



# COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA



CARP. T/N° 6328/23  
Buenos Aires, 2 de marzo de 2023

Señores

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
S / D

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, en representación de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), Organismo Internacional que tiene a su cargo la administración del Canal Martín García, a efectos de solicitar cotización para los siguientes trabajos, a realizarse en la Lancha RIACHUELO, Matrícula 7947 ROU, propiedad de la CARP, acorde a lo siguiente:

## CAPITULO 1- CONSIDERACIONES GENERALES

### **1- MODO Y OBJETO DE LA CONTRATACIÓN.**

Esta contratación se efectuará bajo la modalidad de “llave en mano”, debiendo interpretarse que el “Astillero” contratado reintegrará a la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) la Lancha RIACHUELO (en adelante “LRC”) Matrícula 7947 propiedad de la CARP, con todas sus capacidades operativas aptas según las siguientes tareas y documentación:

**TAREAS DE DIQUE RUTINARIAS**, incluyendo la salida a seco de la embarcación para verificar línea de ejes y hélices y realizar tareas de carenado a fin de renovar su Certificado Nacional de Navegabilidad.

**TAREAS DE REMOTORIZACIÓN**, con el objeto de recuperar las capacidades de su “sistema de propulsión” entregando el Astillero la LRC en total estado operativo, incluyendo la evaluación y solución en relación a la compatibilización de los nuevos motores “CUMMINS” y sus cajas “TWIN DISK” con el resto de los equipos de a bordo vinculados a los primeros.

**TAREAS SUBSIDIARIAS**, consideradas aquellas que deban ejecutarse en apoyo y reforzamiento de las primeras para alcanzar el objetivo de recuperar las capacidades operativas de la LRC.

**TAREAS EVENTUALES**, identificándose como tales aquellas que puedan surgir en el desarrollo de las tres tareas precedentes.

Finalizadas las tareas indicadas se efectuarán las pruebas de recepción;

## **PRUEBAS DE RECEPCION**

- 2- DOCUMENTACION A ENTREGAR**, el Astillero entregará a la CARP los planos de instalación, memorias técnicas, memorias descriptivas, autorizaciones, recomendaciones técnicas, certificaciones propias del Astillero con la firma del profesional responsable de la “dirección de obra”.
- 3- SITUACION DE LA EMBARCACIÓN Y RETIRO DE LOS MOTORES Y LAS CAJAS REDUCTORAS A SUSTITUIR**

La LRC posee dos motores diesel DAF ATI - OKV 1060 M de 240 HP / 184 Kw de potencia a 2000 RPM de seis cilindros en línea e inyección directa sobrealimentados con sendas cajas de reducción, ejes y helices de propulsión; estos motores y cajas deberán ser reemplazados por los nuevos provistos por la CARP.

Cada uno de estos motores DAF, tiene acoplados mecánicamente, mediante poleas y correas una bomba hidráulica VPA 20LS 15.3RO243-1 (circuito hidráulico servo timón) y un alternador de 24V.

Además, posee instalados y funcionando adecuadamente dos motogeneradores Perkins - Modelo: CN 50350, de 5 cilindros en línea, inyección directa, sobrealimentados de 30 Kw de potencia cada uno, con sus alternadores marca EG Wilson mod P 27 – Voltaje: 400 / 220 volts – Trifásicos– 50 Hz – 27 Kw y acoplado mecánicamente mediante poleas y correas, un alternador de 12V.

El motor DAF de estribor está fuera de servicio.

El estado operativo de la LRC está limitado por su motor de estribor fuera de servicio y su Certificado Nacional de Navegabilidad está vencido por no haber salido a seco en el período correspondiente.

El trámite aduanero de nacionalización de los motores CUMMINS y las cajas de reducción TWIN DISC, estará a cargo de la CARP.

Los motores de propulsión y cajas de reducción nuevas estarán disponibles para ser retirados y trasladados por el Astillero hasta sus talleres en Montevideo o a un Depósito Fiscal.

El Astillero se hará cargo de: retirar los motores CUMMINS y las cajas TWIN DISK de los depósitos del importador, su traslado hasta su propio depósito, su guarda segura y custodia hasta las pruebas finales de recepción de la obra total, gestionando las autorizaciones necesarias ante las autoridades uruguayas competentes.

El Astillero deberá contratar los seguros correspondientes a estos bienes, a fin de cubrir el período completo antes indicado.

Respecto a los motores de propulsión y cajas reductoras a sustituir el astillero los mantendrá bajo su guarda hasta la finalización de la obra, pudiendo extenderse el plazo por el término de 60 días más a solicitud de la CARP, para su retiro por parte de esta última.

La CARP cuenta con dos (2) “informes periciales iniciales” de órganos los cuales se expidieron afirmativamente sobre la factibilidad y pertinencia de la instalación de los nuevos motores CUMMINS y las cajas de reducción TWIN DISK asociadas.

La LRC navegará desde el Puerto de Colonia hasta el Astillero por cuenta y orden de la CARP.

#### 4- PROVISIONES:

**Se aclara que los materiales y consumibles necesarios para la obra deberán ser provistos por el Astillero, con la excepción de los motores y cajas reductoras inversoras descritos a continuación.**

La CARP al iniciarse las tareas a bordo del LRC, entregara al Astillero lo siguiente:

- Dos (2) motores CUMMINS y dos (2) cajas TWIN DISK. Tanto los motores como las cajas son equipos “nuevos, sin uso y originales” de fábrica.
- Un (1) juego de documentos y planos de montaje, instalación y puesta en marcha de los motores y de las cajas y la general descriptiva de la LRC.
- Documentación técnica de los motores CUMMINS
  - o Un (1) manual de usuario.
  - o Un (1) manual de mantenimiento.
  - o Un (1) juego de planos de la instalación de los motores, los que deberán incluir los sistemas periféricos de alimentación de combustible, refrigeración, instalación eléctrica y sistema de alarmas.
- o Un (1) juego de la documentación arriba indicada para ser entregada a las autoridades uruguayas pertinentes.
- Documentación técnica de las cajas TWIN DISK

- o Un (1) manual de usuario.
  - o Un (1) manual de mantenimiento.
  - o Un (1) juego de planos de la instalación de las cajas, los que deberán incluir los sistemas periféricos de refrigeración, instalación eléctrica y sistema de alarmas.
  - o Un (1) juego de la documentación arriba indicada para ser entregada a las autoridades uruguayas pertinentes.
- Otros documentos:

En **ANEXO I** se agrega toma fotográfica de la embarcación LRC.

En **ANEXO II** se agrega el Certificado Nacional de Navegabilidad de la LRC.

En **ANEXO III** se agrega Plano de Arreglo General de la LRC.

En **ANEXO IV** se agrega Plano de Construcción de la LRC.

En **ANEXO V**, se agregan dos “Informes Periciales” sobre la instalación de los motores CUMMINS y las cajas TWIN DISK.

## 5- CARACTERÍSTICAS DE LOS MOTORES CUMMINS.

La enumeración de los componentes de los motores indicados, es meramente orientativa, por lo que el Astillero deberá incluir en la OFERTA, todos los elementos necesarios para la correcta instalación y puesta de funcionamiento de los motores.

- Marca de motor: CUMMINS Modelo: NTA 855 M.
- Tipo de inyección: DIRECTA PT MECÁNICA Potencia:242 KW.
- RPM:1800 rpm.
- Régimen: CONTINUO.
  - Control de operación local en sala de máquinas: Modelo MLP 100, que incluye: Indicador de presión de aceite del motor/Indicador de temperatura del refrigerante del motor/Voltaje/ Tacómetro/Horímetro/Switch arranque y parada.
  - Control operación local en timonera: Modelo MRP-100, que incluye: Tacómetro / Horímetro / Switch arranque y parada/Panel indicador de alarmas.
  - Alternador: Modelo Delco /50 MT 24 V (EE 8144)
  - Volante y cubre Volante.
  - Motores de arranque eléctrico.
  - Intercambiador de calor: De 210 tubos 70/30 Cu Ni, con tanque de expansión incorporado y bomba de agua de mar.

## 6- CARACTERÍSTICAS DE LAS CAJAS TWIN DISK.

La enumeración de los componentes de las cajas inversoras indicados, es meramente orientativa, por lo que el “astillero” deberá incluir en la OFERTA, todos los elementos

necesarios para la correcta instalación y puesta de funcionamiento de las cajas reductoras / inversoras.

- Marca: TWIN DISC.
- Modelo: MG 5095 SC Relación: 2.46:
- Potencia admisible: Hasta 400 Hp RPM admisible: Hasta 1800 RPM.
- Incluye: Válvula mecánica/Cubre volante SAE 1/Acople Elástico 14. pulgadas/Intercambiador de calor/Brida para salida de acople de eje (compagnion flang).

## 7- SUPERVISIÓN, COLABORACIÓN Y VERIFICACIÓN:

La CARP designará un profesional para supervisar las tareas que lleve adelante el Astillero, verificando el cumplimiento de los requerimientos solicitados por la CARP y las fechas límites establecidas en el contrato u Orden de Compra; además será el responsable de gestionar ante la Autoridad Marítima el nuevo Certificado Nacional de Navegabilidad y llevar a cabo todos los trámites correspondientes a la remotorización.

A lo largo de todas las tareas que efectúe el Astillero a bordo de la LRC, personal de la especialidad “máquinas” de la embarcación colaborará con éste en cuanto a informar sobre los mecanismos, circuitos, válvulas, maniobras, etc, necesarias para efectuar las tareas de carenado, remotorización y subsidiarias requeridas, así como, de las pruebas de recepción que deban efectuarse.

Durante todo el periodo de reparación general, el astillero, proveerá los servicios sanitarios para el personal de la LRC.

## 8- CONDICIONES GENERALES DE LA OFERTA.

Los Interesados en participar en el presente llamado deberán inscribirse como “proveedor” de la CARP en el siguiente link:

[https://www.comisionriodelaplata.org/regprov\\_ar.php](https://www.comisionriodelaplata.org/regprov_ar.php)

Las consultas necesarias podrán realizarlas mediante Nota hasta el **21 de marzo de 2023 a las 17.00 horas** a los correos electrónicos: [st3@comisionriodelaplata.org](mailto:st3@comisionriodelaplata.org), [pfranchi@comisionriodelaplata.org](mailto:pfranchi@comisionriodelaplata.org) [carp@comisionriodelaplata.org](mailto:carp@comisionriodelaplata.org) respondiéndose las mismas a través de “Circulares Aclaratorias” las que serán destinadas a todos los Interesados, por la misma vía.

La CARP a su iniciativa, durante el presente proceso, cada vez que lo entienda pertinente complementará lo desarrollado en la presente, de oficio, también a través de “Circulares Aclaratorias”.

La presentación de las Ofertas se efectuará en sobre cerrado personalmente en la Oficina Técnica de la CARP Colonia, sita en la calle Italia N° 574 hasta el **28 de marzo de 2023 a las 11.00 horas**, no aceptándose la remisión de las mismas vía correo electrónico. Deberán presentarse por Nota de estilo debidamente signadas en todas sus fojas, incluida esta solicitud, aclarándose denominación del Oferente, acreditando representación legal y constituir domicilio postal y electrónico, al cual se remitirán indistintamente todas las notificaciones.

Validez de la Oferta, ciento veinte (120) días corridos, a partir de su presentación.

La cotización se deberá presentar en dólares estadounidenses. Los precios serán expresados netos de impuestos y deberán ser discriminados según todos los Ítems requeridos, consignando también el importe total de la Oferta. La adjudicación se efectuará considerando el monto total cotizado correspondiente a la totalidad de los Ítems.

Se deberá agregar en la Oferta.

- Certificado de inscripción vigente del Astillero a la fecha de la presentación, ante la Autoridad del Estado, competente, que lo habilita para desarrollar las tareas solicitadas en la presente.
- Nombre del responsable de la dirección de obra.
- Nómina de las obras similares ejecutadas durante los tres últimos años.
- Nómina de los proveedores y subcontratistas afectados a la obra.
- Constancia de visita.
- Plan de trabajo indicando la secuencia y los tiempos estimados contados en días, de inicio y terminación de cada uno de los ítems cotizados. Se incluirá toda la documentación necesaria para la correcta comprensión de lo presupuestado.

La CARP proveerá a los Interesados que lo soliciten, los planos y demás detalles técnicos de la embarcación.

La CARP pondrá a disposición del Astillero a la LRC para su salida a seco y efectuar los trabajos descriptos, estimativamente entre el **17 de abril de 2023 y el 19 de mayo de 2023**, debiendo indicar el Oferente la disponibilidad de dique en ese período para el inicio de los trabajos requeridos. La CARP podrá prorrogar este período por causas de fuerza mayor, ocasión que comunicará con la debida antelación al Astillero que resulte adjudicado con la conformidad de este último. A los efectos de comenzar las obras la CARP coordinará con el Astillero el arribo de la embarcación a las instalaciones de este último.

Previo a la cotización, los Interesados, deberán realizar como mínimo una (1) visita a la LRC a los efectos de tomar conocimiento de todo factor que intervenga para la correcta instalación y puesta en servicio de los equipos a proveer, previa coordinación con la Oficina Técnica de la CARP en Colonia, Ing. Pablo Franchi,

[pfranchi@comisonriodelaplata.org](mailto:pfranchi@comisonriodelaplata.org). Podrán realizarse las visitas que se consideren necesarias.

Para cada visita se extenderá la constancia correspondiente, la que se deberá adjuntar a la Oferta.

La omisión de la visita de obra será causal de la desestimación de la oferta.

El Astillero garantizará la obra, por el término de doce meses a partir del acta de recepción de la obra. Si durante el transcurso del plazo de garantía, alguna instalación o estructura presentase defectos materiales, de funcionamiento, etc que hiciera necesaria su compostura o sustitución, quedará sometida a nuevo plazo de garantía por noventa (90) días a contar desde el momento en que quedare compuesta o sustituida a satisfacción lo que dio lugar a dichas acciones, luego de cumplidos los doce meses iniciales de garantía total.

La apertura de los sobres de las ofertas recibidas se efectuará en la Oficina Técnica de la CARP en Colonia, sita en la calle Italia N° 274 el día **28 de marzo de 2023 a las 11.30 horas**, pudiendo presenciar los oferentes el acto.

Las comunicaciones de la CARP al adjudicatario se efectuarán mediante Orden de Compra/Servicio según corresponda y las de este a la CARP mediante Notas de Pedido agregándose en **ANEXO VI** los modelos de las mismas, las cuales se remitirán al correo electrónico informado por el Oferente.

## **9- CONDICIONES PARTICULARES.**

Las siguientes condiciones deberán cumplirse y su costo correrá por cuenta del Contratista hasta la completa terminación de la obra, de acuerdo con las indicaciones y fines que los planos y especificaciones que seguidamente se señalan:

Todos los gastos que origine la obra: materiales, salarios, enseres, etc.

Todos los planos y documentos relacionados con el final de la obra, atendiendo al concepto de obra total y terminada como así también las tramitaciones y permisos inherentes a la seguridad de la obra en el predio del Astillero.

Todos los planos, planillas de cálculos y documentación necesaria para la correcta ejecución de la obra que serán solicitados por la Inspección de Obra, como así también toda documentación conforme a obra en la cantidad y detalle que esta solicite. Esto incluye la adecuación del estudio de estabilidad de la LRC considerando la nueva motorización.

Todo gasto que resulte necesario y normal para la ejecución de los trabajos, aunque no haya sido expresamente especificado, se encuentra incluido en el precio total de la obra.

El Contratista deberá haber estudiado con toda atención los planos y especificaciones de este documento y haberse compenetrado de su significado y alcance, estando obligado a visitar el buque, no pudiendo por lo tanto alegar imprevisto de obra, caso fortuito y/o fuerza mayor, por la ejecución de trabajos no previstos por éste y necesarios para el correcto desarrollo y resultado de la obra.

La contratación se efectúa bajo la modalidad “llave en mano”, debiendo por tanto el Astillero adjudicado reintegrar a la CARP la LRC según todos los requerimientos cursados en la presente, en las Circulares Aclaratorias y aquellas que surjan según las normas del buen arte naval.

La omisión de la visita de obra será causal de desestimación de la oferta.

#### **10- PLAN DE TRABAJO.**

El Oferente deberá presentar en la Oferta a la CARP su plan de trabajo, conteniendo el cronograma detallado de las tareas de rutina de dique, de remotorización y subsidiarias.

#### **11- PLAZO DE LA OBRA. INICIACIÓN Y TERMINACIÓN DE LA MISMA. ATRASOS.**

Se establece un plazo total o definitivo para la terminación de la obra de sesenta (60) días corridos contados desde que la CARP notifique al Astillero que la embarcación se encuentra frente a sus instalaciones en condiciones de ser varada, ocasión en que se labrará el Acta de Inicio de Obra.

A los efectos del párrafo que antecede, la fecha de arribo al Astillero, será coordinada entre la CARP y el mismo.

Terminados los trabajos, la CARP procederá a su verificación para la recepción de la obra, que hará constar en un Acta, que será firmada por el Comitente y el Contratista o sus representantes. Se hará constar en el acta que los trabajos han sido totalmente terminados de acuerdo a los requerimientos de la CARP, según las especificaciones y documentación que dieron origen a la obra. Durante el desarrollo de la Obra la CARP podrá solicitar al Astillero certificaciones parciales de los trabajos realizados y pruebas de funcionamiento que entendiera pertinentes.

Los atrasos que el Contratista considere que son ajenos a su voluntad, deberán ser comunicados a la CARP dentro de las 48 horas de producida la causa y ésta a su solo juicio decidirá al respecto.

## **12- INSPECCIÓN DE LOS TRABAJOS.**

Incumbe exclusivamente a la CARP. Esta inspección no eximirá al Contratista de las responsabilidades por errores, negligencias o culpas de cualquier género en la ejecución de las obras.

Todos los materiales serán de buena calidad y tendrán las características prescriptas en las estipulaciones exigidas por la CARP y/o quien esta indique.

Tendrá derecho a rechazar los materiales que juzgue defectuosos o de calidad inferior a los contratados, así como todo trabajo o provisión que a su juicio esté mal ejecutado o no cumpla con las especificaciones.

## **13- REQUISITOS TÉCNICOS DE LA OBRA.**

La instalación debe ser completada con arreglo a su fin.

Se realizará el desmonte y desvinculación de todos los sistemas acoplados a los equipos, colocando bridas ciegas en todos los casos.

Se desmontarán todas las conexiones y uniones mecánicas, incluyendo pasamamparos.

No se admite la remoción por corte de uniones abulonadas.

El Contratista proveerá las perchas necesarias para el correcto izado de pesos, siguiendo las rutas de desembarque aprobadas por la Dirección de la Obra.

Se realizará el montaje y la alineación de los equipos, debiendo presentar las calibraciones y mediciones realizadas con instrumental calibrado, trazable a patrones nacionales.

## **14- RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA.**

El adjudicatario deberá mantener a la CARP indemne de toda demanda laboral o previsional proveniente del personal del Astillero y/o de los subcontratistas que trabajen con motivo de la obra, a cuyos efectos dará íntegro cumplimiento a la totalidad de las normas laborales, previsionales, de seguridad e higiene y ambientales que correspondan, manteniendo la vigencia de todos los seguros y garantías contratadas para el cumplimiento del Objeto de la Obra.

## **15- PENALIDADES Y GARANTÍAS.**

El incumplimiento de los tiempos pactados contractualmente por parte del Oferente, facultará a la CARP a reclamar penalidades por mora, pudiendo aplicar una multa igual

al 0.5% del monto de la obra por cada día de demora, cuando se extienda en más de diez (10) días corridos del plazo establecido para el cumplimiento de la Obra, contados a partir del día once (11) inclusive.

Si la mora se extendiera por más de sesenta (60) días corridos contados a partir de la finalización del plazo de gracia establecido en el párrafo precedente, la CARP tendrá derecho a cancelar la operación y resolver la Orden de Compra/Contrato, solicitar la devolución de los importes pagados al Astillero y reclamar los daños y perjuicios por incumplimiento contractual que se fijan en el equivalente a dos veces y media (2,5) del precio total de la Orden de Compra/Contrato.

El adjudicatario deberá integrar la garantía de cumplimiento de la Orden de Compra/Contrato dentro de los diez (10) días de recibida la misma, por el 10 % del importe total de su Oferta. Dicha garantía podrá ser constituida de las siguientes formas o mediante combinaciones de ellas:

- a) En efectivo, mediante depósito bancario en la cuenta que determine la CARP.
- b) Con cheque certificado contra una entidad bancaria radicada en la República Oriental del Uruguay.
- c) Con aval bancario u otra fianza a satisfacción de la CARP, constituyéndose el fiador en deudor solidario, liso y llano y principal pagador con renuncia a los beneficios de división y excusión en los términos de las normas jurídicas aplicadas.
- d) Con seguro de caución o fianza, mediante pólizas de compañías aseguradoras radicadas en la República Oriental del Uruguay.

## **CAPITULO 2**

### **ÍTEMS A COTIZAR**

#### **ITEM I. TAREAS DE DIQUE RUTINARIAS.**

Se efectuarán las siguientes tareas. Las eventuales que surgieran, deberán ser aprobadas expresamente por CARP.

##### **Varada, estadía, botadura**

- 1- Se incluyen maniobras de varada, posicionamiento en grada si fuera necesario, preparación para botar, botadura, estadía y suministro de servicios esenciales. Dichos servicios deberán incluir la provisión de energía eléctrica, agua, retiro y disposición final de efluentes, asistencia de remolcadores si fuera preciso, y todo aquel que se requiera con motivo de las tareas que se deben realizar.

## Trabajos en el sistema de propulsión y gobierno.

- 2 Retiro de ejes portahélice, medición de excentricidad y caída de ambos ejes propulsores. Desmontaje de timones, hélices y cojinetes. Posterior montaje en el buque.
- 3 Inspección de estado de ambas hélices, en caso de ser necesario su reparación, se cotizará como **TAREAS EVENTUALES, de acuerdo a los ítems que corresponda.**
- 4 Medición de huelgos en tintero de ambos timones.
- 5 Inspección de sellos de bocina. Diámetro del eje 80mm (Con prensaestopas).
- 6 Desmontaje y cambio de sellos a cilindro servo timon, Marca Promao - Tipo HL-1045-R2 / Serie Nro. 12.34 – Holanda
- 7 Desmontaje y cambio de sellos Control Hidráulico Tipo HL-1045-R-2.
- 8 Inspección y cambio de rulemán en cojinete intermedio de línea de eje de motor principal estribor. (Diámetro del eje 80mm). El rulemán será provisto por el Astillero.
- 9 Inspección y cambio de rulemán en cojinete intermedio de línea de eje de motor principal babor. (Diámetro del eje 80mm). El rulemán será provisto por el Astillero.
- 10 Cambio de sello y rulemán a bombas hidráulicas VPA20LS 15.3RO243-1 del servo timon, acopladas a motor principal 1 y motor principal 2. Sello y rulemán serán provistos por el Astillero.
- 11 Inspección y cambio de sellos a las tuberías del sistema hidráulico del timón que presentan algunas pérdidas de líquido hidráulico.

## Trabajos en el casco

- 12 Sondajes: Levantar Plano de espesor del casco (obra viva) como mínimo 60 puntos. Cotizar por la totalidad.
- 13 Intercambiador de calor de quilla de motores principales: Retiro, limpieza por hidrolavado. Dimensiones: 1m x 0.40m. Prueba de estanqueidad de intercambiadores a 2 kf/cm<sup>2</sup>.
- 14 Válvulas del casco: Desmonte de la totalidad de válvulas del casco para su control y reacondicionamiento. Total, de válvulas (5) Cinco. (1válvula de cuña de 1” toma de incendio en sala de máquinas/3 válvulas de mariposa de 1 ½” en cocina/1 válvula de mariposa de 1 ¼” en cocina). Vuelta a montar.

- 15 Arenado de obra viva a grado SAE 2.5 / Superficie aproximada de la obra viva 150 m<sup>2</sup> Cotizar por m<sup>2</sup> y por la totalidad.
- 16 Arenado de obra muerta a grado SAE 2.5 / Superficie aproximada de la obra muerta 75m<sup>2</sup> / Cotizar por m<sup>2</sup> por la totalidad.
- 17 Inspección del sistema de protección galvánica. En caso de que el desgaste de los panes protectores supere el 70% o si el material se encuentra deteriorado deberán ser cambiados por ánodos aptos para agua dulce, (ánodos de zinc). Los panes protectores son rectangulares, van soldados y pesan 5kg. Se encuentran instalados un total de 20 unidades. Cotizar por unidad a renovar y por el total.
- 18 Tanque de combustible: Limpieza - Volumen del tanque 3 m<sup>3</sup>.
- 19 Tanques de agua dulce: Limpieza e inspección de dos tanques de agua dulce. Volumen de los tanques 0.5 m<sup>3</sup> c/u.
- 20 Casco: Colocar sobresano de 1m x 0.60m en casco en la banda de estribor (identificación **ANEXO VII**).
- 21 Transductores: Inspección y limpieza de transductores de sondas ecoicas, (cantidad dos).
- 22 Disco de "Plimsoll" Colocar.
- 23 Regla de calados: Colocar en proa y popa. (Total 4)
- 24 Cubierta: Cambiar chapa deformada en cubierta lado estribor, sobre botazo. Medidas: largo 1m x ancho 0.20m (identificación **ANEXO VIII**)
- 25 Renovar chapa de casco plana - cotizar por Kg
- 26 Renovar chapa de casco curva - cotizar por Kg
- 27 Renovar estructuras internas - cotizar por Kg

### **Esquema de pintura.**

- 28 Obra viva: Esquema de pintura, una mano de anticorrosivo epoxi, una mano de sellador y una mano de antifouling, utilizando productos Hempel. Espesor seco mínimo de cada mano de fondo y sellador: 125 micras. Antifouling a indicar por el proveedor de la pintura.
- 29 Obra muerta: Esquema: una mano de anticorrosivo epoxi, una mano de sellador y una mano de pintura tipo top coating, utilizando productos

Hempel. Iguales consideraciones que en ítem 28 para el espesor seco de la pintura.

- 30 Hacer trazado previo, incluir nombre del buque, puerto de registro, número de matrícula, marcas de calado en proa, popa y marcas de francobordo. La pintura será provista por el Astillero.
- 31 Para obra viva y obra muerta, realizar tratamiento previo (remover grasas y aceites con detergente apropiado). Lavar con agua dulce a presión 340 kg/cm<sup>2</sup> hasta remover el detergente usado, sales solubles y otros contaminantes de la superficie. Barrer toda el área al grado Sa 1 y profundizar arenado o granallado en zonas con corrosión y/o daño mecánico al grado Sa 2.5 de las Normas ISO8501-1 1988. Biselar bordes, para evitar que queden desprendidos y/o levantados. Finalmente se deberá dejar la superficie tratada, libre de polvo proveniente del arenado, mediante aire seco a alta presión y/o cepillado y/o aspirado, según sea necesario.

El casco quedará expresamente aprobado para ser pintado con informe escrito por el proveedor de la pintura.

#### **Trabajos en Cubierta.**

- 32 Anclas y cadenas: Extender sobre grada, inspección y calibrado. Pintado de ancla. (Largo de cadena 40 m). Volver a colocar a bordo.
- 33 Timonera: Cambio de chapa en techo de timonera debajo del palo, tramo de 1m x 0.50m (identificación **ANEXO IX**)
- 34 Defensas de goma: Cambio de defensa de goma en zona de aleta de babor. Medidas: largo 2.20m x ancho 0.14m (identificación **ANEXO X**). Defensa de goma a proveer por el Astillero.
- 35 Pique de proa. Verificar estanqueidad. El método de verificación será acordado entre CARP y el Astillero.
- 36 Pique de proa. Agregar venteo, diámetro 2”.
- 37 Pique de proa. Armar piso intermedio con planchas de aluminio.
- 38 Palos sobre timonera: Reparación del palo de popa babor y proa crujía (2,32m largo x 60mm diámetro x 5mm espesor) (identificación **ANEXO XI**).
- 39 Cubierta: Cambio de chapa en cubierta, amura de estribor (0,1 m<sup>2</sup>). **ANEXO XII**.

- 40 Sala de generadores: Ventilación. Reparar tapas de cierre o cambiar el sistema completo, en acuerdo entre CARP y el Astillero.

## ÍTEM II. TAREAS DE REMOTORIZACIÓN.

Además de las tareas rutinarias correspondientes a la salida a seco, el Astillero deberá recuperar la máxima capacidad y confiabilidad del sistema de propulsión, al reemplazar los actuales motores de propulsión marca DAF y sus cajas de reducción asociadas, por los nuevos motores marca CUMMINS y las cajas de reducción inversoras marca TWIN DISK.

Se efectuarán las siguientes tareas y las eventuales que surgieran deberán ser aprobadas expresamente por CARP. Todas las tareas necesarias para la remotorización del buque se considerarán incluidas en la oferta del contratista y no generarán ningún pago extra por este concepto.

### 41 Ingeniería de detalle

- a. Para la remoción de motores viejos e instalación de motores nuevos y sus cajas reductoras. Los nuevos motores caben en los alojamientos de los DAF existentes, con variaciones en los puntos de apoyo, salida del escape, suministro de combustible y de aire para el turbo. El Astillero entregará los planos nuevos del buque con los nuevos motores y un nuevo estudio de estabilidad del buque, que tomando como base el existente, demuestre el cumplimiento de las normativas de estabilidad de DIRME. Si hubiera que agregar algún lastre fijo, el mismo será provisto y colocado por el Astillero.

### 42 Remotorización

- a. Retirar los actuales motores, manteniendo las bandejas de cables de mando, instalación eléctrica, maniobra de retiro – líneas de escapes – tapa registro en cubierta.
- b. Desmontaje de mandos en la timonera.
- c. Instalar motores y cajas nuevas incluyendo: modificaciones resultantes en fundaciones de motores, cajas y de líneas de eje, alineación y afirmado montando los nuevos motores y cajas sobre soportes anti vibratorios, alineación del conjunto motores cajas y ejes porta hélices.
- d- Montaje de motores y cajas, que debe contemplar:

- preparación de estructuras necesarias para montar los equipos
- instalación hidráulica
- instalación eléctrica
- instalación de tele comandos
- instalación de silenciadores
- instalación de rejillas de protección alrededor de los ejes y volantes
- calibración final y puesta en marcha.

Tele comando de timonera:

El Contratista deberá instalar los medios técnicos, mecánicos, eléctricos y electrónicos para la operación de los motores y las cajas utilizando además del comando sobre cada motor, una tele comando desde la timonera de la LRP.

#### 43 Tareas en tele comandos

El Astillero a partir de la visita a la embarcación, deberá instalar el juego Morse Pre-Tech sin uso en buen estado que le proveerá la CARP.

### ÍTEM III. TAREAS SUBSIDIARIAS.

Durante la ejecución las TAREAS RUTINARIAS y TAREAS DE REMOTORIZACIÓN el Astillero ejecutará las siguientes tareas de mantenimiento del buque.

#### Trabajos de electricidad

- 44 Alternador principal de babor Hunter modelo P27 – 21.6kw, 380volt, 50Hz, trifásico con neutro, 1500 rpm: Desmontaje, limpieza del estator y rotor, cambio de rulemanes y toma de aislación. Posterior montaje. Los rulemanes serán provistos por el Astillero.
- 45 Alternador principal de estribor Hunter modelo P27 - 21.6kw, 380volt, 50Hz, trifásico con neutro, 1500 rpm: Desmontaje, limpieza del estator y rotor, cambio de rulemanes y toma de aislación. Posterior montaje. Los rulemanes serán provistos por el Astillero.
- 46 Tablero eléctrico: Limpieza general, sopleteado, toma de aislación: prueba de usinas, reparto de cargas, etc.
- 47 Baterías de arranque de motogeneradores Perkins: proveer e instalar (2) dos Baterías - Moura Clean 12V – 95 Ah) - Medidas: Largo 32,5cm - Ancho 17cm - Alto 22,5cm.

- 48 Motor del extractor de sala de máquinas, 380volt – 3kw – 50Hz: Desmontaje, limpieza del estator y rotor, cambio de rulemanes y toma de aislación. Los rulemanes serán provistos por el Astillero. Posterior montaje.
- 49 Motor del extractor de sala de generadores, 380volt – 3kw – 50Hz: Desmontaje, limpieza del estator y rotor, cambio de rulemanes y toma de aislación. Los rulemanes serán provistos por el Astillero. Posterior montaje.
- 50 Cabrestante. Guinche de anclas eléctrico (380 V): Recorrido general, desmontaje, cambio de rulemanes de ser necesario. Los rulemanes serán provistos por el Astillero
- 51 Cabrestante. Cambio de caja estanca metálica de control.
- 52 Luminarias: Reemplazo de luminaria en sala de máquinas (artefactos 2) y sala de generadores (artefactos 2-tubos 4) por luminarias LED protección IPX8 de igual o mayor cantidad de lúmenes equivalentes.
- 53 Luces de navegación: en timonera, palos superiores, etc. Desarme de artefactos, limpieza interna con pintado de ser necesario, verificar y recuperar estanqueidad, cambio de lámparas de todas las luminarias. Lámparas provistas por el Astillero.

#### **Trabajos de mecánica.**

- 54 Escotilla de acceso a sala de máquinas. Soldar aro y gancho.
- 55 Chazas de cubierta de sentinas en sala de generadores: reemplazar las de madera existentes por chazas de acero (12 m<sup>2</sup> de los mismos espesores de la sala de máquinas) para tránsito de personas.
- 56 Parada de motores: Corte remoto desde cubierta principal / parada de emergencia de motores propulsores y moto generadores: Recorrido, reparación, prueba (identificación **ANEXO XIII**).
- 57 Ducto de escape: Renovar ducto escape del motor alternador de estribor. Medidas: largo 4.50m x 2 ½” de diámetro. (identificación **ANEXO XIV**).
- 58 Ducto de escape: Renovar ducto escape del motor alternador de babor. Medidas: largo 4.50m x 2 ½” de diámetro. (identificación **ANEXO XV**).
- 59 Ducto de aire: Reemplazar chapa en ducto de aire del motor principal de babor. Medidas: largo 0.40m x 0.30m de ancho. (identificación **ANEXO XVI**).

- 60 Intercambiador cilíndrico: Desmontar y retirar definitivamente un intercambiador cilíndrico en la banda de estribor de la sala de máquinas, utilizado antiguamente para calefacción general.
- 61 Aislación de tubos de escape y silenciadores: Reemplazar la aislación deteriorada y faltante por sectores correspondientes a los dos motores CUMMINS nuevos y a los dos motogeneradores PERKINS existentes.
- 62 Recuperar esquema de pintado de sectores del techo del cuarto de generadores quemado por falta de aislación de los escapes. Pintura interna de la cubierta principal de acero.
- 63 Enfriadores principales: Además de la limpieza externa como parte de los trabajos en el casco, efectuar limpieza interna de ambos enfriadores.
- 64 Tuberías de achique: Rearmado de tuberías del sistema mecánico de achique de bombas de 220v y 380v. Colocar 5 m de caño galvanizado nuevo, con codos y acoples varios, agregar malla filtro en la succión de cada chupador de los diferentes compartimentos y cambiar siete (7) válvulas de paso de cuchilla o de globo según sea conveniente (5 selectoras de paso y una de descarga fuera de borda, 1 toma de fondo). Si los caños existentes estuvieran en malas condiciones se sustituirán 27 metros en total.
- 65 Línea de achique: Cambiar el manómetro de presión de la línea de achique.
- 66 Línea de incendio: Cambiar manómetro de presión de la bomba/línea de incendio.
- 67 Manguera de incendio: Renovar / Cambiar.
- 68 Bomba reloj: Mantenimiento o cambio de bomba reloj del circuito de combustible de los generadores.
- 69 Filtros: Recorrido general filtros de combustible RACOR.
- 70 Visor de nivel: Desarme y limpieza del visor de nivel del tanque de combustible.
- 71 Tanque purgador: Limpieza de tanque purgador de línea de combustible (aproximadamente 15 litros).
- 72 Cañería de agua dulce: Colocar cañería de PPL para agua dulce desde sala de tanques a sala de máquinas. Medidas: largo 5m – diámetro ½”.

- 73 Caja pañol sobre techo de timonera: Cambiar piso de chapa. Verificar y recuperar estanquidad. (identificación **ANEXO XVII**).
- 74 Cubierta: Cambio de chapa en cubierta, amura de estribor (0,1 m2).
- 75 Vidrios: Cambio de vidrios circulares de ojos de buey (8) en acceso a sala de máquinas y sala de generadores (23cm de diámetro).
- 76 Estación de incendio: Reparación caja de chapa de estación de incendio (0,65m2 x 4mm de espesor) (identificación **ANEXO XVIII**).
- 77 Mamparos de ventilación: Reparación de mamparos de ventilación de sala de máquinas en ambas bandas/caja estanca corte de emergencia remoto de combustible a motores en banda estribor (0,5 m2) **ANEXO XIX**.
- 78 Tanque séptico: Cortar y retirar tanque séptico fuera de servicio en proa (65cm x32cm x43cm), para realizar mantenimiento del casco interior.
- 79 Tanque de proa: armado de piso intermedio.

#### **Trabajos de electrónica y electricidad en timonera.**

- 80 Tablero de Instrumentos: Rediseño, desarme, redistribución y armado de nuevo tablero de interruptores eléctricos, de instrumentos de navegación y de maniobra, en timonera, reponiendo nuevos interruptores de luces, retirando instrumentos de motores antiguos DAF, incorporando los de los motores CUMMINS, agregando tele comandos nuevos, etc.
- 81 Instrumento de ángulo de pala de timón: Control de funcionamiento con una y dos bombas hidráulicas en servicio, coincidencia con ángulo real de palas, calibración. De ser necesario, reemplazarlo.
- 82 Alarmas de humo e incendio: Efectuar prueba de funcionamiento correcto de la central de control en timonera y de cada sensor en cada compartimiento de su cobertura. Reemplazar todos los sensores y calibrar según manual del fabricante. Se encuentra instalada en todos los compartimentos de la embarcación contando con dos de ellos que son de temperatura y humo instalados en compartimiento de máquinas.

#### **Mantenimiento interior de sala de máquinas**

- 83 Trabajos de pintura sala de máquinas (62 m2).

#### ÍTEM IV- TAREAS EVENTUALES

El Astillero deberá efectuar las tareas eventuales que surjan como necesarias durante la ejecución de las tareas principales que conformaran el contrato (**TAREAS RUTINARIAS DE DIQUE, TAREAS DE REMOTORIZACIÓN y TAREAS SUBSIDIARIAS**) y que no se encuentren previstas en la cotización inicial.

Estas tareas deberán tener relación directa con el cumplimiento del objeto del contrato y ser de tal magnitud que su no ejecución afecte su pleno cumplimiento y la puesta en funcionamiento del buque sin observaciones por parte de CARP o DIRME.

Cada una de estas tareas deberá cotizarse y ser autorizada por la CARP a través de su Secretario Técnico para cada uno de los casos, independientemente del monto.

El Perito Naval designado tomará conocimiento de estas tareas, aunque no estará facultado para autorizar su ejecución.

Para la cotización y posterior pago de estas tareas eventuales se han previsto los ítems 84 al 91 de la planilla de cotización que se describe más adelante. En estos ítems se describen tareas por horas de mecánico, electricista, calderero, uso de máquinas herramientas etc., así como peso de chapas o estructuras a renovar, aporte de bronce para hélices, etc. Los oferentes deberán cotizar el valor unitario. En caso de realizarse tareas eventuales, las mismas se cotizarán y pagarán en proporción a las cantidades de cada uno de estos ítems mencionados que se utilicen. Todos los precios se expresarán en dólares estadounidenses.

- 84 Renovación de estructuras, piezas de acero, etc.; cotizar por kg de acero renovado.
- 85 Horas de torno o máquinas herramientas para reparaciones varias; cotizar valor hora.
- 86 Horas hombre de oficial calderero; cotizar valor hora.
- 87 Horas hombre oficial electricista; cotizar valor hora.
- 88 Horas hombre oficial carpintero; cotizar valor hora.
- 89 Horas hombre oficial soldador; cotizar valor hora.
- 90 Horas hombre peón práctico; cotizar valor hora.
- 91 Aporte de bronce para reparación de hélices; cotizar por kg.

## PRUEBAS DE RECEPCIÓN:

Las pruebas de recepción son indispensables y su costo estará incluido en el precio final cerrado de la obra. Esto incluye también las pruebas que deban repetirse por no verificarse el correcto funcionamiento en alguna prueba inicial.

Desde el punto de vista de la seguridad de la navegación y a lo largo de todo el período de pruebas a muelle o en navegación, el Patrón de la LRC, ejercerá la máxima autoridad/responsabilidad sobre la LRC y su tripulación. El personal del Astillero acatará sus decisiones al respecto.

Desde el punto de vista técnico, el personal del Astillero será el responsable de la ejecución de cada una de las pruebas siendo supervisadas por el Perito Naval designado por la CARP.

Todas las pruebas serán coordinadas entre el Patrón, el Maguinista de la LRC, el Astillero y el Perito Naval designado por la CARP.

El Astillero se asegurará de no interferir o afectar la seguridad de otras embarcaciones, defensas, pontones, etc. próximos a la LRC.

Cada una de ellas será registrada y detallada en una "Memoria Técnica".

- 92 Estanqueidad de todas las tareas de rutina de dique sobre el casco (bocinas de ejes de propulsión, bocinas de eje de timones, válvulas, transductores de sondas, etc.).
- 93 Estanqueidad de todas las escotillas y portas estancas luego del cambio de juntas.
- 94 Prueba de inclinación y de línea de calados (luego de la remotorización).
- 95 Prueba de auxiliares, enfriadores, bombas de agua de achique, de incendio, servotimón, etc.
- 96 Prueba de usinas, generación, carga y distribución a diferentes consumidores.
- 97 Prueba de los sistemas de alarmas de humo, incendio, inundación.
- 98 Prueba del cabrestante/guinche de anclas: arriado, izado a media profundidad y a máxima profundidad compatible con la capacidad de tiro del guinche, frenado, encloche, etc.
- 99 Pruebas sobre amarras en vacío.

- Motores de propulsión CUMMINS: Se efectuará a muelle en el lugar habitual de amarre en el “Astillero”, constando las pruebas del arranque y funcionamiento de ambos motores de propulsión hasta alcanzar la temperatura de régimen durante una hora de servicio, controlando su funcionamiento general, novedades de refrigeración, de lubricación, posibles pérdidas en múltiples de admisión y escape, control de temperaturas parejas y dentro de valores normales de todos los cilindros de cada motor, vibraciones en ejes y basamentos, etc.
- Cajas inversoras TWIN DISK: Como parte de la prueba de cada motor CUMMINS, se efectuará sobre ambas cajas reductoras/inversoras controles de lubricación, temperatura, inversión de marchas.
- Mandos sobre el motor: Con relación a los instalados sobre cada uno de los motores CUMMINS, se efectuará la prueba de funcionamiento de estos dando órdenes de máquinas atrás y adelante, constatando que las órdenes de máquinas introducidas sean correctamente interpretadas y ejecutadas por la línea y hélice correspondiente, así como el recorrido completo del abanico de velocidades de diseño.
- Mandos a distancia: Con respecto a los instalados en la cabina de pilotaje de la lancha, se efectuará la prueba de funcionamiento de éstos, dando órdenes de máquinas atrás y adelante, constatando que las órdenes de máquinas introducidas sean correctamente interpretadas y ejecutadas por la línea y hélice correspondiente, así como el recorrido completo del abanico de velocidades.

#### 100 Pruebas sobre amarras en carga.

Esta prueba se efectuará a posteriori de la prueba en vacío y en caso de que desde el punto de vista del “arte de la maniobra” no resulte aceptable, y/o que, las autoridades del puerto no autoricen una prueba de propulsión bajo carga a muelle y sobre amarras, la misma se efectuará en navegación sobre aguas libres en las zonas habituales de operación del LRC.

- Se verificará el buen arranque y funcionamiento de ambos motores de propulsión y sus cajas reductoras/inversoras hasta alcanzar la temperatura de régimen aplicando alternativamente máquinas adelante, atrás, efectuando cuplas (cia-boga) a babor y estribor durante una hora de servicio. Todas estas maniobras se efectuarán solamente con hasta máquinas muy despacio y despacio.
- Durante las mismas se controlará su funcionamiento general, novedades de refrigeración, de lubricación, posibles pérdidas en múltiples de admisión y escape, control de temperaturas parejas y dentro de valores normales de todos los cilindros de cada motor y su caja reductora, así como de los cojinetes de ambas líneas de ejes propulsores.

## 101 Pruebas en navegación.

- Se verificará el buen arranque y funcionamiento de ambos motores de propulsión y sus cajas reductoras / inversoras hasta alcanzar la temperatura de régimen aplicando alternativamente máquinas adelante, atrás, efectuando cuplas (cia-boga) a babor y estribor durante tres horas de servicio, alcanzándose la velocidad máxima de navegación en franquía, a lo largo y en la última una hora.
- Durante las mismas se controlará su funcionamiento general, novedades de refrigeración, de lubricación, posibles pérdidas en múltiples de admisión y escape, control de temperaturas parejas y dentro de valores normales de todos los cilindros de cada motor y su caja reductora, así como de los cojinetes de ambas líneas de ejes propulsores, verificándose todos los parámetros de funcionamiento y rendimiento esperables.
- Pruebas de Consumo de combustibles

Durante estas pruebas, se efectuará, informará y certificarán los resultados de la medición de consumos de combustible (litros / hora) en las siguientes condiciones:

- Dos motores: Para ambos motores trabajando juntos, se efectuarán dos mediciones de consumo, una a velocidad máxima y otra a velocidad de crucero (75 % de la potencia aplicada).
- Motor individual: En forma independiente, se efectuarán dos mediciones de consumo, una a velocidad máxima y otra a velocidad de crucero (75 % de la potencia aplicada).

- Circulo de maniobra y diámetro táctico.  
Se levantará el “Circulo de maniobra y diámetro táctico” final de la LRC.

### **PLANILLA DE COTIZACIÓN:**

Los oferentes entregarán en su oferta el precio cerrado por toda la obra de acuerdo a la totalidad de los ítems escritos en esta memoria y en la planilla de cotización adjunta. A efectos de computar e identificar los trabajos, comprobar el avance de las obras y determinar los pagos a efectuar, los oferentes entregarán junto al precio total, el desglose de precios en la planilla de cotización que se adjunta. (ANEXO XX), La suma

total de todos los ítems, (del 1 al 101) deberá estar incluidos en el precio total de la oferta.

Los Ítems 84 a 91 constituyen rubros eventuales que la CARP no está obligada a contratar y en caso de hacerlo lo hará por el proporcional efectivamente utilizado.

## **DOCUMENTACIÓN A ENTREGAR:**

### **Memoria Técnica.**

Como parte de la entrega de los trabajos requeridos, el Astillero, presentará a la CARP una Memoria Técnica con las tareas realizadas para satisfacer los requerimientos establecidos, la que puntualizará y certificará todas las inspecciones, mediciones, adquisiciones, reparaciones, instalaciones, incorporación de repuestos y pruebas llevadas a cabo en cada área donde haya intervenido total o parcialmente.

Esta memoria, incluirá especialmente una descripción detallada y el resultado obtenido de la prueba de toda la planta propulsora y en particular la de ambos motores CUMMINS y sus cajas reductoras / inversoras TWIN DISK.

### **Certificaciones.**

El Astillero presentará las siguientes documentaciones/certificaciones:

- Documentará su capacidad y habilidad técnica, como asimismo, su habilitación vigente ante las autoridades uruguayas para llevar adelante las tareas requeridas.
- Las certificaciones de las tareas efectuadas, deben incluir todas las rutinarias del Astillero y las particulares exigidas por la Autoridad Marítima.

## **RECEPCIÓN DEFINITIVA DE LA OBRA:**

Cumplidas las pruebas de funcionamiento a satisfacción de CARP, de los Inspectores de la Autoridad Marítima, del Perito Naval designado y, entregada la documentación técnica y garantías requeridas, se procederá a labrar el acta respectiva dando por recibida la obra.

## **CONDICIONES DE FACTURACIÓN Y PAGO:**

La facturación y el pago será en dólares estadounidenses.

El lugar de presentación de las facturas será la Oficina Técnica de la CARP de la ciudad de Colonia del Sacramento República Oriental del Uruguay, sita en la calle Italia N° 574 y/o por correo electrónico a las siguientes direcciones:

[carp@comisionriodelaplata.org](mailto:carp@comisionriodelaplata.org) y [compras@comisionriodelaplata.org](mailto:compras@comisionriodelaplata.org).

La CARP efectuará los siguientes pagos contra factura: del 5 % a la confirmación de recepción de la Orden de Compra y presentación de la Garantía de Cumplimiento de Contrato; del 25 % a la salida a dique seco; del 20 % a la instalación de ambos motores y cajas reductoras y el saldo del 50 % a la recepción de la totalidad de los trabajos contratados, luego de su botadura y pruebas correspondientes, con la documentación técnica necesaria para que DIRME entregue el nuevo Certificado Nacional de Navegabilidad válido al menos por dos años, a conformidad de la CARP.

Las correspondientes facturas deberán ser confeccionadas en forma legal y en tanto no sean observadas se cancelarán dentro de los quince (15) días corridos de la presentación de las mismas.

Los datos de facturación son los siguientes:

Comisión Administradora del Río de la Plata.

Italia 574, Colonia del Sacramento, Uruguay RUT: 217133430014.

Saludo a Ustedes atentamente.

**ESTE DOCUMENTO ES UNA MUESTRA DE LA INVITACIÓN UTILIZADA PARA COTIZAR  
NO VÁLIDO PARA PRESENTARSE EN EL CONCURSO PRIVADO DE PRECIOS  
POR ELLO DEBE HABER SIDO INVITADO A TRAVÉS DE UNA NOTA CARP NUMERADA**

**C/N (R) D. Pablo De Marco  
Secretario Técnico  
Comisión Administradora del Río de la Plata**