República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Informe

Número: IF-2021-118639867-APN-DPAM#PNA

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 7 de Diciembre de 2021

Referencia: EX–2021-20370435-APN-DNEYP#MEC – "PERFORACIÓN DE UN POZO EXPLORATORIO DENOMINADO "ARGERICH-1" EN CUENCA ARGENTINA NORTE (BLOQUE CAN_100)"

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
Autoridad Marítima

///--ÑOR DIRECTOR DE POLICÍA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN:

Vienen las presentes actuaciones en consulta a esta Dirección de Protección Ambiental, en virtud de la solicitud efectuada mediante NO-2021-115206021-APN-DNEA#MAD, por la
Dirección Nacional de Evaluación Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; en el marco del EX–2021-20370435-APN-DNEYP#MEC – "PERFORACIÓN DE UN POZO EXPLORATORIO DENOMINADO "ARGERICH-1" EN CUENCA ARGENTINA NORTE (BLOQUE CAN_100)", por el que tramita el procedimiento de evaluación de impacto ambiental conforme lo dispuesto por la Resolución Conjunta Nº 3/2019 de la Secretaría de Energía y la Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable.

En la referida Nota se informa que "EQUINOR ARGENTINA B.V. SUCURSAL ARGENTINA", CUIT 30-71578830-2, en carácter de proponente del citado proyecto, ha presentado un Estudio de Impacto Ambiental -EsIA- y, a los fines de proceder a la elaboración del Informe Técnico de Revisión previsto en el tercer párrafo del artículo 5 de la mencionada resolución conjunta, resulta menester que esta Prefectura efectúe las observaciones que considere pertinentes respecto del citado estudio.

En primer término, resulta menester destacar que el desarrollo y ejecución de la misión de esta Autoridad Marítima se materializará a través de la articulación de las funciones específicas que le asigna su Ley General (N° 18.398), y en el caso puntual que nos ocupa por todo el espectro legal complementario vigente, a saber:

- La policía de seguridad de la navegación, la vida humana en las aguas y del transporte en dicho ámbito, constituye la función esencial de esta Autoridad Marítima en la formulación, aplicación y/o modificación de las leyes y reglamentos nacionales y convenciones internacionales que rigen dichos aspectos.

- La policía de seguridad ambiental y protección de los recursos naturales, incluye la prevención y lucha contra la contaminación de las aguas por hidrocarburos, basuras, aguas sucias y otras sustancias nocivas peligrosas y potencialmente peligrosas *provenientes de buques*, artefactos navales e instalaciones portuarias. En esta función la Prefectura es Autoridad de Aplicación de numerosos convenios internacionales específicos.

Como se adelantara, esta Autoridad Marítima resulta ser Autoridad de Aplicación en todo lo relativo a los controles y exigencias en la gestión de los hidrocarburos y sus derivados, mercancías peligrosas, sustancias líquidas que se transporten como carga a bordo de los buques, como así también lo referido a aguas sucias, basuras y residuos de los combustibles y lubricantes que se utilicen para el funcionamiento de dichos medios de transporte, asunto que se encuentra regulado en normas internacionales a las que nuestro País ha oportunamente adherido (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS- aprobado por Ley N° 22.079, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques -MARPOL- aprobado por Ley N° 24.089, Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos -OPRC- aprobado por Ley N° 24.292, Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional -FAL- aprobado por Ley N° 22.050, y los Códigos Internacionales para: “la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel” -Código CIG, “la Construcción y el Equipo de Buques que Transportan Productos Químicos Peligrosos a Granel” -Código CIQ- y el “Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas -Código IMDG-.), y toda la reglamentación nacional conexa a esta temática (Ley N° 22.190 “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”, Título 8 y Capítulo 12 - Título 4 del “Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre”-REGINAVE-; Ordenanzas del Tomo 6 y Disposiciones reglamentarias y complementarias de la Dirección de Protección Ambiental).

Lo antes preceptuado, sin perjuicio de las obligaciones asignadas a esta Prefectura en su carácter de Autoridad Marítima, en virtud de haber signado nuestro País el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar), en virtud del cual se estableció un sistema de inspección a fin de garantizar, sin discriminaciones en cuanto al pabellón, que los buques extranjeros que visitan los puertos de la región, cumplen con las exigencias normadas en los tratados internacionales vigentes sobre seguridad marítima, formación y titulación de los tripulantes, y prevención de la contaminación por los buques en espacios marítimos.

Es por ello que los buques y servicios de apoyo deberán dar cumplimiento y observar las exigencias en materia de seguridad de la navegación y prevención de la contaminación que a tales fines establece el Convenio MARPOL (y sus anexos complementarios) y la Prefectura Naval Argentina.

En síntesis, puede observarse que las funciones propias de esta Prefectura, dentro del ámbito de actuación definido por el Artículo 4° de la Ley N° 18.398, en materia de protección de las aguas de jurisdicción nacional, refieren en términos generales a la prevención de la contaminación **proveniente de buques**, lo cual resulta coincidente con lo indicado en todo momento en el EsIA, al referir que las operaciones a desarrollar por el buque de perforación y/o los buques de apoyo (en principio de bandera extranjera pero en condiciones de definir el proceso de contratación de los buques una vez obtenida la licencia ambiental del Proyecto) deberán cumplir en todo momento con las prescripciones y directrices establecidas por la Organización Marítima Internacional, principalmente a través del Convenio MARPOL en todo aquello que refiere a su operación propiamente dicha, como así también a la gestión a bordo, almacenamiento, tratamiento y disposición final de los residuos de slop, hidrocarburos, sustancias nocivas y potencialmente peligras, basuras, aguas sucias, etc.

Resta señalar que con relación a los residuos originados por la propia actividad del buque y en caso de que sean necesarios traslados por las embarcaciones de apoyo hacia los puertos de nuestro país, dicha operatoria se hará teniendo en cuenta lo dispuesto por la Ley Nacional de Residuos Peligrosos Nº 24.051; debiendo adoptarse similar temperamento para la basura originada por la tripulación de los buques, debiendo en esta caso cumplimentarse adicionalmente la reglamentación dispuesta por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA). Sumado a esto, en lo que respecta a los residuos generados durante las actividades de perforación y que tiene previsto su vertimiento a las aguas se deberá dar cumplimiento de la normativa internacional y nacional aplicable y vigente en materia de residuos y vertimiento a las aguas.

Ahora bien, resulta menester referir que la consulta efectuada en el presente expediente es consecuencia adicionalmente de lo establecido en el Anexo 4 Punto 9 -último ítem- de la Resolución conjunta que ya se mencionara. Es decir, en lo que refiere a esta Dirección a la necesidad de que los buques y determinadas instalaciones portuarias y/o de exploración y explotación de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas mar adentro, cuenten con Planes de Emergencia a fin de dar respuesta a posibles sucesos contaminantes. Ello en virtud de las facultades que esta Institución posee como Autoridad de Aplicación del ya citado Convenio OPRC.

Lo anterior, en virtud de que en caso de producirse una contingencia o suceso contaminante que involucre a dichas sustancias y/productos, será significativa la activación del Plan de Contingencia, como herramienta de gestión ejecutiva destinada a responder eficazmente ante las emergencias que se susciten.

En dicho sentido, cabe indicar que, la empresa a cargo del proyecto deberá cumplimentar con lo establecido en la Ordenanza N° 8/98 (DPAM) –Tomo 6 “Plan Nacional de Contingencias”, en lo que refiere específicamente al Anexo N° 20 “Directrices para la confección de Planes de Emergencia de empresas a cargo de unidades mar adentro dedicadas a operaciones de exploración o explotación de petróleo”. A los fines indicados, el Plan de Contingencias elaborado como parte del EsIA deberá presentarse ante esta Institución por medio del Trámite a Distancia (TAD) para que el mencionado Plan sea evaluado y en caso de corresponder aprobado por esta Autoridad; pudiendo efectuarse cualquier consulta respecto del mismo al personal de la División Planes dependiente de esta Dirección.

En lo que refiere ya no a la actividad de los buques a ser empleados sino específicamente a las tareas de perforación/exploración (Perfiles sísmicos verticales (VSP)) que la firma “EQUINOR ARGENTINA B.V. SUCURSAL ARGENTINA” propone desarrollar al finalizar la perforación del pozo exploratorio como parte del plan de evaluación del mismo, cabe indicar que si bien la OMI ha elaborado las “DIRECTRICES PARA REDUCIR EL RUIDO SUBMARINO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO COMERCIAL Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA”, las mismas expresamente indican que su ámbito de aplicación alcanzará a todos los buques comerciales, a excepción de la introducción deliberada de ruido para otros fines, como el sónar o el estudio de la actividad sísmica. Estando por tanto orientadas al ruido incidental de las operaciones de los buques de transporte comercial en el medio marino para reducir los posibles impactos adversos sobre la vida marina.

En otro orden de ideas, se hace saber que la normativa existente, vigente e inherente a esta Dirección en particular y a la Prefectura en general, se encuentra disponible y actualizada en la página web institucional (https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/reglamentacion).

Resta destacar que el presente, no consiste en una revisión técnica del EsIA presentado, sino que tiene por finalidad la consideración de la normativa inherente a esta Dirección con relación a la prevención de la

contaminación de las aguas proveniente de las actividades normales de los buques. Así ello, no se realiza una evaluación exhaustiva de los posibles impactos descriptos, ni cumple la finalidad de evaluar los resultados del EsIA, lo cual resulta ser competencia excluyente de la cartera ministerial citada en el encabezamiento, complementando así las funciones propias de la Secretaría de Energía en lo que hace a la autorización y permiso de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos.

En el caso del expediente que nos ocupa y virtud de la reconocida cercanía del proyecto (ruta logística) con áreas protegidas costeras marinas, áreas de importancia ecológica y biológica, áreas de importancia de conservación de aves y reservas reproductivas, cabría considerar la necesidad de brindar intervención a la Autoridad de Aplicación en dicha materia.

Corresponde mencionar, que cercana al área CAN 100 se han presentado avisos de proyecto para actividades de relevamiento sísmico, por lo cual sería recomendable la comunicación con las empresas titulares de permisos de exploración de bloques adyacentes al proyecto de perforación a fines de evaluar los efectos acumulativos y sinérgicos que podrían ocasionarse en consideración a la existencia de proyectos simultáneos y/o consecutivos.

Con la información producida, elevo, conforme lo solicitado en el orden 3 por el Sr. Director General de Seguridad Marítima y Portuaria.-

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2021.12.07 08:10:11 -03:00

Gabriel Fernando Cartagénova
Director
Dirección de Protección Ambiental
Prefectura Naval Argentina

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2021.12.07 08:10:12 -03:00