento indicado al pie, sujeto a la realización de la inspección intermedia prescrita en el Art. 802.0103 del REGINAVE.

Expedido en **BUENOS AIRES**, el 27 de **DICIEMBRE** de 2018.



JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL
PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

NAC 242933

VENCE: 05/DIC/2022

Endoso para la inspección intermedia

Esto es para certificar que en la inspección requerida en el artículo 802.0103 del REGINAVE se encontró que el buque cumple con los requerimientos pertinentes de la Reglamentación vigente:

Inspección Intermedia


Firma:  *M. F. PLO BSAS.*

Lugar: *M. F. PLO BSAS.*

Fecha: *13/01/2021*

NOTA: La convalidación intermedia vence el... **05 de DICIEMBRE de 2020**.... La inspección puede ser efectuada en el lapso comprendido entre el... **05 de SEPTIEMBRE de 2020**.... y el **05 de MARZO de 2021**.... Vencido dicho período, el presente Certificado pierde su validez.....




MARIO EDUARDO CERDEIRA
PREFECTO
JEFE DIVISION TECNICA AMBIENTAL



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS

Con respecto a las disposiciones del Título 8 del REGINAVE (en adelante "el Título 8")

NOTAS:

- 1) Este Suplemento debe ir permanentemente adosado al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias que estará disponible a bordo en todo momento.
2) Las anotaciones en los casilleros serán insertando una cruz (x) para las repuestas "si" y "aplicable", o un guión (-) para las repuestas "no" y "no aplicable", según corresponda.
3) Los artículos mencionados en este Suplemento se refieren a los artículos del Capítulo 2 del Título 8 y las resoluciones se refieren a aquellas adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

1. CARACTERISTICAS DEL BUQUE

- 1.1. Nombre del buque IRIS
1.2. Número de matrícula 01644
1.3. Navegación RIOS INTERIORES
1.4. Arqueo bruto 589
1.5. Fecha de Construcción:
1.5.1. Fecha del contrato de construcción
1.5.2. Fecha en que la quilla fue colocada o en la que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción 1906
1.5.3. Fecha de entrega
1.6. Clasificación del buque.
1.6.1. Buque nuevo [-]
1.6.2. Buque existente [X]

2. EL BUQUE ESTÁ EQUIPADO CON UNA INSTALACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS / DESMENUZADOR / TANQUE DE RETENCIÓN Y CONDUCTO DE DESCARGA, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL TITULO 8, CAPITULO 2, SECCIÓN 3 DEL REGINAVE, SEGÚN SE INDICA A CONTINUACIÓN:

- 2.1. Instalación para el tratamiento de aguas sucias:
2.1.1 Tipo/Modelo de instalación ***** [-]

2.1.2 Nombre del fabricante.....*****

2.1.3 La instalación de tratamiento de aguas sucias se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en las resoluciones MEPC-2(VI) / MEPC-159(66) / MEPC-227(64) (*) de la OMI, según corresponda.

2.2 Desmenzador:

2.2.4 Tipo/Modelo de desmenzador.....*****

2.2.5 Nombre del fabricante.....*****

2.2.6 Calidad de las aguas sucias después de la desinfección.....*****

2.3 Tanques de retención:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna ... a la cuaderna. ...	Posición lateral	
Aguas Negras	# 29 A # 30	NE BR	1.056
	# 21 A # 23	NE BR	0.611
	# 29 A # 30	NE EB	1.056
	# 21 A # 23	NE EB	0.611
Aguas Grises	*****	*****	*****

2.4 Conducto emisario para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción, provisto de Operación Universal a Tierra (CUT). [X]

SE CERTIFICA que este Suplemento es correcto en todo su contenido.

Expedido en BUENOS AIRES, el 27 de DICIEMBRE de 2018.



MANUEL FERNANDO ORTIZ BENOVA
PREFECTO MAJOR
USFA DEPARTAMENTO SEGURIDAD AERONAVE



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS**

Nº DE CERTIFICADO
0177-AS

MATRÍCULA	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA			
0616	RIO TURBIO			
SEÑAL DISTINTIVA	PUERTO DE MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LW 3219	BUENOS AIRES	ARGENTINA	925	RIOS INTERIORES
Nº DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO / DEDICACIÓN		
09	BUQUE MOTOR	CARGA - ARENERO		

EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

CERTIFICA

1. Que el buque ha sido inspeccionado de acuerdo con el Art. 802.0103 del REGINAVE; y
2. Que la inspección mostró que los equipos e instalaciones, así como su distribución y los materiales empleados, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del Capítulo 2, Título 8 del REGINAVE y en la Ordenanza 03 -14 (DPAM) – Tomo 6.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento indicado al pie, sujeto a la realización de la inspección intermedia prescrita en el Art. 802.0103 del REGINAVE.

Expedido en BUENOS AIRES, el 05 de FEBRERO de 2019.



FRANCISCO BENIGCH
PREFECTO PRINCIPAL
JEFE DIVISION PLANES
Y/O JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

NAC 243402

VENCE: 20/DEC/2022

Endoso para la inspección intermedia

Esto es para certificar que en la inspección requerida en el artículo 802.0103 del REGINAVE se encontró que el buque cumple con los requerimientos pertinentes de la Reglamentación vigente:

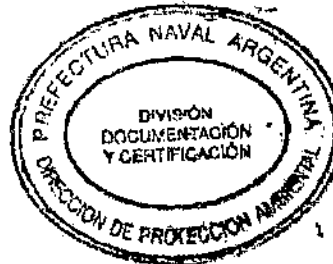
Inspección Intermedia

Firma: *P. CERDEIRA*

Lugar: *Pto B. St. (no F.)*

Fecha: *22/01/2021*

NOTA: La convalidación intermedia vence el... **20 de DICIEMBRE de 2020** La inspección puede ser efectuada en el lapso comprendido entre el **20 de SEPTIEMBRE de 2020** y el **20 de MARZO de 2021**. Vencido dicho período, el presente Certificado pierde su validez.....



MARIO E. CERDEIRA
PREFECTO



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS

Con respecto a las disposiciones del Título 8 del REGINAVER (en adelante "el Título 8")

NOTAS:

- 1) Este Suplemento debe ir permanentemente adosado al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias que estará disponible a bordo en todo momento.
- 2) Las anotaciones en los casilleros serán insertando una cruz (x) para las repuestas "sí" y "aplicable", o un guión (-) para las repuestas "no" y "no aplicable", según corresponda.
- 3) Los artículos mencionados en este Suplemento se refieren a los artículos del Capítulo 2 del Título 8 y las resoluciones se refieren a aquellas adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

1. CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

- 1.1. Nombre del buque **RIO TURBIO**
- 1.2. Número de matrícula.....**0616**
- 1.3. Navegación..... **RIOS INTERIORES**
- 1.4. Arqueo bruto.....**925**.....
- 1.5. Fecha de Construcción:
- 1.5.1. Fecha del contrato de construcción.....
- 1.5.2. Fecha en que la quilla fue colocada o en la que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción **1943**.....
- 1.5.3. Fecha de entrega.....
- 1.6. Clasificación del buque.
- 1.6.1. Buque nuevo..... [-]
- 1.6.2. Buque existente..... [X]

2. EL BUQUE ESTÁ EQUIPADO CON UN/A INSTALACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS / DESMENUZADOR / TANQUE DE RETENCIÓN Y CONDUCTO DE DESCARGA, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL TITULO 8, CAPITULO 2, SECCIÓN 3 DEL REGINAVER, SEGÚN SE INDICA A CONTINUACIÓN:

- 2.1. Instalación para el tratamiento de aguas sucias:
- 2.1.1 Tipo/Modelo de instalación..... [-]

2.1.2 Nombre del fabricante..... [-]

2.1.3 La instalación de tratamiento de aguas sucias se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en las resoluciones MEPC-2(VI) / MEPC-159(56) / MEPC-227(64) (*) de la OMI, según corresponda.

2.2.Desmenizador: [-]

2.1.4 Tipo/Modelo de desmenizador.....*****

2.1.5 Nombre del fabricante.....*****

2.1.6 Calidad de las aguas sucias después de la desinfección.....*****

2.3.Tanques de retención: [X]


Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m³)
	De la cuaderna ... a la cuaderna...	Posición lateral	
Aguas Negras	# 1 A # 2	PIQUE POPA	7.294
Aguas Grises	*****	*****	*****

2.4. Conducto emisario para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción, provisto de Conexión Universal a Tierra (CUT). [X]

SE CERTIFICA que este Suplemento es correcto en todo su contenido.

Expedido en BUENOS AIRES, el 05 de FEBRERO de 2019.-




FRANCISCO BENISCH
PREFECTO PRINCIPAL
JEFE DIVISION PLANES
c/a JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS**

Nº DE CERTIFICADO

0542-AS

MATRÍCULA	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA			
02418	PLAZA DE MAYO			
SEÑAL DISTINTIVA	PUERTO DE MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LW 8466	BUENOS AIRES	ARGENTINA	497	RIOS INTERIORES
Nº DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO / DEDICACIÓN		
08	BUQUE MOTOR	ARENERO		

**EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL DE LA
NAVEGACIÓN**

CERTIFICA

1. Que el buque ha sido inspeccionado de acuerdo con el Art. 802.0103 del REGINAVE; y
2. Que la inspección mostró que los equipos e instalaciones, así como su distribución y los materiales empleados, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del Capítulo 2, Título 8 del REGINAVE y en la Ordenanza 03 -14 (DPAM) – Tomo 6.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento indicado al pie, sujeto a la realización de la inspección intermedia prescrita en el Art. 802.0103 del REGINAVE.

Expedido en **BUENOS AIRES**, el **10 de NOVIEMBRE** de **2021**.

DIVISION DOCUM Y CERTIFICACION
pmp



LEONARDO JAVIER FILOMATORI
PREFECTO MAYOR
JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD
AMBIENTAL DE LA NAVEGACION

NAC 282975

VENCE: 02/NOV/2025

Endoso para la inspección intermedia

Esto es para certificar que en la inspección requerida en el artículo 802.0103 del REGINAVE se encontró que el buque cumple con los requerimientos pertinentes de la Reglamentación vigente:

Inspección Intermedia

Firma:

Lugar:

Fecha:

NOTA: La convalidación intermedia vence el **02 de NOVIEMBRE de 2023**. La inspección puede ser efectuada en el lapso comprendido entre el **02 de AGOSTO de 2023** y el **02 de FEBRERO de 2024**. Vencido dicho período, el presente Certificado pierde su validez.




ERIC IVAN SAJTROCH
OFICIAL PRINCIPAL
JEFE DIVISION DOCUMENTACION Y
CERTIFICACION



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

**SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS**

Con respecto a las disposiciones del Título 8 del REGINAVE (en adelante "el Título 8")

NOTAS:

- 1) Este Suplemento debe ir permanentemente adosado al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias que estará disponible a bordo en todo momento.
- 2) Las anotaciones en los casilleros serán insertando una cruz (x) para las repuestas "sí" y "aplicable", o un guión (-) para las repuestas "no" y "no aplicable", según corresponda.
- 3) Los artículos mencionados en este Suplemento se refieren a los artículos del Capítulo 2 del Título 8 y las resoluciones se refieren a aquellas adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

1. CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

1.1. Nombre del buque **"PLAZA DE MAYO"**

1.2. Número de matrícula **02418**

1.3. Navegación **RIOS INTERIORES**

1.4. Arqueo bruto **497**

1.5. Fecha de Construcción:

1.5.1. Fecha del contrato de construcción

1.5.2. Fecha en que la quilla fue colocada o en la que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción **1898**

1.5.3. Fecha de entrega

1.6. Clasificación del buque:

1.6.1. Buque nuevo

[-]

1.6.2. Buque existente

[X]

2. EL BUQUE ESTÁ EQUIPADO CON UNA INSTALACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS / DESMENUZADOR / TANQUE DE RETENCIÓN Y CONDUCTO DE DESCARGA, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL TITULO 8, CAPITULO 2, SECCIÓN 3 DEL REGINAVE, SEGÚN SE INDICA A CONTINUACIÓN:

2.1. Instalación para el tratamiento de aguas sucias:

[-]

2.1.1 Tipo/Modelo de instalación _____



2.1.2 Nombre del fabricante _____

2.1.3 La instalación de tratamiento de aguas sucias se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en las resoluciones MEPC.2(VI) / MEPC.159(55) / MEPC.227(64) (*) de la OMI, según corresponda.

2.2. Desmenizador: [-]

2.1.4 Tipo/Modelo de desmenizador *****

2.1.5 Nombre del fabricante *****

2.1.6 Calidad de las aguas sucias después de la desinfección *****

2.3. Tanques de retención: [X]

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna ... a la cuaderna ...	Posición lateral	
Aguas Negras	# 11 A # 13	SM N/E POPA BB EB	4.008
Aguas Grises	*****	*****	*****

2.4. Conducto emisario para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción, provisto de Conexión Universal a Tierra (CUT). [X]

SE CERTIFICA que este Suplemento es correcto en todo su contenido.

Expedido en BUENOS AIRES, el 10 de NOVIEMBRE de 2021.-

DIVISION DOCUMENTOS Y CERTIFICACION
pmp



[Handwritten Signature]
LEONARDO JAVIER FILOMATORI
PREFECTO MAYOR
JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL DE LA NAVEGACION



República Argentina
 Prefectura Naval Argentina

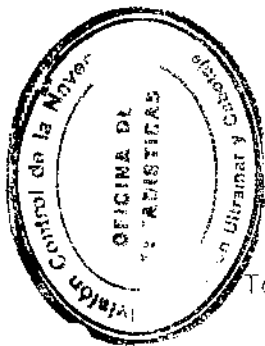


**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
 CONTAMINACIÓN POR BASURAS**

N° DE CERTIFICADO
7395 - B

MATRÍCULA	N° INSCRIPCIÓN	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA		
02226	*****	RIO GUAZU		
S. DISTINTIVA	PUERTO MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LW2681	BUENOS AIRES	ARGENTINA	334	RIOS INTERIORES
N° DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO/DEDICACIÓN		ESLORA (m)
0008	BUQUE MOTOR	ARENERO		65,45

ROBERTO R. RAMOVECHI
 AYUDANTE DE PRIMERA
 Encargado División Control de la
 Navegación y Registros Portuarios



**EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL
 CERTIFICA**

Que el buque satisface los requerimientos estipulados en la Ordenanza N° 2/98 - Tomo 6 - (DPMA) por lo que se expide el presente.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento que se indica al pie.

Expedido en BUENOS AIRES, el 31 de MAYO de 2017.-

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
 TENIDO A LA VISTA"



VIGUEL HUMBERTO BASTORELLI
 PREFECTO MAYOR
 JEFE DEPARTAMENTO PREVENCIÓN
 DE LA CONTAMINACIÓN

VENCE: **19/ABR/2022**

NAC 204878

Se **CERTIFICA** que como consecuencia de la inspección ~~inicial~~/ **periódica (*)** practicada el **19 de Abril de 2017** se ha verificado que la unidad cuenta con el equipamiento y la documentación siguiente:

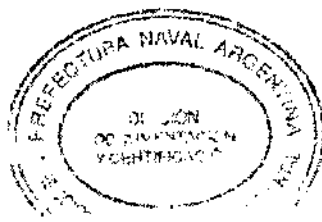
- | | |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 1) ROTULOS (Artículo 1°) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2) PLAN DE GESTION DE BASURAS (Artículo 4°) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3) LIBRO REGISTRO DE BASURAS (Artículo 8°) | <input type="checkbox"/> |
| 4) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.1) | <input type="checkbox"/> |
| 5) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.2) | <input type="checkbox"/> |
| 6) OTROS MEDIOS ACEPTABLES (Artículo 17°, inciso 17.3) | <input type="checkbox"/> |

NOTA: Las anotaciones en los casilleros se harán insertando una cruz (x) para las respuestas "SI" y "ACEPTABLE", o un guión (--) para las respuestas "NO" y "NO ACEPTABLE", según corresponda.

OBSERVACIONES: (*) Táchese según proceda.-

Disposición DPAM, DO8 N° 38/2017.

(Exim. Equipo Desmenuzador / Triturador de Restos de Víveres).-



EMERSON CARBONERO
COMANDANTE EN JEFE
DIVISION DE INSPECCION Y CONTROL DE BUQUES
MAR DEL PLATA

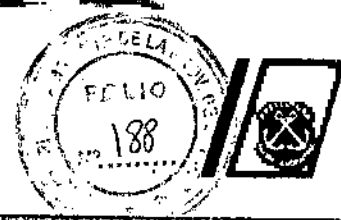


"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"

ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado Division Control de la
Navegacion y Registros Portuarios



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR BASURAS**

N° DE CERTIFICADO
7818 - B

MATRÍCULA	N° INSCRIPCIÓN	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA		
01848		ARENORTE M 9		
S. DISTINTIVA	PUERTO MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LN 3498	BUENOS AIRES	ARGENTINA	414	RIOS INTERIORES
N° DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO/DEDICACIÓN		ESLORA (m)
0008	BUQUE MOTOR	ARENERO		68,50

EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

CERTIFICA

Que el buque satisface los requerimientos estipulados en la Ordenanza N° 2/98 Tomo B - (DPMA) por lo que se expide el presente.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento que se indica al pie.

Expedido en BUENOS AIRES, el 12 de JULIO de 2018.-



VENCE: 05/JUL/2023

NAC 225448

Se CERTIFICA que como consecuencia de la inspección inicial/ periódica (*) practicada el día 6 de Julio de 2018 se ha verificado que la unidad cuenta con el equipamiento y la documentación siguiente:

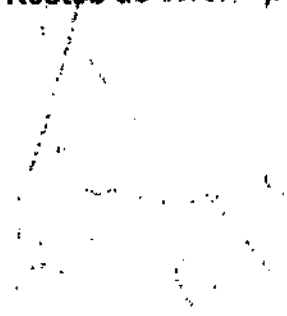
- 1) ROTULOS (Artículo 1°)
- 2) PLAN DE GESTION DE BASURAS (Artículo 4°)
- 3) LIBRO REGISTRO DE BASURAS (Artículo 8°)
- 4) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.1)
- 5) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.2)
- 6) OTROS MEDIOS ACEPTABLES (Artículo 17°, inciso 17.3)

NOTA: Las anotaciones en los casilleros se harán insertando una cruz (x) para las respuestas "SI" y "ACEPTABLE", o un guión (-) para las respuestas "NO" y "NO ACEPTABLE", según corresponda.

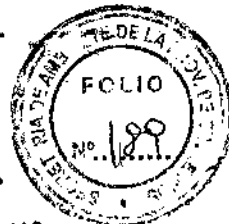
RESERVACIONES: (*) Táchese según proceda.-

- Mantiene vigencia Disposición DPAM, DOB N° 158/2013.

(Exim. Eq. Desmenuzador / Triturador de Restos de Vivo) --



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



Nº 33030/13.
Letra: CUDAP.

BUENOS AIRES, 31 de julio de 2013.

Visto lo solicitado por la "AGENCIA MARITIMA GROGE Hnos. Agentes Marítimos S.R.L.", en representación de la Empresa Armadora/Propietaria del Buque Motor "ARENORTE Nº 9" (01648), respecto a que se le otorgue a dicha embarcación una eximición al equipamiento que prescribe el artículo 803.0301 del REGINAVE y el artículo 17.2 de la Ordenanza Nº 2/98 - Tomo 6 (DPMA), y:

CONSIDERANDO:

Que la Ley General de la Prefectura Naval Argentina (Ley 18.398) en su Art. 5º inc. a) subinciso 23) establece que es función de la Institución "entender en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustre y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas y verificar su cumplimiento".

Que la Ordenanza Nº 2/98 - Tomo 6 (DPMA), en su Artículo 17.2, prescribe los dispositivos obligatorios para el transporte de las basuras generadas a bordo.

Que el Título 8, Capítulo 3, Sección 2 del REGINAVE, establece el régimen operativo de los buques para prevenir la contaminación de las aguas por basuras.

Que la embarcación de marras realiza navegación por Ríos Interiores y de acuerdo al tiempo de operación por viaje que no excede las treinta y seis (36) horas, éste le permite retener a bordo las basuras generadas durante su travesía hasta su disposición en instalaciones de recepción o servicios habilitados al efecto en los puertos donde opera.

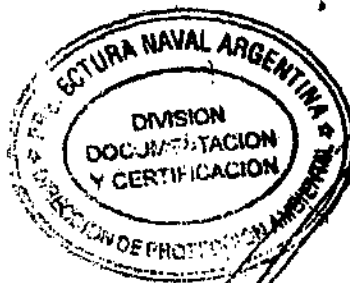
EL JEFE DEL DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

D I S P O N E:

ARTICULO 1º: EXIMIR al Buque Motor "ARENORTE Nº 9" (01648), del equipamiento que prescribe el artículo 803.0301 del REGINAVE, y el artículo 17.2 de la Ordenanza Nº 2/98 - Tomo 6 (DPMA), (Desmenuzador o Triturador de Restos de Viveres).

ARTICULO 2º: La eximición consignada en el artículo precedente tendrá validez mientras se mantenga lo enunciado en el cuarto Considerando.

ARTICULO 3º: Notifíquese a la recurrente y entréguese copia de la presente, la cual permanecerá adjunta al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Asursas, mientras el mismo mantenga su validez. Cumplido, archívese.-



ROBERTO OSCAR RODRIGUEZ
PREFECTO PRINCIPAL
JEFE DIVISION DOCUMENTACION Y CERTIFICACION



FERNANDO RAUL AMADO
PREFECTO PRINCIPAL
JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD DE LA
DIRECCION DE PROTECCION AMBIENTAL

Disposición DPAM, DO8 N° 158/2013.-



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR BASURAS**

Nº DE CERTIFICADO
8872 - B

MATRÍCULA	Nº INSCRIPCIÓN	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA		
01644	*****	IRIS		
S. DISTINTIVA	PUERTO MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LW9050	BUENOS AIRES	ARGENTINA	589	RIOS INTERIORES
Nº DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO/DEDICACIÓN		ESLORA (m)
0008	BUQUE MOTOR	ARENERO		71,14

**EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL DE LA
NAVEGACIÓN CERTIFICA**

Que el buque satisface los requerimientos estipulados en la Ordenanza N° 2/98 - Tomo 6 - (DPMA) por lo que se expide el presente.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento que se indica al pie.

Expedido en **BUENOS AIRES**, el 5 de **AGOSTO** de 2020.-



CARLOS ALBERTO TALLERES JANESE
PREFECTO PRINCIPAL
JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD
AMBIENTAL DE LA NAVEGACION

NAC 249943

VENCE: 26/JUN/2025

Se **CERTIFICA** que como consecuencia de la inspección **inicial/ periódica (*)** practicada el 26 de **Junio** de 2020 se ha verificado que la unidad cuenta con el equipamiento y la documentación siguiente:

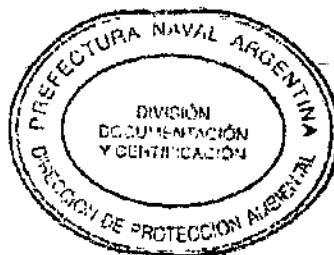
- | | |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 1) ROTULOS (Artículo 1°) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2) PLAN DE GESTION DE BASURAS (Artículo 4°) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3) LIBRO REGISTRO DE BASURAS (Artículo 8°) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.1) | <input type="checkbox"/> |
| 5) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.2) | <input type="checkbox"/> |
| 6) OTROS MEDIOS ACEPTABLES (Artículo 17°, inciso 17.3) | <input type="checkbox"/> |

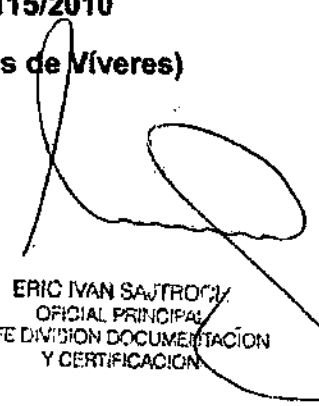
NOTA: Las anotaciones en los casilleros se harán insertando una cruz (x) para las respuestas "SI" y "ACEPTABLE", o un guión (-) para las respuestas "NO" y "NO ACEPTABLE", según corresponda.

OBSERVACIONES: (*) Táchese según proceda.-

Mantiene vigencia Disposición DPAM, DO8 N° 115/2010

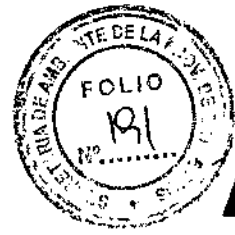
(Exim. Eq. Desmenuzador / Triturador de Restos de Víveres)




ERIC IVAN SAJTROCH
OFICIAL PRINCIPAL
JEFE DIVISION DOCUMENTACION
Y CERTIFICACION



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR BASURAS**

N° DE CERTIFICADO
9305 - B

MATRÍCULA	N° INSCRIPCIÓN	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA		
02226	*****	RIO GUAZU		
S. DISTINTIVA	PUERTO MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
- LW2681	BUENOS AIRES	ARGENTINA	334	RIOS INTERIORES
N° DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO/DEDICACIÓN		ESLORA (m)
0008	BUQUE MOTOR	ARENERO		65,45

**EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL DE LA
NAVEGACIÓN CERTIFICA**

Que el buque satisface los requerimientos estipulados en la Ordenanza N° 2/98 - Tomo 6 - (DPMA) por lo que se expide el presente.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento que se indica al pie.

Expedido en **BUENOS AIRES**, el 7 de **MARZO** de 2022.-

DIVISION DOCUM Y CERTIFICACION
jep



FACUNDO CERRONE
PREFECTO
E/A JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD
AMBIENTAL DE LA NAVEGACION

VENCE: **22/FEB/2027** CE-2022-21420610-APN-DPAM#PNA



302210

Se **CERTIFICA** que como consecuencia de la inspección ~~inicial~~/ **periódica (*)** practicada el **22 de Febrero de 2022** se ha verificado que la unidad cuenta con el equipamiento y la documentación siguiente:


- | | |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 1) ROTULOS (Artículo 1°) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2) PLAN DE GESTION DE BASURAS (Artículo 4°) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3) LIBRO REGISTRO DE BASURAS (Artículo 8°) | <input type="checkbox"/> |
| 4) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.1) | <input type="checkbox"/> |
| 5) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.2) | <input type="checkbox"/> |
| 6) OTROS MEDIOS ACEPTABLES (Artículo 17°, inciso 17.3) | <input type="checkbox"/> |

NOTA: Las anotaciones en los casilleros se harán insertando una cruz (x) para las respuestas "SI" y "ACEPTABLE", o un guión (-) para las respuestas "NO" y "NO ACEPTABLE", según corresponda.

OBSERVACIONES: (*) Táchese según proceda.-

Disposición Número: DI-2022-23-APN-DPAM#PNA
(Exim. Eq. Desmenuzador / Triturador de Restos de Víveres)




ERIC IVAN SAJTROCH
SUBPREFECTO
JEFE DIVISION DOCUMENTACION
Y CERTIFICACION

CE-2022-21420610-APN-DPAM#PNA



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Disposición

Número: DI-2022-23-APN-DPAM#PNA

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Lunes 7 de Marzo de 2022

Referencia: Exención equipo desmenuzador/triturador de restos de víveres B/M "RIO GUAZU" (02226) - Expediente Electrónico EX-2022-15631937- -APN-DPAM#PNA.-

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
Autoridad Marítima

Visto lo solicitado en el presente Expediente por el/la representante de la empresa Armadora/Propietaria del Buque Motor "RIO GUAZU" (02226), inherente a una exención respecto del equipamiento que prescribe el artículo 803.0301 del REGINAVE y el artículo 17.2 de la Ordenanza N° 2/98 (Dirección de Protección Ambiental) -Tomo 6, y;

CONSIDERANDO:

Que la Ley General de la Prefectura Naval Argentina (Ley N° 18.398) en su Art. 5° inc. a) subinciso 23) establece que es función de la Institución "Entender en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustre y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas y verificar su cumplimiento".

Que el Título 8, Capítulo 3, Sección 2 del REGINAVE, establece el régimen operativo de los buques para prevenir la contaminación de las aguas por basuras.

Que la Ordenanza N° 2/98 (Dirección de Protección Ambiental) - Tomo 6, en su Artículo 17.2, prescribe los dispositivos obligatorios para el tratamiento de las basuras generadas a bordo.

Que la embarcación de marras realiza navegación Ríos Interiores, y de acuerdo al tiempo de operación por viaje que no supera las veinticuatro (24) horas, este le permite retener a bordo en los recipientes las basuras generadas durante su travesía hasta su disposición en instalaciones de recepción o servicios habilitados al efecto en los puertos donde opera.

Por ello:

EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL DE LA NAVEGACIÓN

CE-2022-21420610-APN-DPAM#PNA

 COM 159107

DISPONE:

ARTÍCULO 1º: EXIMIR al Buque Motor "RIO GUAZU" (02226), del equipamiento (Desmenuzador o Triturador de Restos de Víveres) que prescribe el artículo 803.0301 del REGINAVE, y el artículo 17.2 de la Ordenanza N° 2/98 (Dirección de Protección Ambiental) - Tomo 6.

ARTÍCULO 2º: DEROGAR la Disposición DPAM, DO8 N° 38/2017, la cual conforma antecedente a la presente.

ARTÍCULO 3º: La exención consignada en el Artículo 1º tendrá validez mientras se mantenga lo enunciado en el cuarto considerando.

ARTÍCULO 4º: Notifíquese a la recurrente y entréguese original de la presente, la cual permanecerá adjunta al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Basuras mientras el mismo mantenga su validez. Cumplido, archívese.-

Digitally signed by CERRONE Facundo
Date: 2022.03.07 16:43:23 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

E/E Facundo Cerrone
Prefecto
Dirección de Protección Ambiental
Prefectura Naval Argentina

CE-2022-2142063
Digitally signed by CERRONE Facundo
Date: 2022.03.07 16:43:35 -03:00



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas



**Hoja Adicional de Firmas
Certificado**

Número: CE-2022-21420610-APN-DPAM#PNA

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 7 de Marzo de 2022

Referencia: CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR BASURAS N° 9305-B.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.03.07 17:19:47 -03:00

Paola Margarita Pereira
Cabo Primero
Dirección de Protección Ambiental
Prefectura Naval Argentina

Digitally signed by Gestion Documental
Electronica
Date: 2022.03.07 17:19:49 -03:00



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN POR BASURAS**

N° DE CERTIFICADO
9306 - B

MATRÍCULA	N° INSCRIPCIÓN	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA		
0616	*****	RIO TURBIO		
S. DISTINTIVA	PUERTO MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LW3219	BUENOS AIRES	ARGENTINA	925	RIOS INTERIORES
N° DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO/DEDICACIÓN		ESLORA (m)
0009	BUQUE MOTOR	ARENERO		82,72

**EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL DE LA
NAVEGACIÓN CERTIFICA**

Que el buque satisface los requerimientos estipulados en la Ordenanza N° 2/98 - Tomo 6 - (DPMA) por lo que se expide el presente.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento que se indica al pie.

Expedido en **BUENOS AIRES**, el 7 de **MARZO** de 2022.-

DIVISION DOCUM Y CERTIFICACION
jep



FACUNDO CERRONE
PREFECTO
E/A JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD
AMBIENTAL DE LA NAVEGACION

VENCE: **22/FEB/2027** E-2022-21419713-APN-DPAM#PNA

NAC 302211



Se **CERTIFICA** que como consecuencia de la inspección ~~inicial~~/ **periódica (*)** practicada el **22 de Febrero de 2022** se ha verificado que la unidad cuenta con el equipamiento y la documentación siguiente:


- 1) ROTULOS (Artículo 1°)
- 2) PLAN DE GESTION DE BASURAS (Artículo 4°)
- 3) LIBRO REGISTRO DE BASURAS (Artículo 8°)
- 4) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.1)
- 5) DESMENUZADOR ó TRITURADOR (Artículo 17°, inciso 17.2)
- 6) OTROS MEDIOS ACEPTABLES (Artículo 17°, inciso 17.3)

NOTA: Las anotaciones en los casilleros se harán insertando una cruz (x) para las respuestas "SI" y "ACEPTABLE", o un guión (-) para las respuestas "NO" y "NO ACEPTABLE", según corresponda.

OBSERVACIONES: (*) Táchese según proceda.-

Disposición Número: DI-2022-22-APN-DPAM#PNA
(Exim. Eq. Desmenuzador / Triturador de Restos de Víveres)




ERIC IVAN SAJTROCH
SUBPREFECTO
JEFE DIVISION DOCUMENTACION
Y CERTIFICACION

CE-2022-21419713-APN-DPAM#PNA



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Disposición

Número: DI-2022-22-APN-DPAM#PNA

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Lunes 7 de Marzo de 2022

Referencia: Exención equipo desmenuzador/triturador de restos de víveres B/M "RIO TURBIO" (0616) - Expediente Electrónico EX-2022-15604965- -APN-DPAM#PNA

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

Autoridad Marítima

Visto lo solicitado en el presente Expediente por el/la representante de la empresa Armadora/Propietaria del Buque Motor "RIO TURBIO" (0616), inherente a una exención respecto del equipamiento que prescribe el artículo 803.0301 del REGINAVE y el artículo 17.2 de la Ordenanza N° 2/98 (Dirección de Protección Ambiental) -Tomo 6, y;

CONSIDERANDO:

Que la Ley General de la Prefectura Naval Argentina (Ley N° 18.398) en su Art. 5° inc. a) subinciso 23) establece que es función de la Institución "Entender en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustre y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas y verificar su cumplimiento".

Que el Título 8, Capítulo 3, Sección 2 del REGINAVE, establece el régimen operativo de los buques para prevenir la contaminación de las aguas por basuras.

Que la Ordenanza N° 2/98 (Dirección de Protección Ambiental) - Tomo 6, en su Artículo 17.2, prescribe los dispositivos obligatorios para el tratamiento de las basuras generadas a bordo.

Que la embarcación de marras realiza navegación Ríos Interiores, y de acuerdo al tiempo de operación por viaje que no supera las veinticuatro (24) horas, este le permite retener a bordo en los recipientes las basuras generadas durante su travesía hasta su disposición en instalaciones de recepción o servicios habilitados al efecto en los puertos donde opera.

Por ello:

EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL DE LA NAVEGACIÓN

 COM 159106

CE-2022-21419713-APN-DPAM#PNA



DISPONE:

ARTÍCULO 1º: EXIMIR al Buque Motor "RIO TURBIO" (0616), del equipamiento (Desmenuzador o Triturador de Restos de Víveres) que prescribe el artículo 803.0301 del REGINAVER, y el artículo 17.2 de la Ordenanza Nº 2/98 (Dirección de Protección Ambiental) - Tomo 6.

ARTÍCULO 2º: DEROGAR la Disposición DPAM, DO8 Nº 25/2017, la cual conforma antecedente a la presente.

ARTÍCULO 3º: La exención consignada en el Artículo 1º tendrá validez mientras se mantenga lo enunciado en el cuarto considerando.

ARTÍCULO 4º: Notifíquese a la recurrente y entréguese original de la presente, la cual permanecerá adjunta al Certificado Nacional de Prevención de la-Contaminación por Basuras mientras el mismo mantenga su validez. Cumplido, archívese.-

Digitally signed by CERRONE Facundo
Date: 2022.03.07 18:42:55 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

E/E Facundo Cerrone
Prefecto
Dirección de Protección Ambiental
Prefectura Naval Argentina

CE-2022-2141970-2022-03-07 16:43:08 -03:00
DIRECCIÓN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
ELECTRÓNICA
Date: 2022.03.07 16:43:08 -03:00



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

**Hoja Adicional de Firmas
Certificado**

Número: CE-2022-21419713-APN-DPAM#PNA

CIUDAD DE BUENOS AIRES:

Lunes 7 de Marzo de 2022

Referencia: CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCION DE LA CONTAMINACION POR BASURAS N° 9306-B.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.

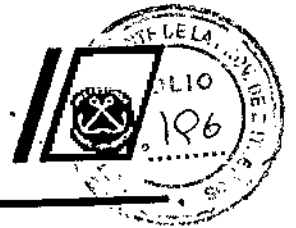
Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.03.07 17:18:02 -03:00

Paola Margarita Pereira
Cabo Primero
Dirección de Protección Ambiental
Prefectura Naval Argentina

Digitally signed by Gestion Documental
Electronica
Date: 2022.03.07 17:18:01 -03:00



República Argentina
 Prefectura Naval Argentina



**CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA
 CONTAMINACIÓN POR BASURAS**

N° DE CERTIFICADO
9253 - B

- MATRÍCULA	N° INSCRIPCIÓN	NOMBRE DEL BUQUE O PLATAFORMA		
02418	*****	PLAZA DE MAYO		
S. DISTINTIVA	PUERTO MATRÍCULA	BANDERA	ARQUEO BRUTO	NAVEGACIÓN
LW 8466	BUENOS AIRES	ARGENTINA	497	RIOS INTERIORES
N° DE PERSONAS A BORDO	ARBOLADURA	SERVICIO/DEDICACIÓN		ESLORA (m)
0008	BUQUE MOTOR	ARENERO		69

**EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL DE LA
 NAVEGACIÓN CERTIFICA**

Que el buque satisface los requerimientos estipulados en la Ordenanza N° 2/98 - Tomo 6 - (DPMA) por lo que se expide el presente.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento que se indica al pie.

Expedido en BUENOS AIRES, el 22 de DICIEMBRE de 2021.-



LEONARDO JAVIER FILOMATORI
 PREFECTO MAYOR
 JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD
 AMBIENTAL EN LA NAVEGACION

VENCE: 16/DIC/2026

NAC 302072

DISPONE:

ARTÍCULO 1°: EXIMIR al Buque Motor "PLAZA DE MAYO" (02418), del equipamiento (Desmenuzador o Triturador de Restos de Víveres) que prescribe el artículo 803.0301 del REGINAIVE, y el artículo 17.2 de la Ordenanza N° 2/98 (Dirección de Protección Ambiental) - Tomo 6.

ARTÍCULO 2°: DEROGAR la Disposición DPAM, DO8 N° 154/2013, la cual conforma antecedente a la presente.

ARTÍCULO 3°: La exención consignada en el Artículo 1° tendrá validez mientras se mantenga lo enunciado en el cuarto considerando.

ARTÍCULO 4°: Notifíquese a la recurrente y entréguese la presente, la cual permanecerá adjunta al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Basuras mientras el mismo mantenga su validez. Cumplido, archívese.-

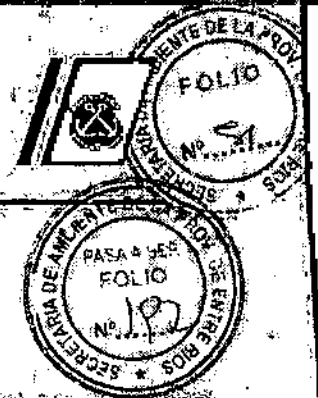
Digitally signed by FILONATORI Leonardo Javier
Date: 2021.12.22 13:20:05 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Leonardo Javier Filonatori
Prefecto Mayor
Dirección de Protección Ambiental
Prefectura Naval Argentina

Digitally signed by Deston Documental
Electronica
Date: 2021.12.22 13:20:11 -03:00



República Argentina
 Prefectura Naval Argentina



CERTIFICADO DE MATRICULA

NOTA: Las anotaciones complementarias y las modificaciones en esta matrícula se certificarán al dorso.

El Jefe de REGISTRO NACIONAL DE BUQUES
 Certifica que el día 30 de septiembre de 1999, ha sido inscripto en la MATRICULA
 NACIONAL (Matricula Mercante Nacional 1° Agrupación), un buque con el nombre de
 ARENORTE N° 9 bajo el número 01648.
 Número O.M.I. 0 cuyas características asignadas en el expte. Z-13289-C-C-58
 son las siguientes:

- Material del casco: Acero
- TIPO: BUQUE MOTOR
- SERVICIO: CARGA
- EXPLOTACION ESPECIFICA: ARENERO
- ESLORA: 68,50 mts
- MANGA: 9,50 mts
- PUNTAL: 3,18 mts
- TONELAJE TOTAL: 414
- TONELAJE NETO: 208
- Motor/es marca/s: CATERPILLAR
- Cantidad: 1
- Número/s: 96Y02161
- Modelo: 3508B
- Tipo: DIESEL
- Potencia: 637,5 Kw

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
 TENIDO A LA VISTA"



[Firma manuscrita]
 ROSARIO P. GONZALEZ
 ASISTENTE
 EN JEFE
 DIVISION DE REGISTRO

y el que ha sido declarado apto para la navegación mercante, a que lo destina su propietario
 ARENERA PUERTO NUEVO SOCIEDAD ANONIMA MINERA COMERCIAL
 INDUSTRIAL, INMOBILIARIA Y AGROPECUARIA CUIT N° 30-50692835-0.

Buenos Aires, 28 de agosto de 2012.

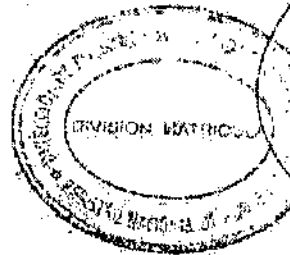
[Firma manuscrita]
 Jefe División Matrícula
 ROSA MARIA ELIZABETH SORIA
 OFICIAL PRINCIPAL ESCRIBANA



[Firma manuscrita]
 Jefe Registro Nacional de Buques
 ALDO A. BARRERA
 PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
 REGISTRO NACIONAL DE BUQUES
 FEDECO JOSE DI GIROLAMO
 OFICIAL ESCRIBANO
 DIVISION DE REGISTRO

NAC. N° 79236

Inscrito Originalmente en la Matrícula Nacional con fecha 25-07-1960, bajo el Nº: 4495, y adquirió Por Expte. F-3066-C-C-95, CON FECHA 03-05-95.-



Buenos Aires, 28 de agosto de 2012.

MARIA ELIZABETH ORTIZ
OFICIAL PRINCIPAL ESCRIBANA

CAMBIO DE DENOMINACION SOCIAL: Por expte. CUDAP-602:30872/17, de fecha 17-07-17, 10:51 ha., pasó a denominarse "ARENERA PUERTO NUEVO S.A."-

Buenos Aires, 28 de agosto de 2017.



MARIA EMILIA BOU RILHO
SUBPREFECTO ESCRIBANA
JEFE SECCION DOCUMENTOS NOTARIALES

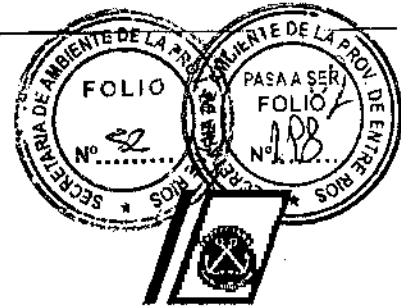
"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO S. RAMOVELLI
AYUDANTE ESCRIBANA
Encargado de la Sección de la
Navegación y Registro de Buques



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Nº DE CERTIFICADO
5184

MATRÍCULA	NOMBRE DEL BUQUE	
01648	ARENORTE Nº 9	
SEÑAL DISTINTIVA	PUERTO DE MATRÍCULA	ARQUEO BRUTO
LW 3498	BUENOS AIRES	414

Tipo de buque:

- Petrolero (*)
- Buque no petrolero equipado con tanque de carga que haya sido construido y se utilice para transportar hidrocarburos a granel y que tenga una capacidad total, igual o superior a 200 m³ pero inferior a 1000 m³ (*)
- Buque no petrolero equipado con tanque de carga que haya sido construido y se utilice para transportar hidrocarburos a granel y que tenga una capacidad total, igual o superior a 1000 m³ (*)
- Buque distinto de los arriba mencionados. (*)

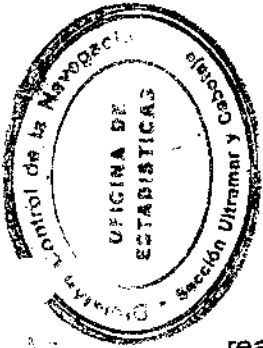
ROBERTO R. RAMONETTI
AYUDANTE DE PRIMER AJE
Encargado de la Sección Control de Buques
Navegación y Registros Portuarios

**EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL
CERTIFICA**

1. Que el buque ha sido inspeccionado de acuerdo con el Art. 801. 0104 del REGINAVE; y
2. Que la inspección mostró que la estructura, los equipos, los sistemas y su distribución así como los materiales empleados en su construcción, se encuentran en estado satisfactorio en todos los aspectos, y que el buque cumple con los requerimientos del Capítulo 1, Título 8 del REGINAVE.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento indicado al pie, sujeto a la realización de las inspecciones de convalidación (entre las fechas límites indicadas al dorso) establecidas en el artículo 801.0140 del REGINAVE.

Expedido en BUENOS AIRES, el 21 de NOVIEMBRE de 2017.-



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



GUILLERMO OSVALDO COCHI
DIRECTOR GENERAL
JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

VENCE: 08/NOV/2021

(*) téchese según corresponda

Endoso para inspecciones anuales e intermedia

Esto es para certificar que en inspección requerida en el Art. 801.0104 del REGINAVER, se encontró que el buque cumple con los requerimientos pertinentes de la Reglamentación vigente:

Inspección anual

Firma

Fecha

Lugar

Inspección Intermedia

Firma

Fecha

Lugar

Inspección anual

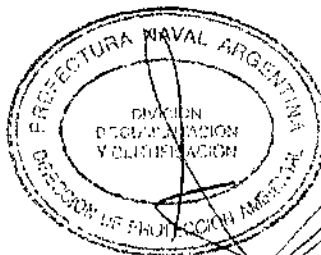
Firma

Fecha

Lugar

NOTA: La convalidación anual vence el **8 - NOVIEMBRE -** La inspección puede ser efectuada en el lapso comprendido entre el **8 AGOSTO** y el **8 FEBRERO**
Vencido dicho período el presente Certificado pierde su validez.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO OSCAR RODRIGUEZ
INGENIERO EN TITULO
SEPTIEMBRE - ARGENTINA - CERTIFICACION



ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado de la Sección Control de la
Navegación y Registros Portuarios



07

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA



SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

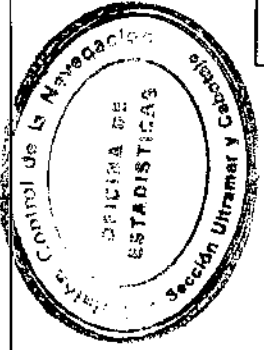
REGISTRO DE CONSTRUCCION Y EQUIPAMIENTO DE BUQUES NO PETROLEROS

Con respecto a las disposiciones del Título 8 del REGINAVE (en adelante "el Título 8")

NOTAS:

- 1º) Este Registro debe ir permanentemente adosado al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos. Este Certificado debe estar disponible a bordo en todo momento.
- 2º) Las anotaciones en los cuadros se harán insertando ya sea una cruz (x) para las respuestas "si" y "aplicable" o un guión (-) para las respuestas "no" y "no aplicable", según corresponda.
- 3º) Los artículos mencionados en este Registro se refieren a los artículos del Capítulo 1 del Título 8 y las Resoluciones se refieren a aquéllas adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

ROBERTO R. RAMOVECHI
 AYUDANTE DE PRIMERA
 Encargado de la Sección de Estadísticas de la
 Navegación y Registros Portuarios



1. CARACTERISTICAS DEL BUQUE

- 1.1. Nombre del buque "ARENORTE Nº 9"
- 1.2. Número de matrícula 01648
- 1.3. Navegación RIOS INTERIORES
- 1.4. Tonelaje de arqueo total 414
- 1.5. Fecha de construcción:
 - 1.5.1. Fecha del contrato de construcción *****
 - 1.5.2. Fecha en que la quilla fue colocada o en la que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción 1958
 - 1.5.3. Fecha de entrega *****
- 1.6. Transformación importante (si correspondiera)
 - 1.6.1. Fecha del contrato de la transformación *****
 - 1.6.2. Fecha del comienzo de la transformación *****
 - 1.6.3. Fecha de finalización de la transformación *****
- 1.7. Clasificación del buque
 - 1.7.1. Buque nuevo de acuerdo con el artículo 801.0101, inciso b.4
 - 1.7.2. Buque existente de acuerdo con el artículo 801.0101, inciso b.3

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL TENIDO A LA VISTA"

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

COM161583

1.7.3. El buque ha sido aceptado por la Administración como "buque existente" acorde al artículo 801.0101, inciso b.3. debido a una imprevista demora en la entrega [-]

2. EQUIPO PARA CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS DE LAS SENTINAS DE SALA DE MAQUINAS Y DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLES (artículo 801.0301 - incisos g, i y m)

2.1. Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible

2.1.1. El buque puede en condiciones normales llevar agua de lastre en los tanques de combustible. [-]

2.1.2. El buque no puede en condiciones normales llevar agua de lastre en los tanques de combustible [X]

2.2. Tipo de equipo de separación/ filtrado instalado

2.2.1. Equipo capaz de producir un efluente con un contenido de hidrocarburos de menos de 100 ppm (Artículo 801.0301. inciso i.) [-]

2.2.2. Equipo capaz de producir un efluente con un contenido de hidrocarburos que no exceda de 15 ppm (Artículo 801.0301. inciso m.) [X]

2.3. Tipo de sistema de control

2.3.1. Sistema de vigilancia y control de descarga (artículo 801.0301, inciso g.)

1) Con dispositivo automático de detención [-]

2) Con dispositivo manual de detención [-]

2.3.2. Alarma de 15 ppm. (artículo 801.0301, inciso m.) [-]

2.3.3. Dispositivo automático de detención (zonas especiales) [-]

2.3.4. Medidor de contenido de hidrocarburos resolución A.444 (XI) [-]

1) Con dispositivo de registro [-]

2) Sin dispositivo de registro [-]

2.4. Normas de aprobación.

2.4.1. El sistema de separación/filtrado:

1) Ha sido aprobado acorde a la resolución MEPC 60(33) [X]

2) Ha sido aprobado acorde a la resolución A.233 (VII) [-]

3) Ha sido aprobado acorde a normas nacionales no basadas en la resolución A 393 (X) o A 233 (VII) [-]

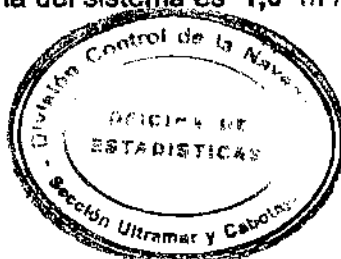
4) No ha sido aprobado [-]

2.4.2. La unidad de tratamiento ha sido aprobada de acuerdo con la resolución A 444 (XI) [-]

2.4.3. El medidor de contenido de hidrocarburos ha sido aprobado de acuerdo con la resolución A 393(X) [-]

2.5. La capacidad máxima del sistema es 1,0 m³/h. [X]

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado del mismo Control de la
Navegación y Registros Portuarios



04

3 TANQUES PARA RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS) (artículo 801.0301, inciso r.)

- 3.1. El buque está provisto con tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) con una capacidad total de **TQ LODOS 2,802 m³**. [X]
- 3.2. Medios adicionales para la eliminación de residuos de hidrocarburos además de los tanques de fangos **TQ COLECTOR DE AGUAS OLEOSAS 1,80 m³**. [X]

4. CONEXIÓN UNIVERSAL A TIERRA (artículo 801.0301, inciso c.)

- 4.1. El buque posee tubería de descarga de residuos provenientes de las sentinas de sala de máquinas a las instalaciones de recepción, provista con una conexión universal de acuerdo al artículo 801.0301, inciso c [X]

5. EXCEPCIONES

- 5.1. La administración ha otorgado las excepciones de los requerimientos de las Secciones 3 y 4 del Capítulo 1 del Título 8 de acuerdo con el artículo 801.0102, inciso e, sobre aquellos ítems indicados en el/los párrafo(s) ***** de este Registro.

6. EQUIVALENCIAS (Regla 3)

- 6.1. La administración ha aprobado las equivalencias para ciertos requerimientos del Capítulo 1 del Título 8 de acuerdo al artículo 801.0102, inciso e. Sobre aquellos ítems indicados en el/los párrafo(s) ***** de este Registro.

SE CERTIFICA que este Registro es correcto en todo su contenido.

Expedido en **BUENOS AIRES**, el 21 de **NOVIEMBRE** de 2017.-



(Handwritten signature)
GUILERMO OSVALDO COCHI
PREFECTO MAYOR
JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



(Handwritten signature)
ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado de la Oficina de Estadística de la
Navegación y Registros Portuarios



PLAN DE EMERGENCIA

PARA EL CASO DE

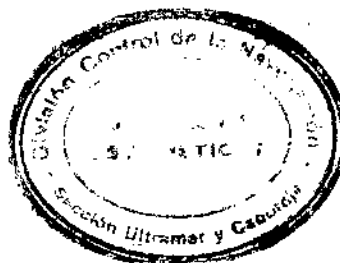
CONTAMINACIÓN

POR HIDROCARBUROS

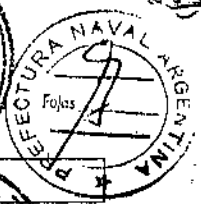
CORRESPONDIENTE AL

B/M "ARENORTE N° 9"

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado de la Sección Control de la
Navegación y Registros Portuarios



ASIENTOS DE APROBACIONES

APROBACION DEL PLAN

Buenos Aires 25-09-00
Lugar y fecha

Aprobado por:
Sello y firma del Oficial autorizado

APROBACION DE LA MODIFICACION Nro.

..... Aprobado por:
Lugar y fecha Sello y firma del Oficial autorizado

APROBACION DE LA MODIFICACION Nro.

..... Aprobado por:
Lugar y fecha Sello y firma del Oficial autorizado

APROBACION DE LA MODIFICACION Nro.

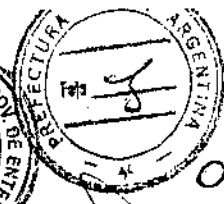
..... Aprobado por:
Lugar y fecha Sello y firma del Oficial autorizado

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



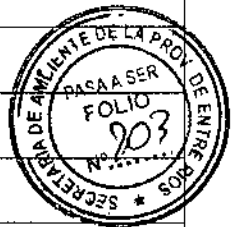
ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado del Control de la
Navegación y Registros Portuarios

PLANILLA DE MODIFICACIONES



MODIFICACION N°	FECHA DE INTRODUCCIÓN	NOMBRE DEL RESPONSABLE	CARGO QUE OCUPA
1	15/12/2004	JUAN C. SANTARELLI	DIRECTOR
2	FEB 2015	HORACIO CATTARELLO	APODERADO

5,7,26

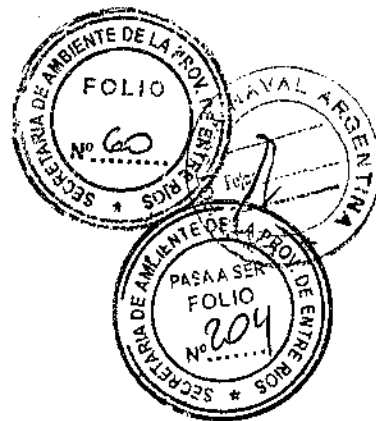


"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOVECHI
 AYUDANTE DE PRIMER
 Encargado de la Sección de la
 Navegación y Registros Portuarios


INDICE



- SECCION 1 Preámbulo
- SECCION 2 Prescripciones de notificación
- SECCION 3 Medidas para contenes las descargas.
 Planos de Sistema de Achique de Sala
 de Máquinas y Arreglo General.
- SECCION 4 Coordinación a nivel nacional y local
- SECCION 5 Información adicional (no obligatoria)
- SECCION 6 Procedimientos y Registros de
 entrenamientos y prácticas a bordo.
- SECCION 7 Características principales del buque
- SECCION 8 Apéndices

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"




ROBERTO RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado de la Sección de la
Navegación y Puertos Portuarios



INDICE GENERAL

A partir de la primera modificación introducida, deberá incluirse en este índice el número de la misma y la fecha en que se realizó.

	<i>Página N°</i>	<i>Modif. N°</i>	<i>Fecha</i>
Carátula	1	Original	Sep. 2000
Asiento de Aprobaciones	2	Original	Sep. 2000
Planilla de Modificaciones	3	Original	Sep. 2000
Índice	4	Original	Sep. 2000
Índice General	5	2	Feb. 2015
Características del buque	7	2	Feb. 2015
Introducción	8	Original	Sep. 2000

<u>SEC.</u>	<u>TÍTULO</u>			
1.	Preámbulo	9	Original	Sep. 2000
2.	Prescripciones de notificación	10	Original	Sep. 2000
2.1	Cuando notificar	10	Original	Sep. 2000
2.2.	Cuantificación del derrame	11	Original	Sep. 2000
2.3	Con quien hay que ponerse en contacto	19	Original	Sep. 2000
3.	Medidas para contener la descarga	21	Original	Sep. 2000
3.1.	Derrames operacionales	21	Original	Sep. 2000
3.2.	Derrames debidos a siniestros	23	Original	Sep. 2000
4.	Coordinación a nivel nacional y local	28	Original	Sep. 2000
5.	Información adicional (no obligatoria)	31	Original	Sep. 2000
6.	Procedimientos y registros de entrenamientos y prácticas a bordo	32	Original	Sep. 2000
6.1.	Programas de entrenamiento	32	1	Dic. 2004
6.2.	Registro de Entrenamiento	33	Original	Sep. 2000
6.3.	Prácticas programadas	34	1	Dic. 2004
6.4.	Registro de familiarización y prácticas con el Plan	35	1	Dic. 2004
6.5.	Registro de prácticas efectuadas a bordo con el Plan	35 bis	1	Dic. 2004
7.	Características principales del buque	36	2	Feb. 2015

**"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"**



Página 5 – Mod. 2 Febrero de 2015

ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado de Inspección y Control de la
Navegación y Registros Portuarios

8 (*) APÉNDICES

(*) Apéndice 1

Lista de puntos de contacto
Con el estado ribereño.

(*) Apéndice 2

Lista de puntos en contacto
Con el puerto

(*) Apéndice 3

Lista de puntos en contacto
Con el buque

(*) Apéndice 4

Responsabilidades generales
de la tripulación.

(*) Apéndice 5

Lista de contactos internacionales
de estados costeros.

Pag. N°

Modificado Fecha

37

Original

Sep. 2000

38

Original

Sep. 2000

39

Original

Sep. 2000

40

Original

Sep. 2000

42

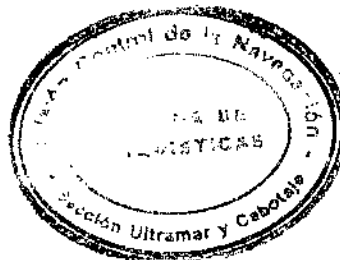
Original

Sep. 2000



12

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado de la Sección de la
Navegación y Registros Portuarios



CARACTERISTICAS DEL BUQUE

NOMBRE : " ARENORTE N° 9
MATRÍCULA : 01648
BANDERA: ARGENTINA
SEÑAL DISTINTIVA : LW 3498
TONELAJE ARQUEO TOTAL: 414
CANTIDAD DE TRIPULANTES _ 8 (OCHO)

INFORMACIÓN DEL ARMADOR

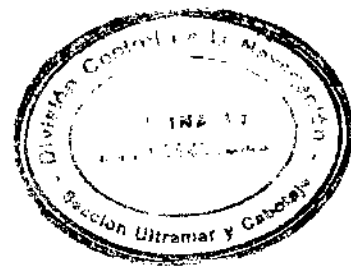
NOMBRE DE LA EMPRESA ARMADORA :


ARENERA PUERTO NUEVO S.A.
CALLE 13 SIN NÚMERO, Dársena "F" (1428) C.A.B.A.
Telefono : 4.312-2993

AGENTE MARÍTIMO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

CROCE HNOS AGENTES MARÍTIMOS S.R.L.
CABOTO 591 C.A.B.A
TELEFONO. 4.362-7792

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"




ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMER OJ.
Encargado de la Sección de la
Navegación y Portos


INTRODUCCION



1. El plan se redacta conforme a las prescripciones de la Regla 26 del Anexo Convenio Internacional Para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su modificación por el correspondiente Protocolo de 1978.
2. El Plan tiene por objeto ofrecer orientación al Capitán y a los Oficiales del buque sobre las medidas que es preciso adoptar al ocurrir un suceso de contaminación o si la posibilidad que se produzca.
3. El Plan contiene toda la información e instrucciones operacionales que las directrices establecen. En los Apéndices figuran los nombres, números de teléfono, Fax, etc. De los diversos puntos de contacto a los que hace referencia el Plan, junto a otros materiales de referencia.
4. El Plan ha sido aprobado por la Administración (Prefectura) y salvo lo previsto infra el texto no deberá sufrir modificaciones ni revisión alguna sin el previo consentimiento de la Administración (Prefectura).
5. Los cambios que se vayan haciendo a la Sección 5 y en los Apéndices, no necesitarán ser aprobados por la Administración. Los propietarios, armadores y gestores deberán mantener actualizados los Apéndices.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"




ROBERTO R. RAMOVECH
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado de la Sección de la
Navegación y Logística Portuarias



15



SECCIÓN 1

PREÁMBULO

El Plan esta destinado a ayudar a la tripulación a combatir un derrame de hidrocarburos imprevisto o a prevenir y a estar preparados para el caso de un posible derrame.

Su objetivo principal será poner en marcha las medidas necesarias para contener o reducir el derrame y mitigar sus efectos.

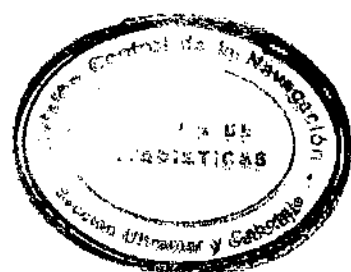
El Capitán del buque será asistido por la dirección de la compañía armadora en el lugar del incidente siempre y cuando esto las circunstancias del buque lo permitan .


En el Plan están perfectamente definidas las responsabilidades de los tripulantes en cuanto a los procedimientos y operaciones que deben llevarse a cabo en caso de producirse un derrame de hidrocarburos a los efectos de facilitar la toma de decisiones en una situación de emergencia de manera que las medidas se tomen en forma lógica y estructurada y sin pérdida de tiempo. Por consiguiente el Plan pretende ser:

- realista, práctico y fácil de aplicar.
- conocido y entendido por todas las partes involucradas, tanto a bordo como en tierra.
- probado, evaluado y actualizado regularmente.

El Plan no solo ha de servir para hacer frente a los derrames operacionales, sino también proporcionará al Capitán orientación sobre la forma de proceder si la embarcación se ve implicada en una descarga accidental que afecte al medio ambiente.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"




ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMER LIEUTE
Encargado de la Sección de la
Navegación, Dirección Portuaria

SECCIÓN 2

PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIONES



El Artículo 8 y el Protocolo I del MARPOL, 73/78 exigen que se notifique al Estado ribereño mas próximo las descargas reales o probables. El objeto de esta prescripción, es hacer posible que los Estados ribereños tengan puntual conocimiento de todo suceso que ocasione contaminación del medio marino o que entrañe tal riesgo, así como de las medidas de auxilio y salvamento, de modo que puedan actuar en consecuencia.

El procedimiento de notificación a ser seguido por el Capitán luego de un incidente de contaminación por hidrocarburos está basado en las directrices desarrolladas por la Organización Marítima Internacional (Resolución A.648(16): Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar).

SECCIÓN 2.1 Cuando Notificar

2.1.1 Descargas Probables

Se deberá emitir la oportuna notificación cuando se presente las siguientes situaciones a bordo:

- * Daño falla o avería que afecte a la seguridad del buque o de otros buques tales como: incendio, explosión, colisión, varadura, fallas estructurales, fisuras en el casco, etc.
- * Fallas o averías de equipamiento de a bordo que afecten a la seguridad de la navegación, tales como: fallas o averías en el timón, maquinaria de propulsión, sistema de generación eléctrica, sistemas esenciales de ayuda para la navegación, etc.

(Nota: La notificación al estado ribereño se hará siguiendo el modelo que figura en 2.2.1)

2.1.2 Descargas efectivas.

Se deberá emitir la oportuna notificación cada vez que se produzcan las siguientes situaciones:

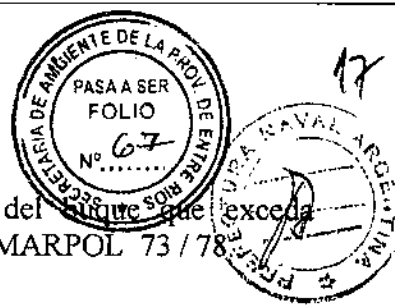
- * Una descarga de hidrocarburos a raíz que el buque o su equipamiento hayan sufrido daños, o motivada por la necesidad de garantizar la seguridad de un buque o de salvar vidas humanas en el mar.

**"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"**



Página N° 10 Septiembre de 2000

ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado de la Sección de Control de la
Navegación y Grupos Portuarios



* Una descarga de hidrocarburos durante las operaciones normales del buque que exceda de la cantidad o el cantidad instantaneo autorizados por el convenio MARPOL 73/78

Nota: La notificación al estado ribereño se hará siguiendo el modelo que figura en la pag. 14

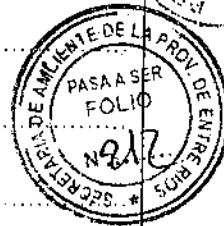


"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO F. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado del Registro de la
Navegación y Registros Portuarios

FORMATO DE NOTIFICACION POR DESCARGAS PROBLEMAS



AA. Nombre del Buque, distintivo de llamada, pabellón.....

BB. Fecha y hora del suceso.....

CC. Posición actual del buque (Latitud y Longitud).....

DD. Demora y distancia a una marca terrestre.....

EE. Rumbo..... FF. Velocidad (nudos).....

LL. Derrota proyectada.....

MM. Estaciones radioeléctricas escuchadas.....

NN. Fecha y hora de la próxima notificación.....

PP. Tipo y cantidad de la carga/combustible (bunker) a bordo.....

QQ. Indicación sucinta de defectos/deficiencias/averías.....

RR. Indicación sucinta de la posible contaminación, estimando la pérdida de hidrocarburos que puede producirse.....

SS. Breve información sobre las condiciones meteorológicas y el estado del mar:

	Dirección	Dirección
Viento		Oleaje
	Velocidad	Velocidad

TT. Pormenores de los contactos con el propietario/armador/agente del buque.....

UU. Tamaño y tipo del buque:
Eslora: Manga: Calado: Tipo:

XX. Información adicional
Breves pormenores del suceso:

Necesidad de asistencia exterior:

Medidas adoptadas:

Número de tripulantes y pormenores de cualquier lesión sufrida

Varios:

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL TENIDO A LA VISTA"

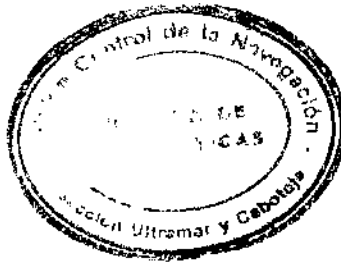


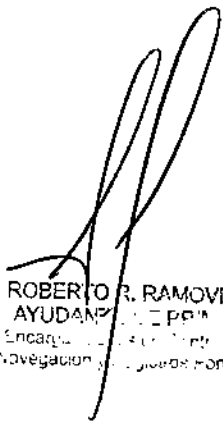
ROBERTO RAMOVELLI
AYUDANTE EN JEFE
Encargado de la Sección de la Navegación y Registro Portuario

Esta página está en blanco.



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"




ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMER GRADO
Encargado del Centro de la
Navegación y Juegos Portuarios

FORMATO DE NOTIFICACIÓN PARA EL CASO DE DESCARGAS EFECTIVAS

AA. Nombre del Buque, distintivo de llamada, pabellón.....

BB. Fecha y hora del suceso.....

CC. Posición actual del buque (Latitud y Longitud).....

DD. Demora y distancia a una marca terrestre.....

EE. Rumbo.....

LL. Derrota proyectada.....

MM. Estaciones radioeléctricas-escuchadas.....

NN. Fecha y hora de la próxima notificación.....

PP. Tipo y cantidad de la carga/combustible (bunker) a bordo.....

QQ. Indicación sucinta de defectos/deficiencias/averías.....

RR. Indicación sucinta de la posible contaminación, estimando la pérdida de hidrocarburos que puede producirse.....

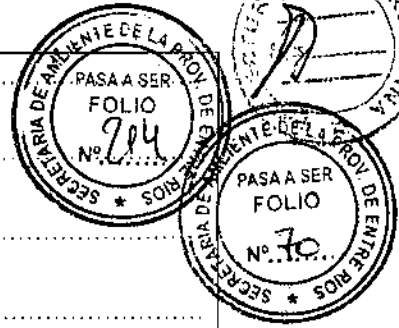
SS. Breve información sobre las condiciones meteorológicas y el estado del mar:

	Dirección		Dirección
Viento		Oleaje	
	Velocidad		Velocidad

TT. Pormenores de los contactos con el propietario/armador/agente del buque.....

UU. Tamaño y tipo del buque:
 Eslora:..... Manga:..... Calado:..... Tipo:.....

XX. Información adicional:
 Breves pormenores del suceso:.....
 Necesidad de asistencia exterior:.....
 Medidas adoptadas:.....
 Número de tripulantes y pormenores de cualquier lesión sufrida.....
 Varios:.....



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



[Handwritten Signature]
 ROBERTO RAMOVEDI
 AYUDANTE DE PRIMER
 Encargado de la Oficina de
 Navegación y Puertos

2.1.3. Notificaciones suplementarias de seguimiento

Una vez que se ha transmitido la notificación inicial ya sea por descargas probables o descargas efectivas, el comando del buque deberá enviar a los destinatarios indicados en los puntos 2.1.1. y 2.1.2, posteriores notificaciones a intervalos de 6 (seis) horas para mantenerlos informados acerca del desarrollo de los acontecimientos. Estas notificaciones tendrán numeración correlativa, agregándose la palabra "FINAL" a la que corresponda a la información de finalización de la contingencia.

Las notificaciones suplementarias de seguimiento seguirán el modelo de mensaje que se indica en la página 16.



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOVEDIN
AYUDANTE EN JEFE
Encargado de la Sección de la
Navegación y Submarinos

FORMATO DE NOTIFICACIÓN

SUPLEMENTARIA DE SEGUIMIENTO

Notificación Suplementaria N°

AA. Nombre del Buque, distintivo de llamada, pabellón.....

BB. Fecha y hora del suceso.....

CC. Posición actual del buque (Latitud y Longitud).....

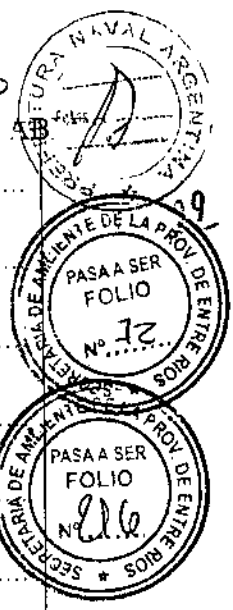
EE. Rumbo actual del buque y velocidad en nudos.....

NN. Fecha y hora de la próxima notificación.....

RR. Indicación sucinta de los últimos acontecimientos producidos a bordo, indicando si continúa la pérdida o posibilidades de pérdida, o si ya ha sido controlada y que medidas se están adoptando
 Si se ha producido un derrame de hidrocarburos indicar los siguientes datos referidos a la mancha producida:
 Formato, tamaño aproximado (largo y ancho), espesor aproximado, color que presenta la mancha (marrón, pardusca, con brillos, etc.); si se ha dividido la mancha indicar la cantidad de nuevas manchas que se han formado.....

SS. Condiciones hidrometeorológicas actuales (vientos, mareas, estado del mar, etc.).....

XX. Información adicional (si existen cambios en la información ya cursada)
 Nuevas medidas adoptadas:.....
 Pormenores de cualquier lesión sufrida por algún tripulante:.....
 Varios:.....



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL TENIDO A LA VISTA"



[Handwritten Signature]
 ROBERTO RAMOVEDIN
 AYUDANTE
 Encargado de la Sección de Navegación



Nota N° 1: El orden alfabético seguido en los modelos de mensaje descriptos, es similar al de los "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercaderías peligrosas y substancias perjudiciales o contaminantes del mar", adoptados por la Organización Marítima Internacional mediante la resolución A.648(16).

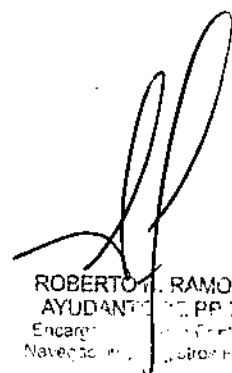
Las letras que figuran en los modelos de mensajes son las que se utilizan en caso que se cursen los mismos por telegrafía o telefonía. Las mismas no siguen la secuencia alfabética completa, puesto que algunas letras están destinadas a información requerida en otros formatos de notificación.

A los efectos que la información suministra sea uniforme y fácil de procesar, al realizar mensajes de notificación se tendrán en cuenta las siguientes pautas:

Telegrafía	Telefonía	Función	Información requerida
A	Buque (alfa)	Buque	Nombre y distintivo de llamada o identidad de la estación del buque y pabellón
B	Hora (bravo)	Fecha y hora del suceso	Un grupo de seis cifras para indicar el día del mes (dos primeras cifras), las horas y los minutos (cuatro últimas cifras)
C	Situación (charlie)	Situación	Un grupo de cuatro cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con sufijo N (norte) o S (sur) y un grupo de cinco cifras para indicar la longitud en grados y minutos con el sufijo E (este) o W (oeste)
D	Situación (delta)	Situación	Demora verdadera (tres primeras cifras) y distancia (indíquese la distancia) en millas marinas a una marca terrestre claramente identificable (indíquese la marca terrestre)
E	Rumbo (echo)	Rumbo verdadero	Un grupo de tres cifras
F	Velocidad (foxtrot)	Velocidad en nudos y décimas de nudo	Un grupo de tres cifras

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"




ROBERTO J. RAMOVECH
AYUDANTE DE PRIMER
Encargado de la Sección de
Navegación y Dirección

Telegrafía	Telefonía	Función	Información requerida
L	Ruta (lima)	Información relativa a la ruta	Derrota proyectada
M	Radiocomunicaciones (mike)	Radiocomunicaciones	Indíquese totalmente los nombres de las estaciones/frecuencias escuchadas
N	Próxima notificación	Hora de la próxima notificación	Grupo indicador de la fecha y hora como en (B)
P	Carga. (papa)	Carga a bordo	Cargamento e indicador sucinta de toda carga peligrosa, así como de las sustancias y gases perjudiciales que puedan constituir un peligro para las personas o el medio
Q	Defecto avería, deficiencia, limitaciones (Quebec)	Defectos / averías / deficiencias, otras limitaciones	Indicador sucinta de defectos, averías, deficiencias u otras limitaciones.
R	Contaminación / pérdida de mercaderías peligrosas en el mar (romeo)	Descripción de la contaminación observada o de las mercaderías peligrosas caídas al mar	Indicación sucinta del tipo de contaminación (por hidrocarburos, por productos químicos, etc.) o de las mercaderías peligrosas caídas al mar y situación expresada como en (C) o (D)
S	Tiempo (sierra)	Condiciones meteorológicas.	Indicación sucinta de las condiciones meteorológicas y del estado del mar imperantes.

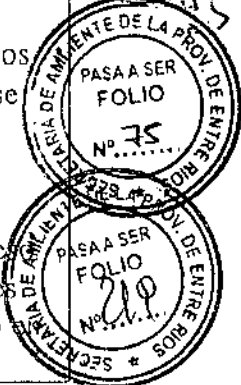


"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO F. RAMOVEDON
AYUDANTE DE PIAJES EN
Encargado de la Oficina de
Navegación, Puerto de San Martín

Telegrafía	Telefonía	Función	Información requerida
U	Dimensiones y tipo (uniform)	Dimensiones del buque y tipo	Eslora, manga y puntal de arqueo, tipo de buque y otros pormenores según se precise
X	Observaciones (x-ray)	Varios	Indíquese sucintamente cualquier otro tipo de información acerca del suceso así como sobre otros buques involucrados en el suceso o operaciones de auxilio



Nota 2: Con el objeto de estimar los recursos de respuesta a la contingencia, es importante que en la información contemplada en las notificaciones iniciales de descargas efectivas y descargas probables, sean consignados los volúmenes de hidrocarburos derramados o con peligro de derrame.

En el caso, que por causa de la emergencia no se puedan precisar con exactitud los volúmenes, se podrán estimar los mismos. Por ejemplo:

- El derrame producido o a producirse no supera losm³.
- El derrame producido o a producirse supera losm³ pero es menor dem³
- El derrame producido o a producirse es mayor dem³

SECCIÓN 2.3 Con quién hay que ponerse en contacto

En esta sección se suministra al usuario la información que se detalla a continuación

2.3.1 Puntos de contacto con los Estados ribereños. (Ver Apéndice 1)

A fin de acelerar las medidas de actuación y reducir al mínimo los daños causados por un suceso de contaminación, es muy importante informar cuanto antes el estado ribereño más cercano, por medio de los mensajes indicados en 2.2.1 y/o 2.2.2

A tal fin el Capitán deberá informar por el medio más rápido a su alcance (CTI, VHF, BLU) con el siguiente orden de prioridades: estación costera más cercana, estación costera de Control de Tráfico de la zona donde navega el buque, centro coordinador de salvamento más próximo y/o Agencia Marítima más cercana con la indicación de retransmitir a las prioridades indicadas precedentes.

**"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"**



ROBERTO R. FAMOVECCHI
AYUDANTE DE PRIME
Encargado de la Sección de
Navegación y Control de Puerto

2.3.2

Puntos de contacto con el puerto (Ver Apéndice II)

En el caso de buques involucrados en sucesos de contaminación cuando se encuentren en puerto se lograrán agilizar las medidas a tomar si se efectúa la correspondiente notificación a los organismos locales. Para ello se provee un listado como Apéndice II de los organismos y/o autoridades a quienes debe avisarse en los puertos habituales de recalada.

En caso de recalarse en un puerto donde se carezca de esos datos se recomienda documentarse de esas autoridades por medio de la Agencia Marítima e informar a la Empresa los datos obtenidos a fin de incorporarlos al presente Plan.



2.3.3

Puntos de contacto con los intereses del buque (Ver Apéndice III)

Las partes involucradas en los intereses del buque son el Armador, los cargadores, los recibidores o destinatarios y los aseguradores. A los efectos de evitar un número excesivo de comunicaciones por parte del buque y a pesar de que en el Apéndice III figuran la mayoría de los posibles interesados, se recomienda al Capitán de ser posible, efectuar una sola comunicación con los directivos de la Empresa y coordinar con ellos el resto de las notificaciones a efectuar que en ese caso ya no estarán a cargo del buque.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"




ROBERTO R. RAMOVEC
AYUDANTE DE PERS. ...
Encargado de ...
Navegación ...

SECCION 3

MEDIDAS PARA CONTROLAR LAS DESCARGAS

“La mejor técnica para recuperar un derrame o pérdida de hidrocarburos es extremar las precauciones y prevenciones tendientes a evitar que se produzca”

SECCION 3.1 Derrames Operacionales.

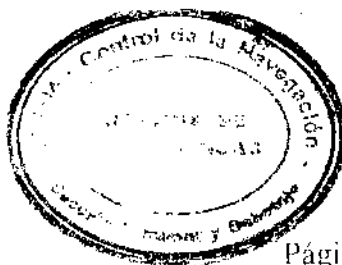
La planificación previa y la atención cuidadosa de las precauciones básicas de seguridad pueden prevenir la mayoría de las ocurrencias de pérdidas y derrames antes de que estas ocurran. Sin embargo puede suceder que por errores ocasionales o fallas mecánicas en la carga, el combustible de bunker o los aceites de uso en el buque, escape o se derramen sobre cubierta.

Normalmente el tamaño del derrame esta inversamente relacionado con la atención prestada por el personal de guardia a las operaciones que realiza el buque. Si las mangueras de cargamento, el manifold y las tuberías de carga, lastre y sistema hidráulico sobre cubierta no son permanentemente vigiladas en cortos intervalos de tiempo, se están creando las condiciones para que se produzca el derrame.

Por ello, antes, durante y después de las operaciones de carga y descarga deberán tomarse en cuenta las siguientes instrucciones:

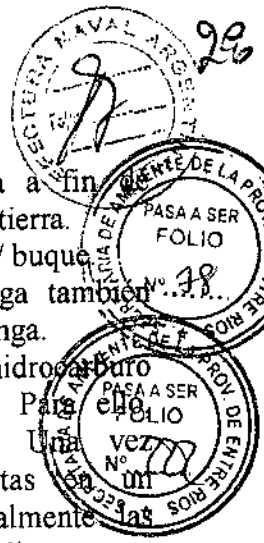
- A) Este Plan debe ser de conocimiento de toda la tripulación sin excepciones, para ello se debe crear un programa de instrucción donde todos los tripulantes tengan primero acceso al texto del Plan, y posteriormente se efectúen zafarranchos para consolidar en la práctica los conocimientos adquiridos. Especialmente tener en cuenta los tripulantes nuevos los que aún teniendo experiencia en sus funciones, no la tienen en este buque en particular.
- B) La lista de chequeo que posee el buque a verificar antes de comenzar las operaciones, debe ser seguida paso a paso en lo posible junto con el inspector de seguridad industrial y cualquier sugerencia sobre modificaciones o agregados a esta lista debe ser elevada por el Capitan a la Empresa para evaluar su incorporación.
- C) Los planos contra incendio, de lastre y achique y de arreglo general exhibidos en lugares accesibles del buque deben ser de público conocimiento por parte de todos los tripulantes de acuerdo a sus funciones e incluidos en las clases y zafarranchos a efectuar.

**“ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA”**



ROBERTO F. RAMOVAL
AYUDANTE DE PRIMER
Encargado de la Oficina de
Navegación, Puerto de Jujuy





Producido el derrame, actuar de acuerdo al siguiente orden de prioridades:

- 1) Detener inmediatamente todas las operaciones de carga o descarga de arena a fin abocarse exclusivamente al tema del derrame, avisando a las instalaciones de tierra.
- 2) Cerrar la válvula de cierre de combustible para cortar la comunicación tierra / buque.
- 3) Drenar el tramo de tuberías afectado en lo posible a un tanque que contenga también combustible o de lo contrario a un tanque vacío hasta que la pérdida se detenga.
- 4) El Grupo de Respuesta procederá inmediatamente procurando evitar que el hidrocarburo se extienda en una superficie mayor y por lo tanto más difícil de limpiar. Para rodear el hidrocarburo con las barreras absorbentes provistas a bordo. Una vez contenido este, se procederá a su absorción con estopa escurriendo estas en el recipiente y vertiendo el mismo nuevamente en el tanque de reserva. Finalmente las estopas, se dispondrán en bolsas de polietileno y luego en el recipiente dispuesto a bordo a tal efecto. Más detalles de esta operación se indican en "Consideraciones sobre la utilización de los elementos para el control de derrames" en la Página 29.

Si el hidrocarburo se vierte en el agua, no es posible recuperarlo y por lo tanto se deberá informar a la Autoridad Marítima del estado ribereño a los efectos que correspondan y a empresa armadora a fin de que preste asistencia al buque o bien evaluar la necesidad de notificar por descarga efectiva según el punto 2.1.2.

NOTA: Mantener en todo momento el buque adrizado a fin incrementar la capacidad de retención de la cubierta. De la misma forma y de acuerdo a como escurra el líquido, disminuir o aumentar el asiento para ayudar a la retención y/o recuperación del producto, mediante el lastrado de los piques o la cántara de carga.

3.1.2. Rebose de tanques

Aparte de los considerandos expresados en 3.1.A) y B) de la página 21 y el punto 1 de la página 22 (ubicado en las prioridades a seguir), tener en cuenta que en el caso de un rebose de tanques, este puede provenir de los venteos de tanques ubicados en cubierta principal a los costados del casillaje en popa.

En todos los casos se seguirán idénticas instrucciones a las consignadas en 3.1 (todas las instrucciones detalladas y además las siguientes:

- 1) Además de detener las operaciones de carga y descarga y cerrar la válvula de control, comunicar de inmediato el tanque afectado con otro que contenga el mismo producto pero con menor nivel o con uno vacío.
- 2) Tener en cuenta que durante estos trasvases de emergencia, se pueden producir escoras que comprometen la capacidad de retención de la cubierta. Corregirlas lastrando los pique y/o la cántara.
- 3) Proceder al control del derrame en igual forma que en el punto 4 up supra indicado.

3.1.3. Fuga en el casco

Deben distinguirse claramente dos tipos de situaciones: buque en puerto o en navegación.

a) Detener inmediatamente todas las operaciones si el buque está descargando arena y avisar a las instalaciones de tierra la avería sufrida para que estén listas a recibir el producto que se derrama. Cerrar momentaneamente la válvula de combustible hasta que estén listas.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



Página N° 22 Septiembre de 2000

ROBERTO R. RAMOVEDO
AYUDANTE DE P...
Encargado de...
Navegación y Registros Portuarios



27

- B) Hacer sonar la alarma de emergencia e iniciar los procedimientos de emergencia.
- C) Despresurizar los 2 tanques de cargamento retirando las tapas de los venteos si estas estuviesen colocadas.
- D) Utilizar todos los medios disponibles para tratar que el Grupo de Respuesta localice el origen de la fuga donde se sospecha puede estar la avería. En caso de encontrar la misma, se procederá a hacer cesar la causa del derrame o procurar minimizar el mismo:
Reduciendo la columna hidrostática del combustible drenando o bombeando a un tanque vacío o a medio llenar.
Considerar la posibilidad de bombear agua al tanque donde se origina la fuga para formar un colchón de agua que evite mayores fugas de hidrocarburo.
- E) Dar aviso a la Autoridad Marítima a efectos de que supervise las maniobras de control del derrame.
- F) Si la fuga está bajo la líneas de flotación, se solicitarán con urgencia los servicios de un buzo para indicar el lugar exacto de la avería y la reparación precaria o definitiva de la misma.
- G) Luego de atacar la causa del derrame, el Capitán o la empresa armadora, solicitarán autorización para con las operaciones normales.

3.1.4. Rotura de manguera

Previo a la recepción de combustible, el maquinista verificará la integridad de la manguera de carga. Asimismo, durante la misma, estará atento a que no se produzcan elongaciones o movimientos que puedan tensionar la manguera. Si se produjese la rotura de la manguera por alguna causa exterior, inmediatamente cerrará la válvula interceptora procurando minimizar el derrame sobre la cubierta y proceder como se indica en 3.1. 4).

3.2 Derrames debidos a siniestros

Puntos comunes a cualquier siniestro en navegación:

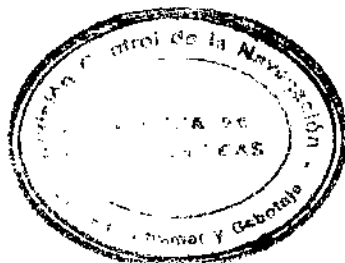
- A) Hacer sonar la alarma de emergencia e iniciar los procedimientos de emergencia.
- B) Comunicarlo al estado ribereño de acuerdo a lo especificado en la Sección 2.
- C) Informar a la empresa (Ver Apéndice)
- C) Informar a las Agencias Marítimas de procedencia y destino.

Nota: Tener en cuenta que a fin de no dedicar excesivo tiempo a estas comunicaciones en momentos en que deben atenderse otras prioridades, es conveniente ante la primera respuesta afirmativa conseguida, encaminar el resto de las comunicaciones por las vías indicadas en el presente Plan.

VARADURA

- 1) Hacer sonar la alarma de emergencia.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



Página N° 23 Septiembre de 2000

ROBERTO RAMOVEDCHI
AYUDANTE DE PRIMER LEY
Encargado de la Oficina de la
Navegación y Control de Buques

- 2) Hacer un sondaje exhaustivo de los cofferdams y piques y verificar los espacios de cámara de carga y sala de máquinas para evaluar la existencia de la avería en el caso de que exista y tratar de contrarrestar sus efectos antes de intentar zafar.
- 3) Hacer un sondaje manual alrededor de todo el buque para estudiar la forma más conveniente de zafar.
- 4) Hacer una inspección visual para determinar la seguridad de la situación.
- 5) Si se comprueba la existencia de derrame por fuga en el casco:
- despresurizar los tanques afectados retirando manualmente las tapas de los venteos.
 - trasvasar parte de la carga de los tanques afectados a otro que contenga el mismo producto o que se encuentre vacío. Tener en cuenta que un pequeño trasvase puede equilibrar las presiones externa e interna. Cuando la presión interna y la externa se equilibren, el derrame cesará, aun con el nivel del tanque por encima de la línea de flotación.
- 6) Si no es posible contener el derrame solicitar un trasvase a otro buque con medios externos, ya que el buque no cuenta con medios propios de alije.
- 7) Si no se advierte derrame o el mismo cesa, entonces recién intentar zafar de la varadura verificando el equilibrio del buque (que no tenga escora).

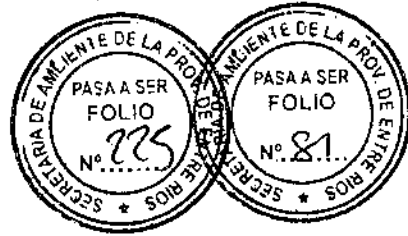
Incendio o explosión

- 1) Verificar prioritariamente si algún tripulante ha resultado afectado por el hecho.
- 2) Paralelamente, verificar si existe fuga o derrame de hidrocarburos que puedan tomar contacto con el fuego del incendio. En caso afirmativo, hacer cesar esa fuga con todos los medios disponibles pues al entrar en combustión, la situación se tornará irreversible.
- 3) Si el fuego se propaga, botar al agua el bote salvavidas antes de que el fuego no permita esa maniobra y aun cuando no se piense abandonar inmediatamente el buque, mantenerlo amarrado en un lugar del casco lo más alejado posible del fuego.
- 4) De no existir incendio o una vez dominado el mismo, determinar los daños producidos en las estructuras del buque evaluando la necesidad y posibilidad de efectuar reparaciones de emergencia para proseguir viaje o pedir auxilio o asistencia.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMER
Encargado del Control de la
Navegación en los Puertos



31

Abordaje

- 1) Verificar prioritariamente si algún tripulante ha resultado afectado por el hecho.
- 2) Evaluar la extinción de la avería en el buque propio y la existencia o no de derrame en caso afirmativo proceder de acuerdo a lo indicado en "Varadura". Tener en cuenta que en los casos de colisión la probable avería en el casco estará en el costado del casco.
- 3) Si la avería se encuentra muy por debajo de la línea de flotación considerar el siguiente procedimiento:
 - a) Transvasar el hidrocarburo a otro tanque que contenga el mismo producto, o uno vacío
 - b) Al mismo tiempo introducir agua al tanque con mangueras de incendio hasta que la interface agua-producto supere el nivel de la avería de esta forma el derrame cesará y se limitará a un intercambio de agua interna/externa. Lo que se pretende es disminuir el volumen a transvasar que puede o no tener espacio suficiente para ser recibido en otros tanques.
- 3) Mantenerse informado de la situación en que se encuentra el otro buque y las posibilidades de prestar o recibir ayuda.
- 4) Determinar los daños producidos en la estructura del buque evaluando la necesidad y posibilidad de efectuar reparaciones de emergencia para proseguir viaje y/o pedir auxilio/asistencia inmediata.

Avería en el casco

Proceder de acuerdo a lo indicado en "Abordaje" y "Varadura"

Escora Excesiva

- 1) Hacer un sondeo exhaustivo de todos los tanques de lastre, combustible, lodos, y verificar en forma ocular los espacios de bodegas de carga y sala de máquinas.
- 2) Detener toda operación de carga, abastecimiento de combustible o lastrado.
- 3) Reducir la velocidad o detener el buque.
- 4) Evaluar comparando con las planillas de sondeos anteriores cuales tanques han sufrido una variación notable. Una vez obtenidos estos datos proceder de la siguiente manera:
 - a) Si la alteración de sondeos se observa en un sólo tanque de combustible y es en menor (volumen) sospechar una fuga en el casco, proceder como "avería en el casco."

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



Página Nº 25 Septiembre de 2000
ROBERTO RAMOVELLO
AYUDANTE DE CÁMARA
Encargado de la Sección de la
Navegación. Puerto de Buenos Aires

En tal caso, volver a verificar el sondaje del tanque de la banda contraria y ~~corregir~~ ³⁹ la escora. En este buque, la única posibilidad de escora se produce por la presencia de agua en alguno o varios cofferdams. Por lo tanto, se procederá a una inspección inmediata de los mismos y al achique del/ los afectados.

No achicar tanques de lastre sospechosos de contener hidrocarburos.

b) Si hay alteración de sondajes entre los tanques de combustible, verificar primero el cerrado de las válvulas del colector inferior de unión entre ambos y siguiendo por las restantes.

c) Si la escora es atribuible al desplazamiento de la masa de arena semilíquida en la cántara, proceder al pinchado de globos de agua según costumbre.

NOTA: Tener en cuenta que si la maniobra del colector de unión de tanques de combustible no está totalmente cerrada, una pequeña escora causada por cualquiera de ellos será magnificada por pasaje de combustible de un tanque a otro.

3.2.1. Medidas prioritarias

El Capitán deberá tener presente los siguientes principios generales para asignar prioridades a las acciones a seguir en caso de siniestro.

1) La primera prioridad es asegurar la vida de la tripulación por sobre todo tipo de otras consideraciones.

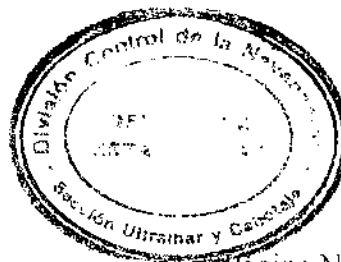
2) La siguiente es proveer a la seguridad del buque para lo que se adoptarán las medidas tendientes a evitar el agravamiento de la situación causada por el siniestro.

3) Cuando los siniestros entrañen derrames de hidrocarburos, se tomarán de inmediato las medidas preventivas para evitar incendio o explosión tales como situar el buque en un punto con respecto al viento que no este a barlovento ni a sotavento de la mancha ya que en el primer caso sería derivado hacia esta y en el segundo caso lo envolverían los gases que se desprenden.

Otras de las medidas a tomar será el inmediato cierre de todas las aberturas innecesarias, la detención de los equipos de ventilación, motores eléctricos no esenciales, cocinas, radar y equipos de comunicación que no se utilicen, etc.

4) Si el buque está en condiciones de maniobrar, el Capitán consultará con las Autoridades en tierra la forma de llevar el buque a un lugar más apropiado para facilitar las reparaciones de urgencia o definitivas, proceder a su alijo o disminuir el riesgo que todo derrame supone para las zonas costeras especialmente sensibles a la contaminación.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMER
Encargado de la Sección de la
Navegación de los Buques

5) Tal como se indica precedentemente, antes de tomar medidas correctivas, deberá presentarse información detallada de los daños que haya sufrido el buque, sondajes de tanques, inspección de todos los elementos, etc.

6) Una vez evaluados los daños se estará en mejores condiciones para decidir las medidas correctivas a tomar para prevenir o reducir al mínimo cualquier nuevo derrame que se produzca.

3.2.2. Consideraciones de orden estructural y de estabilidad

Si el siniestro implica varadura, averías en el casco exterior u otros daños estructurales, así como maniobras de trasvase de combustible o lastrado de piques que hagan recomendable efectuar cálculos de estabilidad o resistencia longitudinal que estén más allá de las posibilidades del buque, el Capitán deberá ponerse en contacto con la empresa, para que conjuntamente con el Ingeniero Naval Horacio Cattarello, responsable de la oficina, proporcione la información necesaria desde tierra.

3.3. Alijos

Si bien el buque no posee un sistema fijo de trasiego de combustible a terceros, en caso de ser necesario traspasar el combustible propio a otro buque, se empleará la bomba de llenado del tanque diario mediante una manguera común de barrido que se aplicará en la toma de sala de máquinas. Se tomará especiales cuidados para que durante la maniobra no se produzcan filtraciones ni desbordes en el buque receptor.

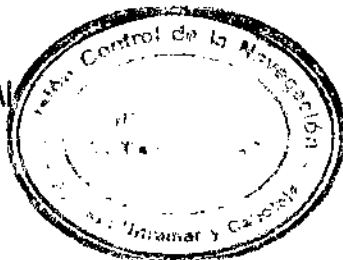
3.4. Remolque de emergencia

El buque lleva a bordo, un cable de remolque de 150 mts de longitud. Cable de acero diámetro nominal 16 mm 7 x 1 con alma textil. El mismo se encuentra estibado en el pañol de proa, bajo cubierta principal.

3.5. Planos

Se adjuntan en esta Sección los planos de Arreglo General y Sistema de Achique de Sala de Máquinas correspondientes al buque.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOECCHI
AYUDANTE DE PPI
Encargado de la Oficina de
Navegación y Puerto



SECCIÓN 4

COORDINACIÓN A NIVEL NACIONAL Y LOCAL

Dado la navegación que realiza el buque, toda coordinación deberá encaminarse a través de la Prefectura Naval Argentina a fin que esté permanentemente informada de las acciones de limpieza que se están realizando.

4.1. Equipamiento para el control de derrames

El buque contará a bordo con los elementos para poder contener un derrame de hidrocarburos según el detalle indicado en la tabla de la Página 29.

4.2. Indumentaria de protección personal adecuados para el personal encargado de las operaciones de control de derrames

El buque contará a bordo con la indumentaria de protección personal para el personal encargado de las operaciones de control de derrames según el detalle indicado en la tabla de la página 30.

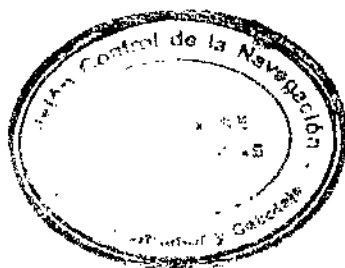
Nota 1: Caso de pérdidas pequeñas

En este caso, el buque debe tomar las acciones necesarias para evitar el escape de a bordo y habiendo hecho esto, limpiar el hidrocarburo contenido en la cubierta. El hidrocarburo derramado no debe ser arrojado fuera de la borda y si bien no se proveen a bordo, es conveniente aclarar que no se deben usar dispersantes ni desengrasadores en el agua.

Nota 2: Caso de pérdidas grandes

En este caso el buque esta restringido a determinar de que manera puede reducirse practicamente la pérdida. En el caso de daños, la seguridad del buque y la tripulación toman prioridad, la acción del buque está limitada a reportes, los detalles a la autoridad competente (Sección 2, Prescripciones de notificación) y a requerir la adecuada limpieza por parte de la empresa armadora, tarea esta que será supervisada por la Autoridad Marítima.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. MOVECCHI
AYUDANTE DE PREFECTURA
Encargado del Servicio de la
Navegación, Puertos y Buques



INVENTARIO DE ELEMENTOS PARA CONTROL DE DERRAMES

Ubicación a bordo	Elemento	Utilización
Pañol de DERRAME	2 achicadores - 2 baldes plásticos 20 kg de trapos - 1 tambor vacío 2 escobas - 2 secadores de goma 20 kg de estopa - 18 metros de barreras absorbentes.	Recolección manual del producto derramado

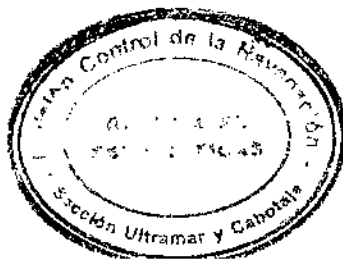
Ver también consideraciones sobre la utilización de los elementos para el control de derrames.

Nota: El buque del presente plan es un refoullier tipo cofferdam. Por lo tanto, la posibilidad de derrames se circunscriben como factor principal a las tareas de operatoria en puerto: recepción de combustible y entrega para disposición final de agua contaminada, lodos y aceites sucios. Por tal motivo, se deben extremar las precauciones para estas maniobras que deben ser supervisadas conjuntamente por personal de máquinas y cubierta.

Consideraciones sobre la utilización de los elementos para el control de derrames

Si bien cada situación será motivo de un análisis en particular, deberá tomarse como norma general, **evitar que el hidrocarburo llegue al agua.** Por lo tanto, además de las maniobras de trimado o escora para estabilizar el derrame sobre cubierta, se rodeará el hidrocarburo con las barreras absorbentes que se proveen a bordo para evitar que se extienda. A continuación, se procederá a la absorción con estopas del producto las cuales serán depositadas en bolsas de polietileno, completandose la limpieza con estopas limpias y trapos, maniobras estas que serán
in dumentaria de protección personal ayudadas con escobas y secadores. Todos los productos residuos de estas maniobras, serán eliminados de a bordo de acuerdo a lo indicado por el Plan de Gestión de Basuras. El personal encargado de la limpieza deberá utilizar la indumentaria de protección personal indicada en 4.2. Inmediatamente de finalizado el incidente, el Capitán solicitará a la empresa que reponga a bordo los elementos que hayan sido empleados.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



Página Nº 29 Septiembre de 2000

ROBERTO R. PAMONJON
AYUDANTE
Encargado
Navegación



INVENTARIO DE INDUMENTARIA Y ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PARA EL PERSONAL ENCARGADO DE CONTROLAR EL DERRAME

36

Ubicación a bordo	Elemento
Uso personal	Guantes para manejar hidrocarburos: 3 pares
Uso personal	Zapatos de seguridad (normales de trabajo)
Uso personal	Gafas plásticas neutras: cantidad
Uso personal	Botas de goma

La indumentaria indicada es de uso personal, es decir la guardará el propietario en su camarote. Por su propia seguridad deberá velar por conservarlos en buen estado y poder utilizarlos en forma inmediata de ser necesario.

4.3. Utilización de productos químicos y biológicos

Debe recordarse que **está prohibida la utilización de productos químicos y biológicos** para la dispersión de hidrocarburos en toda la zona de navegación de este buque.

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



Página N° 30 Septiembre de 2000

ROBERTO R. RAMOS MEDINA
AYUDANTE DE...
Encargado de...
Navegación

SECCION 5



37



INFORMACION ADICIONAL (NO OBLIGATORIA)

Esta sección (no obligatoria), podrá exigirla las autoridades locales de los puertos en que haga escala el buque. Dicha información podrá contener:
(incluida en sección 3)

- procedimientos para la revisión del Plan.
- procedimientos de formación y ejercicios.
- procedimientos de información Pública de los propietarios/armadores.

(Véase la sección 3)

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RABIOVECHI
AYUDANTE DE...
Encargado de...
Navegación... Portos...

SECCIÓN 6

PROCEDIMIENTOS Y REGISTROS DE ENTRENAMIENTOS Y PRÁCTICAS A BORDO



SECCIÓN 6.1. Programas de entrenamiento

El programa de entrenamiento esta basado en los requerimientos estatutarios para la tripulación, con entrenamiento adicional en el control de la contaminación de acuerdo con lo establecido en este Plan.

OFICIALES

Deben familiarizarse con todas las partes de este plan, sus efectos sobre ellos y sobre la tripulación. Tienen la responsabilidad de instruir al personal a su cargo en el modo de operar a bordo.

TRIPULACIÓN

La tripulación recibe entrenamiento como parte de sus obligaciones a bordo. El entrenamiento específico en control de contaminación, incluye el uso del equipamiento de a bordo.

INDIVIDUO CALIFICADO

Debe familiarizarse con el uso de este Plan y la forma de operar en situaciones de respuesta a emergencias.

STAFF

El personal de la Compañía que integra el "GRUPO DE RESPUESTA AL DERRAME" es seleccionado en base a sus conocimientos y su habilidad para manejar situaciones críticas. Deben estar familiarizados con todos las partes del presente Plan y con las disposiciones que les competen en casos de derrames.

PERSONAL CONTRATADO

Todo personal que participe en tareas de limpieza de derrames, debe estar convenientemente capacitado para dicha actividad . Se verificará dicha capacitación, al momento de su contratación.

Página 32 - Rev. 1 / Diciembre 2004

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"

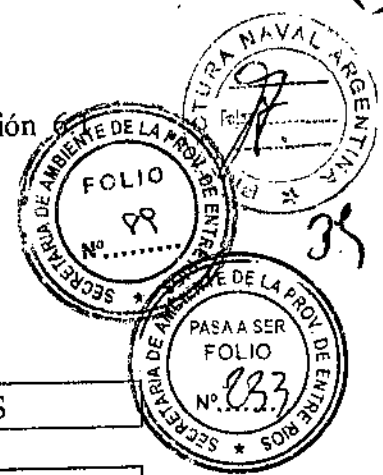


ROBERTO R. RAMON
AYUDANTE DE PPE
Encargado de la
Navegación

SECCION 6.2. Registro de Entrenamiento

El registro de los entrenamientos de acuerdo a lo detallado en la Sección 6

Una posible formación del Grupo de Respuesta:



CAPITAN

2DO. PATRÓN

JEFE DE MAQUINAS

CONTRAMAESTRE

2DO. MAQUINISTA

TRIPULANTES DE GUARDIA DE CUBIERTA Y MAQUINAS

Ej. El derrame proviene del tanque y es descubierto por un tripulante de guardia

FUNCIONES DE LOS MIEMBROS DEL GRUPO DE RESPUESTA

<i>Tripulantes de guardia</i>
Alertarán inmediatamente al Patrón de Guardia
<i>Patrón de guardia</i>
Ordenará la habilitación de un tanque vacío o a medio llenar
Detendrá las sobre operaciones de carga o abastecimiento de combustible
Informará y alertará al otro acerca Patrón la situación
<i>1er. Patrón (o Capitán)</i>
Avisará al personal de tierra
Supervisará que se cumplan las funciones del Grupo de Respuesta
Informará del incidente a las autoridades de la terminal
Informará a la Agencia local y requerirá que esta informe a las entidades que correspondan.
Informará la situación a la oficina central de la empresa.
Mantendrá actualizado a quien corresponda con informes periódicos.
Solicitará asistencia si fuera necesario.
<i>2do. Patrón</i>
Estará a cargo de las operaciones en cubierta.
Mantendrá informado y actualizado al 1er. Patrón sobre la situación y sobre los resultados de las acciones tomadas para limitar el derrame.
<i>Jefe de Máquinas</i>
Estará a cargo de las operaciones de abastecimiento de combustible.
Organizará la distribución de <i>barreras</i> para derrames.
Pondrá a la orden el sistema de lucha contra incendio.
<i>Maquinista de guardia</i>
Hará los preparativos para la lucha contra incendio
Asistirá al Jefe de Máquinas

(Handwritten signature)

ROBERTO R. RAJOVECHI
AYUDANTE EN JEFE
Encargado de la Oficina de la
Navegación y Puerto Portofino



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"

ENTRENAMIENTO DE DIRECCIÓN

El conocimiento del presente Plan por parte de la Dirección, será convenientemente documentado.

ENTRENAMIENTO DE RECURSOS CONTRATADOS

El conocimiento documentado del presente Plan, por parte del personal de empresas contratistas, será gestionado por la persona que realice la contratación de los mismos.

SECCIÓN 6.3. Prácticas programadas

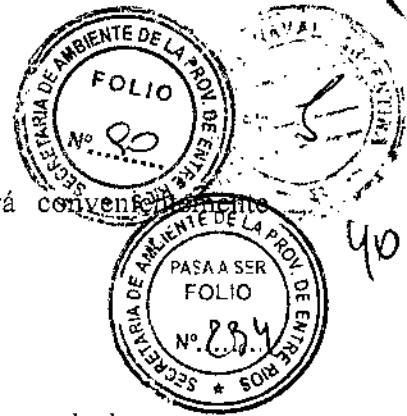
A BORDO

Las prácticas incluirán todos los procedimientos de emergencia para mitigación de derrames cubiertos por este Plan. Dichas prácticas podrán formar parte de otras prácticas de preparación para emergencias realizadas a bordo. De todos modos se deberán realizar prácticas específicas del presente Plan, al menos una vez cada tres meses.

EN TIERRA

Se ejercitará el Plan involucrando al GRUPO DE RESPUESTA AL DERRAME, perteneciente al staff del buque. Podrá hacerse en forma separada o formando parte del programa anual de ejercicios de respuesta a emergencias, establecido en el Sistema de Gestión de Seguridad de la Compañía.

El Plan deberá ser completamente ejercitado al menos una vez cada tres años.



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOS
AYUDANTE DE CAMAROTE
Encargado de la
Navegación

SECCIÓN 6.4. Registro de la familiarización y prácticas con el plan

Se realizará como sigue:

EN EL BUQUE: se registrará a bordo en páginas destinadas a tal efecto, las que tendrán el modelo de la Planilla que se agrega en el título 6.6. (página 35 bis)

EN LA COMPAÑÍA: El registro de la familiarización con el Plan y las ejercitaciones realizadas con relación al mismo, tanto del personal de la Compañía como el de Empresa Contratistas, lo realizará el Individuo Calificado .



6.5. Actualización del Plan

Este Plan sólo puede ser modificado y/o actualizado con la autorización del Director; siendo el Individuo Calificado, el responsable de disponer su actualización. Todos los comentarios, correcciones o sugerencias serán dirigidas a esta persona.

Todos los usuarios de este Plan tienen la obligación de señalar los cambios que puedan tener efectos sobre la validez del mismo.

Los cambios de importancia en el Plan, serán hechos tan pronto como sea posible.

Cualquier modificación o actualización que requiera un cambio de página, será acompañado de una nueva página de la "Planilla de Modificaciones".

Todos los cambios aprobados serán enviados sin demora a los tenedores registrados de copias de este Plan, como sigue:

COPIA N°	UBICACIÓN
1	Buque
2	Autoridad Marítima
X	Toda otra persona autorizada

6.5.1. Revisión del plan luego de un incidente

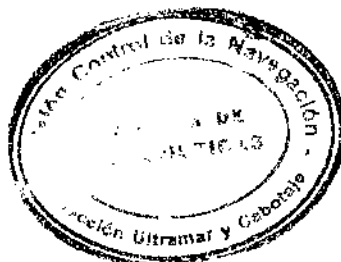
Toda vez que el Plan haya sido puesto en uso como respuesta aun incidente, todas las partes directamente involucradas harán sus comentarios sobre la efectividad del mismo y su contenido. Estas propuestas y comentarios serán enviados a la Empresa, para que se proceda a su análisis y aprobación.

Luego de ser completada la revisión, cualquier modificación del Plan deberá seguir las siguientes normas :

- ♦ La distribución y el mantenimiento actualizado del Plan, en poder de los tenedores autorizados, será responsabilidad del personal Jerárquico de la Empresa .
- ♦ Respecto del Plan a bordo, el control y reemplazo de nuevas revisiones de la documentación y la disposición de las revisiones que han quedado obsoletas, será responsabilidad del capitán, quien contará para ello con la cooperación de la persona encargada de los cambios en la Empresa.
- ♦ Al pie de cada hoja de este plan, figura el número de página. En caso de hacerse modificaciones al texto de una página, se la reemplazará por otra en la que figurará acompañando al N° de página, el N° de modificación y el mes/ año correspondiente a la misma.

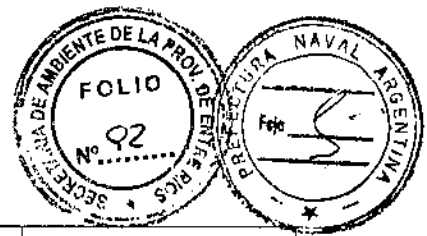
Página 35 - Rev. 1/ Diciembre 2004

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



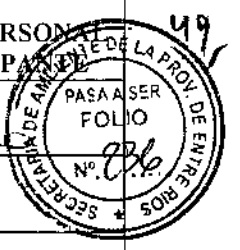
ROBERTO R. RA...
AYUDANTE...
Encargado...
Navegación...

6.6. Registro de las prácticas efectuadas a bordo con el plan

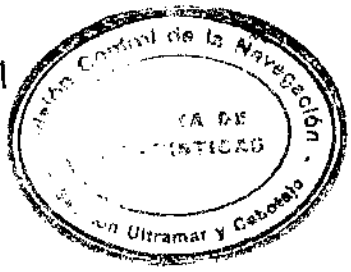


FECHA	TEMA TRATADO DURANTE LA PRÁCTICA O EJERCICIO	APELLIDO/ NOMBRE PERSONAL PARTICIPANTE	FIRMA PERSONAL PARTICIPANTE
	CON FECHA 13/10/05 DE PRÁCTICAS A BORDO	SE HABILITA LIBRO DE REGISTRO	

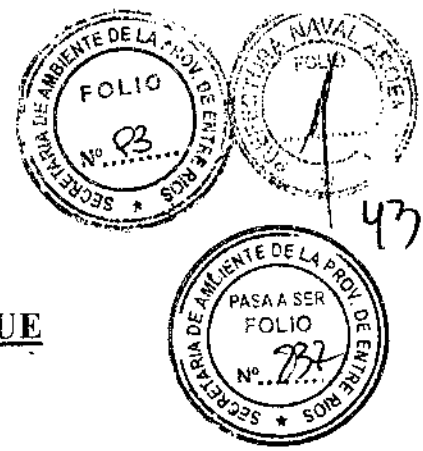
[Handwritten signature]
 PATRICIO RIVERA
 CAPITAN



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL TENIDO A LA VISTA"



[Handwritten signature]
 ROBERTO R. RAMOS
 AYUDANTE DE COMANDO
 Encargado de la
 Navegación



SECCION 7

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL BUQUE

BUQUE	ARENORTE N° 9
NUMERO DE MATRICULA	01648
TIPO DE BUQUE	DE MOTOR ARENERO
BANDERA	ARGENTINA
SEÑAL DISTINTIVA	LW 3498
PUERTO DE MATRICULA	BUENOS AIRES
PUERTO DE ASIENTO	BUENOS AIRES
AÑO DE CONSTRUCCION	1958
MODIFICACIÓN IMPORTANTE	2009
EMPRESA PROPIETARIA	ARENERA PUERTO NUEVO S.A.
EMPRESA ARMADORA	ARENERA PUERTO NUEVO S.A.
ESLORA TOTAL	68,95 m.
ESLORA DE ARQUEO	68,71 m
MANGA MOLDEADA	9,80 m.
PUNTAL	3,18 m.
CALADO MAXIMO	3,13 m
TONELAJE DE REGISTRO BRUTO	414
TONELAJE DE REGISTRO NETO	208
POTENCIA TOTAL:	638 Kw (855 HP)
SISTEMA DE GOBIERNO	Hidráulico
VELOCIDAD MAXIMA	17 Km./ hora

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



Página 36 – Mod. 27 Feb 2015

ROBERTO R. RAMA
AYUDANTE DE...
Encargado de...
Navegación...

APENDICE 1

LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO CON EL ESTADO RIBEREÑO

Atento al tipo de navegación que realiza el buque y teniendo en cuenta su posición geográfica en el momento del suceso, los puntos de contacto con el estado ribereño (República Argentina) serán las estaciones FS especificadas en el Anexo 1 al Agregado N° 1 de la Ordenanza Marítima N° 6-1982 que se encuentra entre las páginas 170 y 196 del "MACOM" Manual de Comunicaciones provisto.

Para determinar el área geográfica cubierta por cada FS referirse al Anexo 3 al Agregado N° 1 de la citada ordenanza en páginas 203 a 208 del mismo manual.

Como segunda opción y dado que en navegación por el Río de la Plata o aguas interiores pueden ser jurisdicción de la República Oriental del Uruguay, en página 167 se detallan las estaciones costeras Uruguayas que cumplen la misma función.



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO RAMOVLECHI
AYUDANTE EN JEFE
Encargado de la
Navegación y Fichas Fortuicas

APENDICE 2

LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO CON EL PUERTO

A continuación se consigna la lista de los organismos existentes en los puertos que normalmente opera el buque, que pueden prestar ayuda o deben ser informados ante un caso de contaminación por basura y la forma de hacerlo.

<u>PREFECTURA DE SAN PEDRO</u>	Télefono 03329 - 425219
<u>PREFETURA DE ZARATE</u>	03487 - 422733
<u>PREFECTURA DE BARADERO</u>	03329 - 480205
<u>PREFECTURA DE ESCOBAR</u>	03489 - 460103
<u>PREFECTURA DE TIGRE</u>	4512 - 4905 / 4907
<u>PREFECTURA ZONA DELTA</u>	4512 - 4900 al 4904
<u>PREFECTURA DE SAN FERNANDO</u>	4513 - 0200 / 0201
<u>PREFECTURA DE OLIVOS</u>	4512 - 1020 / 1021
<u>PREFECTURA DE LA BOCA</u>	4302 - 4440
<u>PREFECTURA DE BUENOS AIRES</u>	
<u>EDIFICIO GUARDACOSTAS</u>	4318 - 7500 4318 - 7600 4318 - 7664
<u>DIRECCION DE PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE (Directo)</u>	4318 - 7686 / 7474



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"

ROBERTO R. RAMONETTI
AYUDANTE DE PORTO
Encargado de la
Navegación y de los Puertos

APÉNDICE 3



4/2

LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO CON LOS INTERESES DEL BUQUE

PROPIETARIO:

ARENERA PUERTO NUEVO S.A.

Calle 13 Sin Número, Dársena F, C.P. 1428 - Capital Federal
Teléfono: 4312 - 2993 y líneas rotativas



ARMADOR:

ARENERA PUERTO NUEVO S.A.

Calle 13 Sin Número, Dársena F, C.P. 1428 - Capital Federal
Teléfono: 4312 - 2993 y líneas rotativas

AGENTE MARÍTIMO:

La empresa propietaria y armadora

AGENTE MERÍTIMO EN LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY:

ALFONSO M. MERIF - Agente Marítimo y Despachante de Aduana

Defensa 249

Carmelo - R.O.U.

Teléfono: 00598-542-2278

ASESOR TÉCNICO DE LA EMPRESA:

HORACIO S. CATTARELLO - ING. NAVAL

Bourdieu 635 - C.P. 1648 - Tigre, Pcia. de Bs. As.

Teléfono: 4749-4285

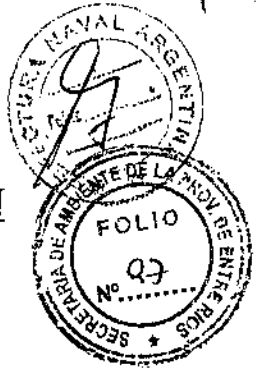
Celular: 15-4175-2725

ROBERTO R. RAMO
AYUDANTE
Encargado de
Navegación

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



APENDICE 4



RESPONSABILIDADES GENERALES DE LA TRIPULACION

LISTADO DE VERIFICACIONES PARA USO EN CASO DE DERRAMES OPERACIONALES:

ACCION A CONSIDERAR	RESPONSABLE
<p>ACCION INMEDIATA:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Sonar la alarma de emergencias. * Comenzar los procedimientos de respuesta de emergencia. 	<p>Quien descubra la emergencia Quien descubra la emergencia</p>
<p>RESPUESTA INICIAL:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Detener operaciones de carga y/o abastecimiento de combustible. * Cerrar las válvulas del manifold. * Cerrar las tomas de aire de alojamiento. * Cerrar las tomas de aires no esenciales de sala de máquinas. * Ubicar la fuente de la fuga. * Detener o reducir el flujo de hidrocarburos. * Comenzar los procedimientos de limpieza usando absorbentes (<i>trapos y estopas</i>). * Seguir los procedimientos de información. 	<p>Oficial de cubierta de guardia Oficial de cubierta de guardia Oficial de cubierta de guardia</p> <p>Oficial de cubierta de guardia Oficial de cubierta de guardia Primer oficial de cubierta</p> <p>Capitán</p>
<p>RESPUESTA SECUNDARIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Evaluar riesgo de incendio por causa de las sustancias inflamables derramadas. * Reducir el nivel del tanque afectado descargando a un tanque vacío o a medio llenar. * Drenar la tubería afectada a un tanque vacío o a medio llenar. * Preparar las bombas para transvasar carga a otros tanques o a tierra, o para alijar. * Preparar las bombas portátiles si es posible transvasar el derrame a tanques vacíos. 	<p>Primer oficial de cubierta</p> <p>Primer oficial de cubierta</p> <p>Primer oficial de cubierta</p> <p>Jefe de máquinas</p> <p>Jefe de máquinas</p>

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RIMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMER OFICIALE
Encargado de la Oficina de
Navegación y Puertos Fortificados

LISTADO DE VERIFICACIONES PARA USO EN CASO DE DERRAMES ACCIDENTALES


48

ACCION A CONSIDERAR	RESPONSABLE
ACCION INMEDIATA: - Sonar la alarma de emergencia. - Comenza los procedimientos de respuesta de emergencia	Quien descubra la emergencia
RESPUESTA INICIAL - Cerrar accesos a cofferdams y alojamientos - Cerrar accesos a máquinas	Contraмаestre Maquinista de guardia
- Detener el buque si hay riesgos para el buque o la tripulación tales como vuelta de campana o hundimiento.	Capitán o Patrón
- Detener operaciones de carga o descarga de arena o las no esenciales.	Capitán o Patrón
- Determinar si se ha producido un derrame o bien:	Contraмаestre
- si existe la posibilidad que se produzca	Capitán o Patrón
- seguir procedimientos de información	Capitán o Patrón
- Verificar estado de todos los compartimientos	Contraмаestre
- Si se ha varado, tomar sondajes alrededor del buque	Contraмаestre
- Requerir ayuda externa	Capitán o Patrón
- Detener o reducir flujo de hidrocarburos	Capitán o Patrón
- Compensar escora o asiento longitudinal	Contraмаestre
- Contener hidrocarburo derramado	Contraмаestre
- Proceder a limpieza de hidrocarburo en cubierta.	Contraмаestre



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL TENIDO A LA VISTA"




 ROBERTO K. RAMOVICI
 AYUDANTE DE PASAJEROS
 Encargado de la Sección de
 Navegación y Puertos

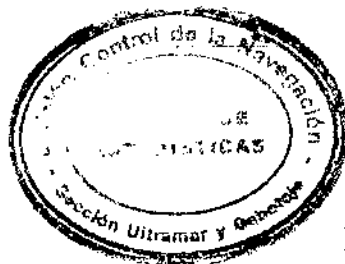
APENDICE 5

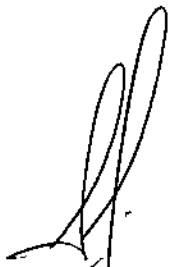


LISTA DE CONTACTOS INTERNACIONALES DE
ESTADOS COSTEROS

La siguiente es la dirección y teléfono del organismo correspondiente en la República Oriental del Uruguay al cual debe dirigirse cualquier notificación de contingencia o para solicitar ayuda en caso necesario.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, PREFECTURA NACIONAL NAVAL
DIRECCION DE LA MARINA MERCANTE. Edificio Aduana 5to piso. Montevideo.
Telefono 059 - 916 - 2666

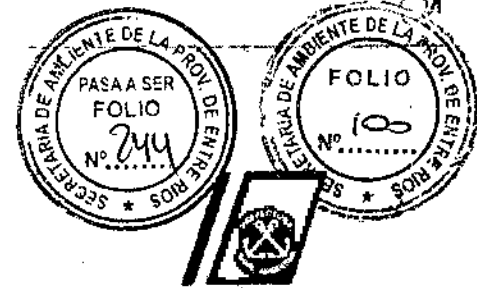



ROBERTO F. RAMOVECHIN
AYUDANTE DE COMANDO
Encargado de la Sección de Navegación y Puertos

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



República Argentina
 Prefectura Naval Argentina



CERTIFICADO DE MATRICULA

EL JEFE DEL REGISTRO NACIONAL DE BUQUES
 CERTIFICA: Que el día 12 de diciembre de 1934, ha sido inscripto en la MATRICULA NACIONAL (Matricula Mercante Nacional - 1ª Agrupación), un buque con el nombre de "RIO GUAZU" bajo el número 02226, cuyas características asignadas en el expte. M11555CC34, son los siguientes:

MATERIAL DEL CASCO: HIERRO .-

TIPO: BUQUE MOTOR .-

SERVICIO: ARENERO .-

EXPLOTACION ESPECIFICA: CARGA GENERAL .-

ESLORA: 65.45 mts.-

MANGA: 9.80 mts.-

PUNTAL: 2.60 mts.-

TONELAJE TOTAL: 334 .-

TONELAJE NETO: 205 .-

MOTOR/ES: 1 (Uno) .-

MARCA	NÚMERO	TIPO/COMBUSTIBLE	POTENCIA
SCANIA	1093266 .-	INTERNO/DIESEL	599.44 HP - 447 KW

Destinado a la navegación MERCANTE.-

PROPIETARIO/S

NAVIERA RIO GUAZU S.A. CUIT 30-70907275-3 TITULARIDAD 1/1 .-

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
 TENIDO A LA VISTA"



ROBERTO R. RAMOVECHI
 AYUDANTE DE PRIMERA
 Encargado División Control de la
 Navegación y Registros Portuarios

NOTA: Las anotaciones complementarias y las modificaciones en esta matricula se certificarán al dorso.

Buenos Aires, 29 de abril de 2019.-

[Firma]

Jefe División Matricula



[Firma]

Jefe Registro Nacional de Buques

FEDERACION DEL SCRIBANO
 JEFE DIVISION CONTROL
 VERIFICACION REGISTRAL
 C/A JEFE REGISTRO NACIONAL DE BUQUES

NAC 269301

REINSCRIPTO BAJO EL N° 02226 CON FECHA 08/08/03. O.M. 6/97.

Se deja constancia que el propietario adquirió la embarcación por Expte. A-4667-c-c-5, de fecha 22-1-05, 08:08 hs.

CONTRATO DE LOCACIÓN: Por Tramite N° 42362/19, de fecha 18-02-19, 10:11 hs., locataria: "ARENERA PUERTO NUEVO S.A.", CUIT 30-50692835-0, dom. calle 13 S/N, Darsena F de C.A.B.A., plazo 2 años, desde 12-02-19 hasta 12-02-21, monto US\$ 10.000 más IVA por mes.-

Buenos Aires, 29 de abril de 2019.-



"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"

MARIA EMILIA BOYER
ENCARGADA DE PRIMERA
DIVISION DE CONTROL DE LA
NAVEGACION Y REGISTROS PORTUARIOS

ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado División Control de la
Navegación y Registros Portuarios



República Argentina
 Prefectura Naval Argentina



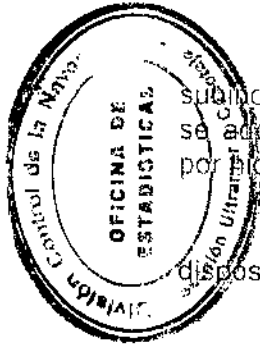
Nº 18462/2017.
 Letra: CUDAP.

BUENOS AIRES, 31 de mayo de 2017.

ROBERTO R. RAMOVECHI
 AYUDANTE DE PRIMERA
 Encargado División Control de la
 Navegación y Peajes Portuarios

Visto lo solicitado por la Agencia Marítima "**CROCE HNOS. AGENTES MARITIMOS R.L.**", en representación de la empresa Armadora / Propietaria del Buque Motor "**RIO GUAZU**" (02226), respecto a que se le otorgue a dicha embarcación una exención al equipamiento que prescribe el artículo 803.0301 del REGINAVE y el artículo 17.2 de la Ordenanza Nº 2/98 - Tomo 6 (DPMA), y;

CONSIDERANDO:



Que la Ley General de la Prefectura Naval Argentina (Ley Nº 18.398) en su Art. 5º inc. a) su inciso 23) establece que es función de la Institución "entender en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustre y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas y verificar su cumplimiento".

Que la Ordenanza Nº 2/98 - Tomo 6 (DPMA), en su Artículo 17.2, prescribe los dispositivos obligatorios para el tratamiento de las basuras generadas a bordo.

Que el Título 8, Capítulo 3, Sección 2 del REGINAVE, establece el régimen operativo de los buques para prevenir la contaminación de las aguas por basuras.

Que la embarcación de marras realiza navegación **Rios Interiores**, y de acuerdo al tiempo de operación por viaje que no supera las veinticuatro (24) horas, éste le permite retener a bordo las basuras generadas durante su travesía hasta su disposición en instalaciones de recepción o servicios habilitados al efecto en los puertos donde opera.

Por ello,

EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

DISPONE:

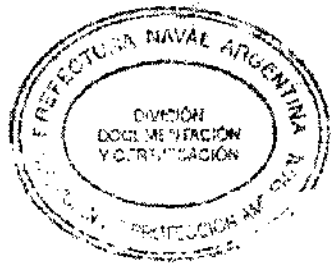
ARTICULO 1º: EXIMIR al Buque Motor "**RIO GUAZU**" (02226), del equipamiento que prescribe el artículo 803.0301 del REGINAVE, y el artículo 17.2 de la Ordenanza Nº 2/98 - Tomo 6 (DPMA), (Desmenuzador o Triturador de Restos de Víveres).

"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
 TENIDO A LA VISTA"

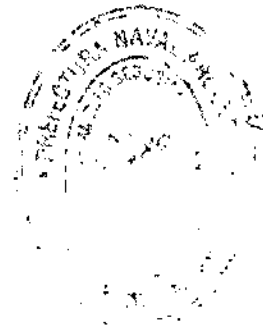
...III--

ARTICULO 2º: La exención consignada en el artículo precedente tendrá validez mientras se mantenga lo enunciado en el cuarto Considerando.

ARTICULO 3º: Notifíquese a la recurrente y entréguese copia de la presente, la cual permanecerá adjunta al Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Basuras, mientras el mismo mantenga su validez. Cumplido, archívese.-



[Handwritten signature]
ERIC IVAN SANTORO
Jefe de División
División de Estadísticas



[Handwritten signature]
División de Estadísticas
de la Prefectura Naval Argentina

Disposición DPAM, DO8 N° 38/2017.-

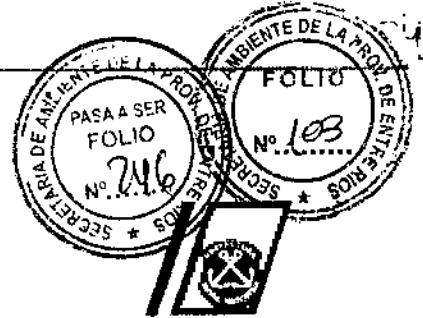
"ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA"



[Handwritten signature]
ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado División Control de la
Navegación y Registros Portuarios



República Argentina
Prefectura Naval Argentina



CERTIFICADO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Nº DE CERTIFICADO
5489

MATRÍCULA	NOMBRE DEL BUQUE		
02226	RIO GUAZU		
SEÑAL DISTINTIVA	PUERTO DE MATRÍCULA	ARQUEO BRUTO	
LW2681	BUENOS AIRES	334	

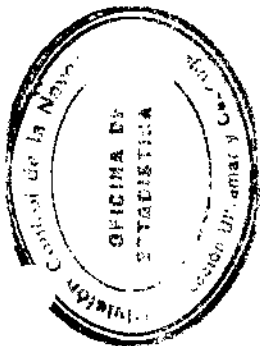
ROBERTO R. RAMOVECHI
AYUDANTE DE PRIMERA
Encargado División Control de la
Navegación y Registros Portuarios

Tipo de buque:

- Petrolero- (*)
- Buque no petrolero equipado con tanque de carga que haya sido construido y se utilice para transportar hidrocarburos a granel y que tenga una capacidad total, igual o superior a 200 m³ pero inferior a 1000 m³ (*)
- Buque no petrolero equipado con tanque de carga que haya sido construido y se utilice para transportar hidrocarburos a granel y que tenga una capacidad total, igual o superior a 1000 m³ (*)
- Buque distinto de los arriba mencionados (*)

EL JEFE DE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

CERTIFICA

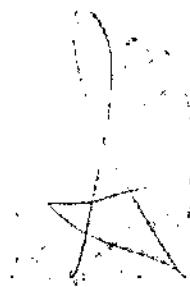


1. Que el buque ha sido inspeccionado de acuerdo con el Art. 801. 0104 del REGINAVE; y
2. Que la inspección mostró que la estructura, los equipos, los sistemas y su distribución así como los materiales empleados en su construcción, se encuentran en estado satisfactorio en todos los aspectos, y que el buque cumple con los requerimientos del Capítulo 1, Título 8 del REGINAVE.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento indicado al pie, sujeto a la realización de las inspecciones de convalidación (entre las fechas límites indicadas al dorso) establecidas en el artículo 801.0104 del REGINAVE.

Expedido en BUENOS AIRES, el 14 de MAYO de 2019.-

ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
TENIDO A LA VISTA



[Firma manuscrita]
JEFE DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL

NAC 249007
¡¡¡ fíchese según corresponda

VENCE: **09/MAY/2023**