



Superintendencia del Medio Ambiente
Gobierno de Chile

INFORME TÉCNICO DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL

Requerimiento de Ingreso al SEIA

ASTILLERO OLVOL

DFZ-2021-380-XII-SRCA

JUNIO 2021

	Nombre	Firma
Aprobado	Andy Morrison B.	
Elaborado	Danilo Riquelme O.	

Contenido

1	RESUMEN.....	4
2	IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO, ACTIVIDAD O FUENTE FISCALIZADA.....	5
2.1	Antecedentes Generales	5
2.2	Ubicación y Layout.....	4
3	ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN	6
3.1	Motivo de la Actividad de Fiscalización.....	6
3.2	Materia Específica Objeto de la Fiscalización Ambiental	6
3.3	Aspectos relativos a la ejecución de la Inspección Ambiental	6
3.3.1	Ejecución de la inspección	6
3.3.2	Esquema de recorrido	7
3.3.3	Detalle del Recorrido de la Inspección	7
4	REVISIÓN DOCUMENTAL.....	8
4.1	Documentos Revisados	8
5	HECHOS CONSTATADOS.....	9
5.1	Hechos constatados y Análisis de Tipologías de Ingreso al SEIA.....	9
6	CONCLUSIONES.....	21
7	ANEXOS.....	22

1 RESUMEN

El presente documento da cuenta de los resultados de la actividad de fiscalización ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA), a la unidad fiscalizable denominada “Astillero Olvol”, localizada en el Kilómetro 7,5 de la Ruta 9 Sur, comuna de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena. La actividad de inspección fue desarrollada el día 26/02/21 (Ver Acta de Inspección Ambiental en Anexo 1).

El motivo de la fiscalización ambiental correspondió a una actividad no programada, originada por denuncias, tanto ciudadana como de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, vinculadas con la realización en el recinto de distintas actividades propias de un astillero, en circunstancias que dicho proyecto o actividad no contaría con resolución de calificación ambiental.

El proyecto fiscalizado consiste en un establecimiento que entrega servicios como astillero, realizando funciones de construcción, reparación y/o mantención de naves o embarcaciones y artefactos navales, para lo cual cuenta con oficinas, sala de winche, patio de trabajo, talleres y distintas bodegas, siendo operado por la empresa Logística y Servicios Ltda.

De las actividades de fiscalización ambiental ejecutadas, se logró verificar que el proyecto de la empresa Logística y Servicios Ltda., debe someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), por configurarse la tipología de ingreso al SEIA establecida en el literal f) del artículo 10 de la Ley 19.300, y literal f.3) del artículo 3 del D.S. N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente (Reglamento del SEIA).

2 IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO, ACTIVIDAD O FUENTE FISCALIZADA

2.1 Antecedentes Generales

Identificación de la Unidad Fiscalizable: Astillero Olvol	Estado operacional de la Unidad Fiscalizable: Operación
Región: Magallanes y de la Antártica Chilena	Ubicación específica de la actividad, proyecto o fuente fiscalizada: km 7.5, Ruta 9 Sur, Punta Arenas.
Provincia: Magallanes	
Comuna: Punta Arenas	
Titular de la actividad, proyecto o fuente fiscalizada: Logística y Servicios Ltda.	RUT o RUN: 76.297.962-4
Domicilio titular: Pasaje Elías Braun N°1327, Punta Arenas	Correo electrónico: maestranza@l-s.cl
	Teléfono: 61-2260482
Identificación del representante legal: Cristian Olivares Velásquez	RUT o RUN: 10.642.865-4
Domicilio representante legal: Pasaje Elías Braun N°1327, Punta Arenas	Correo electrónico: gerencia@l-s.cl
	Teléfono: 61-2222041
Fase de la/s actividad/es, proyecto/s o fuente/s fiscalizada: Operación	

2.2 Ubicación y Layout

Figura 1. Mapa de ubicación local (Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth)



Coordinadas UTM de referencia: DATUM WGS 84

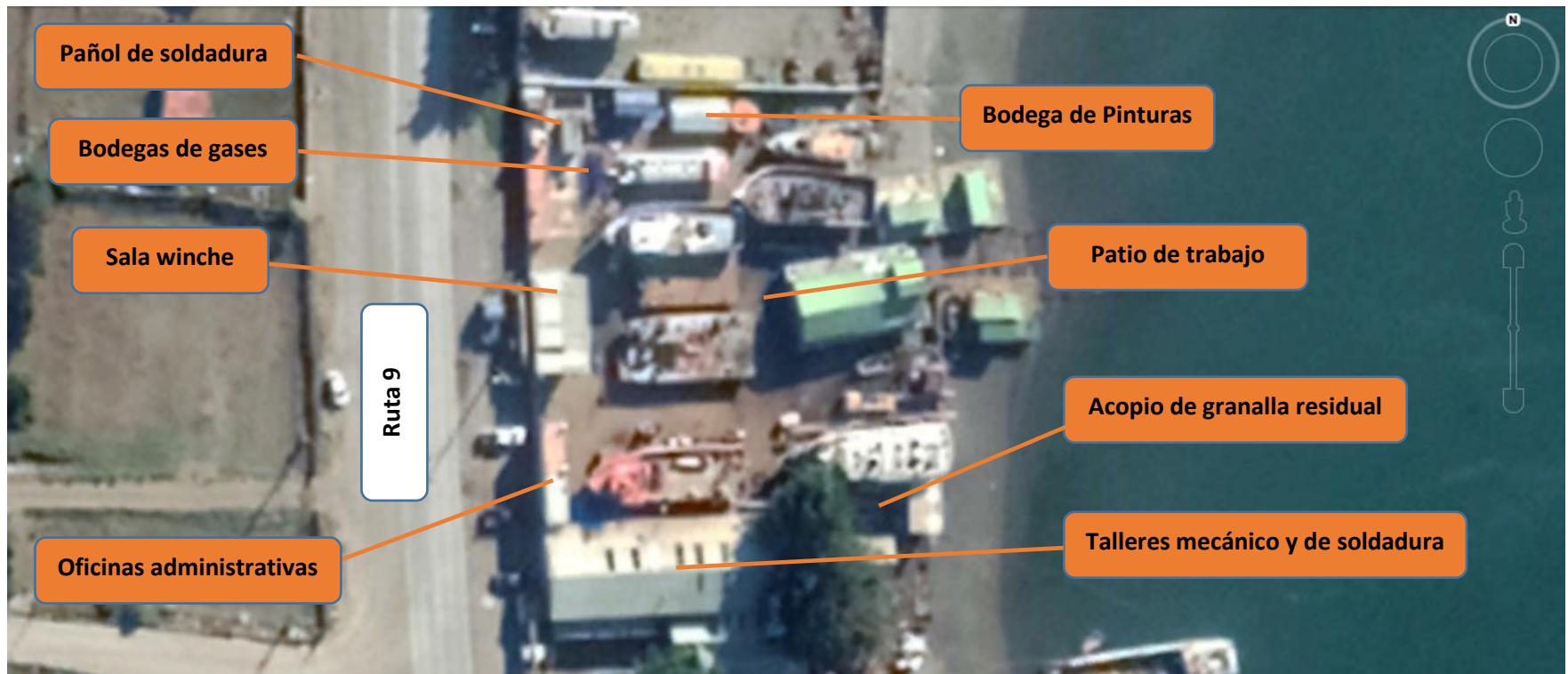
Huso: 19

UTM N: 4.101.302

UTM E: 370.382

Ruta de acceso: Desde la ciudad de Punta Arenas, se conduce por la Ruta 9 Sur hasta el kilómetro 7.5, hasta llegar al portón de acceso de la Unidad Fiscalizable ubicado al costado izquierdo del camino. En el círculo rojo se indica la ubicación de la UF.

Figura 2. Layout del proyecto (Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth).



3 ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN

3.1 Motivo de la Actividad de Fiscalización

Motivo	Descripción	
Programada		
X	No programada	X Denuncia
		Autodenuncia
		De Oficio
		Otro
Motivo: Denuncias, tanto ciudadana como de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, vinculadas con la realización de distintas actividades propias de un astillero, tales como construcción, mantención y/o reparación de embarcaciones menores y artefactos navales, sin contar con resolución de calificación ambiental (ID SIDEN: 6-XII-2021 y 7-XII-2021).		

3.2 Materia Específica Objeto de la Fiscalización Ambiental

- Verificación de elusión al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA)

3.3 Aspectos relativos a la ejecución de la Inspección Ambiental

3.3.1 Ejecución de la inspección

Existió oposición al ingreso: NO	Existió auxilio de fuerza pública: NO
Existió colaboración por parte de los fiscalizados: Sí	Existió trato respetuoso y deferente: Sí
Observaciones: Sin observaciones.	

3.3.2 Esquema de recorrido



3.3.3 Detalle del Recorrido de la Inspección

Nº de estación	Nombre/ Descripción de estación
1	Oficinas administrativas
2	Sala winche
3	Pañol de soldadura
4	Bodega de gases
5	Bodega de pinturas
6	Área de acopio granalla residual
7	Patio de trabajo
8	Talleres (mecánico y de soldadura)

4 REVISIÓN DOCUMENTAL

4.1 Documentos Revisados

ID	Nombre del documento revisado	Origen/ Fuente del documento	Organismo encomendado	Observaciones
1	Carta Logística y Servicios Ltda., emitida con fecha 05/03/21 y sus respectivos anexos.	Documentación solicitada a través de Acta de Inspección Ambiental de fecha 26/02/21	-	Documento entregado en plazo. Ver Anexo 2
2	C.P.P.A. Ord. N°12000/45/2021, emitido con fecha 22/03/21 por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas	Documentación remitida por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas	-	Documento remitido en respuesta a Ord. MAG N°026 de fecha 16/03/21 de la SMA. Ver Anexo 3.

5 HECHOS CONSTATADOS

5.1 Hechos constatados y Análisis de Tipologías de Ingreso al SEIA

Número de hecho constatado: 1 Documentación Revisada: ID 1 y 2	Estación N°: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8
Ánalisis de Tipología de proyecto o modificación que requiere ingresar al SEIA, atingente al caso:	
a. El artículo 10º de la ley N°19.300 establece que dentro de los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases, que deben someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), se encuentran:	
f) <i>Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos;</i>	
b. A su vez, el artículo 3º del D.S. MMA N°40/2012, que aprobó el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (RSEIA), establece lo siguiente:	
<i>Artículo 3.- Tipos de proyectos o actividades.</i> <i>Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases, que deberán someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, son los siguientes: [...]</i>	
f) <i>Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos. [...]</i>	
f.3) <i>Se entenderá por astilleros aquellos sitios o lugares con instalaciones apropiadas y características, donde se construyen o reparan naves o embarcaciones, excluyéndose los varaderos, hangares o diques flotantes.</i>	
Hechos:	
a. Durante la actividad de inspección realizada el día 26/02/21, se constató lo siguiente:	
<ul style="list-style-type: none">- De acuerdo a lo indicado por Doña Ivonne González Alvear, Administradora del recinto fiscalizado, éste funciona como astillero desde hace unos años, sin especificar desde cuándo.- Del mismo modo, al consultar sobre las labores específicas que se desarrollan al interior del recinto, Don Sergio Olivares Miranda, Jefe de la instalación, señaló que en las instalaciones se realizan trabajos de construcción, mantención y reparación de naves/embarcaciones y artefactos navales, especialmente trabajos de cambios de planchas metálicas, soldadura, limpieza de superficies (granallado) y pintura.- Respecto a las toneladas de registro grueso (TRG) de las naves/embarcaciones existentes en el recinto al momento de la inspección, Doña Ivonne González Alvear, señaló que no contaba con dicha información.- En cuanto a las instalaciones existentes al interior del recinto y sus características, durante la inspección realizada se constató lo siguiente:	

Oficinas administrativas:

Se constató la existencia de contenedores metálicos dispuestos en dos niveles. Al respecto, se observó que el nivel superior se encontraba habilitado como oficinas administrativas, en tanto que el nivel inferior como vestidor para los trabajadores.

Sala Winche:

Se constató la existencia de un winche, el cual de acuerdo a lo señalado por Doña Elizabeth González Vivar, Prevencionista de Riesgos de la empresa, es utilizado en las labores de varamiento de las naves/embarcaciones y artefactos navales que son ingresados al recinto (ver fotografía 1).

Pañol de soldadura:

Se constató la existencia de un área destinada principalmente al almacenamiento de soldaduras y discos de corte, los cuales, según lo señalado por Doña Elizabeth González Vivar, son utilizados en las labores que se desarrollan al interior de la instalación.

Bodega de gases:

Se observó la existencia de un área techada y cercada con malla metálica, en cuyo interior eran almacenados cilindros de distintos gases utilizados en las faenas desarrolladas en el recinto, entre los cuales, de acuerdo a lo señalado por Don Pablo Rodríguez Sandoval, Jefe de Prevención de Riesgos de la empresa, se encontraban Argón, Oxígeno y GLP (éste último utilizado para el funcionamiento de las grúas horquilla que operan dentro de la instalación). (Ver fotografía 2).

Bodega de Pinturas:

Se constató la existencia de un área habilitada como bodega para almacenamiento de las distintas pinturas utilizadas en el recinto, la cual contaba con señalización de seguridad en su exterior (ver fotografía 3).

Al exterior de dicho recinto, específicamente a un costado de su acceso, se observó la existencia de distintos recipientes de pintura vacíos y abiertos (6 tinajas y 7 galones), dispuestos directamente sobre el terreno natural.

Por otra parte, se constató además al costado poniente de la bodega de pinturas, la presencia de 2 bins de aproximadamente 1 m³ cada uno (a media capacidad de llenado) sin rotulación y dispuestos directamente sobre el terreno natural, los cuales, según indicó Don Sergio Olivares Miranda, Jefe de la instalación, contenían una mezcla de aguas de sentina de naves/embarcaciones y residuos de faenas de limpieza, lavado de piezas y pintura. Al respecto, cabe señalar que al destapar uno de los bins, se percibió olor característico a diluyente.

Asimismo, se observó inmediatamente a un costado de los bins antes descritos la existencia de 3 tambores metálicos de 200 litros sin rotulación y dispuestos directamente sobre el terreno natural, los cuales, según señaló el jefe de la instalación, contenían aceite hidráulico nuevo (sin utilizar). (Ver fotografía 4).

Al consultar respecto a la existencia de una bodega para el almacenamiento de los residuos peligrosos generados, Don Pablo Rodríguez Sandoval, Jefe de Prevención de Riesgos, indicó que el recinto no cuenta con ello.

Área de acopio de granalla residual:

En el área cercana a los Talleres mecánico y de soldadura, particularmente a un costado de la orilla de playa, se constató la existencia de un sector donde se mantenía un maxisaco abierto sobre suelo descubierto. Al consultar al respecto, Don Sergio Olivares Miranda indicó que dicho maxisaco contenía granalla de cobre ya utilizada en trabajos al interior del recinto (residual). Cabe hacer presente que en el suelo circundante al maxisaco se observó la existencia de granalla residual en un radio de aproximadamente 4 metros (ver fotografía 5).

De acuerdo a lo señalado por el Jefe de la instalación, la granalla residual generada en el recinto es utilizada como relleno en el mismo predio.

Por otra parte, se observó también en el lugar la máquina utilizada para efectuar granallado, la cual, según lo indicado por el mismo trabajador antes mencionado, es trasladada hacia los sectores del patio de trabajo donde se requiere su uso (al aire libre), en conjunto con un compresor.

Patio de trabajo:

Se observó al momento de la inspección que en el recinto se mantenían un total de 6 naves/embarcaciones y 3 artefactos navales (9 en total), además de la realización de trabajos tales como el retiro de motores desde la nave/embarcación (Wile-Noe), así como también trabajos de corte y soldadura en el casco de la nave/embarcación (Ben Hur), entre otros (ver tabla 1 y fotografías 6 y 7).

Al consultar respecto al modo de ingreso de las naves/embarcaciones y artefactos navales al patio de trabajo, Don Sergio Olivares Miranda, Jefe de la Instalación, indicó que dicha labor es realizada a través de la carrera o picadero, utilizando para tal efecto un sistema de winche y poleas, así como patines sobre los cuales éstos son montados.

Por otro lado, al consultar respecto a la realización de faenas de mantenimiento de pontones utilizados en centros de cultivo de salmones, el profesional anteriormente identificado señaló que ello no es efectuado en el recinto, principalmente debido al alto tonelaje y materialidad de los mismos (base de cemento).

Cabe hacer presente que en el patio de trabajo se pudo constatar un sector en el cual se mantenían 3 maxisacos sellados, los cuales, según indicó el Jefe de la instalación, contenían granalla de cobre destinada a ser utilizada en el recinto (granalla nueva). (Ver fotografía 8).

Talleres mecánico y de soldadura:

El recinto cuenta con un galpón dividido en diferentes subáreas, pudiéndose observar que una de ellas correspondía específicamente a un Taller Mecánico compuesto principalmente por fresadoras y tornos, en cuyo interior existía personal realizando labores rutinarias de esmerilado de piezas metálicas.

A su vez, se observó también la existencia de otra subárea utilizada como Taller de Soldadura, en la cual existían diferentes piezas y elementos metálicos, así como herramientas para realizar labores de corte y soldadura, además de la existencia de una máquina plegadora (Ver fotografías 9 y 10).

b. Del examen de información de la documentación proporcionada por el titular a través de su carta emitida con fecha 05/03/21 (Ver Anexo 2), es posible indicar lo siguiente:

Permisos o autorizaciones de funcionamiento del recinto:

Respecto de la concesión marítima, el titular indicó que ésta se encuentra en proceso de solicitud ante la Autoridad Marítima. Asimismo, señaló además que el funcionamiento de la empresa se basaría en autorización otorgada a Maestranza OLVOL S.A, cuya propiedad habría sido adquirida por Logística y Servicios Ltda. en mayo de 2019, en circunstancias que la antigua empresa contaba con autorización hasta el año 2020.

En complemento, el titular adjunta copia de C.P.P.A Ord.N°12.000/37/, emitido con fecha 01/03/21 por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas, a través del cual se señala que la Concesión Marítima N°158, otorgada al Astillero Olvol el 25/02/14, se encontraría vencida a partir del 31/12/18, no estando por tanto regularizada, por lo cual se mantendría en los registros de dicho organismo como una “ocupación ilegal”.

Por otra parte, se advierte a través del mismo documento descrito en el párrafo precedente, que la Autoridad Marítima otorgó un plazo de 30 días corridos para iniciar la tramitación de sus permisos, así como de 180 días corridos para finalizar dicho proceso, tras lo cual, en caso de no cumplirse con los plazos establecidos, el organismo no podrá tramitar las solicitudes de su “Astillero”.

Finalmente, el titular adjunta copia de “Boletín Estadístico Marítimo – Edición 2020”, en el cual se presenta nómina de “Astilleros menores” autorizados por puerto correspondientes al año 2019, en cuyo detalle se incluye la Maestranza OLVOL S.A., consignándose para dicho recinto el desarrollo de actividades de “Construcción y reparación”, así como una capacidad de levante de 200 toneladas.

Naves ingresadas al recinto fiscalizado desde el año 2019:

El titular adjuntó listado de las Naves/Embarcaciones y Artefactos Navales ingresados al recinto desde enero de 2019 a febrero de 2021, incluyendo sus correspondientes nombres, fechas de varada y desvarada, tipo de trabajos desarrollados y detalle de los mismos, lo cual fue posteriormente complementado mediante correo electrónico de fecha 11/03/21 remitido por Doña Elizabeth González, Asesora de Prevención de Riesgo de la empresa Logística y Servicios Ltda., incluyendo el nombre del Armador asociado a cada una de las Naves/Embarcaciones y Artefactos Navales previamente listados.

Manejo de los residuos peligrosos generados en el recinto:

Pese a ser consultado específicamente en relación al lugar destinado para efectuar la “disposición final” de los residuos peligrosos generados en el recinto (recipientes de pintura, aguas de sentina retiradas y/u otros), el titular no respondió lo solicitado, limitándose únicamente a mencionar que se encuentra en proceso de implementación y aprobación por parte de la autoridad sanitaria, de una “bodega para su acopio temporal”.

Por otra parte, se señala además que el establecimiento no cuenta con registro en el Sistema de Declaración y Seguimiento de Residuos Peligrosos (SIDREP).

c. Del examen de información de la documentación proporcionada por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas a través de C.P.P.A Ord.N°12.000/45/2021 emitido con fecha 22/03/21 (Ver Anexo 3), es posible indicar lo siguiente:

Arqueo Bruto de las Naves ingresadas al recinto fiscalizado desde el año 2019:

Respecto del listado de naves/embarcaciones consultadas, las cuales según lo indicado por el titular habrían ingresado al recinto en el período de análisis comprendido entre enero de 2019 y febrero de 2021, la Capitanía de Puerto de Punta Arenas informó que conforme a sus características, éstas corresponderían únicamente a “Naves menores” (ver tabla 2).

Cabe hacer presente que en virtud de lo establecido en el inciso final del artículo 4º del Decreto Ley N°2.222 de 1978 del Ministerio de Defensa Nacional (Ley de Navegación), “*son naves mayores aquellas de más de cincuenta toneladas de registro grueso, y naves menores, las de cincuenta o menos toneladas de registro grueso*”.

Permisos o autorizaciones de funcionamiento del recinto emitidas por la Autoridad Marítima:

Según indicó la Autoridad Marítima, la instalación denominada “Astillero Olvol”, mantiene su concesión marítima como “No Vigente” desde el 31/12/18, por lo que, cualquier permiso relacionado a la operación del recinto pierde su vigencia.

Sin perjuicio de lo anterior, la autoridad informó que durante el tiempo de operación bajo norma, el recinto se desempeñó como un “Astillero Menor”, lo que implica que sus instalaciones contaban con las características para construir y/o reparar naves de hasta 200 de arqueo bruto¹ (A diferencia de un Astillero Mayor, cuyas instalaciones contarán con las características para construir y/o reparar naves de más de 200 de arqueo bruto).

¹ Arqueo bruto es equivalente a Toneladas de Registro Grueso de los buques (TRG).

De igual modo, se indicó que el recinto no cuenta con los permisos necesarios para operar como astillero, dado que a la fecha no han sido presentados los distintos informes y estudios establecidos en la reglamentación para acreditarse como tal.

Definición de Astillero y Varadero según Circular Marítima O-72/013:

Respecto de las definiciones de “Astillero” y “Varadero”, la autoridad indicó que se encuentran contenidas en la Circular Marítima O-72/013, aprobada mediante Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N°12.600/469/VRS de fecha 27/08/04, que “Establece normas sobre construcción, reparación, carenas, condiciones ambientales, normas de seguridad del trabajo, habilitación y funcionamiento de los astilleros y varaderos”, la cual describe un “Astillero” como un “Sitio o lugar con instalaciones apropiadas y características, donde se construyen o reparan naves o embarcaciones y artefactos navales”, en circunstancias que un “Varadero” correspondería a un “Sitio o lugar, con construcciones o sin ellas, donde se varan las embarcaciones para ser reparadas o carenadas”.

Conforme a todo lo anterior, se constató que el recinto fiscalizado cuenta con instalaciones apropiadas y características tales como sala winche, patio de trabajo (incluida la carrera o picadero), talleres mecánico y de soldadura, pañol de soldadura, bodega de gases, bodega de pinturas y oficinas administrativas, entre otras, las cuales permiten la construcción y reparación, tanto de naves o embarcaciones como de artefactos navales.

De igual modo, se observó que si bien la instalación no poseería actualmente los permisos y autorizaciones sectoriales necesarias para su funcionamiento, emitidas por parte de la Autoridad Marítima, en la edición 2020 del “Boletín Estadístico Marítimo” de DIRECTEMAR (correspondiente al año 2019), el recinto figuraba dentro de la nómina de “Astilleros menores” de Punta Arenas, lo cual implica que a dicha fecha contaba con las características para construir y/o reparar naves de hasta 200 de arqueo bruto (o su equivalente 200 TRG), infiriéndose por tanto la posibilidad de recibir “Naves mayores” (de más de 50 TRG).

En virtud de lo señalado, se advierte que el proyecto “Astillero Olvol” requeriría ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental en virtud del literal f) del artículo 10 de la Ley N°19.300 Sobre bases Generales del Medio Ambiente, y el literal f.3) del artículo 3 del D.S. MMA N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente (Reglamento del SEIA).

Registros



Fotografía 1.

Fecha: 26-02-2021

Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19

Norte: 4.101.306

Este: 370.364

Descripción del medio de prueba: Vista general del interior de la sala de winche.

Fotografía 2.

Fecha: 26-02-2021

Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 19

Norte: 4.101.316

Este: 370.368

Descripción del medio de prueba: Vista general de la bodega de almacenamiento de cilindros de gases.

Registros					
					
Fotografía 3.	Fecha: 26-02-2021		Fotografía 4.	Fecha: 26-02-2021	
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 4.101.323	Este: 370.382	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 4.101.323	Este: 370.371
Descripción del medio de prueba: Vista general de la bodega utilizada para el almacenamiento de pinturas.			Descripción del medio de prueba: Vista en detalle de bins y tambores sin rotulación, acopiados al costado poniente de la bodega de pinturas.		

Registros



Fotografía 5.	Fecha: 26-02-2021	Fotografía 6.	Fecha: 26-02-2021
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 4.101.276	Este: 370.400	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 19
Descripción del medio de prueba: Vista general del sector destinado al acopio de granalla de cobre ya utilizada en trabajos al interior del recinto (residual) y suelo circundante.		Descripción del medio de prueba: Vista general del patio de trabajo donde se puede apreciar trabajadores en faena de retiro de motores desde la nave/embarcación Wile-Noe	

Registros



Fotografía 7.	Fecha: 26-02-2021	Fotografía 8.	Fecha: 26-02-2021		
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 4.101.292	Este: 370.385	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 4.101.310	Este: 370.381
Descripción del medio de prueba: Vista de trabajos de corte efectuados en el casco de la nave/embarcación Ben Hur.		Descripción del medio de prueba: Vista en detalle de maxisacos sellados y dispuestos en el patio de trabajo para el almacenamiento de granalla de cobre destinada a ser utilizada en el recinto (granalla nueva).			

Registros		
Nombre	Tipo	Actividad desarrollada
Río Aysén	Nave/Embarcación	Reparación
Brecknock II	Artefacto Naval	Reparación
Ben Hur	Nave/Embarcación	Reparación
Wile-Noe	Nave/Embarcación	Reparación
Barcaza DAP	Nave/Embarcación	Reparación
Sin nombre	Artefacto Naval	Reparación
Sin nombre	Nave/Embarcación	Sólo parqueado
Isabel I	Nave/Embarcación	Construcción
Ex Warrior	Artefacto Naval	Reparación

Tabla 1.	Fecha: 26-02-2021
Descripción del medio de prueba: Detalle de Naves/Embarcaciones y artefactos navales existentes en el patio de trabajo del recinto fiscalizado al momento de la inspección.	

Registros



Fotografía 9.	Fecha: 26-02-2021	Fotografía 10.	Fecha: 26-02-2021
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 4.101.279	Este: 370.386	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 19
Descripción del medio de prueba: Vista general del interior del área utilizada como taller de soldadura.		Descripción del medio de prueba: Vista del interior del taller mecánico, donde se puede apreciar existencia de torno.	

Registros			
Nombre Nave	Armador	Tipo Nave	AB (Arqueo Bruto)
Agunsa Rigel	Agencias Universales S.A.	Nave Menor	36,9
Arrayán I	Bucalemu Lanchas Ltda.	Nave Menor	34,2
Ben Hur	Walter Cárcamo, propietario actual Ramón Huinchal Cárcamo	Nave Menor	48,05
Biomasa VIII	Maquinarias Sur S.A.	Nave Menor	49,97
Isabel I	Nolberto Olivares	Nave Menor	En proceso de construcción
Raulí	Bucalemu Lanchas Ltda.	Nave Menor	34,2
Río Aysén	CPT Wellboats S.A.	Nave Menor	6,8

Tabla 2.	Fecha: 11-03-2021
Descripción del medio de prueba: Clasificación efectuada por la Autoridad Marítima de las Naves/Embarcaciones ingresadas al recinto entre enero de 2019 y febrero de 2021, según artículo 4º del Decreto Ley 2.222 de 1978 del Ministerio de Defensa Nacional (Ley de Navegación).	

6 CONCLUSIONES

De los resultados de las actividades de fiscalización, se puede constatar que el proyecto denominado “Astillero Olvol”, de la empresa Logística y Servicios Ltda., atendidas las características y capacidades disponibles de sus instalaciones, así como el alcance de los servicios proporcionados, debe ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Nº Hecho constatado	Tipología o Modificación	Hallazgo
1	Literal f) del artículo 10 de la Ley N° 19.300 Sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y literal f.3) del artículo 3 del D.S. N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente (Reglamento del SEIA).	<p>El proyecto cuenta con instalaciones apropiadas y características tales como sala winche, patio de trabajo (incluida la carrera o picadero), talleres mecánico y de soldadura, pañol de soldadura, bodega de gases, bodega de pinturas y oficinas administrativas, entre otras, las cuales permiten la construcción y reparación, tanto de naves o embarcaciones como de artefactos navales.</p> <p>De igual modo, si bien la instalación no posee actualmente los permisos y autorizaciones sectoriales necesarias para su funcionamiento, emitidas por parte de la Autoridad Marítima, se advierte que hasta 2019 se desempeñó como “Astillero Menor”, lo que implica que a dicha fecha contaba con las características para atender naves de hasta 200 de arqueo bruto (o su equivalente 200 TRG), infiriéndose por tanto la posibilidad de recibir “Naves mayores” (de más de 50 TRG).</p>

Por lo tanto, el proyecto cumple con las condiciones establecidas para ser sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, previa consulta al Servicio de Evaluación Ambiental.

7 ANEXOS

Nº Anexo	Nombre Anexo
1	Acta de Inspección Ambiental emitida con fecha 26/02/21.
2	Carta Logística y Servicios Ltda., emitida con fecha 05/03/21 y sus respectivos anexos.
3	C.P.P.A. Ord. N°12000/45/2021, emitido con fecha 22/03/21 por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas.