



Superintendencia del Medio Ambiente
Gobierno de Chile

INFORME TÉCNICO DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL

Fiscalización Ambiental

PUERTO CENTRAL

DFZ-2021-531-V-RCA

Septiembre 2021

	Nombre	Firma
Aprobado	ANA MARÍA GUTIÉRREZ ESPINOZA	 Firma recuperable  Firmado por: b80fc915-ab1c-4877-8d27-311dd0ab873e
Elaborado	PATRICIA JELVES MENA	  Patricia Jelvés Mena Fiscalizadora DFZ

Contenido

Contenido	1
1 RESUMEN.....	1
2 IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD FISCALIZABLE	1
2.1 Antecedentes Generales	1
2.2 Ubicación y Layout.....	5
3 INSTRUMENTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL FISCALIZADOS	6
4 ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN	6
4.1 Motivo de la Actividad de Fiscalización.....	6
4.2 Materia Específica Objeto de la Fiscalización Ambiental	6
4.3 Aspectos relativos a la ejecución de la Inspección Ambiental	6
4.3.1 Ejecución de la inspección	6
4.3.2 Esquema de recorrido	7
4.3.3 Detalle del Recorrido de la Inspección	7
4.4 Revisión Documental.....	8
4.4.1 Documentos Revisados	8
5 HECHOS CONSTATADOS.....	9
5.1 Estado operacional del proyecto.....	9
5.2 Manejo de Mercancías Peligrosas	10
5.3 Manejo de Contingencias.....	24
6 CONCLUSIONES.....	28
7 ANEXOS.....	29

1 RESUMEN

El presente documento da cuenta de los resultados de la actividad de fiscalización ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente y la Gobernación Marítima de San Antonio a la unidad fiscalizable “Puerto Central”, localizada en la comuna de San Antonio, Provincia de San Antonio, Región de Valparaíso. La actividad de inspección ambiental fue realizada el 10 de agosto de 2021.

El proyecto que compone la Unidad Fiscalizable y que fue fiscalizado cuenta con la RCA N° 48/2018 “Autorización zonas de almacenamiento transitorio de carga peligrosa clasificada como IMO” y consiste a la implementación de dos zonas de almacenamiento y manipulación de contenedores clasificados como mercancías peligrosas (IMO), al interior del terminal portuario, Puerto Central.

Las materias relevantes objeto de la fiscalización incluyeron verificar el estado operacional del proyecto, manejo de mercancías IMO, plan de emergencia y mantenciones de equipos.

Los resultados del presente proceso de fiscalización no arrojan hallazgos ambientales, no obstante se realizan observaciones al titular respecto de los compromisos ambientales fiscalizados y que dicen relación con mejorar los registros de los simulacros de emergencias que involucran cargas IMO y que se desarrolle en los patios Tebas y O’Higgins, así como fortalecer las capacitaciones a toda la organización respecto del tratamiento y segregación de las cargas peligrosas clasificadas como IMO, a considerar ante futuras fiscalizaciones por parte de esta Superintendencia.

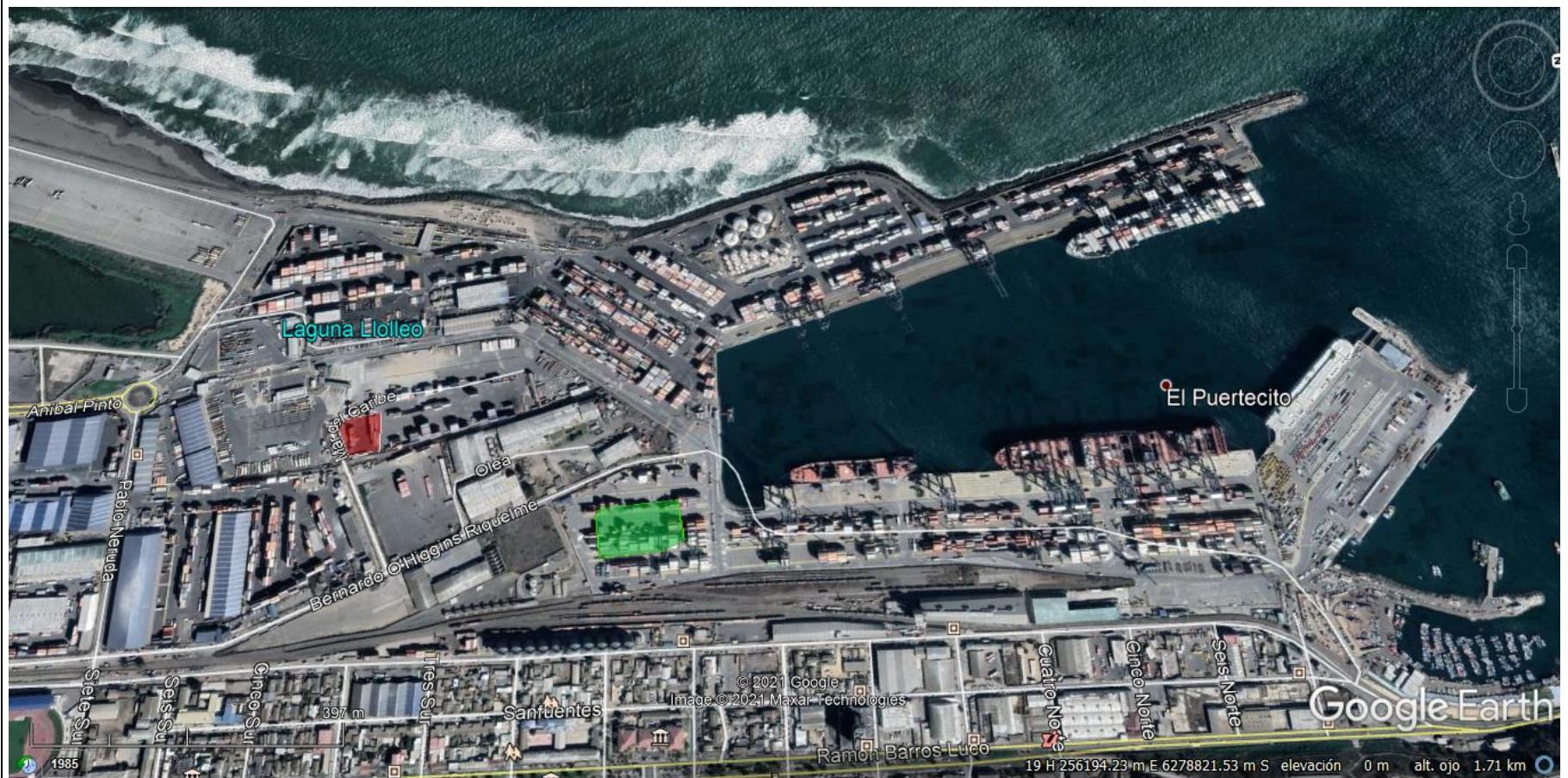
2 IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD FISCALIZABLE

2.1 Antecedentes Generales

Identificación de la Unidad Fiscalizable: PUERTO CENTRAL	Estado operacional de la Unidad Fiscalizable: Operación
Región: Valparaíso	Ubicación específica de la unidad fiscalizable: Alan Macowan 240, San Antonio, Región de Valparaíso.
Provincia: San Antonio	
Comuna: San Antonio	
Titular(es) de la unidad fiscalizable: DP WORLD SAN ANTONIO S.A.	RUT o RUN: 76.158.513-4
Domicilio titular(es): Manquehue Norte 160 Las Condes 160 piso 10, comuna de Santiago, Región Metropolitana	Correo electrónico: matias.laso@dpworld.com marcela.ahumada@dpworld.com marcela.ahumada@pce.cl
	Teléfono: 35 – 2375080 2 - 2374 82 00
Identificación representante(s) legal(es): Matías Laso Polanco	RUT o RUN: 9.496.363-K
Domicilio representante(s) legal(es): Manquehue Norte 160 Las Condes 160 piso 10, comuna de Santiago, Región Metropolitana.	Correo electrónico: matias.laso@dpworld.com
	Teléfono: 35 – 2375080 2 - 2374 82 00 9-77646754

2.2 Ubicación y Layout

Figura 1. Mapa de ubicación local (Fuente: Google Earth, 2021)



Coordenadas UTM de referencia: DATUM WGS 84

Huso: 19S

UTM N: 6.279.136

UTM E: 257.009

Ruta de Acceso: Desde Valparaíso, tomar ruta 68 en dirección a Santiago; a la altura de Casablanca y hacia el poniente, ingresar a ruta F-90, variante Algarrobo; posteriormente acceder a ruta F-962, variante Lagunillas – San Antonio y luego tomar ruta G-94 hacia San Antonio para posteriormente tomar la salida hacia la ruta G-82, donde se llegará al centro de la ciudad para dirigirse al lugar de ingreso a la instalación portuaria.

3 INSTRUMENTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL FISCALIZADOS

Identificación de Instrumentos de Carácter Ambiental fiscalizados.						
Nº	Tipo de instrumento	Nº/Descripción	Fecha	Comisión/Institución	Título	Comentarios
1	RCA	48	2018	COEVA Región de Valparaíso	Autorización zonas de almacenamiento transitorio de carga peligrosa clasificada como IMO.	-----

4 ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN

4.1 Motivo de la Actividad de Fiscalización

Motivo		Descripción	
X	Programada	Según Resolución SMA N° 2.583/2020 que fija Programa y Subprogramas Sectoriales de Fiscalización Ambiental de Resoluciones de Calificación Ambiental para el año 2021.	
No programada		Denuncia	
		Autodenuncia	
		De Oficio	
		Otro	
	Detalles:		

4.2 Materia Específica Objeto de la Fiscalización Ambiental

- estado operacional del proyecto
- manejo de mercancías IMO
- plan de emergencia
- mantenciones de equipos.

4.3 Aspectos relativos a la ejecución de la Inspección Ambiental

4.3.1 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: La unidad fiscalizable al momento de la inspección se encontraba en operación.	

4.3.2 Esquema de recorrido



4.3.3 Detalle del Recorrido de la Inspección

Nº de estación	Nombre del sector	Descripción estación
1	Sala de reuniones	Lugar de reunión con titular para la información y detalle de la actividad.
2	Patio Tebas	Manejo de MERPEL IMO y equipos para control de emergencias.
3	Patio O'Higgins	Manejo de MERPEL IMO y equipos para control de emergencias.

4.4 Revisión Documental

4.4.1 Documentos Revisados

ID	Nombre del documento revisado	Origen/ Fuente	Organismo encomendado	Observaciones
1	Carta DP WORLD San Antonio S.A. GG N° 54/2021	Resolución exenta N° 80/2021 SMA VALPO	GM San Antonio - SMA	En hecho constatado N° 1 – N° 4.
2	Descripción del proyecto y procedimientos actividades almacenamiento	Resolución exenta N° 80/2021 SMA VALPO	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 1.
3	ORD. G.M.S.A. N° 12600/14 VRS y su Anexo	Ord. N° 314/2021 SMA VALPO	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 1 – N° 4.
4	Layout zonas habilitadas para el almacenamiento IMO	Resolución exenta N° 80/2021 SMA VALPO	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 2.
5	Carta DP WORLD San Antonio S.A. GG N° 90/2021	Acta Inspección ambiental	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 2 – N° 4.
6	Antecedentes mejoramiento patio Tebas	Acta Inspección ambiental	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 2
7	ORD. G.M.S.A. N° 12600/22 VRS y su Anexo	Ord. N° 524/2021 SMA VALPO	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 2 – N° 4.
8	Antecedentes respecto del manejo carga IMO.	Resolución exenta N° 80/2021 SMA VALPO	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 3
9	Procedimientos almacenamiento carga IMO, registros del conocimiento del personal y detalle del apilamiento al 10.08.2021.	Acta Inspección ambiental	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 3
10	Registros de Plan de emergencia: resolución aprobación plan, programa simulacros, formación personal, ejercicios, contrato prestación de servicios Suatrans e incidentes presentados.	Resolución exenta N° 80/2021 SMA VALPO	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 4
11	Registros ejercicio nov-2020, detalle mantención equipos patios Tebas y O'Higgins y detalle contrato con Suatrans.	Acta Inspección ambiental	GM San Antonio –SMA	En hecho constatado N° 4

5 HECHOS CONSTATADOS.

5.1 Estado operacional del proyecto

Número de hecho constatado: 1	Estación N°: N/A
Documentación Revisada: ID 01 – 03.	
Exigencia (s):	
RCA N° 48/2018 Considerando 4.1.	
<i>El objetivo del proyecto corresponde a la implementación de dos zonas de almacenamiento y manipulación de contenedores clasificados como mercancías peligrosas (IMO), al interior del terminal portuario, Puerto Central (PCE).</i>	
Hecho (s):	
Mediante Resolución Exenta N° 80 SMA VALPO de fecha 12 de abril de 2021 (Anexo N° 1), se solicitó al titular indicar breve explicación del proyecto, proporcionando antecedentes de las cargas IMO desde la recepción, clasificación, permanencia, embarque y desembarque y cargas de depósito condicionado, prohibido – retiro inmediato y diferido, informando capacidad de contenedores a almacenar.	
A través de carta DP WORLD San Antonio S.A. GG N° 54/2021 de fecha 28 de mayo de 2021 (Anexo N° 2) el titular remitió lo solicitado, antecedentes en “Anexo A” que fueron derivados a la Gobernación Marítima de San Antonio para su análisis mediante Ord. N° 314 SMA VALPO de fecha 04 de junio de 2021 (Anexo N° 3), servicio que remitió su respuesta a través del ORD. G.M.S.A. N° 12600/14 VRS de fecha 30 de junio de 2021 (Anexo N° 4), donde se constató lo siguiente:	
Sobre la descripción del proyecto: El proyecto se asocia al almacenamiento de mercancías peligrosas (productos e insumos) en tránsito, cuyo destino final es la industria nacional y extranjera, y contempla dos zonas autorizadas de almacenamiento y manipulación de contenedores clasificados como mercancías peligrosas (IMO), al interior del terminal portuario operado por DP World San Antonio, denominados Sector Tebas como sitio principal de almacenamiento y Sector Patio O’Higgins como sitio de respaldo y/o alternativo, de acuerdo a la necesidad de la compañía en relación a los espacios destinados para depositar contenedores, si el patio principal se encuentra inhabilitado.	
Respecto a las cargas IMO se resume en los siguientes puntos:	
1.- agencia naviera carga al sistema NAVIS todas las unidades IMO que serán descargadas en el puerto.	
2.- todo contenedor IMO será recepcionado y despachado en el sector de mantenimiento temporal aprobado por la Autoridad Marítima.	
3.- Operaciones mantiene informado a Prevención de Riesgos y Seguridad todas las cargas IMO que ingresen o retiren del terminal.	
4.- El transportista deberá cumplir toda la normativa aplicable al traslado de mercancías peligrosas y deberá presentar la documentación asociada en los ingresos al puerto.	
5.- Operadores de nave y supervisores son responsables de que la descarga y/o embarque se efectúe de acuerdo con todos los procedimientos relacionados con los contenedores IMO.	
6.- Se informará a la Autoridad Marítima todo contenedor IMO que se encuentre en el recinto portuario.	
Al respecto, la Gobernación Marítima de San Antonio se pronunció conforme a lo informado.	
En cuanto a los documentos anexos: Procedimiento trabajo seguro Rotulación contenedores, estanques y envases con carga peligrosa; Procedimiento trabajo seguro control de derrames hidrocarburos y sus derivados; Procedimiento trabajo seguro segregación de cargas peligrosas, y Procedimiento trabajo seguro operación contenedores IMO, la Gobernación Marítima de San Antonio se pronunció conforme a lo informado.	

5.2 Manejo de Mercancías Peligrosas

Número de hecho constatado: 2	Estación N°: 2 y 3
Documentación Revisada: ID 01, 03 - 07	
Exigencia (s):	
RCA N° 48/2018	
Considerando 4.2. Ubicación del Proyecto	
<i>Las zonas de almacenamiento de carga peligrosa se encontrarán ubicadas al interior de las instalaciones de Puerto Central S.A. específicamente en los patios Tebas y O'Higgins.</i>	
<i>La superficie total que comprende el proyecto de almacenamiento de carga peligrosa será de 5736 m2. Patio Tebas: 3.321 m2 y Patio O'Higgins: 2.415 m2.</i>	
<i>(...)</i>	
Considerando 4.3.1. Fase de Construcción	
Piscina de contención de derrames: <i>El proyecto construirá una piscina de contención para derrame, de manera de controlar emergencias provocadas por derrames, filtraciones, emanaciones, fugas de carga peligrosa o mercancías IMO con el objetivo de no dañar a las personas ni al medio ambiente.</i>	
<i>El piscina de contención se ubicará en el sector Patio Tebas como lo indica el plano 1.3 de la Adenda Complementaria, el volumen de contención sería de 40 m3, además de características técnicas constructivas serán las siguientes:</i>	
<i>Hormigón (...), emplantillado (...), acero de refuerzo (...), recubrimiento (...), compactación sello de fundación hasta 95% del proctor modificado, membrana asfáltica o similar en todo el perímetro del hormigón.</i>	
<i>(...)</i>	
<i>Las obras y acciones se limitarán a los siguientes mejoramientos de las instalaciones: Revisión de pavimentos, limpieza del sector, demarcaciones de zonas de almacenamientos y seguridad, instalaciones de señaléticas, mejoramiento de red de incendios, mejoramiento de pavimento de Patio Tebas, recarpeteo parcial del pavimento Patio Tebas (...).</i>	
Adenda en respuesta a la Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones a la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto "Autorización zonas de almacenamiento transitorio de carga peligrosa clasificada como IMO"	
<i>Pregunta 10: Conforme a los resultados que se obtengan del análisis de riesgos que se indica en la observación 23 del presente ICSARA, se solicita precisar el diseño que tendrían los patios de almacenamiento de sustancias peligrosas IMO y los procedimientos de operación de los mismos, e implementar controles respecto de la actividad de almacenamiento de sustancias peligrosas.</i>	
Respuesta:	
<i>El proyecto contempla el uso de los dos patios existentes para la permanencia en tránsito de los contenedores con carga IMO, en ambos casos se han definido sectores específicos que cumplan con los requerimientos señalados por la autoridad:</i>	
<i>a. Patio TEBAS</i>	
<i>El patio se destinará de forma exclusiva al acopio de contenedores carga IMO; el cual cuenta con una superficie total de 3.321 m2 (ver Plano 1.1 "Ubicación Sectores de Carga Peligrosas").</i>	

Dado el nivel de desgaste del pavimento actual, se contempla el mejoramiento del 100% del patio Tebas (3.321 m2), en función de los requerimientos de la superficie. Las características constructivas con las que contará la nueva losa se especificaron anteriormente en la respuesta de la observación N°7 del presente documento.

b. Patio O'HIGGINS

El sector destinado al almacenamiento de contenedores carga IMO cuenta con una superficie total de 2.415 m2, el cual se especifica en el Plano 1.1 “Ubicación Sectores de Cargas Peligrosas”.

En relación a las características constructivas de la losa del patio O'Higgins, las que se especificaron anteriormente en la respuesta de la observación N°7 del presente documento.

Hecho (s):

Mediante Resolución Exenta N° 80 SMA VALPO de fecha 12 de abril de 2021 (Anexo N° 1), se solicitó al titular informar Layout de las zonas habilitadas para el almacenamiento de carga peligrosa en tránsito, tanto en contenedores, denominados como Patio Tebas y Patio O'Higgins, destacando demarcaciones, red de incendio, disposición de bateas y cualquier otra medida y elementos para visualizar una posible contingencia. Asimismo, registros fotográficos fechados y georreferenciados de las mencionadas instalaciones.

A través de carta DP WORLD San Antonio S.A. GG N° 54/2021 de fecha 28 de mayo de 2021 (Anexo N° 2) el titular remitió lo solicitado, antecedentes en “Anexo B” que fueron derivados a la Gobernación Marítima de San Antonio para su análisis mediante Ord. N° 314 SMA VALPO de fecha 04 de junio de 2021 (Anexo N° 3), servicio que remitió su respuesta a través del ORD. G.M.S.A. N° 12600/14 VRS de fecha 30 de junio de 2021 (Anexo N° 4), pronunciándose conforme a lo informado. (Imágenes N° 1 y N° 2)

Durante la actividad de inspección ambiental de fecha 10 de agosto de 2021 (Anexo N° 5), se constató el lugar de emplazamiento de ambos patios para el almacenamiento de carga peligrosa.

- Respecto del Patio Tebas se constató la piscina de contención, con capacidad para 2 contenedores de 40 pies. La batea de emergencia de este patio, se encontraba con un contenedor derramando carga general (detergente) y se realizó una prueba a la red de incendios, constatándose operativa. (Fotografías N° 1 a N° 3)
- se constató que el piso del lugar del almacenamiento de los contenedores, se encontraba con roturas, desgastes, incluso zonas del piso estilo adoquines. El piso estilo adoquín se encontraba rodeando una cámara, presumiblemente de aguas lluvias. Al respecto, Sr. Martínez, Encargado en Prevención de Riesgos, indicó que se encuentran trabajando en impermeabilizar el piso de los patios de almacenamiento de cargas peligrosas. (Fotografía N° 4)
- Respecto del Patio O'Higgins, Se constató presencia de batea de emergencia, la red de incendios y el piso en este sector se visualiza del tipo adoquín y sin evidencia de roturas y desgaste. (Fotografías N° 5 y N° 6)

A través del acta de inspección ambiental, se solicitó al titular, en el contexto de la pregunta 10 de la Adenda de la RCA 48-2018, adjuntar los medios verificadores (órdenes de compra, de trabajo, facturas, etc) que den cuenta del mejoramiento del patio Tebas, así como de la impermeabilización de los pisos de ambos patios de almacenamiento.

A través de carta DP WORLD GG N° 90/2021, de fecha 24 de agosto de 2021 (Anexo N° 6), el titular proporcionó en el Anexo 3 de su circular antecedentes relativos a órdenes de compra e informes asociados a las mejoras del patio Tebas, los que fueron derivados a la Gobernación Marítima de San Antonio para su análisis mediante Ord. N° 524 SMA VALPO de fecha 31 de agosto de 2021 (Anexo N° 7), servicio que remitió su respuesta a través del ORD. G.M.S.A. N° 12600/22 VRS de fecha 14 de septiembre de 2021 (Anexo N° 8), indicando en término generales que “procedió a acreditar que cumplió con los compromisos ambientales adquiridos a través de la RCA 48/2018” y en particular para lo solicitado, indicó lo siguiente:

“En anexo 3 de los archivos presentados, se adjuntan una serie de documentos, principalmente “presupuestos” e “informes de avances” que dan cuenta de:

1. trabajos en sector IMO, destaca cobros por una reparación con adocretos, de 370 m².

2. trabajos de recarpeteo de un sector de patio Tebas.

3. Se presentan 5 informes de inspección del estado de adocretos en patio Tebas."

De la revisión efectuada por esta SMA, el titular manifestó en su misiva que "relacionado a tratamiento de impermeabilización de los pisos de los patios de almacenamiento, podemos mencionar que la adenda en respuesta a la Solicitud de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones complementaria del proyecto (...) en el contexto de la pregunta 10 se indica que el proyecto contempla el uso de los dos patios existentes para la permanencia en tránsito con contenedores con carga IMO, en ambos casos se han definido sectores específicos. Dado el nivel de desgaste del pavimento actual, fue contemplado el mejoramiento del 100% del patio Tebas, se adjuntan imágenes e informes relacionados a las mejoras realizadas hasta la fecha. Respecto a la impermeabilización del patio, hay que mencionar que las especificaciones son las siguientes:

Material	Espesor (e)
Hormigón armado con malla de 16 mm distanciada	300 mm
Base estabilizada	200 mm
Sub base estabilizada	350 mm

Y que ante cualquier evento, se realiza monitoreo de la zona y se cuenta con piscina y batea para control de emergencia, procedimiento de brigada de emergencia con personal propio y contrato vigente con empresa Suatrans".

Registros

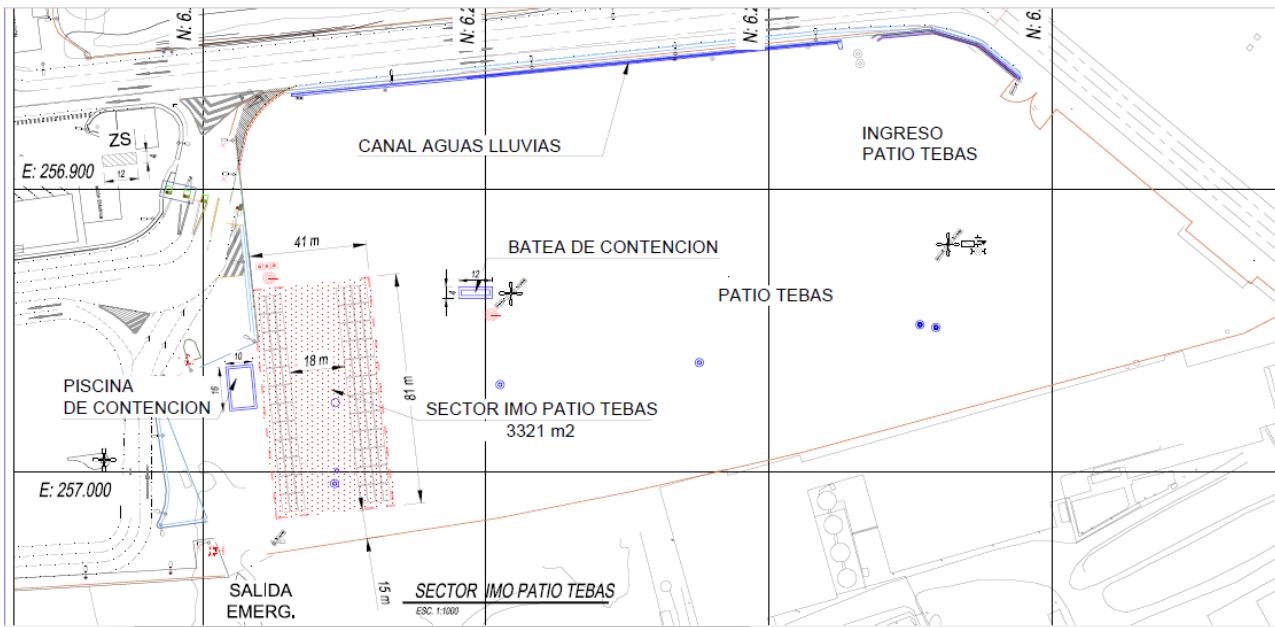


Imagen N° 1

Descripción del medio de prueba: Layout Patio Tebas

(Fuente: "Plano ubicación de sectores de cargas Peligrosas Puerto Central", Anexo B carta DP WORLD GG N° 54/2021)

Registros

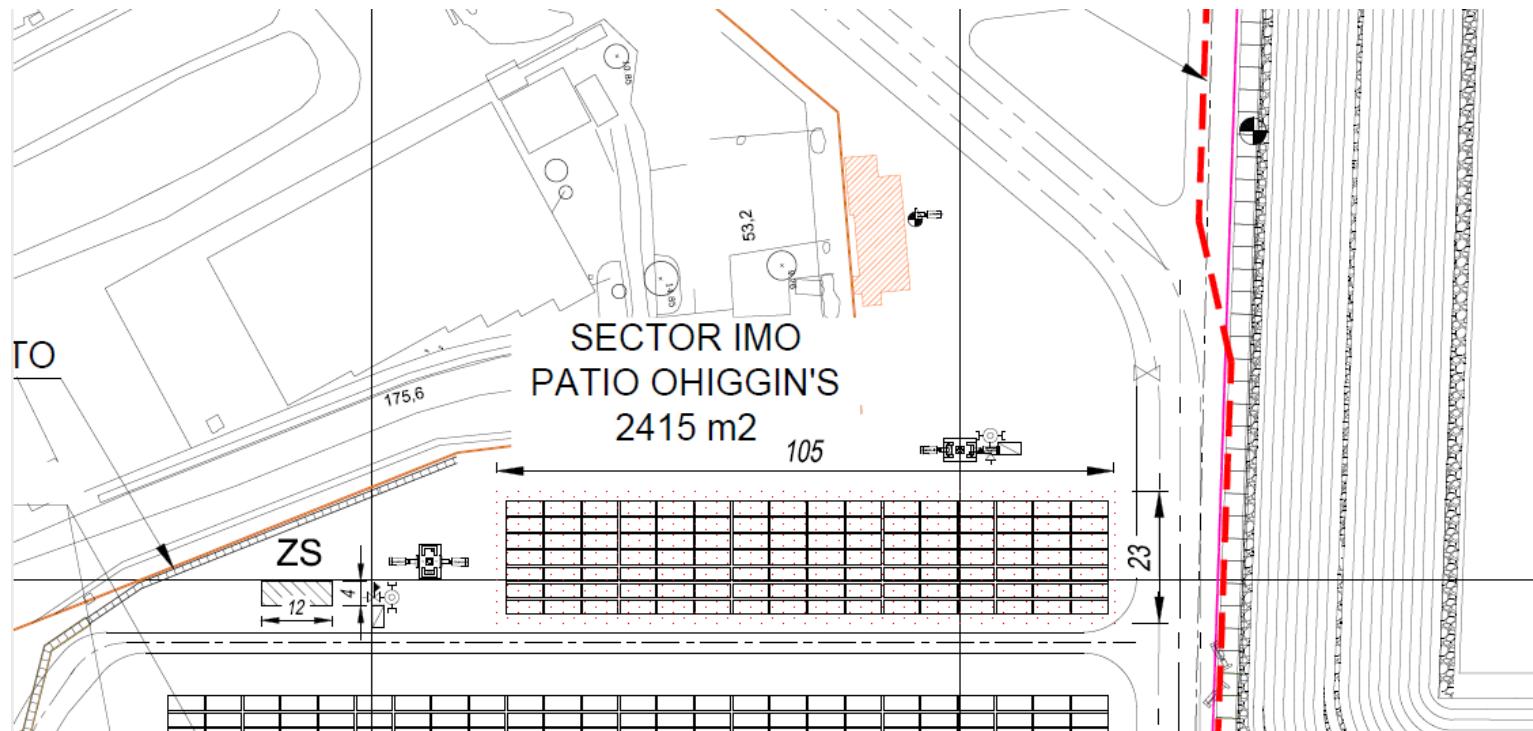


Imagen N° 2

Descripción del medio de prueba: Layout Patio O'Higgins

(Fuente: "Plano ubicación de sectores de cargas Peligrosas Puerto Central", Anexo B carta DP WORLD GG N° 54/2021)

Registros



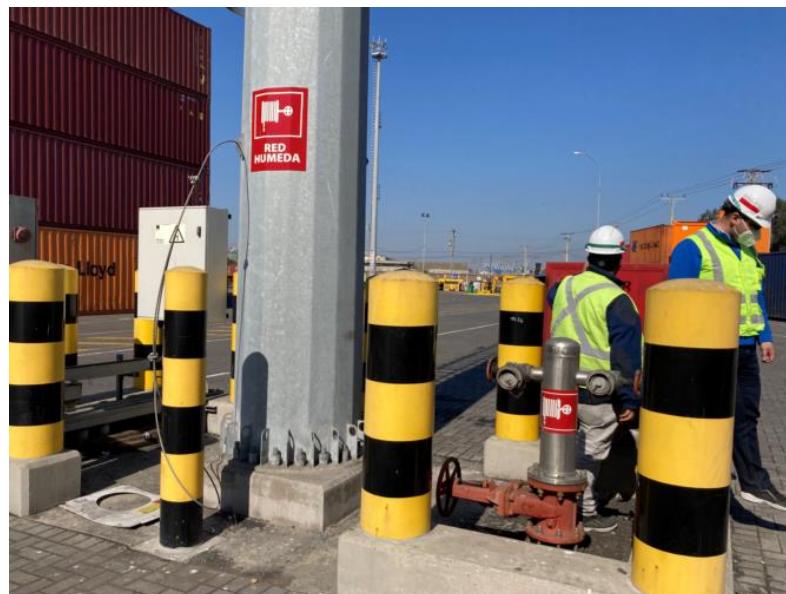
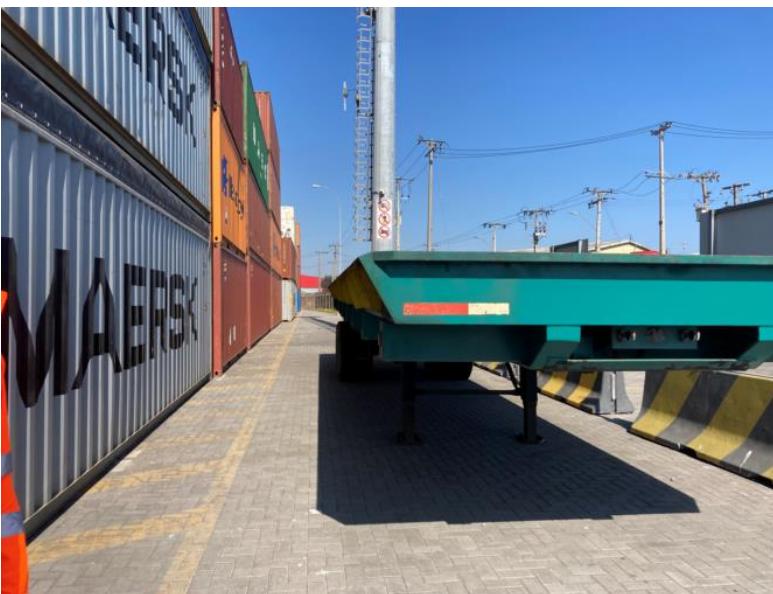
Fotografía N° 1	Fecha: 10 de agosto de 2021	Fotografía N° 2	Fecha: 10 de agosto de 2021
Coordinadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.279.110 Este: 256.968	Coordinadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.279.110 Este: 256.968
Descripción del medio de prueba: Piscina de contención de derrames y batea de emergencia con contenedor derramando carga general (no IMO) en Patio Tebas.		Descripción del medio de prueba: Piscina de contención y batea de emergencia con contenedor derramando carga general (no IMO) en Patio Tebas.	

Registros



Fotografía N° 3	Fecha: 10 de agosto de 2021	Fotografía N° 4	Fecha: 10 de agosto de 2021
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.279.110	Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.279.152
Descripción del medio de prueba: Red de incendios operativa en patio Tebas.		Descripción del medio de prueba: Piso del patio Tebas, con rotura y desgaste, aledaño a una cámara de agua.	

Registros



Fotografía N° 5	Fecha: 10 de agosto de 2021	Fotografía N° 6	Fecha: 10 de agosto de 2021
Coordinadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.279.622 Este: 257.078	Coordinadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.279.622 Este: 257.078
Descripción del medio de prueba: Batea de emergencia en Patio O'Higgins.		Descripción del medio de prueba: Red de incendios en patio O'Higgins.	

Número de hecho constatado: 3	Estación N°: 2 y 3
Documentación Revisada: ID 01, 03, 05, 7 – 09.	
Exigencia (s):	
RCA N° 48/2018	
Considerando 4.3.2. Fase de Operación	
<p><i>Clasificación de las mercancías peligrosas a almacenar: De acuerdo a lo establecido en el código IMDG (...) las mercancías peligrosas que se almacenarán tendrán la clasificación y codificación de contenedores, según la tabla presentada en punto 1.4.1. de la DIA.</i></p> <p><i>Por otro lado, el almacenamiento temporal de contenedores IMO, se realizará considerando la Figura AD-1. Cuadro de segregación de cargas peligrosas en zonas portuarias, de la adenda complementaria, la que se establece en MSC/Circular N° 1216 y Código IMDG. Se debe tener presente la clasificación de las cargas almacenadas, de acuerdo al tiempo de permanencia.</i></p> <p><i>Mayor permanencia en tránsito de contenedores con carga IMO: El área de almacenamiento y/o mantenimiento temporal de los contenedores con carga IMO está diseñada en una zona de seguridad delimitada en su perímetro, con la finalidad de mantenerse bajo continua vigilancia a fin de evitar el ingreso de personas no autorizadas y detectar oportunamente cualquier tipo de incidentes o emergencias. Además, contemplará espacio para la segregación, accesos adecuados para la operación de camiones articulados, maquinaria portuaria y vehículos de emergencia. La operación será la misma que actualmente, sólo que se concentrará en un área específica, habilitada para tal efecto, y que la permanencia en tránsito se prolongará hasta 96 horas (en vez de 24 horas).</i></p>	
<p>Embarque y desembarque de contenedores:</p> <p><i>Desembarque de contenedores: Antes del atraque de la nave, la naviera envía al área de operaciones el plano de arribo de la nave, en donde se identificarán los contenedores con cargas IMO que serían desembarcados en el terminal portuario. Una vez recibida la información se cargará en el sistema operativo NAVIS. Luego, el planner o el operador de nave, planificará en sistema operativo NAVIS la ubicación de contenedores en patio y luego se enviará e listado de contenedores IMO al departamento de prevención de riesgos para validar el almacenamiento de contenedores (retiro inmediato, condicionando o sin restricción). Posteriormente, el operador de nave de puerto central entregará los planos de descarga de contenedores a los supervisores nave, tierra y capataces, en donde indicarán los contenedores a descargar. Finalmente, se iniciará el proceso de descarga, donde el operador de grúa descargará el contenedor IMO indicado por el respectivo capataz. Este contenedor será posicionado en el tracto camión y será llevado al sector de almacenamiento, en donde se acercará al lugar una grúa portacontenedor o RTG, retirará el contenedor del tractocamión y lo depositará en el sitio de almacenamiento. Cada equipo portuario, contará con un dispositivo en donde se instruirá la ubicación de los contenedores en el terminal (Figura 1-6, desembarque de contenedores IMO de la DIA)</i></p> <p><i>Embarque de contenedores: el operador de nave o planner planificará por sistema la ubicación de los contenedores IMO. Los contenedores IMO ingresarán al terminal previo de la recepción de la nave. Los contenedores serán recepcionados por pre-gate Puerto Central. Operaciones terrestres gestionará el traslado de una grúa portacontenedor al sector de almacenamiento, donde retirarán los contenedores del camión externo y lo depositarán en el patio. Una vez terminada la recepción de contenedores con carga IMO, Puerto Central enviará a la naviera un EDI que incluirá todos los contenedores recibidos en el terminal. Con esta información, la naviera preparará el plano de embarque y luego lo enviará a Puerto Central, donde operaciones planificará el embarque a la nave (Figura 1-7, esquema de procedimiento de almacenamiento de contenedores IMO de la DIA)</i></p> <p><i>Cargas de depósito prohibido- retiro inmediato y diferido: El tiempo de permanencia de estas cargas, denominadas de depósito prohibido-retiro inmediato y diferido, en las áreas especialmente habilitadas, será el estrictamente necesario para dar solución al impedimento que motive o impida su retiro inmediato, y en ningún caso exceder las 24 horas para el depósito diferido. Las cargas peligrosas de depósito prohibido – diferido en mantenimiento excepcional en el recinto portuario deberán ser informadas diariamente, vía correo electrónico, al departamento de operaciones de la Capitanía de Puerto de San Antonio y a la División de Prevención de Riesgos de la</i></p>	

Gobernación Marítima de San Antonio.(Numeral 1.4.3 de la DIA).

Cargas de depósito condicionado: De acuerdo con el código IMDG, este tipo de contenedores permanecerá de forma excepcional en el recinto o área especial del terminal según el siguiente criterio:

Las cargas de depósito condicionado se mantendrán al interior del recinto portuario, bajo las consideraciones de seguridad establecidas por la Autoridad Marítima. Estas cargas permanecerán en el terminal por un periodo de tiempo máximo de 96 horas después de su desembarque de la nave o después de su ingreso al recinto portuario.

En el caso de cargas de depósito condicionado en trasbordo que, por esta condición, puede ser necesario que permanezca por más de 96 horas al interior de los recintos portuarios, se informará dicha condición a la Autoridad Marítima, a objeto de obtener su autorización para la permanencia conforme a las características de dicha carga; en todo caso la permanencia de este tipo de carga no podrá exceder 168 horas, 7 días, desde el momento de su desembarco (Numeral 1.4.4 de la DIA).

Hecho (s):

Mediante Resolución Exenta N° 80 SMA VALPO de fecha 12 de abril de 2021 (Anexo N° 1), se solicitó al titular informar Planilla Excel con cantidad de sustancias peligrosas almacenadas por año 2019 a la fecha, detallando por columna el tipo de sustancias y clase; Estadística y promedio de permanencia de aquellas unidades de transporte que han sobrepasado el tiempo máximo permitido de permanencia, desde el año 2019 a la fecha; Señalar e indicar, mediante un archivo Excel, la información sobre las mercancías peligrosas en condición de “Depósito Prohibido-Diferido”, que han permanecido almacenadas, sobre pasando el tiempo máximo autorizado, desde el año 2019 a la fecha y, Informe estadístico de la cantidad total de mercancía peligrosa con respectivos certificados de embalajes/envases, durante el periodo comprendido desde el año 2019 a la fecha, sometidas a desconsolidado en sector debidamente autorizado por RCA 48/2018.

A través de carta DP WORLD San Antonio S.A. GG N° 54/2021 de fecha 28 de mayo de 2021 (Anexo N° 2) el titular remitió lo solicitado, antecedentes en Anexos H, que fueron derivados a la Gobernación Marítima de San Antonio para su análisis mediante Ord. N° 314 SMA VALPO de fecha 04 de junio de 2021 (Anexo N° 3), servicio que remitió su respuesta a través del ORD. G.M.S.A. N° 12600/14 VRS de fecha 30 de junio de 2021 (Anexo N° 4), pronunciándose conforme a lo informado.

De la revisión efectuada por esta Superintendencia, se constató lo siguiente_

- Sobre la cantidad de sustancias peligrosas almacenadas por año, se tiene que se almacenaron 6.630 TEUS con IMO durante el año 2019; 12.265 TEUS con IMO durante el año 2020 y, hasta agosto de 2021, 5.230 TEUS con IMO.
- En relación con de aquellas unidades de transporte que han sobre pasado el tiempo máximo permitido de permanencia, el titular señaló que hasta la fecha ninguna sustancia ha sobre pasado el tiempo máximo permitido según regulación vigente.
- En cuanto a las mercancías peligrosas en condición de “depósito prohibido – diferido” que ha permanecido almacenada sobre pasando el tiempo máximo autorizado, el titular indicó que desde el inicio del proyecto a la fecha ninguna sustancia ha sobre pasado el tiempo máximo permitido por motivos operacionales según regulación vigente.
- Respecto a la cantidad de mercancía peligrosa con respectivos certificados de embalajes/envases, durante el periodo comprendido desde el año 2019 a la fecha, sometidas a desconsolidado, el titular informó que para la actividad este tipo de certificado no aplica a la operatividad del terminal debido a que la operación no involucra el desconsolidado de carga peligrosa, saliendo ésta en contenedores.

Durante la actividad de inspección ambiental de fecha 10 de agosto de 2021 (Anexo N° 5), se constató en los patios de almacenamiento de mercancías peligrosas, lo siguiente:

En el patio Tebas, los contenedores estaban apilados hasta 3 niveles y en este apilamiento, en algunas ocasiones no obedecían a la misma clase. Ejemplos de ello: primer nivel clase 8, segundo nivel clase 2 y tercer nivel clase 2; primer nivel clase 2, segundo nivel clase 8 y tercer nivel sin clase; primer nivel clase 9, segundo nivel clase 8 y tercer nivel sin clase. Asimismo, en un gran número de contenedores, con ausencia de etiqueta de la numeración ONU. (Fotografías N° 7 a N° 9).

En el Patio O’ Higgins, los contenedores estaban apilados hasta 3 niveles y en este apilamiento, en algunas ocasiones no obedecían a la misma clase. Ejemplos de ello:

primer nivel clase 9, segundo nivel clase 8 y tercer nivel clase 9. Asimismo, en un gran número de contenedores, con ausencia de etiqueta de la numeración ONU. (Fotografías N° 10).

A través del acta de inspección ambiental, se solicitó al titular informar el procedimiento de almacenamiento transitorio de cargas peligrosas IMO, aprobado y vigente para los Patios Tebas y O'Higgins; asimismo, adjuntar registros firmados y fechados de conocimiento del personal involucrado en estas faenas y, Registros verificables de todos los contenedores apilados en ambos patios al día 10 de agosto de 2021, informando orden de apilamiento y clase de cada uno de los TEUS.

A través de carta DP WORLD GG N° 90/2021, de fecha 24 de agosto de 2021 (Anexo N° 6), el titular proporcionó en el Anexo 2 los procedimientos y su difusión y en anexo 4, el registro de los contenedores apilados en ambos patios hasta el 10 de agosto de 2021, con orden de apilamiento y clase de cada TEUS, antecedentes que fueron derivados a la Gobernación Marítima de San Antonio para su análisis mediante Ord. N° 524 SMA VALPO de fecha 31 de agosto de 2021 (Anexo N° 7), servicio que remitió su respuesta a través del ORD. G.M.S.A. N° 12600/22 VRS de fecha 14 de septiembre de 2021 (Anexo N° 8), indicando en término generales que "el titular procedió a acreditar que cumplió con los compromisos ambientales adquiridos a través de la RCA 48/2018" y en particular para lo solicitado, indicó lo siguiente:

"Análisis de la información presentada: 028-1 PTS Tratamiento carga peligrosa pdf., debe ser actualizada ya que producto de la explosión en el Puerto de Beirut el 04 de agosto del 2020, ésta sufrió una modificación, agregándose al listado de cargas con escoltas de Policía Marítima las siguientes cargas (Nitratos de Amonio), Clase 5.1 UN 1942; Clase 5.1 UN 2067; Clase 5.1 UN 2426 y Clase 9 UN 2071.

Por otra parte, la última modificación que sufrió la Resolución local de Mercancías Peligrosas del Terminal Puerto Central, fue el 30 de abril de 2021, donde las siguientes cargas que estaban consideradas como con escolta de Policía Marítima, pasan a ser de retiro inmediato: toda clase 6.1 y toda clase 6.2."

"Registros verificables de todos los contenedores apilados en ambos patios a día 10 de agosto de 2021, informando orden de apilamiento y clase de cada uno de los TEUS, se presentó un archivo Excel Complemento REP IMO_340223028 y Documento pdf. estos archivos no dan respuesta fidedigna de lo solicitado, ya que el orden de apilamiento no se ve representado".

De la revisión efectuada por esta SMA al Anexo 2, se tuvo a la vista los siguientes procedimientos:

1.- 028-1 PTS Tratamiento Carga Peligrosa.pdf: donde se presenta un cuadro con información de la segregación base de carga peligrosa en puerto.

2.- 028-B PTS Segregación de carga peligrosa.pdf:

Procedimiento trabajo seguro: donde se informa que la señalización de las unidades IMO debe estar presente en las 4 caras del contenedor conjunto a su número ONU; Cuando la unidad ONU no cuente con señalización en una o más de sus caras, deberá ser informado para la adhesión de los respectivos rótulos.

Mantenimiento temporal de Mercancías Peligrosas/Restricciones: se podrán almacenar hasta tres contenedores de alto con cargas peligrosas de su misma clase y de diferente producto (con excepción de la clase 8); la carga limitada, para efectos de segregación será considerada como Clase 9; no se podrán almacenar en alto contenedores con carga clase 8 de diferentes productos; no se podrán almacenar en alto contenedores cisternas de diferentes productos; no se podrán almacenar contenedores cisternas en los cabezales de los bloques del área de mantenimiento temporal de cargas peligrosas; El almacenamiento de contenedores con carga Cianuro de sodio ONU 1686 deberán mantenerse separado de contenedores clase 8 y ácidos.

3.- 066 PTS Mantenimiento carga IMO Patio Tebas.pdf.

4.- 072 PTS Limpieza batea de contención.pdf

5.- 073 PTS Uso de piscina de contención derrame carga peligrosa.pdf

6.- PCE-SKT-024 Rev. D Ubicación sectores de cargas peligrosas.pdf.

7.- PCE-SKT-036 Rev. C Área de contención patio Tebas.pdf

8.- Plan de contingencia PCE 01.03.2021, "Plan De Contingencia Para El Control De Derrames De Hidrocarburos Y Otras Sustancias Susceptibles De Contaminar".

Se revisaron los registros firmados y fechados de conocimiento del personal involucrado en estas faenas, de fechas: 16-06-2019, 09-02-2021 y 02 registros del 20-08-

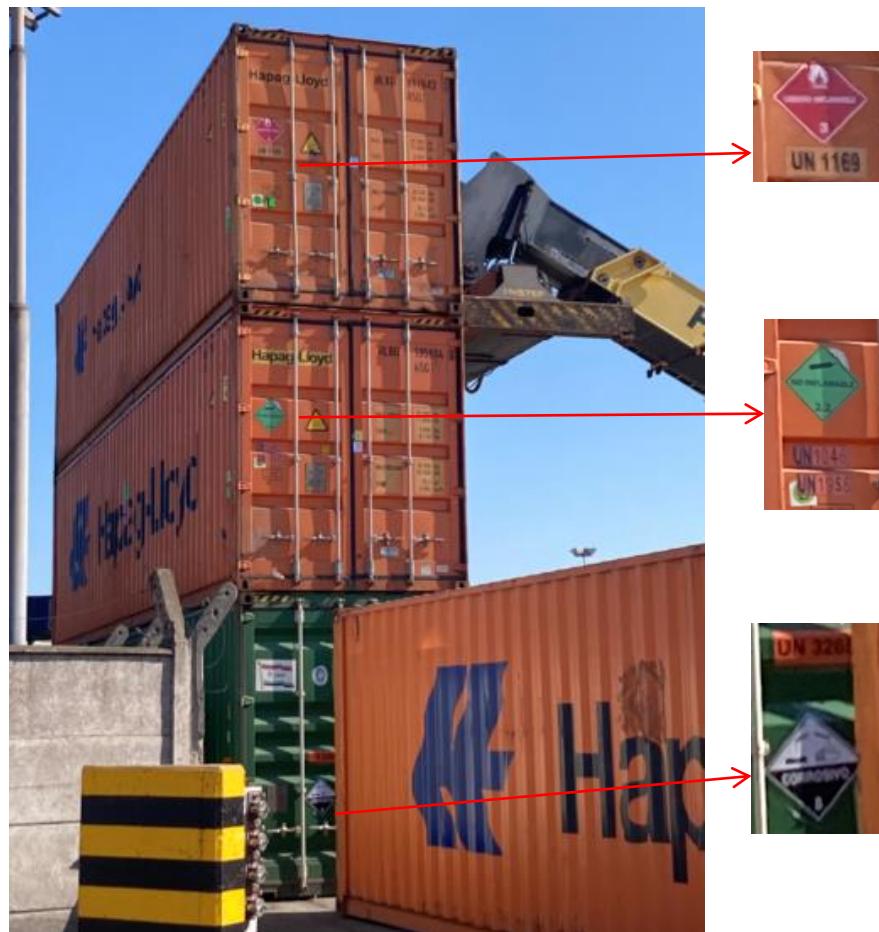
2021; en particular en estos dos últimos, estuvieron enfocados en reforzar metodología de trabajo de los procedimientos: 028-1 PTS Tratamiento Carga Peligrosa.pdf, 028-B PTS Segregación de carga peligrosa.pdf, 066 PTS Mantenimiento carga IMO Patio Tebas.pdf., 072 PTS Limpieza batea de contención.pdf. y ORD. 12.600/301/VRS.

De la revisión efectuada por esta SMA al Anexo 4, Registro de los contenedores apilados en ambos patios hasta el 10 de agosto de 2021, con orden de apilamiento y clase de cada TEUS, se constató lo siguiente:

Registro de unidades IMO en terminal al 10 de agosto de 2021, consistente en 78 contenedores, distribuidos en las clases 2.1, 2.2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 6.1, 8 y 9.

Sobre el orden de apilamiento, se proporcionó registro en archivo Excel, donde se informa lo solicitado, existiendo concordancia con lo constatado el día de la inspección ambiental.

Registros



Fotografía N° 7

Fecha: 10 de agosto de 2021

Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19

Norte: 6.279.110 Este: 256.968

Descripción del medio de prueba: En patio Tebas, unidades IMO apiladas de a tres, con clases 8, 2.2 y 3.



Fotografía N° 8

Fecha: 10 de agosto de 2021

Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 19

Norte: 6.279.110 Este: 256.968

Descripción del medio de prueba: En patio Tebas, unidades IMO apiladas de a tres, con clases 2, 2 y 3, 8 y 9. Asimismo, no cuentan con identificación UN en todas sus caras.

Registros



Fotografía N° 9	Fecha: 10 de agosto de 2021	Fotografía N° 10	Fecha: 10 de agosto de 2021
Coordinadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.279.110 Este: 256.968	Coordinadas DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.279.110 Este: 256.968
Descripción del medio de prueba: En patio Tebas, grupo de contenedores IMO apilados mezclando clases, otros sin clase y sin identificación de N° UN.		Descripción del medio de prueba: En patio O'Higgins, unidades IMO apiladas de a tres, las que no cuentan con identificación UN en todas sus caras.	

5.3 Manejo de Contingencias.

Número de hecho constatado: 4	Estación N°: 1
Documentación Revisada: ID 01, 03, 05, 07, 10 y 11.	
Exigencia (s):	
RCA N° 48/2018	
Considerando 11.1 Plan de Prevención de Contingencias	
<u>Considerando 11.1.2. Riesgo de contingencia: derrames, escurrimiento o filtración.</u>	
<i>Fase del proyecto a la que aplica: operación.</i>	
<i>Emplazamiento (...): durante la recepción, acopio y/o despacho del contenedor se podrá generar algún tipo de derrame, escurrimiento o filtración de producto.</i>	
<i>Acciones o medidas a implementar para prevenir la contingencia: El lugar de implementación de las acciones y medidas será en las dependencias de Puerto Central S.A. La subgerencia de sustentabilidad y prevención de riesgos mantendrá incorporado en su programa de trabajo el levantamiento de riesgos y medidas preventivas, a su vez simulacros y ejercicios periódicos, que considerará diversos eventos de emergencias, incluyendo los procesos de evacuación. Además, se incorporará al personal contratista, prestadores de servicio y empresas que trabajen al interior del terminal portuario.</i>	
<i>El indicador de cumplimiento para simulacros y ejercicios periódicos será una vez al año. El objetivo de las acciones será prevenir incidentes y riesgos en las actividades relacionadas al almacenamiento de cargas peligrosas.</i>	
<i>Además, se realizará inducción a personal nuevo, colaborador y prestador de servicio. (...)</i>	
<i>Acciones medida a implantar para controlar la emergencia: El lugar de implementación de las acciones y eddas serpa en las dependencias de Puerto Central S.A. La empresa dispone de equipos y dispositivos de seguridad y emergencia, distribuidos en las diferentes instalaciones físicas y pareas del recinto portuario. El indicador de cumplimiento será la mantención a los sistemas de control de incendio y derrames una vez al año. El objetivo de las acciones serpa controlar las emergencias que se puedan generar.</i>	
<u>Considerando 11.1.3. Situación de riesgo o contingencia: Incendio o explosión.</u>	
<i>Riesgo o contingencia: incendio o explosión.</i>	
<i>Fase del proyecto a la que aplica: operación</i>	
<i>Emplazamiento (...): carga y descarga, transporte a los patios de almacenamientos y almacenamientos en la losa de los patios Tebas y O'Higgins.</i>	
<i>Acciones o medidas a implementar para prevenir la contingencia: El lugar de implementación de las acciones y medidas será en las dependencias de Puerto Central S.A. La subgerencia de sustentabilidad y prevención de riesgos mantendrá incorporado en su programa de trabajo el levantamiento de riesgos y medidas preventivas, a su vez simulacros y ejercicios periódicos, que considerará diversos eventos de emergencias, incluyendo los procesos de evacuación. Además, se incorporará al personal contratista, prestadores de servicio y empresas que trabajen al interior del terminal portuario.</i>	
<i>El indicador de cumplimiento es una vez al año. El objetivo de las acciones es prevenir incidentes y riesgos en las actividades relacionadas en el almacenamiento de cargas peligrosas.</i>	
<i>Forma de control y seguimiento: (...) el procedimiento contra incendio con el que cuenta PCE y además la implementación de una red de incendio en los patios de almacenamiento transitorios.</i>	
<i>Acciones o medidas a implementar para controlar la emergencia: (...) la empresa dispone de equipos y dispositivos de seguridad y emergencia, distribuidos en las</i>	

diferentes instalaciones físicas y áreas del recinto portuario tales como: contenedor y estaciones de emergencia, grifos de incendio redes húmedas, extintores para diferentes clases de riesgos entre otros. (...)

Considerando 11.1.4. Situación de riesgo o contingencia: riesgo corrosivo sobre superficies y/o vehículos de transporte.

Riesgo o contingencia: riesgo corrosivo sobre superficies y/o vehículos de transporte

Fase del proyecto a la que aplica: operación

Emplazamiento (...): durante la recepción, acopio y/o despacho del contenedor se puede generar un incidente que tenga como consecuencia una fuga de gases.

Acciones o medidas a implementar para prevenir la contingencia: El lugar de implementación de las acciones y medidas será en las dependencias de Puerto Central S.A. La subgerencia de sustentabilidad y prevención de riesgos mantendrá incorporado en su programa de trabajo el levantamiento de riesgos y medidas preventivas, a su vez simulacros y ejercicios periódicos, que considerará diversos eventos de emergencias, incluyendo los procesos de evacuación. De ser necesario se incorporará al personal contratista, prestadores de servicio y empresas que trabajen al interior del terminal portuario.

El indicador de cumplimiento es una vez al año. El objetivo de las acciones es prevenir incidentes y riesgos en las actividades relacionadas en el almacenamiento de cargas peligrosas.

Forma de control y seguimiento: Registros de levantamiento de riesgos y medidas preventivas y de los simulacros y ejercicios periódicos, que considerará diversos eventos de emergencias.

Considerando 11.1.5. Situación de riesgo o contingencia: riesgo tóxico por inhalación

Riesgo o contingencia: riesgo tóxico por inhalación

Fase del proyecto a la que aplica: operación

Emplazamiento (...): durante la recepción, acopio y/o despacho del contenedor se puede generar algún tipo de derrame, escurreimientos o filtración de producto.

Acciones o medidas a implementar para prevenir la contingencia: El lugar de implementación de las acciones y medidas será en las dependencias de Puerto Central S.A. La subgerencia de sustentabilidad y prevención de riesgos mantendrá incorporado en su programa de trabajo el levantamiento de riesgos y medidas preventivas, a su vez simulacros y ejercicios periódicos, que considerará diversos eventos de emergencias, incluyendo los procesos de evacuación. De ser necesario se incorporará al personal contratista, prestadores de servicio y empresas que trabajen al interior del terminal portuario.

El indicador de cumplimiento es una vez al año. El objetivo de las acciones es prevenir incidentes y riesgos en las actividades relacionadas en el almacenamiento de cargas peligrosas.

Forma de control y seguimiento: Registros de levantamiento de riesgos y medidas preventivas y de los simulacros y ejercicios periódicos, que considerará diversos eventos de emergencias.

Acciones o medidas a implementar para controlar la emergencia: (...) se contará con una zona exclusiva para la ventilación en caso de presentar algún tipo de fuga.

Hecho (s):

Mediante Resolución Exenta N° 80 SMA VALPO de fecha 12 de abril de 2021 (Anexo N° 1), de acuerdo al Plan de Emergencia, se solicitó informar el programa de simulacro de derrame y/o emergencia, incluyendo los registros de la realización de éste durante los años 2019 a la fecha; Contrato o documento que acredite la existencia de un tercero que apoye en una posible contingencia, derrame, filtración, incendio, etc.; Resolución de aprobación por parte de la Autoridad Marítima, del Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos u Otras Sustancias Susceptible de Contaminar, registros fechados de la formación de los trabajadores y estadística, Registros fechados de la mantención a los equipos de Puerto Central y cantidad de incidentes o siniestros que involucren unidades de transporte con mercancías peligrosas ocurridos al interior de Puerto Central S.A., durante el periodo comprendido desde el año 2019 a la fecha.

A través de carta DP WORLD San Antonio S.A. GG N° 54/2021 de fecha 28 de mayo de 2021 (Anexo N° 2) el titular remitió lo solicitado, antecedentes en Anexos C, D, E y G, los que fueron derivados a la Gobernación Marítima de San Antonio para su análisis mediante Ord. N° 314 SMA VALPO de fecha 04 de junio de 2021 (Anexo N° 3), servicio que remitió su respuesta a través del ORD. G.M.S.A. N° 12600/14 VRS de fecha 30 de junio de 2021 (Anexo N° 4), pronunciándose conforme a lo informado, pero con observaciones que dicen relación con: *“es recomendable que la Capitanía de Puerto de San Antonio pueda realizar una inspección en terreno, objeto verificar el estado de los elementos disponibles para hacer frente a una emergencia relacionada con filtraciones, piscina de contención, batea, entre otros; operatividad de la red de incendio y, dado que el titular no pudo acreditar la ejecución de un ejercicio relacionado con la RCA N° 48/2018, se estima pertinente requerir su ejecución pudiendo esta Autoridad Marítima realizar la evaluación en terreno.”*

Se señaló que de los registros de la realización de simulacros de derrames/emergencia durante los años 2019 a la fecha:

- *Ejercicio de incendio, realizado con fecha 18 de noviembre de 2020, documento no especifica su relación con emergencia en el sector de almacenamiento.*
- *Pauta evaluación simulacro hidrocarburos PCE: pauta de evaluación de ejercicio realizado en conjunto con la AA.MM el 02 de mayo de 2019, donde documento no tiene relación con emergencia en el sector de almacenamiento.*
- *Plan de entrenamiento emergencia 2021: se mantienen pendientes los ejercicios relacionados con RCA 48/2018.*
- *Procedimiento entrenamiento simulacro de emergencias, donde documento no se relaciona o no es específico para RCA 48/2018.*

Sobre los registros fechados de la mantención a los equipos de Puerto Central, se señaló que los antecedentes presentados no tiene relación con el mantenimiento de equipos, por lo que no se da respuesta a lo solicitado.(extracción de agua lluvia de piscina de contención zona IMO, retiro y cambio de rejilla en mal estado en zona IMO).

De la revisión de la documentación presentada por el titular, por parte de esta Superintendencia se constató lo siguiente:

En cuanto al contrato o documento que acredite la existencia de un tercero que apoye en una posible contingencia, derrame, filtración, incendio, etc., se acreditó certificado de fecha mayo de 2021, donde se señala contrato con empresa Suatrans Nro. 323/2018, con vigencia a contar del día 27 de julio de 2018.

Sobre la Resolución de aprobación por parte de la Autoridad parte de la Autoridad Marítima, del Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos u Otras Sustancias Susceptible de Contaminar, se presentó Resolución CPSA N° 12600/301 VRS de fecha 30 de abril de 2021 que Autoriza el mantenimiento de temporal de mercancías peligrosas en recinto portuario de Puerto Central S.A.

Respecto de los registros fechados de la formación de los trabajadores, se presentaron medios verificadores de 3 capacitaciones efectuadas con fechas: 11 y 12 de junio de 2019 y 19 de febrero de 2021.

Finalmente, en relación a la estadística y cantidad de incidentes o siniestros que involucren unidades de transporte con mercancías peligrosas ocurridos al interior de Puerto Central S.A., durante el periodo comprendido desde el año 2019 a la fecha, el titular informó que a la fecha no se han registrado incidentes.

Durante la actividad de inspección ambiental efectuada con fecha 10 de agosto de 2021 (Anexo N° 5), se consultó por la aplicabilidad del Plan de Emergencias, específicamente por el programa de simulacro de derrame y/o emergencia, las brigadas de emergencia, incluyendo los registros de la realización de éste desde el año 2019 a la fecha.

Sr. Correa, Asesor área medio ambiente, informó que cuentan con contrato de servicios celebrado con la empresa Suatrans y que ante la ocurrencia de una emergencia, dicha empresa dispone de personal para ello, dependiente de la Compañía de Bomberos de San Antonio.

Asimismo, indicaron que han realizado ejercicios de emergencia en el mar, por el código ISPS, entre otros, que han involucrado dentro de sus actuaciones, a las dos zonas de almacenamiento transitorio de cargas peligrosas IMO.

En cuanto a los registros fechados de la mantención de los equipos, esta Superintendencia precisó que dicen relación con los equipos asociados a la RCA 48/2018, es

decir, el equipamiento existente en los patios Tebas y O'Higgins, tales como: cámaras, geomembrana, red de incendio, bateas, piscina de contención, entre otros.

En el patio Tebas, se constató la red de incendios operativa; misma situación para el patio O'Higgins.

A través del acta de inspección ambiental, se solicitó al titular, respecto del ejercicio efectuado en noviembre del año 2020, proporcionar un informe que acredite la emergencia simulada, la carga IMO comprometida, el lugar del siniestro, las acciones realizadas por la empresa, especialmente en lo relacionado con la activación de la brigada de emergencia de Puerto Central S.A., incluyendo las competencias de las personas que componen dicha brigada, acreditando con los mismos registros anteriores, la realización de cualquier otro ejercicio que haya involucrado a los patios Tebas y O'Higgins; registros fechados de la mantención de los equipos existentes en los patios Tebas y O'Higgins y, Copia del contrato celebrado con Suatrans, destacando los servicios que le prestará a Puerto Central, en especial a situaciones de emergencia con el manejo de carga peligrosa en los patios Tebas y O'Higgins.

A través de carta DP WORLD GG N° 90/2021, de fecha 24 de agosto de 2021 (Anexo N° 6), el titular proporcionó la información requerida en los anexos 1, 5 y 6, los que fueron derivados a la Gobernación Marítima de San Antonio para su análisis mediante Ord. N° 524 SMA VALPO de fecha 31 de agosto de 2021 (Anexo N° 7), servicio que remitió su respuesta a través del ORD. G.M.S.A. N° 12600/22 VRS de fecha 14 de septiembre de 2021 (Anexo N° 8), indicando en término generales que "procedió a acreditar que cumplió con los compromisos ambientales adquiridos a través de la RCA 48/2018" y en particular para lo solicitado, indicó lo siguiente:

En relación al ejercicio efectuado en noviembre de 2020, Puerto Central presentó documentos complementarios al ejercicio realizado el 18 de noviembre del año 2020, donde acredito mediante registros fotográficos, que la brigada de emergencia y la red de incendio del sector Patio Tebas, fueron incluidos en la actividad.

En cuanto a los registros fechados de la mantención de los equipos existentes en los patios Tebas y O'Higgins, el titular presentó órdenes de compra de los equipos de la red de incendio, también facturas de la adquisición de carro de espuma, órdenes de trabajo de mantenimiento equipos de incendio, piscina de emergencia y batea de contención, entre otras.

Sobre la copia del contrato celebrado con Suatrans, destacando los servicios que le prestará a Puerto Central, en especial a situaciones de emergencia con el manejo de carga peligrosa en los patios Tebas y O'Higgins, Puerto Central acreditó el contrato con la empresa que dice relación con certificado de mayo de 2021 emitido por SUATRANS CHILE S.A., RUT 76.047.102-K, donde consta que se ha suscrito contrato N° 323/2018, con vigencia del 27 de julio de 2018., y que involucra lo siguiente: "Suatrans se obliga a prestar servicios de atención integral de todo tipo de emergencias que tengan su origen en actividades de almacenamiento y transporte de sustancias peligrosas y residuos en general, en caso de accidentes, contingencias u otros incidentes que involucren el derrame o fuga de sustancias peligrosas almacenadas o transportadas por el CONTRATANTE. Específicamente para los productos "Clase 1 – Explosivos" y "Clase 7 – Radiactivos", el servicio de SUATRANS será efectuado en conjunto con los organismos competentes.

6 CONCLUSIONES

Los resultados de la actividad de fiscalización ambiental, asociada al Instrumento de Carácter Ambiental indicado en el punto 3, permiten concluir que no se identifican hallazgos ambientales con respecto a las materias relevantes objeto de la fiscalización.

No obstante lo anterior, se realizan las siguientes observaciones a tener en consideración por el titular en futuras fiscalizaciones ambientales:

- En la programación de ejercicios y/o simulacros, crear y mantener registros específicos para dar cumplimiento de forma eficiente y eficaz con el compromiso contemplado en el considerando 11. de la RCA 48/2018.
- Involucrar al patio O'Higgins en futuros ejercicios de emergencia que se desarrolle en el terminal.
- Programa de capacitación donde se refuerce a toda la organización involucrada en la RCA 48/2018, sobre el manejo de las unidades TEUS con cargas IMO en los patios Tebas y O'Higgins: Tratamiento y segregación de carga peligrosa.

Dicho resultado no obsta a que en el futuro se realicen nuevos procedimientos de fiscalización ambiental, y no lo exime de ninguna clase de responsabilidad que pudiese contraer por cualquier hallazgo respecto del instrumento que lo regula, que se produzca con anterioridad o simultaneidad a la fecha en que se efectuó la actividad de fiscalización ambiental, y no hubiera sido directamente percibido y/o constatado en la misma por el fiscalizador.

7 ANEXOS

Nº Anexo	Nombre Anexo
1	Res. Ex. N° 80/2021 SMA VALPO
2	DP WORLD San Antonio S.A. GG N° 54/2021 y Anexos.
3	ORD. N° 314/2021 SMA VALPO
4	ORD. G.M.S.A. N° 12600/14 VRS - 2021
5	Acta de inspección ambiental 10.08.2021
6	DP WORLD GG N° 90/2021 y Anexos.
7	ORD. N° 524/2021 SMA VALPO
8	ORD. G.M.S.A. N° 12600/22 VRS -2021