



Auditoría General de la Nación

AUDITORIA GENERAL DE LA NACION Índice del Informe de Auditoria - Actuación AGN N° 311/09

INDICE	1
1. OBJETO	3
2. ALCANCE	3
3. ACLARACIONES PREVIAS	5
3.1. Introducción	5
3.2. Marco Normativo	6
La Autoridad Marítima Argentina	6
3.3. Organización	9
3.3.1. Recursos Humanos	10
3.3.2. Equipamiento	11
3.4. Control Interno y Externo	11
3.5. Gestión	12
3.5.1. Calidad y transparencia en los procedimientos	13
Carta Compromiso con el Ciudadano	13
Participación Ciudadana	14
3.5.2. Análisis de Expedientes	14
3.5.3. Relevamiento de Sumarios	15
3.5.4. Consultas con grupos de interés	17
3.5.5. Consultas con organizaciones extranjeras afines (benchmarking).	18
3.6. Inspección ocular	21
4. COMENTARIOS Y OBSERVACIONES	28
5. ANÁLISIS DE LA VISTA DEL ORGANISMO -	30
6. RECOMENDACIONES -	30
7. CONCLUSIÓN	31



Auditoría General de la Nación

ANEXO I - MARCO LEGAL -	33
ANEXO II ORDENANZA N° 8-98 (DPMA) -	47
ANEXO III - ORGANIZACIÓN -	61
ANEXO IV -DERRAMES DE HIDROCARBUROS INTERNACIONALES -	63
ANEXO V RESPUESTA DEL ORGANISMO	76
ANEXO VI ANÁLISIS DE LA RESPUESTA DEL ORGANISMO	82
ANEXO VII -FOTOGRAFICO -	94
GLOSARIO	97



Auditoría General de la Nación

INFORME DE AUDITORÍA

Al Señor Prefecto Nacional Naval
Prefecto General Don Oscar ARCE

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley 24.156, la Auditoría General de la Nación realizó un examen en la Prefectura Naval Argentina (PNA).

1. OBJETO

Las actividades desarrolladas por la Prefectura Naval Argentina referidas al control, prevención y contención de la contaminación de las aguas producidas por hidrocarburos provenientes de buques, monoboyas y/o artefactos navales.

Período auditado: Junio de 2009 a Agosto de 2010.

2. ALCANCE

El examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa de la Auditoría General de la Nación, aprobadas por Resolución 145/93, dictada en función del artículo 119, inciso d, de la Ley 24.156, habiéndose practicado los siguientes procedimientos:

- Análisis de la normativa ambiental que rige las actividades de la PNA
- Se consideraron como antecedentes:
 - Informes realizados por el Instituto Argentino de Normalización y Certificación. (IRAM).
 - Informes de Organismos Internacionales Organización Marítima Internacional (OMI).
 - Publicaciones propias de la PNA.
- Análisis de documentación del Organismo:
 - Manual de Gestión de la Calidad.



Auditoría General de la Nación

Expedientes del Plan Nacional de Contingencia (PLANACON).

Normas y procedimientos.

Organigrama, formación profesional y capacitación del personal de la Dirección de Protección Ambiental (DPAM).

Sumarios administrativos instruidos en materia de protección ambiental.

- Inspección ocular:

En puertos fluviales:

Rada La Plata, Buenos Aires, Campana, Zarate, San Pedro, Rosario, San Lorenzo y San Martín.

En puertos marítimos:

Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Ushuaia.

- Entrevistas con los siguientes funcionarios:

De la PNA:

Director de la DPAM, Jefes de Departamento y de División. Asesor Técnico Jurídico de la Dirección.

Capitán buque científico Luis F. LELOIR.

Oficina estado rector de puerto (ERP) – La Plata.

Jefe de Departamento y Jefes de División del Servicio de Salvamento Incendio y Protección Ambiental (SERSIPA).

Jefes de Prefectura; Campana, San Pedro, Rosario, San Martín, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Ushuaia.

Jefes de estaciones SIPA de Campana, Rosario, San Martín, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Ushuaia.

Jefe de Departamento de la Dirección de Protección Marítima, Policía de Seguridad y Sumarios.

Usuarios del sistema PLANACON:



Auditoría General de la Nación

Exxon (Campana), cuadros gerenciales.
TZ (Zarate), Jefe de Seguridad e Higiene.
Arenera (San Pedro), responsable de la empresa.
Bunge (San Martín), cuadros gerenciales
ACA (San Martín), cuadros gerenciales.
Terminal Puerto Rosario, cuadros gerenciales
REPSOL (Ushuaia), cuadros gerenciales.
TERMAP (Caleta Córdoba), cuadros gerenciales.
Consortio Madryn (Puerto Madryn), jefa de seguridad e higiene.

Las tareas de campo se realizaron entre 1º de marzo y el 30 de septiembre de 2010.

3. ACLARACIONES PREVIAS

3.1. Introducción

El problema de la contaminación por petróleo en los ambientes marinos ha recibido gran atención en los últimos años y sobre todo en los aspectos del destino y los efectos tóxicos del petróleo derramado. Hay certeza de que la incidencia de los derrames resultantes del transporte marítimo y terrestre, de los accidentes de buques, de las operaciones de exploración y explotación y de las actividades asociadas, se incrementarán en los años por venir en tanto la demanda de petróleo como el principal recurso energético del planeta siga en aumento. Considerando el petróleo como una compleja mezcla de componentes orgánicos (hidrocarburos) y otros de tipo inorgánico (metales, azufre, entre otros) el destino de un derrame en el mar esta determinado por la acción de procesos físicos, químicos y biológicos complejos e interrelacionados como son; la acción del viento y las mareas, la corriente litoral, la intensidad luminosa, la dispersión, la evaporación, la disolución, la degradación física y microbiana, la emulsión, la sedimentación y el enterramiento. Estas acciones así como un detalle de los principales desastres a nivel mundial se detallan en el Anexo IV.



Auditoría General de la Nación

Como antecedente por la preocupación en cuanto a la contaminación de las aguas podemos citar en los orígenes de la Prefectura la iniciativa del primer Capitán de Puerto, Coronel Martín Jacobo Thompson (oficializado como titular de la capitanía el 30 de junio de 1810 por Decreto de la Primera Junta) quien dicta los reglamentos relativos a la construcción de buques, la prohibición de arrojar lastres al agua, las embarcaciones en puerto, etc¹.

A nivel mundial, la evolución del transporte por agua, el aumento del tamaño de los buques y del tonelaje de la flota, hicieron necesario estudiar la forma más efectiva de enfrentar los problemas de la contaminación proveniente de buques. El primer ensayo al respecto, se remonta a 1954, con el Convenio de Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos (OILPOL/54). Este Convenio era de carácter esencialmente prohibitivo y si bien constituyó un avance para la época, el hecho de abarcar solo hidrocarburos pesados y apuntar exclusivamente al control operacional de los buques, provocó su rápida desactualización. La necesidad de contar con actividades más de carácter preventivo dio origen a un nuevo cuerpo normativo que se desarrolla en el acápite siguiente.

Por último, debe señalarse que el concepto de hidrocarburo se complementa, en las tareas desarrolladas por la PNA, con el de mercancías peligrosas (MERCAPEL). Las mercancías peligrosas son materias u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. El término mercancía peligrosa se utiliza en el ámbito del transporte.

3.2. Marco Normativo

La Autoridad Marítima Argentina

Conforme lo consagra la Ley 18.398 la Prefectura Naval Argentina es la Autoridad Marítima Argentina. Es el órgano a través del cual el Estado ejerce:

- la policía de seguridad de la navegación,

¹ “REVISTA DEL BICENTENARIO”, publicación de la PNA, año 2010.



Auditoría General de la Nación

- la seguridad y el orden público en las aguas de jurisdicción nacional y en los puertos,
- la protección marítima y fluvial,
- la función de órgano de aplicación de los convenios internacionales relativos a la seguridad de la vida humana en el mar,
- la protección ambiental y la prevención y la lucha contra la contaminación.

En Diciembre de 1995, se creó la Dirección de Protección del Medio Ambiente (hoy de Protección Ambiental). Por su parte, el Servicio de Salvamento, Incendio y Protección Ambiental y las estaciones especializadas existentes en el litoral marítimo y fluvial, dependientes de la Dirección de Operaciones de la Institución, llevan a cabo las tareas de restauración del ambiente dañado y limpieza de las aguas.

El primer antecedente normativo es el Convenio sobre prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, aprobado por Ley 21.947.

Por Ley 22.072, se aprueba el convenios internacionales relativo a la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, según sus siglas en inglés.).

En lo que se refiere al régimen contravencional y las medidas de restauración del medio ambiente dañado, cabe señalar que los mismos se encuentran legislados en la Ley 22.190, sobre *“Prevención y vigilancia de la contaminación por la actividad de los buques y artefactos navales”*. En virtud de esta norma, la PNA realiza las correspondientes investigaciones sumariales y tiene asignada la potestad de imponer sanciones a quienes resultan responsables de vulnerar sus disposiciones.

La ley 23.456 aprueba el Convenio de Intervención en Alta Mar para Prevenir Incidentes de Contaminación (INTERVENTION 69).

Por Ley 25.137, se aprueban los Convenios Internacionales de Responsabilidad Civil (CLC/69) y de Constitución de un Fondo de Indemnización por Daños Causados por Contaminación por Hidrocarburos (FUND/71), en sus versiones modificadas por sendos Protocolos de 1992.



Auditoría General de la Nación

En junio de 1992, se sanciona la Ley 24.089, que aprueba el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques y sus Protocolos Anexos, así como también el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques.

Por Ley 24.292, se creó el Sistema Nacional de Preparación y Lucha contra la Contaminación (aprobación del Convenio OPRC 90), designando a la PNA como autoridad de aplicación. Dicho Sistema impone la necesidad de confeccionar un Plan Nacional de Contingencias, integrado por los planes correspondientes a las empresas a cargo de instalaciones de manipulación de hidrocarburos, aquellas a cargo de monoboyas, oleoductos costeros y subacuos, a los buques petroleros y quimiqueros, a sus propietarios y fletadores, empresas a cargo de unidades mar adentro dedicadas a la exploración o explotación de petróleo y de empresas a cargo de terminales portuarias.

El Decreto 1.886/83 reglamenta la Ley 22.190 introduce el Título 8 en el REGINAVE (Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre).

Este reglamento trata acerca de la prevención de la contaminación proveniente de buques, y contiene normas similares a las establecidas por el MARPOL 73/78 y el Convenio de Londres 1972.

Comprende los siguientes Capítulos:

- Capítulo 1 - De la prevención de la contaminación de las aguas por hidrocarburos.
- Capítulo 2 - De la prevención de la contaminación de las aguas por aguas sucias.
- Capítulo 3 - De la prevención de la contaminación de las aguas por basuras.
- Capítulo 4 - De la prevención de la contaminación atmosférica por humo y hollín.
- Capítulo 5 - De la prevención de la contaminación por vertimientos de desechos y otras materias.

Conforme al Decreto 962/98, tiene responsabilidades en el Sistema Nacional de Preparación y Lucha Contra la Contaminación Costera, Fluvial, Marina y Lacustre por Hidrocarburos u Otras Sustancias Nocivas y Sustancias Potencialmente Peligrosas.



Auditoría General de la Nación

La Ordenanza 8/98 DPAM - PNA regula el “Sistema Nacional de preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas”, estableciendo el denominado “Plan Nacional de Contingencia” (PLANACON). “Este plan ha sido concebido para ajustarse a las exigencias previstas en los Convenios Internacionales, así como a las directivas para la confección de este tipo de planes, oportunamente publicadas por la Organización Marítima Internacional” (Artículo 1.1 de la Introducción). En virtud de lo dispuesto por las leyes 18.398, 22.190, 24.089 y 24.292, así como también por el Decreto 962/98, la PNA es la autoridad de aplicación en esta materia. La Ordenanza 8/98 ratifica este criterio.

En cuanto a los Organismos Internacionales de los que es parte la PNA, el relieve y la asiduidad de la participación de dicha institución en todos los aspectos de la Organización Marítima Internacional ha determinado, para proveer a su coordinación, la designación de un Oficial Jefe como Asesor Técnico permanente en la Embajada Argentina ante el Reino Unido.

En el orden regional, a partir de la creación de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá (ROCRAM) en 1983, la PNA tiene una activa participación en este organismo. Debe destacarse que en el ámbito del ROCRAM, la PNA desempeña funciones en el marco del Acuerdo de Viña del Mar para el control de buques por el Estado Rector del Puerto, cuya Secretaría y Centro de Información les fueran confiados.

3.3. Organización

La PNA es una fuerza de seguridad dependiente al momento de la auditoria del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de la Nación, desde diciembre de 2010 bajo la órbita del Ministerio de Seguridad. Es una institución policial de características especializadas, dirigidas al ejercicio del servicio público de policía de seguridad de la navegación, policía de seguridad y orden público, policía judicial y de la jurisdicción administrativa de la navegación. Interviene también, en lo que es de su competencia, en todo lo relativo a la policía de preservación del medio ambiente, la policía de la caza y pesca marítima y fluvial y ejerce, por delegación,



Auditoría General de la Nación

funciones de policía auxiliar aduanera, migratoria y sanitaria. Para satisfacer estos requisitos, la Prefectura ha adoptado una estructura que responde al concepto de centralización normativa y descentralización ejecutiva.²

3.3.1. Recursos Humanos

En diciembre de 1995 se crea la Dirección de Protección del Medio Ambiente, hoy Dirección de Protección Ambiental (DPAM). Tiene su asiento en las oficinas centrales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Existe una fuerte vinculación con el Servicio de Salvamento, Incendio y Protección Ambiental (SIPA) y las Estaciones especializadas existentes, estas dependen de la Dirección de Operaciones. Entre otras tareas estas estaciones llevan a cabo la restauración del ambiente dañado y limpieza de las aguas.

El organigrama de la Dirección se adjunta en Anexo III: cuenta con 26 oficiales, de los cuales el 42,80 % poseen título universitario y 37 suboficiales distribuidos en tres departamentos y once divisiones. Están habilitados 28 oficiales para realizar tareas de inspección en los distintos rubros, este número incluye aquellos que prestan servicio en dependencias del interior.³

Se fomenta la capacitación interna, de la propia institución así como la externa. En el ámbito de la PNA, la DPAM eleva para su aprobación a la Dirección de Educación la currícula de los cursos a dictar. En muchos casos los cursos cuentan con la asistencia de becarios extranjeros.

En el transcurso del año 2010, como se viene efectuando desde 1986 con su currícula ajustada a los cambios en la legislación y avances en lo tecnológico, se dictó el “Curso Inspectores en Prevención de la Contaminación” (Disposición DEDU, UQ4 N° 010/09). El mismo se imparte en la Escuela Superior de la PNA (ubicada en Olivos, provincia de Buenos Aires), con una carga horaria de 160 horas cátedra. Este último curso, dictado del 17 de Mayo al 11 de Junio, contó con la asistencia de cinco oficiales extranjeros (1 de Brasil, 2 de Paraguay y 2 de Chile).

² REVISTA DEL BICENTENARIO”, publicación de la PNA, año 2010

³ Existen 16 inspectores de planes y 7 de mercancías peligrosas, en sus distintos niveles.



Auditoría General de la Nación

La institución es invitada a hacer presentaciones en distintos ámbitos locales tales como cámaras empresarias y universidades entre otros. En el ámbito internacional asiste e imparte cursos en el extranjero, como ejemplo podemos mencionar el efectuado durante el presente año en la República de Panamá a cargo de dos oficiales de la DPAM.

De las conversaciones mantenidas en las visitas a distintas unidades del interior se puede afirmar el interés institucional en la capacitación del personal en sus distintos escalafones. Al personal de suboficiales en la actualidad se le exige tener el secundario completo. Asimismo se pudo apreciar suboficiales cursando carreras universitarias (Derecho, Seguridad e Higiene entre otras). Estas cursadas por lo general se realizan en universidades firmantes de convenios con la PNA.

3.3.2. Equipamiento

En lo que respecta a la DPAM la misma de acuerdo a la asignación de funciones no cuenta ni administra el equipamiento para el control de derrames. El área responsable de administrar y operar el mismo, sea el propio de las estaciones SIPA como así también los del convenio CCI es la Dirección de Operaciones (DIOP).

La dirección cuenta con el software apropiado para el manejo de los expedientes que se tramitan. Específicamente en el caso de la División Planes el sistema que se utiliza fue provisto por la línea de financiamiento del Banco Mundial del Fondo para el Medio Ambiente Mundial⁴.

3.4. Control Interno y Externo

La Dirección está sujeta a distintas auditorías, las ejercidas por: la Auditoría Interna de la PNA, la Auditoría Interna del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos (la cual fue consultada informando que a la fecha no había practicado ningún tipo de control en la Dirección Ambiental).

Como parte integrante de la OMI adhiere al Plan Voluntario de Auditorías de los Estados Miembros.

⁴ Conocido por sus siglas en inglés GEF.



Auditoría General de la Nación

Certifica el “Sistema de Gestión de la Calidad” (SGC) acorde a la norma ISO 9001:2008, contando con un comité de auditoría conformado por personal de la Dirección. La revisión de convalidación anual la efectúa el IRAM.

3.5. Gestión

Como se indicara en el punto 3.2. Marco Normativo, es la PNA el Organismo Ejecutor, responsable de la organización y ejecución de los sistemas operativos nacionales con capacidad para prevenir, reducir y controlar incidentes de contaminación en el medio acuático. En cumplimiento del Decreto 962/98, reglamentario de aprobación del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, se confecciona el Plan Nacional de Contingencia (PLANACON)⁵, definiéndose éste como la estructura del país ante la posibilidad o riesgo de que se produzca un incidente mayor de contaminación del medio acuático. Define las políticas y responsabilidades institucionales, se establece una organización de respuesta, se provee información básica necesaria, se determinan las áreas críticas, se asignan los recursos de personal y medio operativos y financieros, sugiriéndose además cursos de acción y fijándose recomendaciones para que se pueda combatir con éxito la contaminación del medio acuático.

En Anexo II se describe el diseño establecido para el funcionamiento de las medidas para combatir la contaminación y efectuar la limpieza de las aguas de jurisdicción nacional, los niveles de respuesta así como los vínculos con otros planes.

A fin de cumplir con el objeto de auditoría se procedió a revisar la documentación presentada por los usuarios involucrados en el PLANACON, el proceso de revisión efectuado por la DPAM, las auditorías practicadas, la realización de simulacros/ejercicios, la existencia de planes y medios propios en las unidades visitadas, la existencia y asistencia a cursos de capacitación y circuitos administrativos.

⁵ Ordenanza 8/98 (DPAM) TOMO 6 “RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE”. PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA.



Auditoría General de la Nación

3.5.1. Calidad y transparencia en los procedimientos

Carta Compromiso con el Ciudadano

La siguiente información se enmarca en la documentación del Sistema de Gestión de la Calidad (SGC). Su “OBJETIVO” es desarrollar un sistema de calidad acorde a lo prescripto en la NORMA IRAM-ISO 9001-2000.

La PNA en la carta de compromiso con el ciudadano firmada por el Prefecto Nacional Naval asume como uno de los objetivos la implantación de la calidad en los servicios que presta a la sociedad, mediante la optimización de su gestión y la utilización racional de los recursos. Los ejes fundamentales de la gestión de la Calidad se basan en la motivación del personal involucrado y la participación de todo el Departamento apuntando a alcanzar los objetivos con rapidez y excelencia sin dejar de lado la mejora continua⁶.

La política de calidad de la DPAM⁷ propende a:

- trámites y tareas eficientes y transparentes;
- mejoramiento continuo de la operatoria de los usuarios del sistema;
- cumplimiento de las leyes y reglamentaciones ambientales;
- detección de impactos negativos;
- acceso a la información por parte de los usuarios y público en general;
- capacitación del personal;
- mantenimiento del equilibrio natural;
- gestionar los recursos necesarios para cumplir la política y objetivos de la Dirección.

El Comité de Calidad se conforma con un jefe de departamento y seis jefes de división. El último trámite que realiza el expediente es de control de documentación a fin de extender el certificado correspondiente. Es la División Certificación y Documentación la encargada de esta revisión.

⁶ Manual de Gestión de la Calidad, Pág. 4 de fecha 14 abr 2004.

⁷ Manual de Gestión de la Calidad, Pág. 43 de fecha 14 abr 2004.



Auditoría General de la Nación

De enero a septiembre de 2010 se devolvieron con observaciones a la División Planes cuatro expedientes con observaciones menores.

Participación Ciudadana

La Ley 25.675 establece, en su artículo 19 que “Toda persona tiene derecho a ser consultada y a opinar en procedimientos administrativos que se relacionen con la preservación y protección del ambiente, que sean de incidencia general o particular, y de alcance general”. A su vez, el artículo 20 de la misma norma dispone que “Las autoridades deberán institucionalizar procedimientos de consultas o audiencias públicas como instancias obligatorias para la autorización de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente”.

En razón de la índole de los temas tratados por la DPAM y en su carácter de autoridad pública, debería haberse instituido un mecanismo de participación ciudadana efectiva. En las tareas de campo realizadas, no se detectó la existencia de un procedimiento acorde a la normativa antes referida.

3.5.2. Análisis de Expedientes

Se revisaron las solicitudes de alta y renovación correspondientes al año 2010 de los trámites referidos a los distintos anexos de la Ordenanza 8/98.

A continuación se enuncian los contenidos de cada uno de ellos, y los hallazgos obtenidos en el análisis de los expedientes relacionados con cada anexo:

- ANEXO 16: Directrices para la confección de los planes de emergencia de empresas a cargo de instalaciones de manipulación de hidrocarburos, otras sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas.

Un 25% de los expedientes carece de carátula con información suficiente de la empresa, lo que implica no dar cumplimiento adecuadamente al procedimiento establecido en la Ordenanza 8/98.

Cuatro inspectores concentran el 63% de las verificaciones efectuadas.



Auditoría General de la Nación

- ANEXO 17: Directrices para la confección de los planes de emergencia de empresas a cargo de monoboyas y oleoductos costeros y subacuáticos.

Un solo inspector concentra el 57% de las verificaciones realizadas.

- ANEXO 18: Directrices para la confección de los planes de emergencia de empresas propietarias o armadoras de buques tanque.

En dos expedientes no se pudo constatar la existencia de los planos de los buques.

- ANEXO 19: Directrices para la confección de los planes de emergencia de empresas a cargo de puertos.

Un 17% de los expedientes carece de carátula con información suficiente de la empresa. Tres inspectores concentran el 58% de las verificaciones efectuadas.

- ANEXO 21: Directrices para la confección de los planes de emergencia de abordaje en caso de contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas.

Sin observaciones.

Es de hacer notar que lo observado en la revisión practicada coincide mayormente con las observaciones realizadas por la División Documentación y Certificación como última instancia del procedimiento administrativo.

Asimismo se analizaron los sumarios en trámite en la DPAM, en sus distintas instancias, tanto aquellos recurridos como los de resolución firme. Se verificaron los motivos de la apertura de los mismos, su instrucción y la intervención que le compete a la DPAM. Asimismo se mantuvo entrevista con la Dirección de Protección Marítima, Policía de Seguridad y Sumarios a fin de evaluar el cierre de sumarios y el grado de imposición de multas.

3.5.3. Relevamiento de Sumarios

La PNA instruye habitualmente sumarios frente a situaciones de contaminación por derrame de hidrocarburos. Los mismos se inician por denuncias u actuaciones de oficio de las dependencias.



Auditoría General de la Nación

Cabe aclarar que la DPAM toma intervención en la actuación solamente para emitir una opinión técnico - jurídica, a través de su asesor letrado.

Del análisis efectuado acerca de la normativa vigente, se puede apreciar que el procedimiento sumarial garantiza adecuadamente el derecho de defensa del imputado, así como también una instancia de revisión ante la Cámara Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal.

Si bien los plazos de la instrucción resultan razonables, debe señalarse que, en algunos casos, los mismos se extienden en el tiempo por diversos motivos: cuestiones procedimentales, giro a las diferentes instancias de la PNA, vía recursiva a favor del administrado, y otros. Un ejemplo ilustrativo de esta demora es el caso del sumario Contravencional Marítimo 14/05, con origen en la Prefectura de Zárate contra un Oficial Fluvial Mercante por la falta de rótulos en un buque arenero. Se impuso una sanción de 5 días de suspensión que fue recurrida por los imputados (oficial y armador). El trámite lleva más de 5 años y aún falta sustanciar la etapa judicial de revisión.

Si bien la PNA implementó mediante Disposición DISPER 1/07 DJPM a fin de acortar los plazos, los mismos siguen prolongándose por cuestiones de forma, vinculadas a la tramitación.

SUMARIOS - ESTADISTICA CONTAMINACION - DERRAMES AÑOS 2005 - 2010

Año/Concepto	Cantidad de Disposiciones	Sanciones con multa	Declaración de Responsabilidad y sanción de Suspensión	Archivo/ Inexistencia/ Sobreseimiento/ Prescripción	Total Multas (en \$)	Disposiciones recurridas en Cámara
2005	31	17	9	5	97.000	--
2006	37	22	7	8	133.000	--
2007	47	30	6	11	384.000	--
2008	51	32	12	7	490.000	--
2009	48	17	19	12	356.000	--
2010 (al 1/9)	27	12	8	7	151.000	13

NOTA: Las Disposiciones recurridas durante el año 2010, ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, corresponden a actuaciones administrativas finalizadas durante los períodos 2008 y 2009.



Auditoría General de la Nación

Por otra parte, debe destacarse la importancia de la existencia de un Registro de Infractores, que contempla la reincidencia del imputado al momento de desarrollarse la etapa sumarial.

El marco normativo y el procedimiento sumarial se desarrollan en el Anexo I.

3.5.4. Consultas con grupos de interés

Se solicitó al auditado remitir e-mail con un cuestionario especialmente preparado para ser respondido por los usuarios⁸ comprendidos en el sistema PLANACON⁹ a una casilla de correo de esta auditoría. Asimismo se informó a los entrevistados durante las inspecciones oculares sobre la posibilidad de remitir preguntas referidas al desempeño de la PNA en materia de derrame de hidrocarburos, sistema de información, calificación de los inspectores y otros.

La información recibida se sintetiza a continuación:

- desempeño de la DPAM: más del 85% lo calificó de muy bueno.
- Desempeño de los Inspectores: fue calificado como muy bueno por el 100%
- Capacitación recibida: el 75% informa haberla recibido por parte de la DPAM
- Calificación de la capacitación: del 60% la calificó como buena.
- Sistema de alertas tempranas: el 60% la calificó de muy bueno.
- Tiempo de respuesta en trámites: 60% lo consideró muy bueno.
- Sistema de información a terceros de la DPAM: el 75% lo calificó de muy bueno.
- Observaciones al PLANACON: el 75% manifestó no tener. El 25% restante no respondió.
- Mecanismo de recepción de la información por terceros: este rubro no presentó objeciones por parte de los encuestados. Las respuestas recibidas reflejaron disparidad de mecanismos (página web, correo electrónico, correo postal) y desconocimiento de algunos instrumentos de información.

Las respuestas recibidas tienen consistencia con lo apreciado en las visitas a las empresas, buques y terminales portuarias durante las inspecciones in situ. No solo en lo que respecta a la gestión

⁸ Armadores, compañías navieras, terminales portuarias, guarderías náuticas con despacho de combustibles.

⁹ El sistema de calificación ofrecía las siguientes opciones: MUY BUENO, BUENO, REGULAR Y MALO.



Auditoría General de la Nación

técnica, sino también en la función de capacitación. Esto se pudo observar en los cursos brindados en San Lorenzo y Comodoro Rivadavia, cursos dictados por oficiales de la PNA de diferente jerarquía que contaron con numerosa y variada asistencia (técnicos, ingenieros y operarios).

La opinión generalizada de los usuarios concluye en que las tareas desarrolladas por la PNA por intermedio de sus dependencias (DPAM y SERSIPA) son realizadas satisfactoriamente.

3.5.5. Consultas con organizaciones extranjeras afines (benchmarking)¹⁰.

En concordancia con la metodología NAO, se solicitó al auditado información sobre organizaciones que realizaran tareas similares a las de la PNA. La Secretaría en Asuntos Internacionales requirió por email a las instituciones de los países limítrofes y a las de Sudáfrica un cuestionario formulado por la AGN. Las respuestas a dicho requerimiento se sintetizan a continuación:

Bolivia: la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres (II.MM.FF.LL) y Marina Mercante del Estado Plurinacional de Bolivia, ejerce tuición para cumplir y hacer cumplir las disposiciones legales en materia del medio ambiente acuático coadyuvando sobre el control y cumplimiento de las normas legales vigentes relacionadas con la navegación y el medio ambiente acuático. Para el cumplimiento de estas tareas trabaja en forma coordinada con el Ministerio de Medio Ambiente, la Dirección General de Capitanías de Puerto y otros organismos operativos.

En referencia al convenio MARPOL cabe a la Dirección II.MM.FF.LL. el seguimiento y control de su cumplimiento, pero las funciones y tareas para operativizar y hacerlo cumplir la realiza el Registro Internacional de Buques, entidad que se dedica al registro, inspección, certificación y

¹⁰ BENCHMARKING: es un anglicismo que, en las ciencias de la administración de empresas, puede definirse como un proceso sistemático y continuo para evaluar comparativamente los productos, servicios y procesos de trabajo en organizaciones. Consiste en tomar "comparadores" o benchmarks a aquellos productos, servicios y procesos de trabajo que pertenezcan a organizaciones que evidencien las mejores prácticas sobre el área de interés, con el propósito de transferir el conocimiento de las mejores prácticas y su aplicación.



Auditoría General de la Nación

prevención. Las tareas de remediación de la contaminación por derrames de hidrocarburos son realizadas por terceros con cargo a los inspectores.

Brasil: la Dirección de Capitanías y Guardacostas del Brasil (DPC), organización dependiente de la Armada, es la autoridad responsable de la orientación técnica e implementación de las medidas derivadas de los Convenios Internacionales y Resoluciones OMI.

Respecto de si existe un área específica dentro de la organización vinculada a la temática ambiental, puede decirse que ella es la Gerencia de Medio Ambiente.

La República federativa del Brasil ha suscripto el Convenio MARPOL 73/78 y Protocolo. LA Autoridad Marítima es el comandante de la Armada, responsable de la seguridad de la vida humana y de la navegación en el mar y ríos, así como de la prevención de la contaminación ambiental desde el buque, plataformas e instalaciones de apoyo.

Chile: la Dirección General del territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), organismo dependiente de la Armada, es el encargado de velar por el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, en lo referido a la protección de la vida humana, el medio ambiente y los recursos naturales. La DIRECTEMAR cuenta con la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), organizada bajo la administración de un Director, un Subdirector y siete áreas de trabajo: Prevención Medio Ambiente Acuático y Combate de la Contaminación, Concesiones Marítimas, Marina de Pesca y recursos Marinos, Educación, titulación y Deportes Náuticos, Buceo profesional, Puertos y Marina Mercante y Centro de Inspección y capacitación Marítima.

En lo que hace a la normativa internacional, Chile implementa el MARPOL 73/78, no habiendo suscripto el Protocolo 97.

Paraguay: la autoridad responsable de la temática ambiental es la Secretaria de Ambiente (SEAM). Es una entidad que tiene como función la formulación de políticas, la coordinación y supervisión de acciones ambientales y los planes, proyectos y programas enmarcados en el Plan Nacional de Desarrollo, referidos a la preservación, conservación, recomposición y manejo de los recursos naturales. La SEAM está compuesta de varias áreas que se encargan de los distintos



Auditoría General de la Nación

temas ambientales, entre los que se destaca la Pesca y los Recursos Hídricos. Las tareas de prevención y remediación frente a derrames de hidrocarburos son denunciadas y atendidas por la Prefectura General Naval. No cuentan con planes de contingencia.

El Paraguay, como país mediterráneo, no ha suscripto los Convenios OMI en la materia.

Uruguay: la Prefectura Nacional Naval, órgano dependiente de la Armada, tiene a su cargo la responsabilidad de la implementación del Convenio MARPOL 73/78, a través de la Dirección Registral y de Marina Mercante (DIRME). La DIRME cuenta con una Secretaría, una Oficina de Pilotaje (OFIPI), un Departamento de Legislación y Acuerdos Internacionales (DELEA) y la Escribanía de Marina (ESMAR). Además, cada Prefectura y Subprefectura tienen una División de Marina Mercante que lleva el control de su jurisdicción e informa a la oficina central en Montevideo.

Sudáfrica: la Organización de seguridad Marítima Sudafricana (SAMSA) es la autoridad que figura como punto de contacto nacional ante la OMI, en materia ambiental. SAMSA tiene la responsabilidad del resguardo de la seguridad de la vida y bienes en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino. Sudáfrica ha suscripto solo los Anexos II, III y V del Convenio MARPOL 73/78.

De la información recibida se aprecia que ante la hipótesis de que se produjera una situación vinculada al derrame de hidrocarburos, las entidades de los países limítrofes con funciones similares a las de la PNA realizan tareas similares y afines a las que se efectúan localmente. Al respecto, debe destacarse el Acuerdo suscripto entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, denominado "Convenio de Cooperación para Prevenir y Luchar Contra Incidentes de Contaminación del Medio Ambiente Acuático Producidos por Hidrocarburos y Otras Sustancias Perjudiciales" (Ley N° 23.829).



Auditoría General de la Nación

3.6. Inspección ocular

A continuación se describen las zonas visitadas. En cada uno de los puertos recorridos se verificó la existencia de los Planes de Contingencia (PLANACON)¹¹ en las oficinas de los usuarios así como la copia archivada en la Prefectura jurisdiccional respectiva. Por otro lado se verificó la existencia del plan de la propia dependencia. Se consultó sobre la capacitación del personal afectado a las tareas relevadas así como de la impartida desde la institución a los usuarios del sistema.

Puerto Campana:

El puerto cuenta con varias terminales de carga y descarga y muelles independientes. Un calado máximo de 30 pies y mínimo de 18. Está destinado tanto a cabotaje como ultramar.

El riesgo asociado a este puerto está vinculado a la refinería de la empresa ExxonMobil de Campana, que es la más importante de la compañía para Latinoamérica.¹²

Se recorrieron las instalaciones de la empresa DOCKA (servicios de limpieza de hidrocarburos) que brinda servicios a diferentes firmas, requiriéndose los planes específicos.

Se visitó la estación SIPA de la Prefectura de Campana verificando la correspondencia del material existente con el inventariado según planillas suministradas por la DPAM.

Asimismo se verificó la existencia de un container con material perteneciente al Convenio de Colaboración Interempresario (CCI). Dicho Convenio consiste en un acuerdo celebrado entre varias empresas (ESSO, SHELL, entre otras) para la compra de equipos de prevención y lucha contra derrames. Ese material es puesto a disposición de la PNA para que realice las tareas respectivas. Esta situación implica que esas empresas no contratan empresas de servicios contra derrame, ya que la PNA les brinda el servicio de manera gratuita con los materiales que las mismas les proveen.

Puerto Zárate:

¹¹ Ver Anexo II - Ordenanza 8/98 -.

¹² Conforme lo manifestado por los niveles gerenciales de la compañía en la entrevista mantenida el 19/07/2010.



Auditoría General de la Nación

Cuenta con varios puertos distribuidos de manera dispersa en la jurisdicción. Uno de ellos se encuentra clausurado judicialmente, (utilizado por la empresa Zarate Port S.A.) en virtud de un derrumbe ocurrido en octubre de 2009 y que produjera una víctima fatal.

Específicamente se visitó la terminal TZ de cargas (vehicular y de container) y la empresa maderera Alto Paraná, ex – FALPLAC (fabrica de placas de aglomerado) que solo atiende los movimientos propios de la empresa. Cabe mencionar que este caso el riesgo asociados esta vinculado a incendios en la planta y/o depósitos de la misma más que a la operatoria de su muelle. Se verificó la existencia del material de prevención que figura en su plan de contingencia. En la Prefectura de Zárate se encuentra el centro de control de tráfico que brinda servicios al movimiento fluvial de la zona. Esta dependencia no cuenta con estación SIPA. Los requerimientos son atendidos en virtud de su cercanía por la PNA Campana.

Puerto San Pedro:

Este puerto consta de dos dársenas, una para buques de ultramar calado máximo de 30 pies y otra para buques de cabotaje de 11 pies de profundidad.

Sus principales cargas son de cereales Está planificado el transporte de cargas generales y producción frutihortícola.

Esta Prefectura tampoco cuenta con estación SIPA.

Se verifico la existencia y estado de guarda de los materiales de prevención y contención de la contaminación requeridos por la Ordenanza 8/98 obrantes en el muelle de un establecimiento arenero. Asimismo se abordó el barco utilizado para el transporte del material, verificándose la existencia de los elementos requeridos en el plan de contingencia para este tipo de buques.

Puerto de Rosario.

Ocupa una posición geográfica privilegiada en el marco del sistema multimodal de transporte de la Argentina y el Cono Sur. Enclavado en el Corredor Bioceánico, une a Rosario con el Pacífico a través de Córdoba y Cuyo hasta Valparaíso (Chile). Hacia el Atlántico se ubica frente a la Vía Navegable Troncal Santa Fe al Océano y la Hidrovía Paraguay-Paraná, extendiendo su influencia sobre un área por la que fluyen la mayor parte de las exportaciones argentinas. Vinculado además



Auditoría General de la Nación

con el centro y norte del país por medio de conexiones terrestres, cuenta con potencial para absorber los tráficos de comercio exterior del área de influencia del país, así como los tráficos de cargas emergentes del Mercosur y del área adyacente al Océano Pacífico.

En esta Dependencia, se encuentra el centro de control de tráfico que brinda servicios al movimiento fluvial de la zona. Se acompañó al personal de la DPAM a la inspección que se realizara en una barcaza arenera que estaba siendo reacondicionada.

Se visitó la Terminal Puerto Rosario, asistiendo a un ejercicio de convalidación del plan de la misma.

También se relevó el Plan de una guardería náutica (Henry Morgan).

Se visitó la estación SIPA de la Prefectura de Rosario verificando la correspondencia del material existente con el inventariado según planillas suministradas por la DPAM.

Puerto San Lorenzo y Puerto General San Martín.

El Complejo Portuario San Lorenzo - Puerto San Martín, es un grupo de Terminales de Embarques y de muelles privados, para cereales/subproductos, aceites, combustibles, hidrocarburos, minerales, químicos y petroquímicos.

El Complejo es el polo exportador más importante del país en granos, aceites y subproductos oleaginosos. A sus terminales llega la producción cerealera de un vasto hinterland del centro, litoral y noroeste del país. A la actividad cerealera del complejo hay que agregarle la actividad en rubros hidrocarburos y derivados, gas, químicos, petroquímicos y minerales.

Todas sus terminales tienen instalaciones y cintas de transferencias apropiadas para la operación con chatas y barcasas; también las condiciones naturales del río Paraná en la zona aporta lugares propicios para operar en top off y en alijes, y que el complejo portuario San Lorenzo - San Martín, es por el momento el último sector del río condicionado y mantenido para la navegación de buques de gran porte, 32 pies de calado. Las instalaciones portuarias están a cargo de la Municipalidad homónima.

Se visitó la estación SIPA de la Prefectura de San Lorenzo verificando la correspondencia del material existente con el inventariado según planillas suministradas por la DPAM.



Auditoría General de la Nación

Se constataron los planes de contingencia de las terminales portuarias de las empresas BUNGE y ASOCIACION DE COOPERATIVAS ARGENTINAS (ACA).

Se realizó una navegación hasta los puertos de servicios de Barcazas, a fin de constatar los procedimientos aplicables a las mismas, conforme lo establecido por la Ordenanza 8/98. Durante la misma se pudo apreciar desde el río la nube de polvo que se genera durante la carga de cereales desde una de las terminales a un buque cerealero. La PNA desconoce los niveles de contaminación del aire que estas operatorias generan. El auditado no cuenta con mediciones que permitan saber el contenido de estas emanaciones durante la operatoria de carga. No hay constancia de denuncias sobre el particular por parte de la PNA.

En las estadísticas presentadas por la SIPA local se aprecia una fuerte actividad de apoyo del servicio de bomberos (motobomba y personal) en eventos de jurisdicción municipal y/o provincial. Incendios en el pueblo, accidentes viales principalmente en la autopista Rosario - Santa Fe son los más requeridos. Estas tareas podrían llegar a superponerse con requerimientos de tareas específicas vinculadas a accidentes de características ambientales.

Esta situación se manifiesta con más intensidad en el ejido del municipio de San Martín ya que éste no cuenta con un servicio de bomberos voluntarios. No sucede con los municipios aledaños ya que estos cuentan con cuerpos de bomberos voluntarios.

Puerto Madryn:

El muelle Almirante Storni se encuentra costa afuera en el Golfo Nuevo, situado a unos 4 Km al norte de la ciudad de Puerto Madryn. Se vincula con tierra mediante un viaducto de aproximadamente 1.200 m de longitud.

Frente al centro de la ciudad, se encuentra emplazado el Muelle Turístico Comandante Luís Piedra Buena. Dicho muelle se reinauguró en octubre de 2003 para la atención de cruceros. Asimismo, a lo largo del viaducto, se ubican las instalaciones que abastecen los servicios necesarios para el sector donde atracan las embarcaciones.

Se visitó la estación SIPA de la Prefectura de Puerto Madryn verificando la correspondencia del material existente con el inventariado según planillas suministradas por la DPAM.



Auditoría General de la Nación

Se acompañó a personal de la DPAM en las inspecciones por hidrocarburos efectuadas en varios buques pesqueros. Se constató la existencia de los planes correspondientes a la Ordenanza 8/98. Se tomó contacto con los capitanes y jefes de máquinas de las embarcaciones a fin de intercambiar opiniones sobre el funcionamiento del PLANACON así como del trato brindado por la autoridad de aplicación¹³.

De la reunión mantenida con personal de la Administración Portuaria de Puerto Madryn, se pudo constatar el intercambio de información con el personal de la estación SIPA local, así como la preocupación por la temática ambiental. Según lo expresado por la jefa de seguridad e higiene se tiene especial cuidado, disponiendo de más equipo del necesario en razón del alto impacto que puede producir un derrame dadas las particularidades del ecosistema. Es decir que si bien hay una baja probabilidad de ocurrencia de accidentes (derrames), es muy alta la repercusión sea desde lo estrictamente ambiental como desde lo mediático.

Se verificó la existencia del plan de la prefectura local y los correspondientes a su jurisdicción, uno vigente y otro en trámite en las oficinas de la DPAM.

Comodoro Rivadavia:

Cuenta con dos muelles uno de cargas generales y pesca y otro dedicado principalmente a la descarga de combustibles refinados para abastecer a la zona sur de la Patagonia.

Aproximadamente a 11 km. al norte se encuentra la monoboya por la cual se realizan las tareas de carga de petróleo crudo a los buques tanques sea para consumo interno como de exportación.

Se efectuó una visita a la monoboya en una embarcación de la PNA, luego de haber presenciado un ejercicio de rescate y salvamento de hombre en el mar. Se pudo observar en acción elementos de agua (semirrígidos) y aire (helicóptero) provenientes de la Prefectura local, ésta cuenta con servicios de aviación (aviones y helicópteros). Es una de las bases desde donde se efectúa el patrullaje de control de las 200 millas.

¹³ Personal administrativo de la prefectura local, inspectores sean locales o de la DPAM y personal de la estación SIPA.



Auditoría General de la Nación

Se visitaron las instalaciones de la empresa TERMAP, operadora de la monoboya en cuestión. Se interactuó con la misma en su calidad de usuaria del sistema PLANACON.

Se verificó la existencia del plan de la prefectura local y los correspondientes a su jurisdicción.

Se visitó la estación SIPA de la Prefectura de Comodoro Rivadavia verificando la correspondencia del material existente con el inventariado según planillas suministradas por la DPAM. En ésta se encontró una diferencia entre lo asentado en Buenos Aires y la existencia en depósito en cuanto a la cantidad de trajes de supervivencia dado que recién habían llegado a la dependencia.

Esta región es una de las que posee un mayor riesgo ambiental, en virtud de la gran cantidad de combustibles líquidos y petróleo crudo que se opera. En ese aspecto, cabe señalar que existen controles por monitoreo, que de manera segura y eficiente reducen a un mínimo las probabilidades de que se produzca algún accidente. Asimismo, en caso de producirse algún derrame, el mismo se ve minimizado por los sistemas de corte automático que operan, tanto en la monoboya como en tierra firme.

Se presenció el curso de Prevención de la Contaminación por derrames de hidrocarburos dictado por personal de la PNA para miembros de la sociedad civil de la localidad, con cupo limitado y con examen final para cada asistente, como requisito para obtener el certificado correspondiente.

Puerto Ushuaia:

El Puerto consta de un Depósito Fiscal de 1300 m², una Plazoleta Fiscal con una superficie total de 12000 m² con una capacidad de 800 Teu¹⁴.

El crecimiento sostenido que ha tenido la temporada de cruceros en Ushuaia, la han consolidado como el puerto por excelencia del hemisferio sur.

Una buena parte del movimiento es responsabilidad del turismo antártico ya que Ushuaia, como puerta de entrada al continente blanco recibe el más del 90% del tráfico mundial dentro de ese segmento. En las últimas temporadas ha aumentado el movimiento de los grandes cruceros bioceánicos, como por ejemplo el Marineer of the Seas.

¹⁴ Unidad de medida de containers.



Auditoría General de la Nación

El puerto local también tiene un intenso movimiento de carga, particularmente de contenedores y de buques pesqueros, es por eso que se prevé la ampliación para separar este segmento del de pasajeros.

Las empresas vinculadas a la actividad portuaria destacan, en las entrevistas mantenidas, la incongruencia que se presenta en hacer clasificar la basura abordo en barcos de todo tipo al llegar a puerto, puesto que la misma se mezcla y envía sin discriminar al basurero municipal¹⁵. Esta actitud juega en contra de los esfuerzos que se realizan para hacer cumplir disposiciones internacionales en cuanto al tratamiento de la basura a bordo.

Se concurrió a la exposición que, en su calidad de participante, brindara el Jefe de la Prefectura Local, en una Audiencia Pública, convocada por el Concejo Deliberante de Ushuaia, por la protección de la zona costera de la Ciudad.

Se concurrió a las instalaciones de la empresa REPSOL YPF, a fin de verificar el plan de contingencia de la misma, conforme lo normado por la Ordenanza 8/98. A fin de mejorar la velocidad de respuesta, la conservación de las barreras de contención, otros, la empresa construyó una rampa para lanzar los equipos al agua de forma más rápida y segura evitando enganches y roturas del material.

Se verificó la existencia del plan de la prefectura local y los correspondientes a su jurisdicción.

Se visitó la estación SIPA de la Prefectura de Ushuaia verificando la correspondencia del material existente con el inventariado según planillas suministradas por la DPAM.

Tolhuin

Pese a no estar habilitado aún, se constató el estado del muelle de catamaranes de la empresa FERNANDEZ CAMPBELL. Los planes se encuentran pendientes de definición por motivos netamente vinculados al giro empresarial (comienzo de las operaciones).

¹⁵ Esta situación se produce debido a que los buques deben cumplir con normativa internacional OMI y localmente no existe obligación legal al respecto.



Auditoría General de la Nación

No existe dependencia de PNA en esta zona, pero se visitó el Destacamento de Lago Fagnano, dado que es el que ejerce el poder de policía en ese lago que es el mismo donde se encuentra el muelle antes mencionado.

Río Grande

Existe un muelle de usos generales, de escaso movimiento en virtud de la diferencias de mareas. Se verificó la existencia del plan de la prefectura local y los correspondientes a su jurisdicción, haciendo hincapié en los de las empresas de la región de Río Cullen (plataformas petroleras). Se constató la documentación existente sobre sumarios de contaminación por derrames de hidrocarburos.

4. COMENTARIOS Y OBSERVACIONES

4.1. En lo que se refiere a los sumarios administrativos, se observa una demora respecto de plazos razonables, ocasionada por cuestiones de extensión territorial y multiplicidad de instancias, ocasionando que dicha dilación suspenda la aplicación de sanciones efectivas (ver punto 3.5.3.).

4.2. La rotación del personal acorde a la operatoria habitual de la PNA repercute negativamente en una política de capacitación y mejora constante de los recursos humanos, afectados a las tareas de protección ambiental, ya que el personal, una vez capacitado, es destinado a otras tareas en la Institución y se debe proceder a la formación de un nuevo agente, en los temas atinentes a la DPAM (ver punto 3.3.1.).

4.3. El objeto que diera lugar a la firma del Convenio de Colaboración Interempresaria (CCI) en la actualidad carece de sentido en función de la existencia de firmas particulares de servicio de contención y limpieza. y no requerir que la PNA, como autoridad de control y de respuesta de última instancia, deba desplegar sus recursos primariamente aunque estos servicios sean luego facturados. (ver punto 3.6.).



Auditoría General de la Nación

4.4. En los considerandos de las Disposiciones de la DPAM y de las Ordenanzas Marítimas de la PNA, no se tiene en cuenta la Ley N° 25.675, como antecedente para el dictado de dichas normas, dado el carácter principalmente ambiental de las mismas. Se puede apreciar la invocación de un conjunto de normas entre las que no se encuentra la ley de presupuestos mínimos en materia ambiental, que constituye el basamento fundamental de cualquier construcción legislativa (ver punto 3.5.1.).

4.5. No hay constancias efectivas en la DPAM de la implementación de mecanismos de participación ciudadana, conforme los artículos 19 y 20 de Ley N° 25.675 (ver punto 3.5.1). Por ejemplo, no se ha instrumentado ese procedimiento para la fijación futura o modificación de las Zonas de Protección Exclusiva (ZPE, Ordenanza 12/98).

4.6. En menos del 20% de los expedientes analizados se detectaron falencias menores como son carencia de carátula o falta de razón social, tal como se informara en el acápite 3.5.2. En dos expedientes del Anexo 18 no se encontraron los planos adecuados de los buques (ver punto 3.5.2.).

4.7. Los Inspectores de la DPAM se repiten en empresas y localidades, pudiendo repercutir en la objetividad e imparcialidad de la tarea (ver punto 3.5.2.).

4.8. La estación SIPA de Puerto General San Martín actúa como cuartel de Bomberos del Municipio, así como también interviene en accidentes en la Autopista Buenos Aires - Rosario, lo que resulta ajeno a sus funciones específicas.



Auditoría General de la Nación

5. ANÁLISIS DE LA VISTA DEL ORGANISMO

Se procedió al análisis de la respuesta del Organismo al Proyecto de Informe enviado en vista el 4/04/2011 que fuese recibido en Mesa de Entrada de la AGN el 11/05/2011 (ver Anexo V).

Dicho análisis se encuentra desarrollado en el Anexo VI.

De las consideraciones vertidas por el Organismo se procede a modificar la Observación 4.3. del Proyecto de Informe recogiendo el planteo realizado por la Institución y a fin de lograr un mejor entendimiento al respecto.

6. RECOMENDACIONES

6.1. Arbitrar los medios para reducir los plazos en los trámites internos propios de la Institución.

6.2. Extender el tiempo de permanencia del personal calificado en la DPAM.

6.3. Arbitrar los mecanismos para que la PNA deje sin vigencia el convenio notificando a las empresas firmantes del CCI que deberán contratar empresas de servicio de contención y limpieza habilitadas por la PNA, o en su defecto contar con personal y equipamiento para cumplir con lo requerido en la Ordenanza 8/98.

6.4. En razón de tratarse la Ley N° 25.675 de una norma de orden público que fija los presupuestos mínimos en materia ambiental, deberá incluirse la misma en los considerandos de la normativa que emita la Institución vinculados a esta temática.

6.5. En razón de tratarse la Ley N° 25.675 de una norma de orden público que fija los presupuestos mínimos en materia ambiental, se deberá arbitrar la implementación de los mecanismos de participación ciudadana, artículo 20 de dicha norma a fin de brindar mayor consistencia a la carta de compromiso con el ciudadano firmada por la Institución.



Auditoría General de la Nación

6.6. Aplicar mecanismos que permitan garantizar que la totalidad de los expedientes se encuentren con toda la documentación requerida por la normativa emanada de la institución.

6.7. Continuar con la política de capacitación a fin de incrementar el número de inspectores de forma tal de lograr una mayor rotación de las empresas y jurisdicciones auditadas por cada uno de ellos.

6.8. Arbitrar los mecanismos a fin de desvincular a la Institución de las responsabilidades que le son propias a jurisdicciones municipales y/o provinciales.

7. CONCLUSIÓN

De la evidencia recogida mediante los procedimientos de auditoría aplicados y que se fueron describiendo a lo largo del Informe se puede concluir que la PNA cumple satisfactoriamente con su misión respecto al objeto de auditoría, puesto que la mayor cantidad de observaciones detectadas no afectan sustancialmente las tareas de la DPAM en lo que hace al objeto de auditoría. La permanente asistencia a eventos internacionales permite mantener al personal actualizado tanto en los avances tecnológicos como normativos en la materia.

Como se aprecia de las estadísticas mundiales el país no es mencionado en el rubro derrames y/o accidentes ambientales “por derrames de hidrocarburos” en el agua. No obstante es recomendable continuar con el control preventivo que hasta el presente ha demostrado resultados positivos.

Si bien es cierto que el país no está incluido en la denominada ruta del petróleo, las aguas bajo jurisdicción de la PNA presentan distintos grados de sensibilidad que ameritan mantener un estado permanente de control a fin de evitar problemas de contaminación de los diversos ecosistemas. El río Paraná, vía marítima comercial más importante del país es también fuente de agua dulce del mayor conglomerado humano (Santa Fe – La Plata), la zona costera patagónica es asiento de la avifauna marina del país y fuente de ingresos tanto por la pesca como por el turismo (avistaje de ballenas, pingüineras y loberías entre otros). Es por ello que los esfuerzos de tiempo y dinero



Auditoría General de la Nación

asignados a la prevención deben ser considerados como una inversión y no un gasto. La baja significatividad de los eventos ocurridos en aguas jurisdiccionales no deben llevar a disminuir el accionar de control y prevención que tan buenos resultados a dado hasta la fecha.

8. LUGAR Y FECHA

BUENOS AIRES, JUNIO DE 2011

9. FIRMAS



Auditoría General de la Nación

ANEXO I

MARCO LEGAL

Constitución Nacional

La Constitución Nacional (CN) establece disposiciones relacionadas con el derecho de los habitantes a un ambiente sano. El artículo 41 de la CN versa sobre la preservación del medio ambiente y el artículo 43 incorpora la acción de amparo en defensa de los derechos que protegen el medio ambiente.

Ley 25.841 – Acuerdo Marco sobre medio ambiente del MERCOSUR

Establece la *“promoción de la protección del medio ambiente y del aprovechamiento más eficaz de los recursos disponibles mediante la coordinación de políticas sectoriales, sobre la base de los principios de gradualidad, flexibilidad y equilibrio”* (artículo 3, inciso a), la *“promoción de una efectiva participación de la sociedad civil en el tratamiento de las cuestiones ambientales”* (artículo 3, inciso d), y *“promover el uso de instrumentos económicos de apoyo a la ejecución de las políticas para la promoción del desarrollo sustentable y la protección del medio ambiente”* (artículo 6, inciso i).

Ley 25.831 – Libre Acceso a la Información Ambiental

Fija las condiciones para suministrar información en materia ambiental ante el requerimiento que efectúe cualquier ciudadano.

Ley 25.675 – Ley General del Ambiente

Establece la obligatoriedad de evaluación de impacto ambiental: *“Toda obra o actividad que, en el territorio de la Nación, sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa, estará sujeta a un*



Auditoría General de la Nación

procedimiento de evaluación de impacto ambiental, previo a su ejecución” (artículo 11). Asimismo, dispone que “Las personas físicas o jurídicas darán inicio al procedimiento con la presentación de una declaración jurada, en la que se manifieste si las obras o actividades afectarán el ambiente. Las autoridades competentes determinarán la presentación de un estudio de impacto ambiental, cuyos requerimientos estarán detallados en ley particular y, en consecuencia, deberán realizar una evaluación de impacto ambiental y emitir una declaración de impacto ambiental en la que se manifieste la aprobación o rechazo de los estudios presentados” (artículo 12). También describe los requisitos de dichos informes: “Los estudios de impacto ambiental deberán contener, como mínimo, una descripción detallada del proyecto de la obra o actividad a realizar, la identificación de las consecuencias sobre el ambiente, y las acciones destinadas a mitigar los efectos negativos” (artículo 13). Cabe recordar que esta norma es de orden público y es de aplicación en todo el territorio nacional (artículo 3).

Por otra parte, el artículo 20 referido a la participación ciudadana en temas ambientales establece que: *“Las autoridades deberán institucionalizar procedimientos de consultas o audiencias públicas como instancias obligatorias para la autorización de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente”*. El artículo 21 dispone sobre el mismo tema, que *“La participación ciudadana deberá asegurarse, principalmente, en los procedimientos de evaluación de impacto ambiental y en los planes y programas de ordenamiento ambiental del territorio, en particular, en las etapas de planificación y evaluación de resultados”*.

Por Ley 18.398, artículo 2, la Prefectura Naval Argentina ejerce el servicio de policía de seguridad de la navegación y la jurisdicción administrativa de dicha actividad. El artículo 4 de la misma norma establece que actúa con carácter exclusivo y excluyente en:

- a) Mares, ríos, lagos, canales y demás aguas navegables de la Nación que sirvan al tránsito y comercio interjurisdiccional, y en los puertos sometidos a jurisdicción nacional.
- b) Antártida Argentina, Islas Malvinas y demás islas del Atlántico Sur.



Auditoría General de la Nación

- c) En las costas y playas marítimas hasta una distancia de cincuenta (50) metros a contar de la línea de la más alta marea y en las márgenes de los ríos, lagos, canales y demás aguas navegables, hasta una distancia de treinta y cinco (35) metros a contar de la línea de la más alta crecida ordinaria, en cuanto se relacione con el ejercicio de la policía de seguridad de la navegación.
 - d) A bordo de los buques en aguas jurisdiccionales y en los de bandera argentina que se encuentren en mar libre.
 - e) A bordo de los buques de bandera argentina que se encuentren en puertos extranjeros, específicamente, en todo lo referentes a la policía de seguridad de la navegación y al ejercicio de la jurisdicción administrativa de la navegación y, en general, en todo caso en que, de acuerdo con el derecho internacional público, no sea de la competencia del Estado jurisdiccional local.
 - f) Zonas de Seguridad de Frontera Marítima y en las márgenes de los ríos navegables, de acuerdo a lo previsto en la Ley de Jurisdicciones de las Fuerzas de Seguridad, al sólo efecto de los delitos de competencia federal.
- Asimismo, actuará en cualquier otro lugar del país a requerimiento de la Justicia Federal.

Además, conforme al artículo 5, inciso a), sub-inciso 2º de la citada ley tiene facultades para dictar ordenanzas relacionadas con las leyes que rigen la navegación y proponer las que establezcan las faltas o contravenciones marítimas y fluviales y sus sanciones, siendo su autoridad de aplicación.

En materia de navegación, la PNA es la autoridad marítima que aplica la Ley 20.094, que regula esa actividad.

En lo que se refiere a la temática ambiental, la PNA entiende en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, y verifica su cumplimiento (ley 18.398, artículo 5, inciso a), sub-inciso 23). A su vez, interviene en lo que sea de su competencia en todo



Auditoría General de la Nación

lo relativo a caza y pesca marítima y contribuir al cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales que rijan esa actividad (ley 18.398, artículo 5, inciso e).

Además es órgano de aplicación de los convenios internacionales relativos a la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, Ley 22.079), la prevención y la lucha contra la contaminación (MARPOL, aprobado por Ley 24.089) y las materias técnicas y jurídicas relacionadas, conforme lo establecen las leyes de aceptación del país.

El MARPOL es el instrumento jurídico internacional encargado de prevenir la contaminación del medio marino producida por buques ya sea en el normal transcurso de sus actividades económicas o por accidentes marítimos.

La Convención comprende una serie de reglas que tienden a prevenir a la vez que minimizar la contaminación de buques incluyendo seis diferenciados anexos.

El Anexo I de la Convención permite el derrame de hidrocarburos por el transcurso normal de las operaciones del buque en tres casos: primero, la cantidad vertida no puede superar un 1/15.000 parte de la capacidad total de carga del petrolero; segundo, la cantidad vertida no puede exceder los sesenta litros por milla navegada y, tercero, ningún vertido podrá llevarse a cabo a menos de cincuenta millas náuticas de la costa más cercana.

Es importante resaltar que la Convención de 1973 ha adoptado en este Anexo el sistema llamado “*load on top*” (condición operativa prácticamente en desuso), el cual debía usarse para los viajes “*de vacío*” o “*de lastre*” en los que los petroleros regresan con sus tanques vacíos a su puerto base o punto de carga. Este sistema establece lo siguiente: un petrolero, en su viaje “*de lastre*” (una vez vaciados sus tanques en destino), llena los tanques sucios con agua. Otros tanques son limpiados en puerto y son llenados con agua, que en este caso será limpia. El remanente de los



Auditoría General de la Nación

tanques limpiados es llevado a un tanque especial previsto para tal propósito. Pasados unos días, el agua usada como lastre en los tanques sucios se asienta en el fondo del tanque de modo que el remanente de crudo emerge a la cima del tanque. El agua que ha quedado en el fondo es decantada, y tras varias repeticiones del decantado y reposo del agua en el fondo, el nuevo cargamento de crudo es cargado sobre el crudo remanente, y de ahí el termino “*load on top*” o “*carga encima*”.

Una introducción importante de la Convención de 1973 es el incluir una serie de zonas marinas en las que, por su especial vulnerabilidad a la contaminación, queda estrictamente prohibido el vertido de hidrocarburos por pequeño que éste sea. Dichas zonas incluyen el Mar Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico, el Mar Rojo y algunos de los Golfos de la costa del planeta. En este sentido, los petroleros que trabajen en estas zonas están obligados a contar con facilidades que permitan ejercer el sistema “*load on top*” así como el disponer de medios necesarios para llevar a cabo descarga controlada de crudo en las instalaciones previstas a tal efecto en tierra. Cabe señalar que este sistema, si bien se halla dentro del Convenio, no es de práctica habitual, ya que se tiende a evitar las descargas, como mecanismo de prevención.

El Protocolo de 1978 introdujo una serie de cambios a éste primer Anexo de la Convención. Entre ellas es de destacar la obligatoriedad de instalar tanques de lastre en buques tanque de más de 20.000 toneladas (siendo este tonelaje de más de 70.000 en la Convención). Así mismo, el Protocolo llega a regular la ubicación de estos tanques en un lugar “*pertinente*” dentro de la distribución del buque, de modo que sirvan además para proteger los tanques principales en caso de colisión o embarrancamiento.

El Resto de Anexos de la Convención se encargan de regular las siguientes materias:

- Anexo II: Prevención de la contaminación producida por sustancias líquidas nocivas a granel.



Auditoría General de la Nación

- Anexo III: Prevención de la contaminación producida por sustancias peligrosas en bultos.
- Anexo IV: Prevención de las aguas sucias (“*sewage*”).
- Anexo V: Prevención de la contaminación por desechos y basuras.
- Anexo VI: Prevención de la contaminación atmosférica producida por los buques.

Es importante resaltar que, de todos ellos, solamente el primer y el segundo anexo son de obligatoria suscripción por parte de los Estados Miembros, ya que la adopción del resto son dejados a la libre elección de los mismos.

¿Qué ocurre en caso de que un buque haga caso omiso de las disposiciones previstas en el MARPOL? Si un buque viola lo previsto por el MARPOL dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, se puede aplicar la pena prevista bien por la ley de ese Estado Parte, bien por la ley del Estado cuyo pabellón enarbola el buque en cuestión.

Los certificados de navegabilidad del buque deben ser verificados. De este modo, si hay indicios que lleven a concluir que el buque en cuestión o sus equipos no se corresponden con lo exigido para la obtención del certificado internacional de navegabilidad, o si, directamente, el buque no dispone de certificado de navegabilidad alguno, la autoridad que lleve a cabo la inspección (una autoridad portuaria, por ejemplo) puede detener al buque hasta que éste no haya tomado las medidas necesarias que garanticen la protección del medio marino.

Por otra parte, la PNA debe controlar la aplicación de la Ley 22.190, que establece el régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas u otros elementos del medio ambiente por agentes contaminantes provenientes de los buques y artefactos navales.

También cumple funciones en ejercicio de las obligaciones del país como Estado de Abanderamiento y Estado Rector del Puerto, para el registro de los buques y el control de sus



Auditoría General de la Nación

condiciones de seguridad y ambientales, según las leyes y reglamentaciones que le asignan estas competencias y los acuerdos internacionales respectivos.

Por último, conforme al Decreto 962/08, tiene responsabilidades en el Sistema Nacional de Preparación y Lucha Contra la Contaminación Costera, Fluvial, Marina y Lacustre por Hidrocarburos u Otras Sustancias Nocivas y Sustancias Potencialmente Peligrosas.

NORMATIVA AMBIENTAL ESPECÍFICA DE LA PNA

Ordenanza 1/93 DPMA

Crea las listas de verificaciones a seguir para la prevención de la contaminación en operaciones de carga y descarga a granel de hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas en puertos, terminales, plataformas o monoboyas.

Ordenanza 3/97 DPMA

Establece el sistema de precintado de válvulas y dispositivos integrantes de los sistemas de tuberías de conducción de fluidos líquidos en buques.

Ordenanza 5/97 DPMA

Prohíbe el transporte de hidrocarburos y de otras sustancias en espacios no habilitados para tales fines en buques.

Ordenanza 1/98 DPMA

Determina las normas para la autorización de uso de productos químicos utilizados para combatir la contaminación por hidrocarburos.

Ordenanza 2/98 DPMA

Fija las pautas para la prevención de la contaminación por basuras desde buques y plataformas costa afuera, así como también el procedimiento a seguir para la confección de los rótulos respectivos, planes de gestión, libro registro de basuras, instalación de dispositivos obligatorios y obtención del certificado nacional.



Auditoría General de la Nación

Ordenanza 4/98 DPMA

Crea las normas para la prevención de la contaminación de aguas proveniente de embarcaciones deportivas y de placer. Además, establece disposiciones para los clubes náuticos, guarderías, puertos recreativos y astilleros de embarcaciones. Por último fija las normas de conducta a seguir por los usuarios de embarcaciones deportivas y de placer en materia de preservación del medio acuático.

Ordenanza 5/98 DPMA

Describe la documentación que deben llevar a bordo los buques que transporten sustancias peligrosas.

Ordenanza 7/98 DPMA

Dispone el Régimen para la prevención de la contaminación con organismos acuáticos en el lastre de los buques destinados a puertos argentinos de la cuenca del Plata.

Ordenanza 8/98 DPMA

Esta normativa regula el “Sistema Nacional de preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas”, estableciendo el denominado “Plan Nacional de Contingencia” (PLANACON).

“Este plan ha sido concebido para ajustarse a las exigencias previstas en los Convenios Internacionales, así como a las directivas para la confección de este tipo de planes, oportunamente publicadas por la Organización Marítima Internacional” (Artículo 1.1 de la Introducción).

En virtud de lo dispuesto por las leyes 18.398, 22.190, 24.089 y 24.292, así como también por el Decreto 962/98, la PNA es la autoridad de aplicación en esta materia. La

Ordenanza 8/98 ratifica este criterio.

En cuanto al procedimiento regulado en el Sistema, se establecen tres niveles de respuesta, conforme a las circunstancias y magnitud del incidente de contaminación: Centro Nacional de Control de Derrames Contaminantes (CENACODECON), Centro Zonal de Control de Derrames



Auditoría General de la Nación

Contaminantes (CEZOCODECON) y Centro Local de Control de Derrames Contaminantes (CELOCODECON).

También define una Política Nacional de Respuesta (Capítulo 3) y regula las Operaciones de Respuesta (Capítulo 4).

El Capítulo 5 delinea los criterios de Administración y Logística, incluyendo la obligación de los armadores, propietarios o explotadores de buques que transporten hidrocarburos de contratar un seguro ambiental, mientras que el Capítulo 6 fija las pautas para la realización de informes y comunicaciones.

Ordenanza 12/98 DPMA

Crea las Zonas de Protección Especial (ZPE).

Ordenanza 13/98 DPMA

Aprueba las rutas de los buques que transportan hidrocarburos y sustancias nocivas a granel, en navegación marítima nacional, entre el Río de la Plata (Cabo San Antonio) y el Estrecho de Lemaire (Cabo San Diego).

Ordenanza 15/98 DPMA

Fija las pautas para el régimen de prevención de la contaminación de las aguas por hidrocarburos provenientes de sala de máquinas en buques y plataformas de arqueo bruto inferior a 400 unidades.

Ordenanza 2/99 DPMA

Dispone que los derechos o residuos de carga provenientes de las bodegas de los buques y sus lavazas son considerados basuras y, como tales, sujetos al régimen previsto en el Capítulo 3 del Título 8 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).

Ordenanza 5/99 DPMA

Dispone que las empresas dedicadas al control de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y altamente contaminantes deban inscribirse en el Registro de empresas prestadoras de servicios a terceros, que funciona en el ámbito de la Dirección de Policía de Seguridad de la



Auditoría General de la Nación

PNA. Asimismo, establece las normas para la habilitación, inscripción y reinscripción de las empresas antes mencionadas en dicho Registro.

Ordenanza 3/00 DPMA

Crea el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, aprobando para tal fin, los modelos de Certificados Internacionales de rigor.

Ordenanza 1/03 DPMA

Establece los criterios de aprobación de incineradores para residuos provenientes de operaciones normales de los buques.

Ordenanza 2/03 DPMA

Regula la prevención de la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada, mediante las medidas aplicables a buques petroleros existentes en aguas de jurisdicción nacional.



Auditoría General de la Nación

DIRECCIÓN DE POLICÍA DE SEGURIDAD Y JUDICIAL

NORMAS DE PROCEDIMIENTOS Y DE INSTRUCCIÓN DE SUMARIOS

R.I. PNA 3-017 2003	NORMAS DE PROCEDIMIENTOS Y DE INSTRUCCIÓN DE SUMARIOS, incluidos los sumarios administrativos en que se encuentre involucrado Personal y/o Material de la PNA
Jurisdicción Administrativa	Prefectura Naval Argentina los instruye en su carácter de policía judicial y en el ejercicio de la jurisdicción administrativa de la navegación, conforme lo establecido en la Ley 18.398, artículo 5º, inciso d), apartado 2) y en el inciso b) apartado 1), respectivamente (Publicación R.G.-PNA 2-028) y en relación a las Leyes 18.880, 19.496 y 20.395 y Decreto 6.881/71 (Publicación R. G. - PNA 4 -021).-
Ley 20.395	Los Instructores, sin perjuicio de lo determinado en las presentes normas, deberán dar cumplimiento a las disposiciones de la Ley 20.395 (Publicación R.G.-PNA 4-021), especialmente en lo relativo a los artículos 39 y 40.
Aplicación supletoria	Código Procesal Penal de la Nación

La Prefectura Naval Argentina instruye los siguientes sumarios:

1. Judiciales



Auditoría General de la Nación

2. Administrativos, clasificados en:
 - Relativos a acaecimientos de la navegación.
 - Relativos a personal y material de la Institución.
 - Relativos al personal navegante y terrestre de la Marina Mercante Nacional y Gremios Portuarios.
 - Relativos a contravenciones al Ordenamiento Administrativo de la Navegación.
 - Relativos a contravenciones a la seguridad pública.

Objeto

1. La comprobación del hecho que se investiga.
2. Reunir todas las pruebas que sirvan para determinar su calificación penal o administrativa.
3. Descubrir y detener al/los autor/es, cómplice/s y/o encubridor/es o partícipes/s del hecho investigado.

Procedimiento

Instructor y Secretario.

El sumario será instruido por el Jefe de la Dependencia u Organismo que reciba la denuncia o Exposición o tenga conocimiento del hecho, el que actuará como Instructor y nombrará un Secretario que será un subalterno del destino, quién recibirá el cargo bajo juramento.

En los sumarios que deban ser instruidos por Organismos dirigidos por Oficiales Superiores podrá actuar como Instructor el Oficial que designe el titular respectivo.

En los casos de producirse el cambio de Instructor, tal cometido se realizará mediante el acta correspondiente, y la que será firmada por Instructor saliente y por el Instructor entrante.

Iniciado el sumario, se evitará la substanciación simultánea por otra Dependencia.

De ocurrir lo expuesto en el párrafo anterior, la Dependencia que posea jurisdicción sobre la zona de los hechos será la encargada de continuar con la tramitación del sumario, debiendo para ello



Auditoría General de la Nación

anexar las diligencias o actuaciones que pudieran haberse llevado a cabo en forma simultanea por otra Dependencia que haya tomado conocimiento del caso.

Al ser anexados los sumarios, las Dependencias comunicarán por oficio tal circunstancia a los destinatarios indicados en el Art. 1.10., dejándose constancia cual es el número y que dependencia es la que continuará con las actuaciones.

Parte Preventivo

Contendrá los hechos investigados en forma genérica.

La Dependencia que reciba un sumario para prosecución, lo confeccionará con los hechos investigados en forma genérica, cuyo contenido será:

- Denuncia, exposición
- Disposición de Instrucción
- Ratificación de la denuncia, exposición
- Datos de las personas que comparezcan
- Datos de embarcaciones
- Juramento de testigos y peritos.
- Declaración de la víctima, informe o dictamen del perito según corresponda, y las constancias de todas las diligencias tendientes a la comprobación del hecho.
- Agregación de los planes, croquis ilustrativos, etc.
- Solicitud de hallazgo y/o secuestro de cosas y detención de su/s poseedor/es, por oficio de la Dirección de Policía de Seguridad y Judicial, Policía Federal y Policía Provincial.
- Constancias de lo hecho en expediente.
- Declaración Indagatoria (Art. 294 del CPPN)
- Firmas de todos los que han intervenido en el proceso
- Pericias y diligencias
- Decreto de cierre



Auditoría General de la Nación

Sumarios Administrativos:

Las disposiciones administrativas serán dictadas por el Prefecto Nacional Naval, Jefes de Prefecturas y Subprefecturas, según corresponda.

Cuando se instruyan sumarios administrativos de los que surjan responsabilidades para personas inscriptas en los registros generales del personal de la navegación o gremios portuarios y cuyas sanciones sean de apercibimiento, suspensión o cancelación de la habilitación, la aplicación de dichas medidas quedan exclusivamente reservadas al Prefecto Nacional Naval en consecuencia se procederá a elevar a dicha instancia las actuaciones mencionadas para su consideración y resolución mediante Vista e Índice.

Ámbito de Aplicación

Se instruye cuando el hecho ocurra:

- En aguas jurisdiccionales argentinas a buques o artefactos navales argentinas o extranjero
- En mar libre a buques o artefactos navales argentinos.



Auditoría General de la Nación

ANEXO II

ORDENANZA N° 8-98 (DPMA). SISTEMA NACIONAL DE PREPARACION Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS Y SUSTANCIAS POTENCIALMENTE PELIGROSAS.

PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA (PLANACON)

Este plan ha sido concebido para ajustarse a las exigencias previstas en los Convenios Internacionales, así como a las directivas para la confección de este tipo de planes, oportunamente publicadas por la Organización Marítima Internacional.

El propósito del plan es definir un sistema nacional de preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas provenientes de la actividad de buques, artefactos navales, plataformas de exploración y explotación, puertos, instalaciones portuarias de manipulación de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas, terminales petroleras y quimiqueras, monoboyas y oleoductos costeros, de manera que exista una reacción rápida y eficaz, como así también una coordinación de esfuerzos y medios por parte de los organismos públicos y empresas privadas, cuando deban afrontarse emergencias originadas por derrames de dichos elementos.

Para el logro de estos objetivos se tendrán especialmente en cuenta los siguientes aspectos:

- Política y responsabilidades para la ejecución del plan.
- Niveles de respuesta de acuerdo al tipo de emergencia.
- Coordinación con otros organismos y empresas privadas.
- Capacitación del personal y realización de ejercicios.



Auditoría General de la Nación

- Revisión y actualización del Plan.

Corresponde a la Prefectura Naval Argentina la planificación, desarrollo y ejecución del Plan Nacional de Contingencia (PLANACON) dentro del Sistema Nacional de Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas y Sustancias Potencialmente Peligrosas, provenientes de la actividad de buques, artefactos navales, plataformas de exploración y explotación, puertos, instalaciones portuarias de manipulación de hidrocarburos, sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas, terminales petroleras y quimiqueras, monoboyas y oleoductos costeros, en todas las aguas navegables de la Nación que sirvan al tránsito y comercio interjurisdiccional.

Algunas definiciones:

PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA: Estructura que posee un país ante la posibilidad o riesgo de que se produzca un incidente mayor de contaminación del medio acuático. En él se definen las políticas y responsabilidades institucionales, se establece una organización de respuesta, se provee información básica necesaria, se determinan las áreas críticas, se asignan los recursos de personal y medios operativos y financieros, sugiriéndose además cursos de acción y fijándose recomendaciones para que se pueda combatir con éxito la contaminación del medio acuático.

PLAN ZONAL DE CONTINGENCIA: Instrumento que comprende la jurisdicción de una Prefectura de Zona, permitiendo afrontar un incidente mediano de contaminación del medio acuático que afecte una zona costera, marítima, fluvial o lacustre del país, cuando se excede la capacidad de respuesta de un plan local de contingencia.

PLAN LOCAL DE CONTINGENCIA: Es un plan práctico que cubre un área jurisdiccional de una Dependencia de la Institución (Prefectura y Subprefectura), permitiendo afrontar un



Auditoría General de la Nación

incidente menor de contaminación del medio acuático que afecte un área costera, marítima, fluvial o lacustre del país.

SUPERVISOR DE OPERACIONES EN ESCENA: Es un Oficial experto en tareas de control de derrames, que será designado únicamente en aquellos casos en que el responsable de la contaminación lleve adelante, por sí o por terceros, las tareas de control. Sus funciones serán supervisar las tareas que ejecuta el responsable o la empresa contratada al efecto, y coordinar las acciones que puedan surgir entre los involucrados y la Prefectura.

SUSTANCIAS CONTAMINANTES: Se entiende por tal a cualquier sustancia cuya introducción en el medio ambiente acuático, pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas.

ZONA DE SACRIFICIO (ZS):

Es aquella zona que por razones operativas y su grado de sensibilidad es elegida para la acumulación y recuperación del derrame o descarga.

A los efectos de poder cumplir con el propósito y objetivos del Plan, existirá un CENTRO DE CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES (CECODECON) para cada nivel de respuesta, cuyos integrantes serán convocados de acuerdo a las circunstancias y magnitud del incidente de contaminación.

Se establecen tres niveles de respuesta:

- 1) CENTRO NACIONAL DE CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES (CENACODECON)



Auditoría General de la Nación

2) CENTRO ZONAL DE CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES (CEZOCODECON)

3) CENTRO LOCAL DE CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES (CELOCODECON)

2. EL JEFE DEL CENTRO DE CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES (JECECODECON), cambia según los niveles;

En el nivel nacional, El DIRECTOR DE OPERACIONES es el JEFE DEL CENTRO NACIONAL DE CONTROL DE DERRAMES DE CONTAMINANTES (JECENACODECON).

El Director de Operaciones de la Prefectura Naval Argentina, produciendo el mensaje naval correspondiente a los niveles inferiores, integrantes de la planificación. También conducirá las operaciones de control de derrame contaminantes cuando, por la magnitud del acaecimiento, sean sobrepasados los Centros de Control de Derrames Zonales y Locales. Convocará al Personal Técnico de la Dirección de Protección del Medio Ambiente, o a través de la misma a los expertos de otros organismos, organizaciones, etc. que considere necesarios para la operación.

- Para los otros dos niveles de respuesta, asumirá como tal:

a) El PREFECTO DE ZONA jurisdiccional, para el nivel ZONAL. JEFE DEL CENTRO ZONAL DE CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES (JECEZOCODECON)

b) El JEFE DE DEPENDENCIA jurisdiccional, para el nivel LOCAL JEFE DEL CENTRO LOCAL DE CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES (JECELOCODECON).

También cuenta con un Jefe de Operativo (JEO), un Jefe de Administración y Logística (JAD), Jefe Legal (JEL), Jefe de Comunicaciones (JECOM) y Jefe de Relaciones Públicas (JERP).



Auditoría General de la Nación

La Comisión Asesora Técnica (CAT), -será conformada por el JECECODECON quien, en función del tipo de incidente de contaminación, del área y bienes afectados, y de las características de la zona, seleccionará y convocará a sus integrantes según lo estime necesario.

Para ello, cada Plan de Contingencia Zonal y Local deberá contar con un listado de posibles integrantes de la CAT, en el que figurará, además del Personal Técnico de la Dirección de Protección del Medio Ambiente, toda persona que pueda actuar como asesor en caso de un incidente de contaminación en la zona, incluyendo a cualquier integrante de la Prefectura especialmente capacitado en algún tema específico, y a los científicos, técnicos y especialistas independientes o pertenecientes a organizaciones públicas o privadas de la región, relacionadas con el tema.

Cuando se active el Plan Nacional de Contingencia, la CAT será convocada por el Director de Protección del Medio Ambiente, a requerimiento del JECENACODECON.

Su función será asesorar al JECECODECON en todo lo referente a la fijación de prioridades de acción, elección de los procedimientos de control del derrame, determinación de áreas críticas a proteger, etc., aportando cada uno de sus integrantes los conocimientos propios de su área de capacitación, a los efectos de lograr la mejor y más efectiva toma de decisiones para afrontar el incidente.

También se cuenta con ORGANISMOS EXTERNOS DE APOYO (OREA). Son todos los organismos públicos y privados que pueden colaborar en la respuesta ante un incidente de contaminación.

3. Existen diferentes tipos de respuestas:



Auditoría General de la Nación

- a) Cuando las operaciones de control de derrames deben ser llevadas a cabo por la empresa responsable del incidente o quien ésta designe para su ejecución, por lo que cuando se produzca una situación que implique la posibilidad o materialización de un incidente contaminante, el nivel actuante del Plan (Nacional, Zonal o Local) requerirá al armador o propietario del buque, o al agente marítimo que lo represente, que manifieste bajo acta si efectuará la limpieza con equipo y personal propio o de una empresa contratada al efecto o si, por el contrario, no lo hará, caso en que la PNA asumirá la ejecución de la limpieza, facturando los gastos como se establece en el artículo 15° de la Ley 22.190.
- b) En el caso que el causante de la contaminación, por sí o por terceros contratados, efectúe la limpieza, la Prefectura supervisará la misma y si ésta no se efectuara correctamente o quien la hiciera demostrara manifiesta ineptitud para ello, asumirá la conducción y/o ejecución de las tareas.
- c) Cuando los trabajos de limpieza los asumiera la PNA, recurriendo a equipamiento perteneciente a una empresa con la que hubiere suscripto un convenio, notificará al responsable del derrame esta circunstancia, lo que facilitará la gestión de cobro de los gastos, ya sea que la empresa propietaria de los equipos cobre el alquiler de los mismos por separado (en tal caso la Prefectura certificará la corrección del gasto) o bien la Prefectura efectúe la gestión de cobro, necesitando que se emitan dos órdenes de pago por separado.
- d) Cuando se detecte un derrame de origen desconocido o no se pudiere identificar al responsable en forma inmediata, la PNA se hará cargo de las operaciones de control del derrame. De producirse posteriormente la identificación del responsable, la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA repetirá ante él a efectos de lograr el recupero de los gastos.

La planificación contempla niveles de respuesta, los que se detallan a continuación:

Cuando se produzca un acaecimiento en el que exista riesgo inminente o probabilidad de descarga de contaminante a las aguas o suceda una contingencia con descarga efectiva de



Auditoría General de la Nación

contaminantes, de origen conocido o desconocido, y que el hecho afecte a la jurisdicción de una Prefectura, Subprefectura y sus Destinos subordinados y que los medios humanos y materiales específicos disponibles en el lugar sean suficientes para controlar la situación planteada, se activará el PLAN LOCAL.

Si por la magnitud del derrame, ya sea por volumen de contaminante o connotaciones de cualquier índole, se encuentre afectada más de una jurisdicción Local, o los medios humanos y materiales de la Dependencia no sean suficientes para controlar la situación, encontrándose además la Prefectura de Zona en capacidad técnico operativa para afrontar el incidente, se activará el PLAN ZONAL.

Cuando por la magnitud del volumen derramado de hidrocarburo; por el impacto en la sociedad, se vea sobrepasada la capacidad del nivel Zonal para controlar la crisis, se pondrá en ejecución el PLAN NACIONAL.

Debido a la extensa cobertura geográfica del Plan Nacional, el Sistema Nacional de Respuesta se basa en la información y estrategias desarrolladas por los Niveles Zonales y Locales.

Cuando se produzca un derrame de contaminante en aguas de jurisdicción nacional, pero exista la posibilidad que el mismo, por razones hidrometeorológicas, se dirija a aguas o costas de un país limítrofe, se pondrá en conocimiento de la novedad a la Autoridad Marítima de ese país.

En el caso de la República Oriental del Uruguay se seguirán los procedimientos preestablecidos en las tareas de compatibilización que ambas naciones llevan adelante en este tema.

Al recibir la información de activación del Plan, el DIRECTOR DE OPERACIONES cursará el aviso a los demás integrantes del Plan, los que quedarán incorporados al mismo.



Auditoría General de la Nación

Estos integrantes podrán ser de carácter permanente o transitorio.

La Prefectura Naval Argentina ha firmado una serie de convenios de cooperación con empresas petroleras que operan en nuestro país, teniendo como objeto establecer el modo en que se desarrollará la colaboración entre ambos en tareas que hagan al control de derrames de petróleo. Algunos de ellos: “Convenio de Cooperación ESSO-PNA”, “Contrato de Comodato Estación SICO Bahía Blanca”, “Contrato de Comodato Estación SICO San Lorenzo”

La República Argentina y la República Oriental del Uruguay suscribieron el "Convenio de Cooperación para Prevenir y Luchar Contra Incidentes de Contaminación del Medio Ambiente Acuático Producidos por Hidrocarburos y Otras Sustancias Perjudiciales" (Ley N° 23.829), y posteriormente los respectivos Prefectos Nacionales firmaron un Acta de Acuerdo tendiente a la compatibilización de los Planes Nacionales de Contingencia de ambas naciones.

Este Convenio está constituido por cinco Capítulos, de los cuales el Capítulo IV "LUCHA CONTRA INCIDENTES DE CONTAMINACION" es de suma importancia desde el punto de vista de la operación de control de los derrames que se puedan producir en aguas comprendidas en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y en el Tratado de Límites del Río Uruguay.

En el caso de producirse incidentes en las jurisdicciones mencionadas en el párrafo anterior, se pondrá en ejecución el cumplimiento del Articulado del mencionado Convenio de Cooperación.

El "Convenio de Cooperación para Prevenir y Luchar Contra Incidentes de Contaminación del Medio Ambiente Acuático Producidos por Hidrocarburos y Otras Sustancias Perjudiciales", entre Argentina y Uruguay, prevé la posibilidad de la ayuda internacional ante una situación de derrame.



Auditoría General de la Nación

Si se produjere un caso de gran derrame de hidrocarburos, respecto del cual todo el personal y equipamiento existente en el país fuere insuficiente para atender la emergencia, se tendrá que recurrir a la ayuda de empresas y organizaciones dedicadas a este tipo de trabajos.

Existe un Centro de Control de Derrames Internacional denominado OIL SPILL SERVICE CENTER (OSSC).

Los componentes del Plan, en sus distintos niveles, realizarán ejercicios periódicos y regulares con el objeto de familiarizarse con los procedimientos operativos de respuesta a la emergencia.

Se deberá elevar a la DIRECCION DE PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE la planificación correspondiente, y un informe técnico una vez finalizada la misma con el objeto de, y en el caso de corresponder, introducir las correcciones pertinentes a este plan.

El Plan prevé la constitución de tres (3) etapas:

1) ETAPA DE EVALUACION, exclusiva del nivel de respuesta local.

Esta etapa constituye el punto de partida en la ejecución del Plan, iniciándose cuando en la Dependencia se toma conocimiento de un acaecimiento de la navegación, que podría ocasionar un derrame o a causa del cual se ha producido un incidente contaminante.

La información recibida será encaminada por el personal de comunicaciones o de guardia, con carácter de URGENTE y evaluada por el Jefe de la Dependencia jurisdiccional receptora, quien después de analizar la situación, pondrá en vigencia la etapa del presente PLAN que corresponda, produciendo el Mensaje Naval en cada caso.

2) ETAPA ALERTA, de acción simultánea para todos los niveles de respuesta.



Auditoría General de la Nación

La implementación del ALERTA en una Dependencia (nivel LOCAL) implicará automáticamente la comunicación y alerta en el nivel Zonal y Nacional.

Será puesta en vigencia cuando:

- Exista probabilidad de descarga de contaminante a las aguas en virtud de una falla a bordo o de un acaecimiento de la navegación (varadura, incendio, colisión, etc.).
- Producido el hecho contaminante, el control de las operaciones no sobrepase la capacidad de respuesta de la empresa responsable, siendo supervisadas sus operaciones de neutralización del derrame por un Supervisor de Operaciones en Escena de la Dependencia Jurisdiccional.
- La evolución del derrame solamente demande maniobras de vigilancia del mismo.

3) ETAPA EJECUCION, de acción sucesiva y gradual para cada uno de los niveles de respuesta.

Esta etapa se implementará en las siguientes circunstancias:

- Cuando producido un hecho contaminante, la capacidad de respuesta de la empresa que lleva a cabo las operaciones de control y/o limpieza se vea superada y/o el Supervisor de Operaciones en Escena del Nivel correspondiente determine que las mismas no están siendo llevadas a cabo en forma adecuada.
- Cuando producido un hecho contaminante, el que lo ocasionó no disponga de equipamiento y personal capacitado, no haciéndose cargo de la limpieza ni contrate a terceros para tal fin.
- Cuando exista una descarga efectiva de contaminante en aguas jurisdiccionales, que por su magnitud o posibles connotaciones haga necesario activar el Plan.
- Cuando se detecte contaminación en el medio ambiente acuático pero se desconozca el origen de la misma.

Los equipos específicos disponibles, a utilizar en las operaciones de control de derrames, están constituidos por los medios operativos idóneos de propiedad de la Prefectura Naval Argentina,



Auditoría General de la Nación

como así también el equipamiento que se pueda obtener en virtud de la celebración de convenios de cooperación o mecanismos similares a implementar.

Los criterios para la utilización de agentes químicos para el tratamiento de la mancha serán los establecidos por las directivas de la Dirección de Protección del Medio Ambiente, y reglamentación existente al respecto.

Asimismo, se tendrán en cuenta, para la utilización de estos elementos, las estrategias descriptas por los planes contribuyentes a nivel Zonal y Local.

Los criterios para la determinación de las zonas especialmente sensibles, como así también las zonas de protección especial en el litoral argentino se detallan en el Anexo 6.

Los criterios para la determinación de las zonas críticas se detallan en el "Anexo 7".

Los métodos de traslado (despliegue y repliegue) de medios humanos y materiales de la institución a la zona del incidente Serán los medios navales, aéreos y terrestres de la Institución, como así también aquellos a los cuales se pueda acceder a través de convenios, alquiler o adquisición.

Los niveles Zonal y Local, en sus respectivos planes contribuyentes, identificarán y listarán los que se dispongan en las jurisdicciones correspondientes.

En los casos en que las circunstancias determinen que la Prefectura Naval Argentina tenga que proceder a la disposición final de los contaminantes recogidos en la operación, el Director de Operaciones determinará el procedimiento a seguir (los lineamientos surgirán de las consultas que cada Jefe de Dependencia celebre con las autoridades municipales de cada lugar, o con las empresas emplazadas en la jurisdicción, lo que deberá cumplir como parte del desarrollo de su



Auditoría General de la Nación

propio plan contribuyente al Plan Nacional, dejando constancia de las características y ubicación de dichos reservorios o instalaciones industriales en su propio plan. A estos fines, se aconseja que se incluya el tema en el convenio de cooperación que se firme con cada municipio, donde se dejará constancia de los medios materiales y humanos con que la comuna puede colaborar en caso de tener que combatir un derrame que arribe a la costa).

Los JECECODECON impartirán las directivas correspondientes respecto a las medidas de seguridad y utilización de equipamiento de protección personal adecuados para las distintas tareas componentes de una operación de control de derrames.

Para ello, y teniéndose en cuenta que cada operación tiene características únicas, se agrega como "Anexo 8" una guía orientativa para la elección de equipos de protección personal y seguridad operativa.

La implementación de un Plan de Contingencia a nivel nacional requiere contar con recursos económicos en forma de una herramienta ágil y eficiente que permita asegurar la plena ejecución del mismo.

Durante el desarrollo del presente Plan es imprescindible la documentación de los hechos y el estricto control de los gastos en que se incurre.

El Servicio de Salvamento, Incendio y Contaminación, recibido el Informe Final del Incidente Contaminante, procederá a emitir la factura correspondiente.

Los propietarios, armadores o explotadores bajo cualquier título que fuere, de buques que transporten hidrocarburos, deberán incluir en sus planes la contratación de seguros para dichos



Auditoría General de la Nación

buques que cubran los eventuales daños que los derrames provenientes de los mismos puedan ocasionar al medio ambiente o a terceros.

Los JECECODECON, de cualquier nivel que fuere, facilitarán a los agentes y liquidadores de seguros todos los elementos necesarios para el cálculo de las indemnizaciones a que hubiere lugar por derrames producidos por los buques asegurados, sin que ello implique entorpecer las tareas operativas o de investigación de las correspondientes actuaciones.

Las comunicaciones que se desprendan del cumplimiento del presente Plan deber resultar confiables, rápidas y seguras a fin de facilitar las operaciones.

Las comunicaciones entre PNA y los organismos oficiales y/o empresas privadas, se canalizarán por los sistemas nacionales e internacionales disponibles (Teléfonos, fax, VHF, etc.).

Para la realización de los ejercicios de simulación de derrame, todas las comunicaciones que se cursen deberán ser precedidas por el vocablo "EJERCICIO".

Cuando se haya producido una situación que indique la probabilidad de una descarga de contaminante, el Jefe Jurisdiccional deberá notificarla lo más pronto posible a las Dependencias vecinas que pudieran verse afectadas, como así también a la Prefectura de Zona Jurisdiccional, a la Dirección de Operaciones y a la Dirección de Protección del Medio Ambiente, informando la situación, para lo cual se seguirá el modelo de mensaje obrante en el "Anexo 9".

Cuando se haya producido una situación que indique la efectiva descarga de contaminante, el Jefe Jurisdiccional deberá notificar esta circunstancia lo más pronto posible a las Dependencias vecinas que pudieran verse afectadas, como así también a la Prefectura de Zona Jurisdiccional, a



Auditoría General de la Nación

la Dirección de Operaciones y a la Dirección de Protección del Medio Ambiente, informando sobre el derrame para lo cual se seguirá el modelo de mensaje obrante en el "Anexo 10".

Una vez que se ha transmitido la notificación inicial, ya sea por descargas probables o descargas efectivas, se deberán enviar posteriores notificaciones a intervalos regulares para mantener la información 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.

Una vez que el JECECODECON dé por finalizadas las operaciones, en un lapso no mayor de 15 días confeccionará un informe final, siguiendo los lineamientos establecidos en el Anexo "13".

Este Informe Final tiene por objeto registrar todas las circunstancias y pormenores que surgieron durante la ejecución de la operación, a fin de obtener las conclusiones necesarias para actualizar la planificación, mejorar las técnicas operativas y realizar la liquidación de los gastos emergentes de la operación.



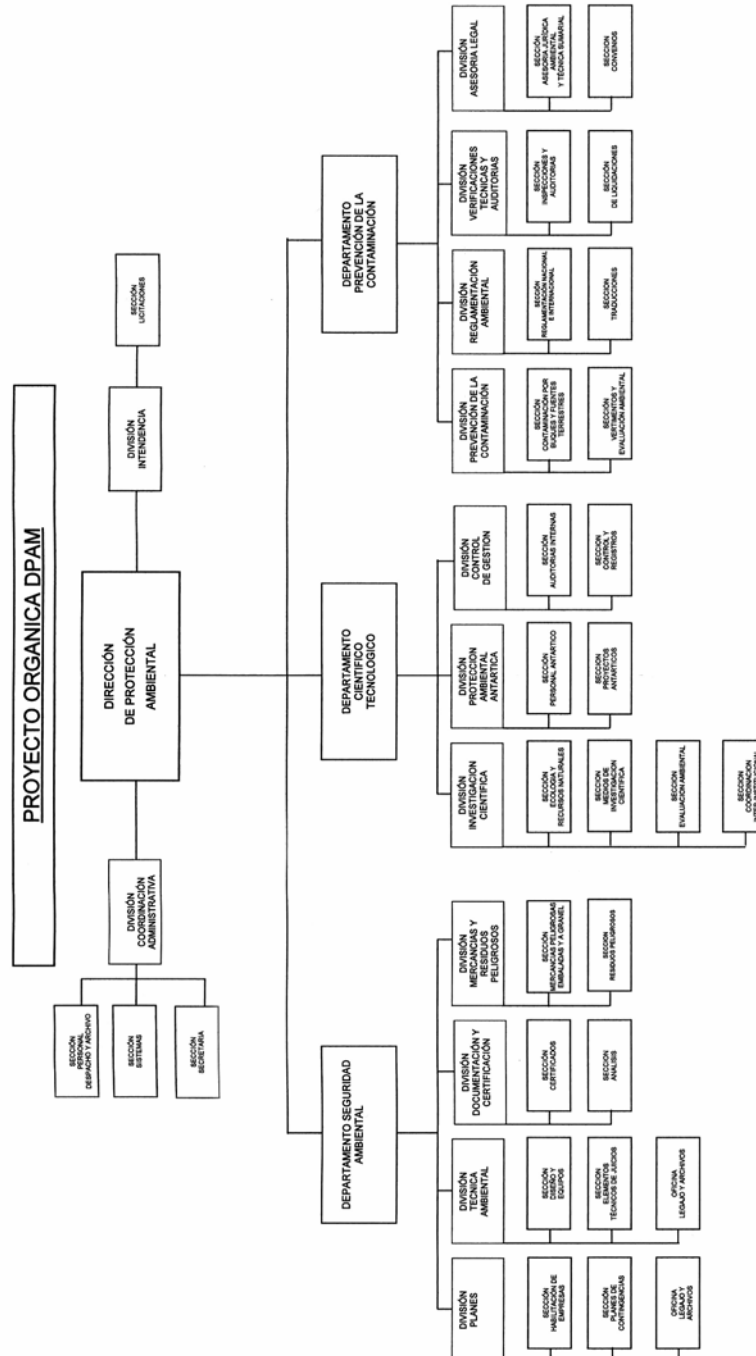
Auditoría General de la Nación

ANEXO III ORGANIZACION





Auditoría General de la Nación





Auditoría General de la Nación

ANEXO IV DERRAMES DE HIDROCARBUROS INTERNACIONALES

El cuadro que se adjunta fue extraído de la pagina web de ITOPF The Internacional Tanker Owners Pollution Federation Limited¹⁶.

MAYORES DERRAMES DE HIDROCARBUROS DESDE 1967

Posición	Buque	Año	Ubicación	Derrame en tn
1	Atlantic Empress	1979	Tobago	287,000
2	ABT Summer	1991	700 millas náuticas de Angola	260,000
3	Castillo de Bellver	1983	Bahía de Saldanha, Sudáfrica	252,000
4	Amoco Cadiz	1978	Bretaña, Francia	223,000
5	Haven	1991	Génova, Italia	144,000
6	Odyssey	1988	700 millas náuticas de Nueva Escocia, Canadá	132,000
7	Torrey Canyon	1967	Islas Scilly, Reino Unido	119,000
8	Sea Star	1972	Golfo de Omán	115,000

¹⁶ Ver: <http://www.itopf.com/> (consulta realizada en fecha 8 de Octubre de 2010, a las 11.00 horas).



Auditoría General de la Nación

9	Irenes Serenade	1980	Bahía de Navarino, Grecia	100,000
10	Urquiola	1976	La Coruña, España	100,000
11	Hawaiian Patriot	1977	300 millas náuticas de Honolulu, EEUU	95,000
12	Independenta	1979	Bósforo, Turquía	95,000
13	Jakob Maersk	1975	Oporto, Portugal	88,000
14	Braer	1993	Islas Shetland, Gran Bretaña	85,000
15	Khark 5	1989	120 millas náuticas de la costa de Marruecos	80,000
16	Aegean Sea	1992	La Coruña, España	74,000
17	Sea Empress	1996	Milford Haven, Gran Bretaña	72,000
18	Nova	1985	Isla Kharg, Golfo de Iran	70,000
19	Katina P	1992	Maputo, Mozambique	66,700
20	Prestige	2002	Galicia, España	63,000
35	Exxon Valdez	1989	Prince William, Alaska, EEUU	37,000

El puesto 35 Exxon Valdez fue incorporado a la tabla por la repercusión ambiental del mismo, que como se puede apreciar en cantidad derramada es netamente inferior a los veinte principales.



Auditoría General de la Nación

En la página siguiente se encuentran dos mapas que ilustran la correlación entre “la ruta del petróleo” y los mayores accidentes ocurridos.



Auditoría General de la Nación

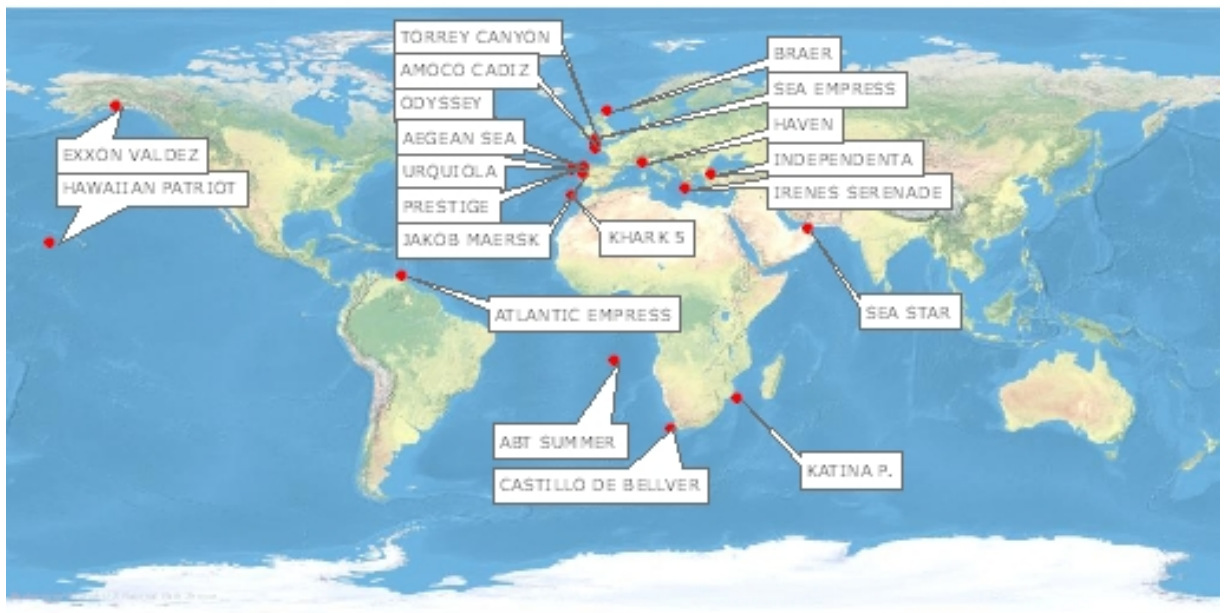
Principales rutas de transporte de petróleo



Principales accidentes



Auditoría General de la Nación





Auditoría General de la Nación

A NIVEL NACIONAL

El siguiente cuadro se confeccionó con la información que la PNA remite anualmente a la OMI. Se envía en agosto por año vencido. La última información corresponde al año 2008 remitida en agosto de 2009. A la fecha del informe se estaba compilando la información correspondiente al año 2009. La misma se extrae de las denuncias y actuaciones sumariales. La OMI solicita separar la misma en eventos menores y mayores a 50 tn.

fecha del suceso	Puerto o lugar	Sustancia	Cantidad (en litros)	Impacto	Total mes	Total anual
25/12/2007	Caleta Córdoba	Petróleo Crudo	272000	medianas-se recuperó la mayor parte del hidrocarburo derramado	272000	272000
11/01/2007	Puerto Madryn	Gas oil	230	leves		
12/01/2007	La Plata	Líquidos Oleosos	850	leves		
14/01/2007	San Nicolás	Líquidos Oleosos	250	leves		
23/01/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	180	leves		
23/01/2007	Paraná de Las Palmas	Hidrocarburo Pesado	350	leves		
24/01/2007	Zárate	Líquidos Oleosos	450	leves		
27/01/2007	Buenos Aires	Líquidos Oleosos	300	leves		
					2610	
01/02/2007	Rosario	Líquidos Oleosos	500	leves		
07/02/2007	Caleta Olivia	Líquidos Oleosos	750	leves		
22/02/2007	Mar del Plata	Gas oil	170	leves		
					1420	
07/03/2007	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	200	leves		
07/03/2007	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	200	leves		
09/03/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	350	leves		
09/03/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	350	leves		
14/03/2007	Reconquista	Residuos Oleosos	700	leves		
19/03/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	650	leves		
22/03/2007	Comodoro Rivadavia	Residuos Oleosos	320	leves		
22/03/2007	Puerto Galván	Petróleo Crudo	950	leves		
23/03/2007	San Lorenzo	Líquidos Oleosos	400	Leves		



Auditoría General de la Nación

27/03/2007	Puerto Deseado	Mezcla Oleosa	250	Leves		
30/03/2007	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	200	leves		
30/03/2007	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	200	leves		
					4770	
04/04/2007	Puerto Deseado	residuos oleosos	180	leves		
11/04/2007	Barranqueras	Líquidos Oleosos	450	leves		
16/04/2007	Mar del Plata	Gas oil	330	leves		
16/04/2007	Campana	Líquidos Oleosos	500	leves		
17/04/2007	Barranqueras	Residuos Oleosos	400	leves		
23/04/2007	Rosario	Nafta	750	leves		
					2610	
02/05/2007	Rosario	Diesel Oil	900	leves		
03/05/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	240	leves		
03/05/2007	San Lorenzo	Diesel Oil	830	leves		
04/05/2007	Cullen	Petróleo Crudo	1100	leves		
04/05/2007	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	350	leves		
04/05/2007	Rosario	Líquidos Oleosos	570	leves		
07/05/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	400	leves		
07/05/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	350	leves		
10/05/2007	Escobar	Gas oil	220	leves		
10/05/2007	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	380	leves		
10/05/2007	Caleta Olivia	Residuos Oleosos	270	leves		
11/05/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	500	leves		
11/05/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	450	leves		
12/05/2007	Zárate	Residuos Oleosos	600	leves		
18/05/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	250	leves		
18/05/2007	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	350	leves		
20/05/2007	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	450	leves		
22/05/2007	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	480	leves		
23/05/2007	San Isidro	Líquidos Oleosos	280	leves		
24/05/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	360	leves		
					9330	
04/06/2007	Rosario	Líquidos Oleosos	570	leves		
					570	
04/07/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	750	leves		
05/07/2007	San Antonio	Residuos Oleosos	430	leves		
05/07/2007	Ushuaia	Líquidos Oleosos	560	leves		
06/07/2007	Puerto Madryn	Residuos Oleosos	250	leves		
07/07/2007	Puerto Madryn	Residuos Oleosos	250	leves		
07/07/2007	San Nicolás	Líquidos Oleosos	720	leves		
08/07/2007	Victoria	Residuos Oleosos	250	leves		
09/07/2007	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	450	leves		
10/07/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	620	leves		
12/07/2007	Buenos Aires	Líquidos Oleosos	300	leves		
16/07/2007	Barranqueras	Líquidos Oleosos	700	leves		
18/07/2007	San Lorenzo	Aceite vegetal	450	leves		
20/07/2007	Bahía Blanca	Petróleo Crudo	1250	leves		
25/07/2007	Rawson	Líquidos Oleosos	180	leves		



Auditoría General de la Nación

25/07/2007	La Boca	Líquidos Oleosos	350	leves		
26/07/2007	Bahía Blanca	Líquidos Oleosos	760	leves		
					8270	
02/08/2007	Buenos Aires	Líquidos Oleosos	430	leves		
05/08/2007	Corrientes	Residuos Oleosos	520	leves		
07/08/2007	Barranqueras	Líquidos Oleosos	650	leves		
15/08/2007	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	250	Leves		
16/08/2007	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	360	Leves		
16/08/2007	Puerto deseado	Residuos Oleosos	360	Leves		
17/08/2007	Santa Fe	Líquidos Oleosos	450	Leves		
17/08/2007	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	400	Leves		
18/08/2007	Rawson	Residuos Oleosos	280	Leves		
18/08/2007	Comodoro Rivadavia	Residuos Oleosos	650	Leves		
19/08/2007	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	540	Leves		
20/08/2007	Ushuaia	Líquidos Oleosos	850	Leves		
24/08/2007	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	370	Leves		
24/08/2007	Dock Sud	Slop	730	Leves		
25/08/2007	La Plata	Petróleo Crudo	1300	Leves		
26/08/2007	Puerto Madryn	Gas oil	440	Leves		
28/08/2007	Río Grande	Petróleo Crudo	1500	Leves		
					10080	
06/09/2010	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	300	Leves		
12/09/2007	Dock Sud	Slop	900	Leves		
14/09/2007	San Lorenzo	Gas oil	1900	Leves		
18/09/2007	Bahia Blanca	Petróleo Crudo	2100	Leves		
18/09/2007	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	220	Leves		
19/09/2007	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	190	Leves		
24/09/2007	San Lorenzo	Gas oil	330	Leves		
25/09/2007	Cullen	Petróleo Crudo	3000	Leves		
					8940	
03/10/2007	Barranqueras	Residuos Oleosos	550	Leves		
03/10/2007	La Plata	Petróleo Crudo	1650	Leves		
04/10/2007	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	460	Leves		
18/10/2007	La Plata	Slop	950	Leves		
19/10/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	370	Leves		
22/10/2007	Río Grande	Petróleo Crudo	2500	Leves		
25/10/2007	Rosario	Residuos Oleosos	400	Leves		
26/10/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	700	Leves		
27/10/2007	Comodoro Rivadavia	Líquidos Oleosos	450	Leves		
					8030	
07/11/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	800	Leves		
14/11/2007	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	550	Leves		
14/11/2007	Bahía Blanca	Petróleo Crudo	1700	Leves		
23/11/2007	Campana	Residuos Oleosos	800	Leves		
24/11/2007	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	540	Leves		
30/11/2007	Puerto Deseado	Gas oil	750	Leves		



Auditoría General de la Nación

					5140	
02/12/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	950	Leves		
03/12/2007	Buenos Aires	Líquidos Oleosos	450	Leves		
03/12/2007	San Isidro	Residuos Oleosos	850	Leves		
04/12/2007	La Plata	Residuos Oleosos	700	Leves		
05/12/2007	Bahía Blanca	Líquidos Oleosos	600	Leves		
06/12/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	530	Leves		
07/12/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	400	Leves		
10/12/2007	San Lorenzo	Gas oil	900	Leves		
13/12/2007	Caleta Olivia	Petróleo Crudo	2500	Leves		
13/12/2007	Puerto Madryn	Residuos Oleosos	450	Leves		
14/12/2007	Río Gallegos	Petróleo Crudo	3200	Leves		
14/12/2007	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	460	Leves		
17/12/2007	Buenos Aires	Residuos Oleosos	350	Leves		
21/12/2007	San Antonio	Gas oil	4000	Leves		
22/12/2007	Comodoro Rivadavia	Residuos Oleosos	500	Leves		
23/12/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	300	Leves		
23/12/2007	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	300	Leves		
28/12/2007	Dock Sud	Slop	950	Leves		
					18390	80160
07/01/2008	Puerto Madryn	Gas oil	350	Leves		
07/01/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	400	Leves		
08/01/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	240	Leves		
11/01/2008	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	260	Leves		
24/01/2008	Caleta Olivia	Líquidos Oleosos	370	Leves		
25/01/2008	Comodoro Rivadavia	Líquidos Oleosos	550	Leves		
25/01/2008	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	450	Leves		
25/01/2008	Km 105 - Río Uruguay	Líquidos Oleosos	900	Leves		
					3520	
01/02/2008	Comodoro Rivadavia	Gas oil	430	Leves		
06/02/2008	Km 49 - Río Paraná	Fuel Oil Pesado	1300	Leves		
07/02/2008	Cabo Vírgenes	Petróleo Crudo	2500	Leves		
					4230	
02/03/2008	Caleta Olivia	Residuos Oleosos	850	Leves		
03/03/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	360	Leves		
04/03/2008	San Isidro	Aceite quemado	10	Leves		
05/03/2008	Santa Cruz	Residuos Oleosos	250	Leves		
11/03/2008	Mar del Plata	Residuos Oleosos	450	Leves		
12/03/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	750	Leves		
12/03/2008	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	420	Leves		
14/03/2008	Corrientes	Líquidos Oleosos	230	Leves		
12/03/2008	Corrientes	Residuos Oleosos	560	Leves		
27/03/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	350	Leves		
28/03/2008	Bahía Blanca	Diesel Oil	700	Leves		



Auditoría General de la Nación

29/03/2008	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	400	Leves		
					5330	
03/04/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	280	Leves		
04/04/2008	Dock Sud	Gas oil	950	Leves		
07/04/2008	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	250	Leves		
11/04/2008	San Nicolás	Líquidos Oleosos	390	Leves		
11/04/2008	La Plata	Líquidos Oleosos	600	Leves		
17/04/2008	Área Magallanes	Petróleo Crudo	3250	Leves		
23/04/2008	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	800	Leves		
30/04/2008	Río Grande	Petróleo Crudo	2700	Leves		
30/04/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	700	Leves		
30/04/2008	La Boca	Líquidos Oleosos	300	Leves		
30/04/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	460	Leves		
					10680	
05/05/2008	Barranqueras	Líquidos Oleosos	650	Leves		
10/05/2008	Campana	Gas oil	550	Leves		
11/05/2008	Campana	Hidrocarburo Pesado	870	Leves		
11/05/2008	Río Santiago	Diesel Oil	900	Leves		
11/05/2008	Bahía Blanca	Residuos Oleosos	380	Leves		
13/05/2008	Mar del Plata	Gas oil	270	Leves		
14/05/2008	Bahía Blanca	Líquidos Oleosos	220	Leves		
15/05/2008	Puerto Madryn	Residuos Oleosos	350	Leves		
					4190	
01/07/2008	Barranqueras	Residuos Oleosos	440	Leves		
01/07/2008	Bahía Blanca	Gas oil	360	Leves		
02/07/2008	Dock Sud	Hidrocarburo Liviano	750	Leves		
02/07/2008	San Lorenzo	Residuos Oleosos	560	Leves		
03/07/2008	Dock Sud	Fuel Oil Pesado	2800	Leves		
03/07/2008	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	380	Leves		
04/07/2008	Buenos Aires	Líquidos Oleosos	460	Leves		
04/07/2008	Rosario	Residuos Oleosos	530	Leves		
06/07/2008	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	720	Leves		
06/07/2008	La Plata	Residuos Oleosos	650	Leves		
07/07/2008	Km 114 - Río Paraná	Líquidos Oleosos	800	Leves		
07/07/2008	Rosario	Residuos Oleosos	370	Leves		
07/07/2008	Puerto Deseado	Gas oil	440	Leves		
08/07/2008	San Nicolás	Fuel Oil Pesado	630	Leves		
16/07/2008	Reconquista	Residuos Oleosos	350	Leves		
17/07/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	460	Leves		
					10700	
04/08/2008	Mar del Plata	Residuos Oleosos	500	Leves		
05/08/2008	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	290	Leves		
06/08/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	800	Leves		
07/08/2008	Ushuaia	Líquidos Oleosos	550	Leves		
08/08/2008	Comodoro	Residuos Oleosos	340	Leves		



Auditoría General de la Nación

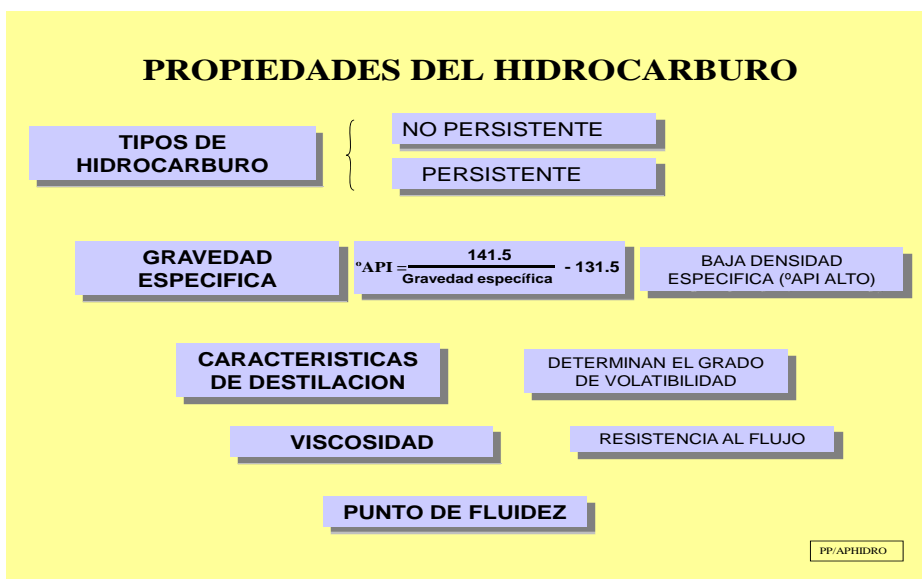
	Rivadavia					
08/08/2008	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	280	Leves		
14/08/2008	San Isidro	Residuos Oleosos	300	Leves		
15/08/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	650	Leves		
16/08/2008	Buenos Aires	Líquidos Oleosos	550	Leves		
17/08/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	620	Leves		
19/08/2008	Puerto Deseado	Líquidos Oleosos	460	Leves		
20/08/2008	San Lorenzo	Líquidos Oleosos	350	Leves		
24/08/2008	Santa Cruz	Residuos Oleosos	470	Leves		
28/08/2008	Mar del Plata	Residuos Oleosos	280	Leves		
					6440	
06/09/2008	Barranqueras	Líquidos Oleosos	440	Leves		
07/09/2008	Dock Sud	Fuel Oil Pesado	2500	Leves		
08/09/2008	Puerto Deseado	Residuos Oleosos	450	Leves		
08/09/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	650	Leves		
09/09/2008	Mar del Plata	Residuos Oleosos	300	Leves		
09/09/2008	Comodoro Rivadavia	Residuos Oleosos	250	Leves		
17/09/2008	Ushuaia	Líquidos Oleosos	560	Leves		
18/09/2008	Puerto Madryn	Residuos Oleosos	430	Leves		
18/09/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	300	Leves		
22/09/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	640	Leves		
28/09/2008	Comodoro Rivadavia	Petróleo Crudo	3800	Leves		
29/09/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	350	Leves		
30/09/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	300	Leves		
30/09/2008	Mar del Plata	Líquidos Oleosos	400	Leves		
					11370	
05/10/2008	Río Grande	Petróleo Crudo	3100	Leves		
06/10/2008	Santa Cruz	Residuos Oleosos	920	Leves		
07/10/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	490	Leves		
08/10/2008	Bahía Blanca	Hidrocarburo Pesado	930	Leves		
10/10/2008	Mar del Plata	Gas oil	500	Leves		
11/10/2008	Dock Sud	Residuos Oleosos	650	Leves		
12/10/2008	Comodoro Rivadavia	Residuos Oleosos	350	Leves		
17/10/2008	Comodoro Rivadavia	Líquidos Oleosos	460	Leves		
23/10/2008	Rosario	Líquidos Oleosos	750	Leves		
28/10/2008	Comodoro Rivadavia	Líquidos Oleosos	380	Leves		
28/10/2008	Guazú Guazucito	Residuos Oleosos	800	Leves		
					9330	
03/11/2008	General Lavalle	Petróleo Crudo	3400	Leves		
06/11/2008	Mar del Plata	Residuos Oleosos	700	Leves		
06/11/2008	Mar del Plata	Residuos Oleosos	350	Leves		
06/11/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	600	Leves		
17/11/2008	Barranqueras	Líquidos Oleosos	570	Leves		



Auditoría General de la Nación

18/11/2008	La Plata - Río Santiago		750	Leves		
20/11/2008	Campana	Residuos Oleosos	250	Leves		
					6620	
03/12/2008	Buenos Aires	Residuos Oleosos	840	Leves		
03/12/2008	Puerto Madryn	Líquidos Oleosos	450	Leves		
05/12/2008	Bahia Blanca	Residuos Oleosos	1250	Leves		
09/12/2008	Km 24 - Canal Mitre	Líquidos Oleosos	650	Leves		
21/12/2008	Puerto Madryn	Residuos Oleosos	450	Leves		
22/12/2008	La Plata	Petróleo Crudo	1700	Leves		
29/12/2008	Comodoro Rivadavia	Residuos Oleosos	400	Leves		
					5740	78150

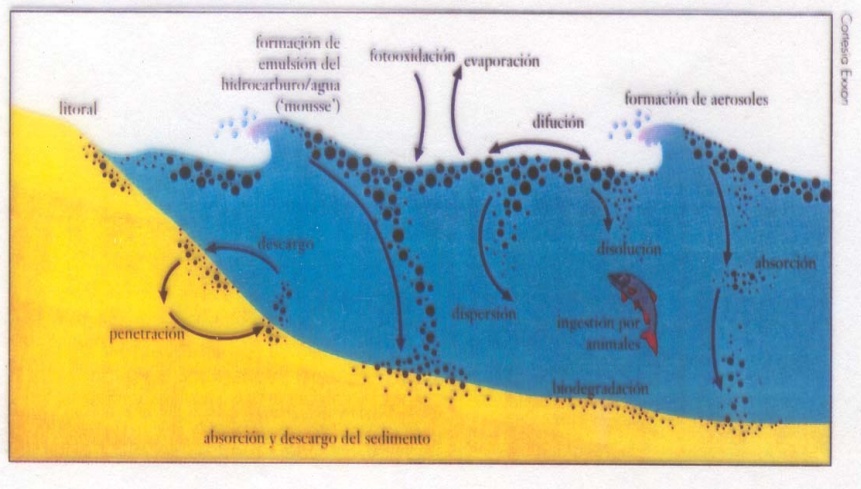
Material suministrado por la PNA del dictado de los cursos de “Técnicas de Control - 2009 -





Auditoría General de la Nación

INTEMPERIZACION DE LOS HIDROCARBUROS



INTEMPERIZACION DE LOS HIDROCARBUROS

EXPANSION

- Expansión inicial
- Formación de franjas
- Esparcimiento (12 hs. 5 Km²)

EVAPORACION

- Factores modificadores
- Tasas de evaporación
- Riesgo de incendio y explosión

EMULSIFICACION

- Persistencia (asfaltenos > 0,5 %)
- Mousse (contenido de agua (60-80% 10-40%))
- Cambio de las propiedades

DISOLUCION

- Componentes solubles

PP/APHIDRO



Auditoría General de la Nación

ANEXO V

RESPUESTA DEL ORGANISMO



Auditoría General de la Nación

"2011-Año del Trabajo Decente, la Salud y Seguridad de los Trabajadores"



Ministerio de Seguridad

NOTA N° 32 /11-JG/MS

BUENOS AIRES, 11 MAY 2011

SEÑOR AUDITOR GENERAL DE LA NACIÓN

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación a su Nota N° 46/11 – A – 02, Actuación N° 311/09 AGN a través de la cual se adjuntara copia del proyecto de informe de Auditoría de Gestión Ambiental emitido por esa AUDITORIA GENERAL DE LA NACION relacionado con el examen de las actividades desarrolladas por la PREFECTURA NACIONAL NAVAL, en lo que hace al control, prevención y contención de la contaminación de las aguas producidas por hidrocarburos provenientes de buques, monoboyas o artefactos navales emitido en el marco de las actividades de control realizadas por aquel organismo en el Ejercicio 2010.

Al respecto acompaño, en original y copia el descargo elevado por el Señor Prefecto Nacional Naval el que incluye además de diversas aclaraciones y comentarios cinco (5) anexos que también se adjuntan a los mismos efectos..

Corresponde señalar que se ha considerado con particular atención las cuestiones expuestas en el precitado proyecto de informe, las que constituirán un elemento importante para mejorar la gestión llevada adelante por la Dirección de Protección Ambiental de dicho organismo.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

Dra. Nilda Garré
Ministra de Seguridad

AL SEÑOR
AUDITOR GENERAL DE LA NACION
DR. VICENTE MARIO BRUSCA
S / D

Ministerio de Seguridad	
ENTRADA	SALIDA
	11 MAY 2011 10921/11

AUDITORIA GENERAL DE LA NACION MESA DE ENTRADAS	
ENTRADA 2011	SALIDA

163040



Auditoría General de la Nación



"2011 - Año del Trabajo Decente, la Salud y la Seguridad de los Trabajadores"

Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina

Nº: 19/11.-

Letra: DPAM, RE1.-

BUENOS AIRES, 19 ABR 2011

SEÑORA MINISTRA:

Me dirijo a usted, con motivo del Proyecto de Informe de Auditoría de Gestión Ambiental emitido por la Auditoría General de la Nación, mediante Nota Nº 46/11 – A – 02 – ACTUACION Nº 311/09 AGN de fecha 30 de marzo del corriente año, generando Expediente Nº 10921/11 de ese Ministerio, a efectos de elevar un informe pormenorizado sobre las diferentes cuestiones allí expuestas, así como sobre las recomendaciones volcadas en el Capítulo 6º del mismo.

Del análisis completo de dicho Informe se destacan las observaciones formuladas, por la utilidad que tienen las mismas como elemento a ser tenido en cuenta para mejorar la gestión llevada a cabo por la Dirección de Protección Ambiental.

Se adjuntan como Agregado por duplicado los comentarios surgidos a raíz del análisis efectuado al mencionado Proyecto.

Saludo a usted atentamente.-



[Firma manuscrita]
OSCAR ADOLFO ARCE
PREFECTO GENERAL
PREFECTURA NACIONAL NAVAL

A LA SEÑORA MINISTRA DE SEGURIDAD
Doctora Dña. NILDA CELIA GARRE

SECRETARÍA PRIVADA SEÑORA MINISTRA DE SEGURIDAD
SPM Nº <u>1724/2011</u>
FECHA DE ENTRADA <u>25/04/2011</u>

	Ministerio de Seguridad		AUDITORIA GENERAL DE LA NACION GERENCIA DE PLANEACION Y PROYECTOS ESPECIALES	
	ENTRÓ	SALÍO	ENTRÓ <i>[Firma]</i>	SALÍO
REFERENCIAL, EXPTE.				



Auditoría General de la Nación

"2011 - Año del Trabajo Decente, la Salud y la Seguridad de los Trabajadores"

Agregado a la Nota de Estilo DPAM, RE1-Nº: 19 / 11.-

ACLARACIONES Y COMENTARIOS

Al tenor del Proyecto de Informe de Auditoría de Gestión Ambiental emitido por la Auditoría General de la Nación, remitido por Nota Nº 10921/11–JG/MS de fecha 08/ABRIL/2011, se informa pormenorizadamente sobre las diferentes cuestiones expuestas y respecto a las recomendaciones volcadas en el Capítulo 6º del mismo.

Punto 3.5.1. Calidad y Transparencia en los Procedimientos. Participación Ciudadana: Se encuentran registros y evidencias objetivas de que en el proceso de preparación de un proyecto de ordenanza (Tomo 6) o de Disposición (DPAM), que constituyen normas de alcance general, se convoca a los Consejos Consultivos involucrados, exponiéndose sus textos, entregándose copias de los mismos, invitándose a opinar a las partes interesadas. Por otro lado, en los aspectos de "preparación" del Plan Nacional de Contingencia – PLANACON, se contempla la realización de ejercicios conjuntos (simulacros de derrame) entre la Institución, administraciones portuarias y empresas operadoras, en distintos puertos del país, con posteriores reuniones de crítica y corrección. Ambos casos constituyen una forma clara de participación ciudadana en un ámbito especializado.

Punto 3.5.2. Análisis de Expedientes:

Anexo 16 – La Ordenanza Nº 8-98 (DPAM) establece el uso de carátula (donde se indica el nombre de la empresa, dirección y Anexo bajo el cual se presenta) en los Planes de Contingencia, no así en los expedientes que siguen los lineamientos establecidos por el Reglamento de Correspondencia.

Anexo 17 – Se trata de inspecciones a monoboyas, oleoductos costeros y subacuáticos, en las que si bien la observación es válida, son instalaciones sumamente especializadas que requieren el aporte de recursos humanos con amplia experiencia para poder realizar las inspecciones respectivas en forma competente.

Anexo 18 – Los planos se encuentran incorporados a los Planes de Emergencia respectivos, y no a los expedientes (que se refieren únicamente al trámite administrativo).

Anexo 19 – Idem a lo expuesto para Anexo 16.

Punto 3.5.3. Relevamiento de Sumarios, y 4.1. Comentarios y Observaciones: Los lineamientos establecidos en la Disposición Permanente Nº 1/07 (DJPM), tienden a evitar los giros de dichos expedientes a distintas Dependencias Jurisdiccionales, acotar la tramitación de las notificaciones, etc.. Asimismo, cabe consignar que en el ámbito de la Dirección de Policía Judicial, Protección Marítima y Puertos, se hallan en proceso ///-



Auditoría General de la Nación

///--de análisis, revisión y actualización las Normas de Procedimientos y de Instrucción de Sumarios. En cuanto a lo expresado sobre la importancia de la existencia de un Registro de Infractores y a fin de evitar una posible mala interpretación, se debe destacar que dicho Registro existe y es llevado por la División Personal de la Navegación (DPSN).

Punto 3.6. Inspección Ocular, y 4.3. Comentarios y Observaciones: Los materiales depositados en un contenedor ubicado en el Puerto de Campana corresponden a un convenio firmado entre la Prefectura Naval Argentina y una serie de terminales portuarias de la zona, por el cual éstas ceden en comodato elementos para control de derrames y no quedan eximidas de su obligación de dar su propia respuesta a incidentes de contaminación en los términos de la Ordenanza N° 8-98 (DPAM) reglamentaria del Decreto N° 962-98. Esta dispone expresamente en su Capítulo 3 que: **“Las operaciones de control de derrames deben ser llevadas a cabo por la empresa responsable del incidente o quien ésta designe para su ejecución, por lo que cuando se produzca una situación que implique la posibilidad o materialización de un incidente contaminante, el nivel actuante del Plan (Nacional, Zonal o Local) requerirá al armador o propietario del buque, o al agente marítimo que lo represente, que manifieste bajo acta si efectuará la limpieza con equipo y personal propio o de una empresa contratada al efecto o si, por el contrario, no lo hará, caso en que la PNA asumirá la ejecución de la limpieza, facturando los gastos como se establece en el artículo 15° de la Ley N° 22.190.”**

Punto 4.4. Comentarios y Observaciones: No se menciona la Ley N° 25.675 en los Considerandos de la normativa emitida con posterioridad a la fecha de su entrada en vigor, por no ser la PNA su Autoridad de aplicación designada, lo cual no significa que no se apliquen los principios contemplados en dicha norma. De ningún modo se pretende menoscabar la importancia de dicha Ley, pero esta Institución no es de carácter legislativo, elaborando solamente normas técnicas específicas de orden contravencional.

Punto 4.5. Comentarios y Observaciones: La PNA contempla el procedimiento de “Participación Ciudadana” en la Carta Compromiso con el Ciudadano, 4a. Edición – Consejos Consultivos, Sistema de Reclamos y Sugerencias, y Sistema de Consulta (<http://www.prefecturanaval.gov.ar>). Las Zonas de Protección Especial son exclusivamente a los efectos de prevenir al máximo posible (criterio 100 % prohibitivo) la contaminación proveniente de buques y artefactos navales, que actúan solamente en el ámbito acuático navegable, en el cual no hay población humana. En todos los casos, se han determinado las Z.P.E. allí donde otras autoridades nacionales, provinciales o municipales con competencia administrativa ambiental, habían constituido previamente áreas, reservas y/o zonas protegidas.

Punto 4.7. Comentarios y Observaciones: Dada la gran cantidad de inspecciones solicitadas por los usuarios, en función del desarrollo de la actividad, la reiteración de inspectores en empresas y localidades es una consecuencia lógica, habida cuenta de las limitaciones logísticas de recursos humanos, lo cual no necesariamente debe ///--



Auditoría General de la Nación

///--repercutir en la objetividad e imparcialidad de la tarea. Sin perjuicio de ello, a la fecha la cantidad de inspectores se ha incrementado en un 18 %, previéndose a fin del corriente año llegar a un 53 % más que en el período anterior.

Punto 4.8. Comentarios y Observaciones: A la fecha la ciudad de San Lorenzo ha incorporado una autobomba perteneciente a los Bomberos de la Policía de la Provincia de Santa Fe, por lo que la intervención de la Estación SIPA de Puerto San Martín tendrá lugar fuera del ámbito geográfico jurisdiccional propio, sólo en casos excepcionales en la medida que se lo solicite.

Punto 6. Recomendaciones:

- 6.1. La Dirección de Protección Ambiental se encuentra certificada conforme al Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) acorde a la Norma ISO 9001:2008, contando con un Manual de Gestión de la Calidad que establece plazos para la tramitación de los expedientes, que son verificados por un Comité de Auditoría conformado por Personal de la Dirección. La Revisión de Convalidación Anual la efectúa el IRAM (ello surge del propio proyecto de informe – punto 3.4.).
- 6.2. Se tomó nota de lo recomendado, quedando sujeto a los requerimientos operativos de la Prefectura.
- 6.3. Se halla en proceso de revisión la situación de algunos convenios con empresas que operan hidrocarburos, encondrándose pendiente una próxima reunión con directivos de una de ellas.
- 6.4. Evacuado en 4.4., sujeto a su pertinencia respecto a la norma de que se trate.
- 6.5. Evacuado en 4.5.
- 6.6. La División Documentación y Certificación tiene implementado un procedimiento de gestión consistente en un "sistema de control cruzado", para evitar tales situaciones, el que se encuentra en permanente revisión y sujeto a auditoría acorde a las Normas ISO, a los efectos de lograr la mejora continua. Se tendrá en cuenta la recomendación señalada.
- 6.7. Se prevé realizar en el corriente año una serie de cursos de capacitación que continúan los implementados anualmente desde 1986.
- 6.8. Evacuado en 4.8.

Se agregan copias de las partes pertinentes de:

- DISPER N° 1-97.
- Convenio de Cooperación PNA - Empresa SHELL.
- Convenio de Cooperación PNA - Empresa ESSO.
- Convenios de cooperación con empresas portuarias.
- Ordenanza N° 8-98 (Tomo 6).

BUENOS AIRES, 14 de abril de 2011.-




LUIS ALBERTO ARROZ
PREFECTO GENERAL
DIRECTOR DE PROTECCION AMBIENTAL



Auditoría General de la Nación

ANEXO VI

ANÁLISIS DE LA RESPUESTA A LA VISTA

A continuación se procede al análisis de la respuesta del Organismo al Proyecto de Informe enviado en vista el 4/04/2011 que fue recibido en Mesa de Entrada de la AGN el 11/05/2011.

A fin de lograr claridad y facilidad de comprensión y lectura se describe primero el párrafo del Proyecto de Informe, luego las consideraciones vertidas por el Organismo (en letra cursiva) y finalmente el tratamiento que se le dará al mismo en cuanto a su consideración respecto del Proyecto de Informe. El mismo es modificado en una de sus Observaciones (la 4.3.) recogiendo el planteo realizado por la Institución y a fin de lograr un mejor entendimiento al respecto.

3.5.1. Participación Ciudadana

La Ley 25.675 establece, en su artículo 19 que “Toda persona tiene derecho a ser consultada y a opinar en procedimientos administrativos que se relacionen con la preservación y protección del ambiente, que sean de incidencia general o particular, y de alcance general”. A su vez, el artículo 20 de la misma norma dispone que “Las autoridades deberán institucionalizar procedimientos de consultas o audiencias públicas como instancias obligatorias para la autorización de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente”.

Punto 3.5.1 Calidad y transparencia de los procedimientos.

En las tareas de campo realizadas, no se detectó la existencia de un procedimiento acorde a la normativa antes referida. En razón de la índole de los temas tratados por la DPAM y en su carácter de autoridad pública, debería haberse instituido un mecanismo de participación ciudadana efectiva.

Dichos Consejos son creados por la Institución por lo tanto no están estrictamente garantizados los requerimientos de la Ley 25.675 en sus art. 19 y 20, por lo que se considera pertinente



Auditoría General de la Nación

instrumentar un ámbito que permita una plena participación ciudadana, lo que no impide continuar con los Consejos Consultivos como lo que efectivamente son, solo una parte del universo ciudadano.

Por lo expuesto se sostiene la aclaración.

3.5.2. Análisis de Expedientes

ANEXO 16:

Un 25% de los expedientes carece de carátula con información suficiente de la empresa, lo que implica no dar cumplimiento adecuadamente al procedimiento establecido en la Ordenanza 8/98. Cuatro inspectores concentran el 63% de las verificaciones efectuadas.

Anexo 16 - La Ordenanza 8/98(DPAM) establece el uso de carátula(donde se indica el nombre de la empresa, dirección y Anexo bajo el cual se presenta) en los Planes de Contingencia, no así en los expedientes que siguen los lineamientos establecidos por el Reglamento de Correspondencia.

Conforme al principio general del derecho, “lo accesorio corre la suerte de lo principal” los expedientes vinculados a los planes deberían unificarse lo cual implica contar con la misma información como por ej. la carátula.

Se mantiene el comentario que da lugar a la Observación **4.6**.

ANEXO 17:

Un solo inspector concentra el 57% de las verificaciones realizadas.



Auditoría General de la Nación

Anexo 17 - Se trata de inspecciones a monoboyas, oleoductos costeros y subacuáticos, en las que si bien la observación es válida, son instalaciones sumamente especializadas que requieren el aporte de recursos humanos con amplia experiencia para poder realizar las inspecciones respectivas en forma competente.

Tal como lo reconoce la institución en su descargo, se mantiene la aclaración previa.

ANEXO 18

En dos expedientes no se pudo constatar la existencia de los planos de los buques.

Anexo 18 - Los planos se encuentran incorporados a los Planes de Emergencia respectivos, y no a los expedientes (que se refieren únicamente al trámite administrativo).

Se reitera el análisis efectuado respecto del Anexo 16.

ANEXO 19

Un 17% de los expedientes carece de carátula con información suficiente de la empresa. Tres inspectores concentran el 58% de las verificaciones efectuadas.

Anexo 19 - Idem a lo expuesto para Anexo 16.

Se reiteran los comentarios del Anexo 16 repetidos en el Anexo 18. Dado que el Organismo no emite comentarios al segundo comentario del Anexo 19 se considera reconocido el mismo referido a la concentración de inspectores.



Auditoría General de la Nación

3.5.3. Relevamiento de Sumarios y 4.1. Comentarios y Observaciones

Si bien los plazos de la instrucción resultan razonables, debe señalarse que, en algunos casos, los mismos se extienden en el tiempo por diversos motivos: cuestiones procedimentales, giro a las diferentes instancias de la PNA, vía recursiva a favor del administrado, y otros.

Punto 3.5.3. Relevamiento de Sumarios y 4.1. Comentarios y Observaciones: Los lineamientos establecidos en la Disposición permanente N° 1/07 (DJPM), tienden a evitar los giros e dichos expedientes a distintas Dependencias jurisdiccionales, acotar la tramitación de las notificaciones, etc.. Asimismo, cabe consignar que en el ámbito de la Dirección de Policía Judicial, Protección Marítima y Puertos, se hallan en proceso de análisis, revisión y actualización de las Normas de Procedimientos y de Instrucción de sumarios. En cuanto a lo expresado sobre la importancia de la existencia de un Registro de Infractores y a fin de evitar una posible mala interpretación, se debe destacar que dicho Registro existe y es llevado por la División Personal de la Navegación (DPSN).

Se mantiene lo dicho en este punto. La revisión normativa informada por la PNA dado que se encuentra en etapa de estudio será considerada en futuros trabajos de auditoria.

En cuanto a la existencia del Registro de Infractores, nada dice el Informe que genere dudas sobre su existencia.

3.6. Inspección Ocular y 4.3. Comentarios y Observaciones

Asimismo se verificó la existencia de un container con material perteneciente al Convenio de Colaboración Interempresario (CCI). Dicho Convenio consiste en un acuerdo celebrado entre varias empresas (ESSO, SHELL, entre otras) para la compra de equipos de prevención y lucha contra derrames. Ese material es puesto a disposición de la PNA para que realice las tareas



Auditoría General de la Nación

respectivas. Esta situación implica que esas empresas no contratan empresas de servicios contra derrame, ya que la PNA les brinda el servicio.

Punto 3.6. Inspección Ocular y 4.3. Comentarios y Observaciones: *Los materiales depositados en un contenedor ubicado en el Puerto de Campana corresponden a un convenio firmado entre la Prefectura Naval Argentina y una serie de terminales portuarias de la zona, por el cual éstas (las empresas) ceden en comodato elementos para el control de derrames y no quedan eximidas de su obligación de dar su propia respuesta a incidentes de contaminación en los términos de la Ordenanza N° 8-98 (DPAM) reglamentaria del Decreto N° 962-98. Esta dispone expresamente en su Capítulo 3 que: “Las operaciones de control de derrames deben ser llevadas a cabo por la empresa responsable del incidente o quien ésta designe para su ejecución, por lo que cuando se produzca una situación que implique la posibilidad o materialización de un incidente contaminante, el nivel actuante del Plan (Nacional, Zonal o Local) requerirá al armador o propietario del buque, o al agente marítimo que lo presente, que manifieste bajo acta si efectuará la limpieza con equipo y personal propio o de una empresa contratada al efecto o si, por el contrario, no lo hará caso en que la PNA asumirá la ejecución de la limpieza, facturando los gastos como se establece en el artículo 15° de la Ley N° 22.190.”*

Se mantiene la aclaración previa. En virtud del tiempo transcurrido de la sanción e implementación de la Ordenanza 8/98, se considera adecuado que la PNA se aboque a las tareas de supervisión y control de las empresas de servicios y sus contratantes.

Se reformula la observación 4.3. en su último párrafo. Donde dice “...y no requerir que la PNA despliegue sus recursos de manera gratuita (ver punto 3.6.)”, se elimina redactándose de la siguiente forma: “... y no requerir que la PNA, como autoridad de control y de respuesta de última instancia, deba desplegar sus recursos primariamente aunque estos servicios sean luego facturados.”



Auditoría General de la Nación

4.4. Comentarios y Observaciones

En los considerandos de las Disposiciones de la DPAM y de las Ordenanzas Marítimas de la PNA, no se tiene en cuenta la Ley N° 25.675, como antecedente para el dictado de dichas normas, dado el carácter principalmente ambiental de las mismas. Se puede apreciar la invocación de un conjunto de normas entre las que no se encuentra la ley de presupuestos mínimos en materia ambiental, que constituye el basamento fundamental de cualquier construcción legislativa (ver punto 3.5.1.).

Punto 4.4. Comentarios y Observaciones: *No se menciona a la Ley N° 25.675 en los Considerandos de la normativa emitida con posterioridad a la fecha de su entrada en vigor, por no ser la PNA su Autoridad de Aplicación designada, lo cual no significa que no se apliquen los principios contemplados en dicha norma. De ningún modo se pretende menoscabar la importancia de dicha Ley, pero esta Institución no es de carácter legislativo, elaborando solamente normas técnicas específicas de orden contravencional.*

No se trata de que la PNA sea autoridad de aplicación de la norma, sino que la misma establece “Presupuestos Mínimos en Materia Ambiental”, que deben ser seguidos expresamente; además la ley establece en su artículo 3° que “La presente ley regirá en todo el territorio de la Nación, sus disposiciones son de orden público, operativas y se utilizarán para la interpretación y aplicación de la legislación específica sobre la materia, la cual mantendrá su vigencia en cuanto no se oponga a los principios y disposiciones contenidas en ésta”. Por otra parte, debe destacarse que la PNA sí tiene potestad legislativa, ya que sanciona normas (Ordenanzas Marítimas, como la Ordenanza 8/98, que reglamenta el decreto N° 962/98), más allá del carácter contravencional de las mismas; si no tuviera esta facultad, no podría hacerlo y dependería de otro nivel del Estado que sí pudiera reglamentar la materia. Se pudo apreciar que en los considerandos de las normas respectivas se citaban algunas leyes

(Ley N° 22.190 y Decreto N° 962/98, por ejemplo), no invocándose la ley marco N° 25.675.



Auditoría General de la Nación

Se mantiene la observación.

Punto 4.5. Comentarios y Observaciones

No hay constancias efectivas en la DPAM de la implementación de mecanismos de participación ciudadana, conforme los artículos 19 y 20 de Ley 25.675 (ver punto 3.5.1). Por ejemplo, no se ha instrumentado ese procedimiento para la fijación futura o modificación de las Zonas de Protección Exclusiva (ZPE, Ordenanza 12/98).

Punto 4.5. Comentarios y Observaciones: *La PNA contempla el procedimiento de “Participación Ciudadana” en la Carta Compromiso con el Ciudadano, 4ª. Edición - Consejos Consultivos, Sistemas de Reclamos y Sugerencias, y Sistema de Consulta (<http://www.prefectura naval.gov.ar>) las Zonas de Protección Especial son exclusivamente a los efectos de prevenir al máximo posible (criterio 100% prohibitivo) la contaminación proveniente de buques y artefactos navales, que actúan solamente en el ámbito acuático navegable, en el cual no hay población humana. En todos los casos, se han determinado las ZPE allí donde otras autoridades nacionales, provinciales o municipales con competencia administrativa ambiental, habían constituido previamente áreas, reserva y/o zonas protegidas.*

Dichos Consejos son creados por la Institución por lo tanto no están estrictamente garantizados los requerimientos de la Ley 25.675 en sus art. 19 y 20, por lo que se considera pertinente instrumentar un ámbito que permita una plena participación ciudadana, lo que no impide continuar con los Consejos Consultivos como lo que efectivamente son, solo una parte del universo ciudadano.

Se mantiene la observación.



Auditoría General de la Nación

4.7. Comentarios y Observaciones

Los Inspectores de la DPAM se repiten en empresas y localidades, pudiendo repercutir en la objetividad e imparcialidad de la tarea (ver punto 3.5.2.).

Punto 4.7. Comentarios y Observaciones: *Dada la gran cantidad de inspecciones solicitadas por los usuarios, en función del desarrollo de la actividad, la reiteración de inspectores en empresas y localidades es una consecuencia lógica, habida cuenta de las limitaciones logísticas de recursos humanos, lo cual no necesariamente debe repercutir en la objetividad e imparcialidad de la tarea. Sin perjuicio de ello, a la fecha la cantidad de inspectores se ha incrementado en un 18%, previéndose a fin del corriente año llegar a un 53% más que en el período anterior.*

El análisis efectuado por la PNA confirma la falta de rotación de inspectores. Asimismo informa del paulatino incremento del personal afectado a dicha tarea, lo cual no invalida el comentario del punto 3.5.2. y de la observación 4.7.

Por lo expuesto se mantiene la observación.

4.8. Comentarios y Observaciones

La estación SIPA de Puerto General San Martín actúa como cuartel de Bomberos del Municipio, así como también interviene en accidentes en la Autopista Buenos Aires - Rosario, lo que resulta ajeno a sus funciones específicas.

Punto 4.8. Comentarios y Observaciones: *A la fecha, la ciudad de San Lorenzo ha incorporado una autobomba perteneciente a los Bomberos de la Provincia de Santa Fe, por lo que la intervención de la Estación SIPA de puerto San Martín tendrá lugar fuera del ámbitos geográfico jurisdiccional propio, sólo en casos excepcionales en la medida que se lo solicite.*



Auditoría General de la Nación

La proximidad de los municipios de General San Martín y San Lorenzo hace que la compra de la autobomba en uno de ellos resulte de apoyo a las ciudades lindantes. Ello no implica la desvinculación de la PNA con las tareas de bombero en la jurisdicción del municipio de Puerto General San Martín. Si bien se puede presumir una disminución en las tareas de asistencia, hasta que dicho municipio cuente con su propia estructura de bomberos se mantendrá la situación descrita en el informe. Esta situación será objeto de seguimiento en futuras auditorías.

La observación se mantiene.

Las observaciones 4.2. y 4.6. no son tratadas en la respuesta del Organismo por lo cual se entiende que se dan por aceptadas.

6. RECOMENDACIONES

6.1. Arbitrar los medios para reducir los plazos en los trámites internos propios de la Institución.

Punto 6. Recomendaciones: 6.1. *La Dirección de Protección Ambiental se encuentra certificada conforme al Sistema de Gestión de Calidad (SGC) acorde a la norma ISO 9001:2008, contando con un Manual de Gestión de Calidad que establece los plazos para la tramitación de los expedientes, que son verificados por el Comité de Auditoría conformado por el Personal de la Dirección. La Revisión de Convalidación Anual la efectúa el IRAM (ello surge del propio proyecto de informe-punto 3.4).*

6.2. Extender el tiempo de permanencia del personal calificado en la DPAM.

Punto 6. Recomendaciones: 6.2. *Se tomó nota de lo recomendado, quedando sujeto a requerimientos operativos de la Prefectura.*



Auditoría General de la Nación

6.3. Arbitrar los mecanismos para que la PNA deje sin vigencia el convenio notificando a las empresas firmantes del CCI que deberán contratar empresas de servicio de contención y limpieza habilitadas por la PNA, o en su defecto contar con personal y equipamiento para cumplir con lo requerido en la Ordenanza 8/98.

Punto 6. Recomendaciones: 6.3. *Se halla en proceso de revisión la situación de algunos convenios con empresas que operan con hidrocarburos, encontrándose pendiente una próxima reunión con los directivos de una de ellas.*

6.4. En razón de tratarse la Ley N° 25.675 de una norma de orden público que fija los presupuestos mínimos en materia ambiental, deberá incluirse la misma en los considerandos de la normativa que emita la Institución vinculados a esta temática.

Punto 6. Recomendaciones: 6.4 *Evacuado el 4.4 sujeto a su pertinencia respecto de la norma de que se trate.*

6.5. En razón de tratarse la Ley N° 25.675 de una norma de orden público que fija los presupuestos mínimos en materia ambiental, se deberá arbitrar la implementación de los mecanismos de participación ciudadana, artículo 20 de dicha norma a fin de brindar mayor consistencia a la carta de compromiso con el ciudadano firmada por la Institución.

Punto 6. Recomendaciones: 6.5. *Evacuado en 4.5.*

6.6. Aplicar mecanismos que permitan garantizar que la totalidad de los expedientes se encuentren con toda la documentación requerida por la normativa emanada de la institución.



Auditoría General de la Nación

Punto 6. Recomendaciones: 6.6. *La División de Documentación y Certificación tiene implementado un procedimiento de gestión consistente en un “sistema de control cruzado”, para evitar tales situaciones, el que se encuentra en permanente revisión y sujeto a Auditoria acorde a las Normas ISO, a los efectos de lograr la mejora continua. Se tendrá en cuenta la recomendación señalada.*

6.7. Continuar con la política de capacitación a fin de incrementar el número de inspectores de forma tal de lograr una mayor rotación de las empresas y jurisdicciones auditadas por cada uno de ellos.

Punto 6. Recomendaciones: 6.7. *Se prevé realizar en el corriente año una serie de cursos de capacitación que continúan los implementados anualmente desde 1986.*

6.8. Arbitrar los mecanismos a fin de desvincular a la Institución de las responsabilidades que le son propias a jurisdicciones municipales y/o provinciales.

Punto 6. Recomendaciones: 6.8. *Evacuado en 4.8.*

Se agregan copias de las partes pertinentes de:

-DISPER N° 1-97

-Convenio de Cooperación PNA- Empresa SHELL.

-Convenio de Cooperación PNA- Empresa ESSO.

-Convenios de cooperación con empresas portuarias.

Ordenanza N° 8-98 (Tomo 6)

El análisis efectuado por el Organismo no afecta lo puntualizado en cada una de las Recomendaciones. Se reiteran los argumentos vertidos en los acápites anteriores y se mantienen las Recomendaciones. Lo informado por la Institución será considerado para próximas auditorías.



Auditoría General de la Nación

Observación.

Cabe advertir que los Anexos de la Respuesta a la Vista enviada por la PNA, no fueron incorporados al presente Informe por tratarse de documentación referida a convenios y normativa vigente que obraban en la institución, no siendo elaborada específicamente para dar respuesta a este Informe en su etapa de Proyecto.

Listado de documentos:

- 1.- Convenio de cooperación PNA – Empresa Shell
- 2.- Convenio de cooperación PNA – ESSO
- 3.- Convenio de cooperación con empresas portuarias
- 4.- Disposición N° 1/97 (DJPM – disposición permanente)
- 5.- Partes pertinentes Ordenanza N° 8/98 – DPAM (Tomo 6)

BUENOS AIRES, JUNIO DE 2011



Auditoría General de la Nación

ANEXO VII FOTOGRAFÍCO

EJERCICIO PLANACON PUERTO DE BUENOS AIRES

Despliegue de barreras de contención. Succión de contaminante. Devolución de agua limpia





Auditoría General de la Nación

Prefecturas San Lorenzo y Rosario



Container con barreras y material



Equipos de Protección



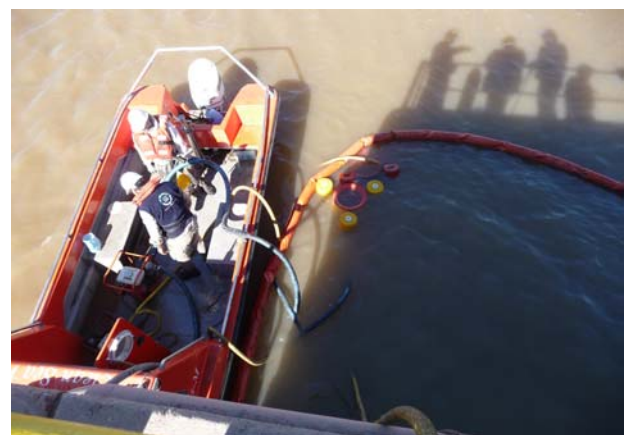
Buque cargando granos



Buque cargando granos



Ejercicio PLANACON - Rosario



Ejercicio PLANACON - Rosario



Auditoría General de la Nación

Prefecturas

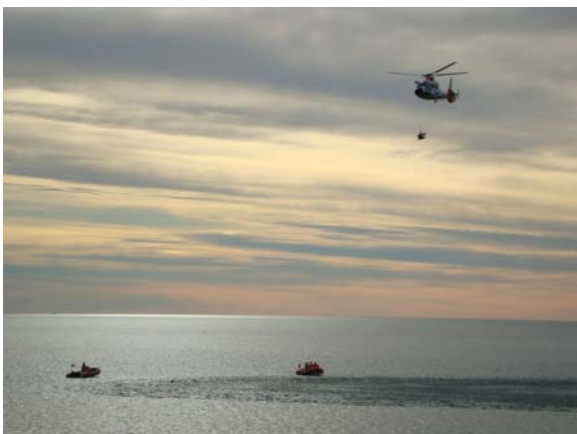
Comodoro Rivadavia y Ushuaia



Muelle Repsol



Rampa Repsol p/ lanzam. de barrera



Ejercicio de rescate Comodoro Rivadavia



Curso Hidrocarburos Com. Rivadavia



Equipo empresa CINTRA (C. Rivadavia).



Precintos válvulas sentina en buque pesquero (Ushuaia)



GLOSARIO

- ACA: Asociación de Cooperativas Argentinas.
- ALIJO: Aligerar, aliviar la carga de una embarcación o desembarcar toda la carga.
- CCI: Convenio de Colaboración Interempresaria.
- CELOCODECON: Centro Local de Control de Derrames Contaminantes.
- CENACODECON: Centro Nacional de Control de Derrames Contaminantes.
- CEZOCODECON: Centro Zonal de Control de Derrames Contaminantes.
- DIOP: Dirección de Operaciones.
- DPAM: Dirección de Protección Ambiental.
- EDA: Estado de Abanderamiento.
- EMULSIÓN: Dispersión de un líquido en otro no miscible con él.
- ERP: Estado Rector de Puerto.
- ESCORA: inclinación que toma un buque.
- EX-POLISEGUR: Actual Dirección de Policía Judicial de protección Marítima de Puertos.
- INTEMPERIZACION: Alteración de los materiales por acción de los fenómenos climáticos.
- IRAM: Instituto Argentino de Normalización y Certificación.
- MARPOL: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques.
- OMI: Organización Marítima Internacional.
- PLANACON: Plan Nacional de Contingencia.
- PNA: Prefectura Naval Argentina.
- POLINAVE: Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación.
- RECALAR: Llegar, después de una navegación, a la vista de un punto de la costa, como fin de viaje o para, después de reconocido, continuar su navegación.
- REGINAVE (Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre).
- ROCRAM: Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica.
- SIPA: Salvamento, Incendio y Protección Ambiental. Se refiere tanto el servicio central (SERSIPA) como las estaciones locales.
- SGC: Sistema de Gestión de la Calidad.
- SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- TEU: Unidad de Medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores, provenientes de siglas en inglés *Unit Twenty-feet Equivalent*.



Auditoría General de la Nación

ZONA DE SACRIFICIO (ZS): Es aquella zona que por razones operativas y su grado de sensibilidad es elegida para la acumulación y recuperación del derrame o descarga.

ZPE: Zonas de Protección Especial.