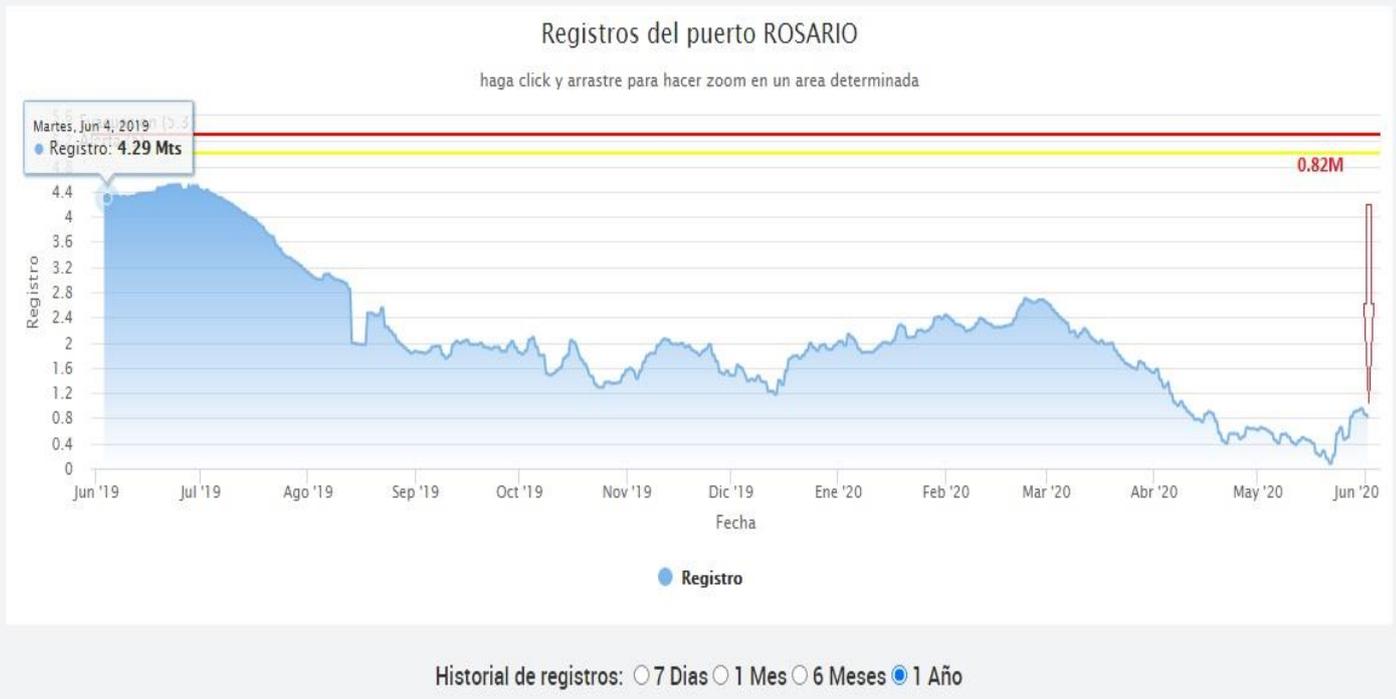




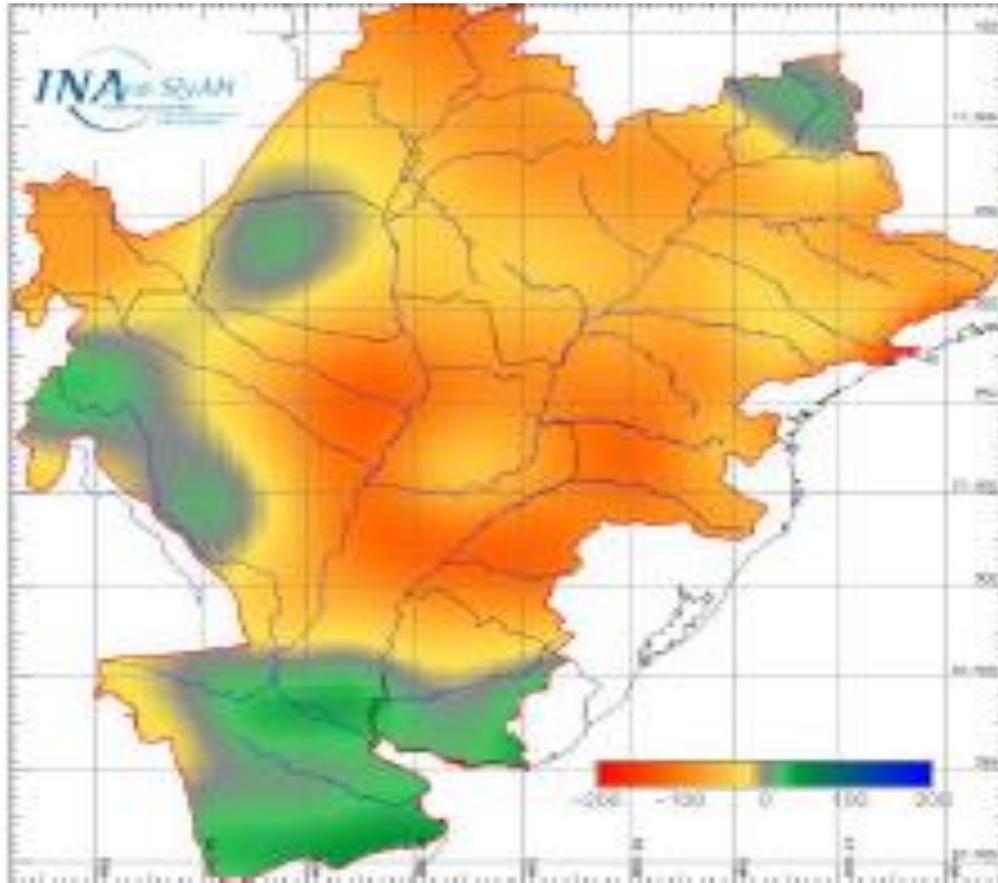
SHIPOWNERS

▶ PANDI CIRCULAR 026/2020 NIVEL DE AGUA EXCEPTIONALMENTE BAJO DEL RÍO PARANÁ

Como continuación a nuestra circular 023/2020 el Río Paraná sufre sus peores niveles bajos de agua de los últimos 50 años. Para que tengan una rápida referencia, incluimos un gráfico que presenta el nivel del agua durante el período de 1 año (junio 2019 - junio 2020):



Conforme a la información facilitada por el Instituto Nacional del Agua (INA) las lluvias en la Cuenca Alta del Río Paraná fueron por debajo del promedio normal y se registraron condiciones secas similares en el Río Iguazú además de la Cuenca del Paraguay, lo que se debe a una combinación de cambios climáticos y del suelo en una amplia región, como verán en el mapa inferior donde el color amarillo presenta las áreas secas en abril de 2020



Normalmente estos afluentes aportan unos 19/17.000m³/ de agua a las vías navegables del Río Paraná y hoy día estos niveles están alrededor de los 9.000m³/s.

Según los pronósticos, la falta de lluvia continuará. En general, no se espera mejora durante el mes que viene aunque la presa de ITAIPU (una presa binacional entre Paraguay y Brasil) ha soltado algo de agua para ayudar a la navegación del Río Paraná, especialmente en el área conocida como Alto Paraná.

En las últimas semanas se han producido varios encallados anormales, no sólo en el canal principal de navegación del Río Paraná sino también en algunas de las terminales en el cauce del Río, especialmente en el área de Rosario / Nicolás.

La situación actual también está teniendo el efecto de que los navíos están cargando menos carga debido a las restricciones de calado, y se estima que un buque granelero como un panamax carga unos 2.000mt menos por pie de calado y un buque cisterna (vegoils) carga 6.000mt menos en total.

En vista de lo anterior es muy importante que el plan de pasaje se discuta con el piloto y toda la tripulación que vaya a estar en el puente durante la navegación, incluso en condición de lastre y mantener un buen registro escrito del plan de navegación discutido.

Por otra parte, durante las operaciones de carga, el Capitán deberá estar alerta a la condición del río, teniendo en cuenta el calado máximo permitido - que está basado en los puntos críticos que debe navegar el navío, según el puerto/terminal donde se encuentre. Esta información está facilitada por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables cada mañana hacia las 9 - 10 de la mañana, por lo que un buque que vaya a completan por la noche podría estar navegando con la información comunicada durante la mañana.

La información anterior se puede obtener en la siguiente dirección de web:

<https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/planilla-de-determinantes>

Rogamos recuerden que los buques deberán mantener un UKC de 2" UKC en todo momento y es de suma importancia considerar el efecto 'squat', especialmente al cruzar pasajes críticos, recordando este momento de bajos niveles de agua.

En caso de cualquier duda el Capitán siempre deberá ponerse en contacto con los agentes portuarios designados antes de entrar en la Cuenca del Río de la Plata y antes de salir de la terminal designada para obtener información exacta a confirmar después con el piloto de turno.

Les mantendremos actualizados sobre los avances y quedamos a su disposición y a la de sus miembros para cualquier aclaración y/o información adicional que puedan necesitar.

Muy atentamente,

Sebastián Trigub

PANDI LIQUIDADORES SRL

BUENOS AIRES, ARGENTINA

Esta circular actualiza la Circular 023/2020

Pandi Liquidadores S.R.L

Viamonte 494 – 8º Piso

(C1053ABJ) Buenos Aires, Argentina

Teléfono: (54+11) 4313-3500

E-mail: pandi@pandi.com.ar

www.pandi.com.ar | @pandibaires

