

Mat.: (1) Presenta descargos; (2) Acredita personería; (3) Acompaña documentos; (4) Reserva de prueba; (5) Notificación electrónica.

Ant.: (1) Resolución Exenta N° 1/Rol D-290-2023, de 29 de diciembre de 2023, de la Superintendencia del Medio Ambiente (2) Informe Técnico de Fiscalización Ambiental DFZ-2023-1928-15-V-NE

Ref.: Expediente Rol D-290-2023.

Valparaíso, 5 de febrero de 2024.

Sra.

María Paz Córdova Victorero

Fiscal Instructora de la División de Sanción y Cumplimiento

Superintendencia del Medio Ambiente

Teatinos N° 280, piso 8, Santiago

Presente

Franco Gandolfo Costa, cédula nacional de identidad [REDACTED], en representación de **Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)**, Rol Único Tributario N°61.952.700-3, como se acreditará, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Errázuriz N°25, Valparaíso, titular de la Unidad Fiscalizable "Puerto Valparaíso" ("**Unidad Fiscalizable**" o el "**Proyecto**"), en procedimiento sancionatorio **Rol D-290-2023**, a la Fiscal Instructora de la Superintendencia del Medio Ambiente ("**SMA**") respetuosamente digo:

Que, por este acto, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley N° 20.417, Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente ("**LOSMA**"), vengo, dentro de plazo, a presentar descargos en contra de la Formulación de Cargos contenida en la Resolución Exenta N° 1/Rol D-290-2023, de fecha 29 de diciembre de 2023 ("**Formulación de Cargos**" o "**Res. Ex. 1**"), de la SMA.

Sobre la base de los descargos aquí presentados, se solicita que mi representada sea absuelta del cargo imputado o, en su defecto y en el improbable evento que se decida sancionar, se solicita se aplique la mínima sanción que en Derecho corresponda, según las consideraciones de hecho y de Derecho que a continuación se indican.

A fin de facilitar la comprensión y lectura del presente documento, se presenta a continuación un índice de sus principales capítulos y secciones.

ÍNDICE

- I. El cargo formulado por la SMA en el procedimiento rol D-290-2023
 - a. Procedimiento sancionatorio y los elementos en que se sustenta
 - b. Formulación de cargos

- II. Antecedentes generales del Puerto de Valparaíso
 - a. Antecedentes generales
 - b. Emplazamiento del proyecto

- III. Descargos
 - a. Falta de configuración de la infracción
 - i. Infracción al principio de tipicidad y legalidad: Inaplicabilidad del Decreto Supremo N°38/2011
 - ii. Implementación de todas las medidas de mitigación posibles en forma voluntaria
 - iii. Falta de control de las operaciones que están asociadas a las fuentes de ruido
 - b. En subsidio: clasificación de la infracción como leve y mínima sanción

- IV. Respuesta al requerimiento de información

I. EL CARGO FORMULADO POR LA SMA EN EL PROCEDIMIENTO ROL D-290-2023

A. Procedimiento Sancionatorio y los elementos en que se sustenta

De conformidad con lo indicado en los artículos 2º, 3º, 35 y 49 de la LOSMA, el 29 de diciembre de 2023 se dio inicio al procedimiento sancionatorio rol D-290-2023, por medio de la Res. Ex. 1.

En ese contexto, el presente procedimiento sancionatorio se sustenta en una serie de denuncias singularizadas en la Tabla N° 1 de la Formulación de Cargos, donde se indicó que se estaría sufriendo de ruidos molestos producto de las actividades desarrolladas por EPV, principalmente por ruidos asociados a movimiento de contenedores mediante grúas, carga y descarga de contenedores a camiones y trenes, bocinas, golpe de contenedores, chicharras de grúas, funcionamiento de motores, tránsito de camiones, entre otros, todos asociados al funcionamiento portuario.

A partir de dichas denuncias, se procedió a realizar las fiscalizaciones correspondientes. Posteriormente, con fecha 14 de noviembre de 2023, la División de Fiscalización derivó a la División de Sanción de Cumplimiento, ambas de la SMA, el Informe de Fiscalización DFZ-2023-1928-V-NE, el cual contiene el informe N° 100252023, elaborado por la empresa Acustec y sus respectivos anexos.

Según indica la Ficha de Evaluación de Niveles de Ruido, se consignó un supuesto incumplimiento a la norma de referencia contenida en el D.S. N° 38/2011 del Ministerio de Medio Ambiente, que *“establece norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica”* (“D.S. N° 38/2011”).

Al respecto, la medición realizada desde los receptores identificados como N° 1-1, N° 1-2, N° 2-1, N° 3-1 y N° 3-2, con fecha 25 de abril de 2023, en las condiciones que indica, durante horario nocturno (21.00 hrs. a 07.00 hrs.), registraron excedencias de hasta 21 dB(A).

B. Formulación de Cargos

Considerando lo anterior, la SMA procedió a formular el siguiente cargo a mi representada:

N°	Hechos constitutivos de la infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas				
1	La obtención, con fecha 25 de abril de 2023, de Niveles de Presión Sonora Corregidos (NPC) de 62 dB(A), 60 dB(A), 61 dB(A), 66 dB(A) y 64 dB(A), todas las mediciones efectuadas en horario nocturno, en condición externa la primera, tercera y cuarta y, en condición interna con ventana abierta la segunda y quinta, en un receptor sensible ubicado en Zona II.	<p>D.S. N° 38/2011 MMA, Título IV, artículo 7:</p> <p>“Los niveles de presión sonora corregidos que se obtengan de la emisión de una fuente emisora de ruido, medidos en el lugar donde se encuentre el receptor, no podrán exceder los valores de la Tabla N°1”:</p> <table border="1" data-bbox="829 642 1385 774"> <thead> <tr> <th data-bbox="829 642 1105 722">Zona</th> <th data-bbox="1105 642 1385 722">De 21 a 7 horas [dB(A)]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="829 722 1105 774">II</td> <td data-bbox="1105 722 1385 774">45</td> </tr> </tbody> </table>	Zona	De 21 a 7 horas [dB(A)]	II	45
Zona	De 21 a 7 horas [dB(A)]					
II	45					

Tabla 1: Resumen del cargo formulado a Empresa Portuaria Valparaíso (en base a Res. Ex 1).

Aquel cargo imputó en relación a lo dispuesto en el artículo 35 letra h) de la LOSMA, que dispone que configura una infracción “el incumplimiento de las Normas de Emisión”. Por otro lado, aquel cargo se clasificó como leve, según lo dispuesto en el artículo 36 N° 3 de la misma ley.

Sobre la base de lo anterior, en esta presentación se expondrá y acreditará lo siguiente:

- (i) En primer lugar, se detallará sobre la actividad del Puerto de Valparaíso y su relevancia.
- (ii) Luego, se analizará su emplazamiento.
- (iii) Lo anterior, con el fin de concluir que la actividad de mi representada se encuentra excluida de la aplicación del D.S. N°38/2011, por lo que no era posible levantar el incumplimiento imputado.
- (iv) En subsidio, se solicitará que la infracción, en caso que la SMA la configure, debe mantenerse en su clasificación de leve entregada en la Formulación de Cargos. En ese contexto, se explicará además la concurrencia de circunstancias del artículo 40 que deberían ser ponderadas por la SMA para la aplicación de la sanción más baja posible.

II. ANTECEDENTES GENERALES DEL PUERTO DE VALPARAÍSO

a. Antecedentes generales.

El puerto de Valparaíso data, aproximadamente, desde 1810, época en la cual un acaudalado comerciante había construido un muelle llamado “Villaurrutia”. Entre 1810 y 1831 se construyeron otros atracaderos y en 1832 se levantaron los primeros almacenes francos para

el depósito de cargas provenientes de Europa y Asia. Años más tarde, entre 1870 y 1876 se erigió el Muelle Fiscal que prestó servicios hasta 1919, aproximadamente.

Tras la apertura de este muelle se inició la construcción de un atracadero para el tránsito de pasajeros denominado Muelle Prat. Este amplio recinto de madera, que se adentraba varias decenas de metros hacia el mar, sirvió además de lugar de paseo y recreación para los habitantes de la época.

El 7 de septiembre de 1910 se aprobó la Ley N° 2.390 que asignaba fondos para la construcción de los puertos de Valparaíso y San Antonio, además de disponer de la recién creada Comisión de Puertos.

Luego, en octubre de 1912 se inauguraron los trabajos en Valparaíso, en donde levantaron la actual infraestructura que posee el puerto, como el molo de abrigo, malecones, terminales de atraque, el Espigón y el Muelle Barón.

El puerto de Valparaíso ha sido administrado por diversos organismos del Estado. Así, a partir del año 1960 fue administrado por la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), una entidad administrativa central y autónoma. Sin embargo, el crecimiento del comercio exterior chileno y la evolución tecnológica, obligaron a invertir en infraestructura y equipamiento. Por esto, el Estado impulsó en 1997, la Ley N° 19.542 de Modernización Portuaria, mediante la cual los diez puertos estatales pasaron a constituirse en empresas autónomas.

Actualmente, el Puerto de Valparaíso es administrado por Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), una empresa de propiedad del Estado de Chile, continuadora legal de la Empresa Portuaria de Chile. EPV se constituyó legalmente el 31 de enero de 1998.

De esta forma, EPV tiene como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación del puerto de Valparaíso, así como de los bienes que posea a cualquier título.

Ahora bien, la ley establece el marco jurídico con las condiciones de competencia entre los puertos y sus terminales, así como la incorporación del sector privado en la gestión, explotación e inversión en los frentes de atraque, a través del otorgamiento de concesiones portuarias.

Promueve un modelo "Landlord", en el cual el Estado tiende a entregar la administración de los frentes de atraque a particulares mono operadores, guardando para sí, por intermedio de las empresas portuarias estatales, la propiedad de los recintos, el rol de autoridad y administrador del borde costero de aptitud portuaria.

Este sistema monooperado de los frentes de atraque ha demostrado ser un sistema eficiente, pasando en pocos años a triplicar la capacidad de transferencia de los frentes de atraque en puertos y terminales de uso público.

La citada Ley N°19.542, no se limitó solo a la actividad portuaria, de movimiento, almacenaje y transferencia de carga, sino que además creó dos mecanismos de planificación orientadores de su relación tanto con la ciudad, como con su actividad propiamente tal a saber, el Plan Maestro, instrumento destinado a indicar la oferta espacial máxima de un puerto, sus usos territoriales y su vinculación con la ciudad, y el Calendario Referencial de Inversiones, a través del cual se precisan los proyectos de desarrollo que se visualizan para los próximos años.

Finalmente, conviene reiterar que, de conformidad con lo dispuesto por el art. 3 de la Ley N° 19.542, los puertos y terminales que administra EPV son de uso público y están destinados a la prestación de servicios en forma continua y permanente. Esta característica, coherente con lo dispuesto por el art. 3 inc. 2° de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LOCBGAE), supone que la actividad desarrollada por EPV reviste una especial importancia para el desarrollo de la Región y del País, pues además de tratarse de una actividad empresarial de carácter económico, constituye una actividad de interés público análoga a las prestadas por los servicios públicos.

b. Emplazamiento de la actividad.

Resulta de suma importancia considerar, como primer punto, que las operaciones de acopio, carga y movimiento de contenedores realizadas **por los concesionarios de EPV** tienen la naturaleza de operaciones portuarias, por cuanto aquellas se realizan dentro del recinto portuario de Puerto Valparaíso y se encuentran contempladas dentro de las actividades que la ley determina como propias de un recinto portuario.

Así, la Ley N° 19.542, que modernizó el sector portuario estatal, vigente desde el año 1998, en su artículo 53, es clara al definir el recinto portuario como *“un área litoral delimitada por condiciones físicas o artificiales que permite la instalación de una infraestructura destinada a la entrada, salida, atraque y permanencia de naves, y a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga, a la prestación de servicios a las naves, cargas, pasajeros o tripulantes, actividades pesqueras, de transporte marítimo, deportes náuticos, turismo, remolque y construcción o reparación de naves”* (énfasis agregado).

Así, si bien resulta algo obvio, cabe advertir que la ley fue expresa en cuanto a disponer que un recinto portuario, como lo es Puerto Valparaíso, constituye una infraestructura destinada a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga.

1. Política Nacional de Uso de Borde Costero.

Mediante Decreto Supremo N° 475 de fecha 14 de diciembre de 1994 del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, hoy Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, se estableció la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral, disponiéndose en su numeral IV, como un objetivo específico, los usos preferentes, los que se determinarán en consideración a factores geográficos, naturales, recursos existentes, planes de desarrollo, centros poblados próximos o aledaños, definiciones de uso ya definidos por órganos competentes. En ese contexto, como primer uso relevante de la Política Nacional de Uso del Borde Costero, se consideró a los *“puertos y otras instalaciones portuarias de similar naturaleza, pues las obras e instalaciones necesarias para ello, sólo pueden realizarse en lugares que reúnan, entre otros aspectos, condiciones geográficas, batimétricas, proximidad a centros poblados o industriales, y condiciones meteorológicas adecuadas”*, características que cumplen los 10 puertos administrados por las empresas portuarias estatales creadas por la ley 19.542, y, particularmente Puerto Valparaíso.

La Política Nacional de Uso de Borde Costero, consideró *“Áreas para puertos y otras instalaciones portuarias de similar naturaleza”*, resguardando las *“áreas que actualmente ocupan los puertos públicos que opera EMPORCHI y aquellas consideradas en futuras ampliaciones de los mismos”*, lo que aplica a Puerto Valparaíso, su recinto portuario y al área donde los recurrentes basan sus alegaciones.

2. Delimitación del recinto portuario.

Luego, conforme el artículo 11 del mismo cuerpo legal, es un Decreto Supremo del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (“MTT”), el acto administrativo que delimita el recinto portuario. En tal sentido, en el caso del recinto portuario de Puerto Valparaíso, luego de la dictación de la referida ley, éste se fijó mediante el Decreto Supremo N° 40 de 1998 de dicho Ministerio. Posteriormente, aquel fue objeto de modificaciones, siendo su actual delimitación la dispuesta en el Decreto Supremo N° 33 del año 2008, del MTT, la cual, desde luego, incluye las áreas del borde costero, áreas que desde tiempos inmemoriales están destinadas a las actividades portuarias de movilización y almacenaje de carga; uso que, como se demostrará, se encuentra comprendido en los instrumentos de planificación territorial actualmente vigentes.

El recinto portuario se grafica en el plano VAP-0-0844-03, que se muestra a continuación, plano que forma parte del actual Plan Maestro de Puerto Valparaíso, a esta fecha vigente.

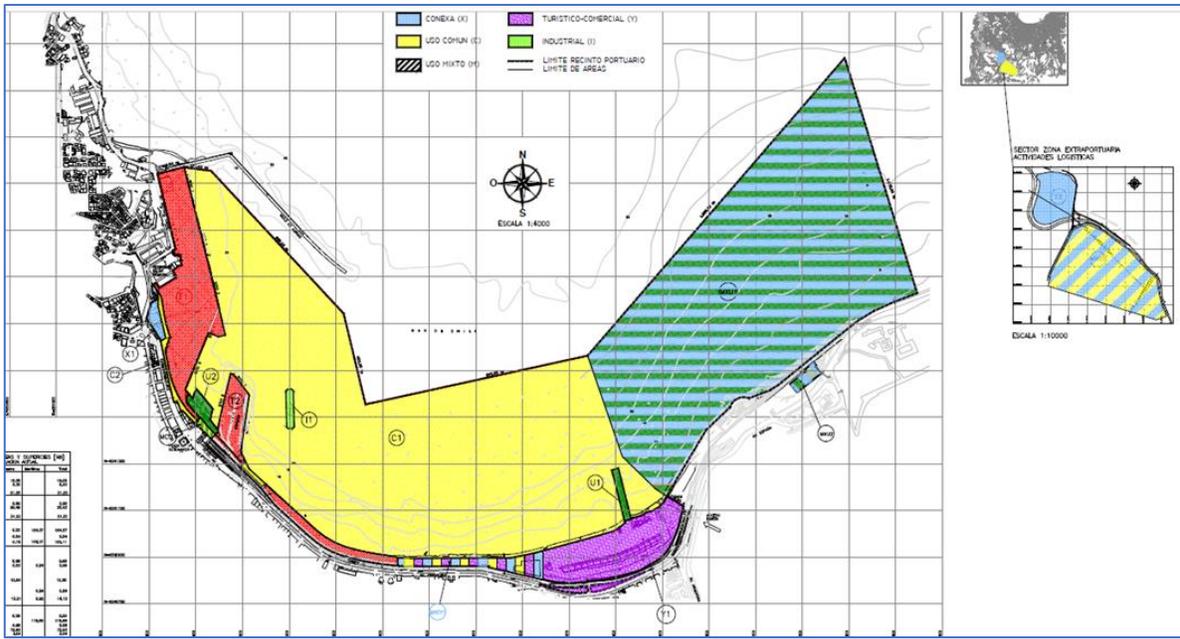


Imagen N°1: Plan Maestro de Puerto Valparaíso

Como se aprecia en el plano, el referido Plan Maestro divide el recinto portuario en distintas áreas, las que se asignaron para distintas actividades y servicios portuarios, así como disponibilidades de espacios marítimos y terrestres.

Respecto del sector Carrera hasta llegar al Edificio Terminal de Pasajeros, es un área de uso común del recinto portuario, que conforme a nuestro Plan Maestro tiene un uso MIXTO, singularizado con la sigla MXCY1, el cual contempla el uso conexo, común y turístico (color celeste, amarillo y morado), permitiendo la movilización y acopio de carga (fraccionada y contenedores), que luego se transfieren en los frentes de atraque de Puerto Valparaíso.

En términos más simples, este sector se utiliza indistintamente como área de soporte para la operación portuaria, para la atención de carga ferroviaria, y para actividades logísticas de carga y/o pasajeros que arriban en naves de cruceros.

3. Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL).

Ahora bien, cabe señalar que dicho uso de suelo, que incluye los recintos portuarios, se encuentra permitido en la zona en la cual se realizan tales actividades, que corresponde a Zona de Infraestructura Portuaria ZP del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso ("PREMVAL") y a la zona A3-1 del PRC de Valparaíso. Lo anterior, debido a que el uso de suelo portuario forma parte del uso de suelo "infraestructura", el cual se encuentra permitido en los mencionados instrumentos de planificación territorial para tales zonas. En ese sentido, dichos instrumentos reconocen y aseguran la proyección del desarrollo del Puerto de Valparaíso.

Con el fin de fundamentar lo anterior, se debe atender a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (“OGUC”), la cual clasifica el uso portuario como infraestructura. Así, su artículo 2.1.24 dispone que, los instrumentos de planificación territorial, para la fijación y aplicación de los usos de suelo de cada zona, deben agrupar los usos en los siguientes seis tipos de uso, susceptibles de emplazarse simultáneamente en la misma zona:

- Residencial.
- Equipamiento.
- Actividades Productivas.
- Infraestructura.
- Espacio Público.
- Área Verde.

Por su parte, el artículo 2.1.29 de la misma ordenanza, especifica el uso infraestructura, refiriéndose a edificaciones o instalaciones y a las redes o trazados destinados entre otros a *“infraestructura de transporte, tales como vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc.”*.

Pues bien, en este contexto, cabe señalar que el PREMVAL actualmente otorga uso de infraestructura portuaria a la totalidad de la Bahía de Valparaíso, lo cual permite asegurar el crecimiento armónico de la actividad portuaria y usos relacionados. En efecto, este instrumento dispone, en su artículo 6, acorde a su ámbito de acción propio, lo que se considerará para efectos del Plan como infraestructuras de impacto intercomunal, señalando, entre otros, a los recintos marítimos o portuarios. Así las cosas, el PREMVAL define una zona para la localización de infraestructura portuaria de impacto intercomunal, que abarca el actual sector portuario de Valparaíso.

Esta zona se encuentra regulada en el artículo 43 de la Ordenanza del citado PREMVAL, disponiendo lo que sigue:

“ARTÍCULO 43: ZONA DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA ZP

En esta categoría se encuentran:

Área Metropolitana de Valparaíso

Comuna de Valparaíso:

Borde Costero Puerto de Valparaíso

Las normas urbanísticas que deberán cumplir en esta zona las instalaciones y edificaciones asociadas a actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal son las siguientes:

Usos de suelo Permitidos.

– ***Infraestructura de transporte*** tales como, *vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios.*

– *Actividades productivas, bodegas inofensivas y molestas incluyendo acopio de contenedores, talleres artesanales inofensivos y molestos.*

Usos de suelo prohibidos.

Todos los no indicados precedentemente.

Condiciones de subdivisión del suelo.

Superficie de subdivisión predial mínima: 2.500 m²

Condiciones de edificación.

Coefficiente de ocupación de suelo: 0.1

Distanciamiento: 15 m

Sistema de agrupamiento: aislado

Altura máxima de edificación: 20 m.

Rasante: 45°

Adosamiento: no se permite” (énfasis agregado).

4. Plan Regulador Comunal.

Otro tanto cabe señalar respecto a la zona A3-1 del PRC de Valparaíso, la cual, en el caso del recinto portuario de Puerto Valparaíso, se extiende desde calle Edwards hacia el este.

Para comprender este punto, ha de considerarse que, el PRC de Valparaíso, que fue dictado el año 1988, determina las zonas A1, A2 y A3 asociadas al Borde Costero de Valparaíso, en todas las cuales contempla el uso portuario.

Con posterioridad, el año 2009 entró en vigencia el “**Plan Seccional Borde Costero Sector Barón**”, para la zona comprendida entre calle Edwards y Rotonda Barón. Este instrumento determina las Zonas A3-1 y B1-1 para un **uso mixto portuario - urbano**, disponiendo lo que sigue:

“ARTICULO 25°. *Las zonas que a continuación se señalan tendrán los siguientes usos de suelo y condiciones de subdivisión y edificación.*

ZONA A.3.1:

a. Condiciones de uso de suelo:

a.1 Usos permitidos:

- *Tipo Equipamiento: Clases: Culto y Cultura; Científico; Comercio; Deporte; Esparcimiento; Servicios;*
- *Tipo Residencial: Hoteles y servicios conexos (bares, restaurantes y otros).*
- ***Tipo Infraestructura: De transporte ferroviario, portuario, pesquero y sus servicios.***
- *Espacios públicos y áreas verdes” .*

Dicha zona A.3-1 se encuentra graficada en el plano del seccional que se expone a continuación, achurada con color azul.

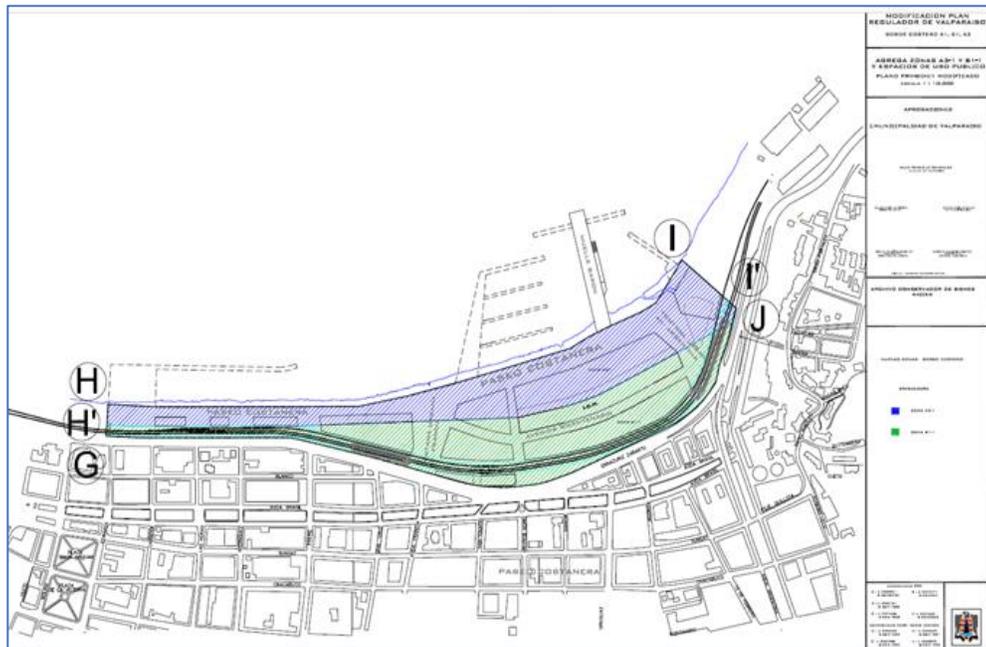


Imagen N°2: Plano seccional

Cabe señalar que la zona B1-1 del Plan Regulador Comunal, achurada en el plano con color verde, también permite el uso infraestructura portuaria, tal y como se transcribe a continuación.

“Zona B 1 - 1:

a Condiciones de uso de suelo:

a.1 Usos permitidos:

- *Tipo Residencial: Hoteles, hospedajes y servicios conexos; la vivienda sólo se permitirá a partir del segundo nivel, siendo obligatorio en primer nivel el comercio y equipamientos de servicios relacionados con ella, tales como parvularios, servicios profesionales, artesanales y otros de nivel menor.*
- *Tipo Equipamiento: Educación; Culto y Cultura; Científico; Comercio; Servicios profesionales; Deporte; Esparcimiento; Social.*
- ***Infraestructura: Portuaria, ferroviaria y estaciones, de transporte terrestre y marítimo, helipuertos.***
- *Espacios públicos y áreas verdes”.*

Como se puede observar, en el área dentro del recinto portuario ubicado desde calle Edwards al norte hasta el sector Barón, graficado en el seccional del Borde Costero de la Comuna de Valparaíso, en cuanto a sus usos, las normas citadas autorizan y habilitan

expresamente la actividad portuaria, que, reiteramos, por definición legal contempla el movimiento y almacenaje de la carga, entre otras actividades relacionadas.

Por todo lo anterior, no cabe sino concluir que las actividades de acopio, carga y movimiento de contenedores realizadas por los concesionarios de EPV, en el recinto portuario de Puerto Valparaíso, se encuentran correctamente emplazadas conforme a la normativa vigente aplicable, la cual las contempla como Infraestructura de transporte para todos los efectos legales.

Como conclusión de esta parte podemos sostener de manera indubitada que, en relación al recinto portuario de Puerto Valparaíso, sus usos y destinos han sido objeto de un profundo análisis por parte de diversas autoridades, lo que ha concluido en una manifiesta coordinación de diversos órganos de la administración del Estado, para dar lugar a una regulación concreta y específica, que da cuenta del reconocimiento de las vocaciones que esta particular área posee, y el rol que cumple como fin público. Lo anterior, ha sido reconocido en los instrumentos de planificación territorial pertinentes y en las políticas públicas de uso del borde costero, de modo de asegurar el cumplimiento del objeto previsto por la ley.

Siguiendo este orden lógico, son las empresas portuarias en su calidad de autoridad portuaria y de coordinador de las distintas actividades que se realizan al interior de los recintos portuarios que administra, **quienes están obligadas a velar por la protección de los distintos intereses públicos involucrados.**

En definitiva, el movimiento de carga y su almacenaje forman parte del objeto legal de EPV, en un espacio cuyo uso es de carácter portuario, conforme los instrumentos de planificación territorial referidos, actividad que se ha realizado conforme la normativa vigente.

III. DESCARGOS

A. Falta de configuración de la infracción

La SMA, como todo órgano del Estado, sólo puede ejercer las potestades y atribuciones que expresamente le atribuye la Constitución y las leyes, por lo que, *“ni aun a pretexto de circunstancias extraordinarias puede atribuirse otra autoridad o derechos que aquellos efectivamente conferidos”*¹. El citado principio de legalidad cobra mayor relevancia a propósito del Derecho Administrativo Sancionador, por cuanto, como ha reconocido la jurisprudencia, al ser

¹ CORDERO, Eduardo, Derecho Administrativo Sancionador: Bases y Principios en el Derecho Chileno. Legal Publishing Chile, 2014, pp. 231-32.

manifestación del *ius puniendi* estatal², corresponde que haga una aplicación *con matices* de los principios penales, entre los cuales se encuentran los principios de legalidad y de tipicidad. En este orden de ideas, la Constitución Política de la República expresamente dispone en el artículo 19 N° 3 incisos 8° y 9° que: “Ningún delito se castigará con otra pena que la que señale **una ley** promulgada con anterioridad a su perpetración, a menos que una nueva ley favorezca al afectado” y “Ninguna ley podrá establecer penas sin que la conducta que se sanciona esté **expresamente descrita en ella**” (énfasis agregado).

En el contexto del cargo formulado, conviene tener presente que la SMA, al momento de ejercer su potestad sancionadora, se encuentra materializando su poder-deber manifestado en el artículo 35 literal h) de la LOSMA, referido a que “corresponderá exclusivamente a la Superintendencia del Medio Ambiente el ejercicio de la potestad sancionatoria respecto de las siguientes infracciones [...] h) el incumplimiento de las Normas de Emisión”.

De ahí, entonces, sólo las conductas contempladas expresamente en la norma de emisión corresponden a aquellas conductas sancionables por la SMA. En consecuencia, la conducta imputada debe estar contemplada de manera expresa por la norma de emisión respectiva.

Los profesores García de Enterría y Fernández afirman correctamente que el principio de legalidad en materia de Derecho Administrativo Sancionador es la expresión del principio *nullum crimen, nulla poena sine lege*, de modo que **es la ley la que debe preceder a la conducta sancionable**, así como determinar el contenido de la sanción que pueda imponerse³.

A su turno, el Tribunal Constitucional ha recogido esta posición en su sentencia Rol N° 244, señalando:

“Que, en este sentido ambos principios se encuentran consagrados en los incisos séptimo y octavo del N° 3° del artículo 19, de la Carta Fundamental, de acuerdo a los cuales ‘Ningún delito se castigará con otra pena que la que señale una ley promulgada con anterioridad a su perpetración, a menos que una nueva ley favorezca al afectado’, y ‘Ninguna ley podrá establecer penas sin que la conducta que se sanciona esté expresamente descrita en ella’”.

² En STC Rol N° 480, de 27 de junio de 2006, el Tribunal Constitucional sostuvo que las sanciones administrativas y penales “pertenecen a una misma actividad sancionadora del Estado -el llamado *ius puniendi*- y están, con matices, sujetas al estatus quo constitucional establecido en el numeral 3 del artículo 19”. En el mismo sentido, véase STC Rol N° 1518, de 21 de octubre de 2010.

³ GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo y FERNÁNDEZ, Tomás-Ramón. Curso de Derecho Administrativo, volumen II. Thompson Reuters (Legal) Limited, Editorial Aranzadi, SA, duodécima edición, Pamplona, 2011. p. 181.

Añade que: “de esta forma la Constitución precisa de manera clara que corresponde a la ley y sólo a ella establecer al menos el núcleo esencial de las conductas que se sanciona, materia que es así de exclusiva y excluyente reserva legal, en términos tales que, no procede a su respecto ni siquiera la delegación de facultades legislativas al Presidente de la República, en conformidad con lo que dispone el artículo 61, inciso segundo, de la Constitución Política”.

Ahora bien, la tipicidad *requiere algo más que la legalidad*, pues es la **precisa definición de la conducta que la ley considera reprochable**, lo que permite garantizar el principio constitucional de seguridad jurídica y haciendo realidad, junto a la exigencia de una ley previa, la de una ley *cierta*⁴. También se sostiene correctamente que el fundamento del precepto que contempla este principio es extensible a sanciones administrativas, ya que ambas – sanciones administrativas y penales – representan el *ius puniendi* del Estado.

Dada la complejidad de las materias, conductas y deberes que se imponen en el ámbito administrativo, es necesario que los particulares tengan la certeza de los mismos con el objeto de adecuar su conducta a lo exigido por la autoridad, para no incurrir en alguna infracción. De lo contrario, se produciría “la imposibilidad de que el administrado pueda prever qué se encuentra prohibido y ajustar su conducta a esa programación, puesto que, si cualquier bien o interés jurídico contenido en una norma puede ser infringido por un particular, las hipótesis infraccionales son difíciles de abarcar”⁵. Al mismo tiempo, dicha conducta es en principio legítima, salvo que el propio legislador determine que debe ser prohibida y sancionada, cuestión de estricta reserva legal.

Así, la tipicidad en sede administrativa se traduce en que **las disposiciones sancionadoras – que comprende la ley, las normas administrativas que la complementan y los actos formales que las aplican –** deben contener suficientes referencias normativas de orden formal y material para generar **previsibilidad y certeza sobre lo que, en su aplicación, configurará una infracción administrativa**, constituyéndose en una verdadera garantía para el ciudadano⁶. De esta forma, la conducta constitutiva de infracción debe responder a los parámetros de norma *scripta, praevia, certa y stricta*.

⁴ Véase STC Rol N° 244, c. 10. En el mismo sentido STC Rol N° 480, c. 5.

⁵ SOTO, P. Un mal caso para flexibilizar la tipicidad en el Derecho Administrativo Sancionador. Comentario al fallo “empresa de servicios sanitarios ESSBIO S.A. con SEREMI de Salud del Biobío” de la corte suprema, Rol N° 7397-2012. Revista Chilena de Derecho, vol. 42 N°2, 2015, pp. 701 - 714.

⁶ Aun cuando no se exija en este ámbito una tipicidad estricta (como la prevista en el ámbito penal), es necesario que la norma tenga contornos definibles, así, señala la Londoño “[...] *ni el centro-pivote puede faltar (ley), ni la cuerda asociada al radio de acción puede ser ilimitada. En efecto, lo prohibido y las consecuencias jurídicas deben aparecer como determinables. Si acaso, como ya se ha expuesto abundantemente, no se adhiere aquí a la noción de “tipicidad*

Ahora bien, en el ámbito ambiental este principio se expresa no sólo en la idea que no se pueden reprimir aquellas acciones u omisiones que el ordenamiento no considera como infracción, sino que exige en la determinación de las conductas sancionables, ciertos parámetros de certeza y previsibilidad. En este sentido, bien se sostiene que la legalidad o reserva legal, la tipicidad y la certeza son aspectos requeridos para predecir las conductas sancionables, así como la clase e intensidad de la medida a imponer. Se trata de *principios de gran importancia para la protección ambiental*, dado que se encuentran vinculados a la eficacia preventiva general del instrumento⁷. Así, la Ley N° 20.417 desarrolla estos aspectos: i) *desde una perspectiva cuantitativa*, al contemplar una mayor densidad normativa, y ii) *desde una perspectiva cualitativa*, dado que las disposiciones permiten identificar los diferentes grados de infracción⁸.

Siendo ello así, para la aplicación de una determinada sanción, la infracción debe ser contemplada en una ley, fijando así la fuente normativa y, además, *“se requiere que dicha conducta punible, más allá de la fuente en que se contiene, se encuentre expresamente descrita”*⁹.

Considerando todo lo anterior, si la norma establece excepciones a la conducta punible descrita de la forma indicada anteriormente, la autoridad se ve impedida de configurar una infracción sobre la base de la normativa de excepción teniendo presente los principios de legalidad y tipicidad. Al respecto, en el presente caso, justamente estamos bajo un escenario de excepción de la aplicación del D.S. N°38/2011.

administrativa” (en sentido vigoroso, penal), ello de ningún modo significa que no se comparta la exigencia de un marco seguro de legalidad que funde el poder sancionatorio. La legalidad es impostergable”, en LONDOÑO MARTÍNEZ, Fernando 2014: “Tipicidad y legalidad en el derecho administrativo-sancionatorio”, en Revista de Derecho (Valparaíso), Vol. XXVII, N° 2, p. 161.

⁷ Véase BERMÚDEZ, Jorge: “Fundamento y límites de la potestad sancionadora administrativa en materia ambiental”, en: *Revista de Derecho* (Valparaíso), 2013. p. 443 y luego reiterado en BERMÚDEZ, Jorge: *Fundamentos de Derecho Ambiental* (2ª edición, Valparaíso, Ediciones Universidad de Valparaíso), p. 476. Según el autor, uno de los límites al ejercicio de la potestad sancionadora ambiental se funda en la tipificación de infracciones ambientales, por cuanto la tipificación de infracciones ambientales en el artículo 35 LOSMA, presenta como primer carácter evidente poseer rango legal, lo que no siempre ocurre en el ordenamiento jurídico administrativo sancionador.

⁸ *Ídem.*

⁹ FERNÁNDEZ, Miguel. Potestad sancionadora de la Administración y ley penal en blanco: Caso de las eléctricas ante el Tribunal Constitucional. Sentencias destacadas 2006, Libertad y Desarrollo, 2006. p. 193.

i. Infracción al principio de tipicidad y legalidad: Inaplicabilidad del D.S. N°38/2011

De acuerdo a lo dispuesto expresamente por la normativa vigente, no sería posible imputar el cargo referido a EPV por cuanto su actividad, la cual ha sido identificada en las propias denuncias, estaría exceptuada de la aplicación del D.S. N°38/2011. Por lo tanto, sancionar llevaría consigo una infracción al principio de tipicidad y legalidad, tal como se demostrará.

Al respecto, la referida norma de emisión en su artículo 5 literales a), d) y e), dispone expresamente que aquella **no es aplicable** al ruido generado por: “a) La circulación a través de las redes de infraestructura de transporte, como, por ejemplo, el tránsito vehicular, ferroviario y marítimo”; (ii) “d) El uso del espacio público, como la circulación vehicular (...)”; y, (iii) “e) Sistemas de alarma y de emergencia”.

Al respecto, de acuerdo a lo expuesto en las denuncias, así como la explicación de la operación del puerto indicada anteriormente, es claro que el ruido levantado en el presente caso proviene de la circulación a través de redes de infraestructura de transporte marítimo, circulación vehicular y sistemas de alarma de ciertas actividades del mismo puerto.

i. La actividad portuaria se encuentra excluida de la aplicación de la norma de emisión.

En los acápites anteriores, ya se mencionó la relevancia pública de la actividad portuaria para el país. En ese contexto, la normativa, reconociendo además la especialidad de esta actividad, derechamente la excluyó de la aplicación de la referida norma de emisión, por cuanto se entiende que aquella **no puede paralizar** por los efectos que ello trae consigo, así como tampoco existen medidas de mitigación idóneas y materialmente posibles de implementar para cumplir con los límites de la norma, considerando la naturaleza de las actividades y los lugares específicos donde solo se puede desarrollar.

Al respecto, tal como se indicó, las operaciones de acopio, carga y movimiento de contenedores realizadas, tienen la naturaleza de **operaciones portuarias**, por cuanto aquéllas se realizan dentro del recinto portuario del Puerto Valparaíso y se encuentran contempladas dentro de las actividades que la ley determina como propias de un recinto portuario.

En efecto, la Ley N° 19.542, en su artículo 53, es clara al definir el recinto portuario como “*un área litoral delimitada por condiciones físicas o artificiales que permite la instalación de una infraestructura destinada a la entrada, salida, atraque y permanencia de naves, y a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga, a la prestación de servicios a las*”

naves, cargas, pasajeros o tripulantes, actividades pesqueras, de transporte marítimo, deportes náuticos, turismo, remolque y construcción o reparación de naves” (énfasis agregado).

En consecuencia, la ley fue expresa en cuanto a disponer que un recinto portuario, como lo es Puerto Valparaíso, constituye una infraestructura destinada a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga.

Luego, el artículo 2.1.29 de la OGUC, señala que constituyen infraestructura de transporte los recintos portuarios. En efecto la referida norma indica lo siguiente; *“infraestructura de transporte, tales como vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc.”*.

Por lo tanto, EPV corresponde a un recinto portuario, porque de acuerdo a ley, se desarrollan en él operaciones o actividades portuarias. Luego, según la norma citada de la OGUC, aquello califica como infraestructura de transporte.

Finalmente, el citado artículo 5 del D.S. N°38/2011 dispone, tal como se indicó, que se exceptúan de la norma *“la circulación a través de las redes de infraestructura de transporte”*.

En consecuencia, la operación portuaria de EPV está excluida de la norma de emisión que sustenta este procedimiento, lo cual incluye toda la actividad propia el movimiento de container, cargas, descargas, entre otras actividades propias del puerto.

ii. La circulación del tren se encuentra excluida de la aplicación de la norma de emisión.

Bajo la misma línea argumentativa, queda excluido el ruido generado por el tránsito del tren. En efecto, la OGUC también identifica como *“infraestructura de transporte”* las *“vías y estaciones ferroviarias”*, y el citado artículo 5 del D.S. N°38/2011, excluye de la aplicación de la norma, *“las redes de infraestructura de transporte”*, como, por ejemplo, *“el tránsito ferroviario”*.

En este sentido, se debe mencionar que el transporte ferroviario que circula por Puerto Valparaíso es de responsabilidad de un tercero (FEPASA). Por su parte, es necesario destacar que en el sector Carrera se encuentra un área transitoria y de soporte, que permite que la carga sea luego transferida por los terminales que operan nuestros concesionarios.

En consecuencia, el ruido provocado por la circulación del tren se encuentra excluido de la aplicación la norma.

Por otro lado, es necesario destacar a la SMA dos cuestiones relevantes a estos efectos: (i) el tránsito del tren justamente viene a entregar una mejora ambiental, porque reemplaza el uso

de camiones con los efectos que aquellos tienen en impactos viales, así como emisiones; y, (ii) el tránsito del tren está asociado a un tipo de carga que por el modo ferroviario **no puede transitar durante el día** dado que la vía férrea se utiliza para el transporte de pasajeros en ese lapso de tiempo. La carga, por lo tanto, solo puede ser transportada durante la noche.

iii. La circulación de camiones se encuentra excluida de la aplicación de la norma de emisión.

Idéntico a lo que se indica en el punto ii anterior, ocurre con la circulación de camiones. La OGUC también identifica como *“infraestructura de transporte”* los *“terminales de transporte terrestre”*, y el citado artículo 5 del D.S. N°38/2011, excluye de la aplicación de la norma, *“las redes de infraestructura de transporte”*, como, por ejemplo, *“el tránsito vehicular”*. Asimismo, la norma excluye su aplicación para los casos de *“uso del espacio público, como la circulación vehicular”*.

Sin perjuicio de lo anterior, es necesario tener presente que antiguamente, el tránsito de camiones se realizaba desde Avenida Argentina, ingresando o saliendo la carga desde el sector Barón, existiendo en dicho sector incluso almacenes portuarios. Sin embargo, desde la construcción del camino La Pólvora y el acceso sur del recinto portuario y la creación en el año 2008, de la Zona de Extensión de Apoyo Logístico ZEAL de Puerto Valparaíso, **actividades de operación logística se trasladaron a sectores altos de la ciudad**. Así, las escasas áreas de respaldo de Puerto Valparaíso, están destinadas exclusivamente para la circulación, traslado y transferencia de la carga transportada por vía marítima, minimizando de esta forma el impacto que las operaciones portuarias realizan a la ciudad.

iv. Los sistemas de alarmas de algunas maquinarias

Como en todo recinto portuario, existen maquinarias con sistemas de alarma, las que se utilizan para cumplir con la normativa vigente, específicamente, el Decreto Supremo N° 594/99 del Ministerio de Salud. En efecto, el artículo 43 del referido reglamento, dispone que la maquinaria móvil **deberá contar con alarma de retroceso de tipo sonoro** por temas de seguridad, por lo tanto, no es posible su eliminación.

En ese contexto, el D.S. N°38/2011 reconociendo aquella realidad, y la necesidad de que esos sistemas de alarma funcionen, excluyó su aplicación de aquello. En efecto, tal como se indicó, el artículo 5 citado, indica que se excluye de la aplicación de la norma *“Sistemas de alarma y de emergencia”*.

v. Conclusiones

En conclusión, cabe indicar que las fuentes de ruido derivadas de las operaciones de los concesionarios de mi representada se encuentran expresamente excluidas de la aplicabilidad del D.S. N°38/2011, esto es, la circulación de camiones (tránsito vehicular) por las redes del Puerto de Valparaíso (infraestructura de transporte marítimo); la circulación y el tránsito ferroviario; así como los sistemas de alarma de algunas maquinarias.

Al respecto, fue **la misma Formulación de Cargos**, la que en su considerando 2°, indicó que el establecimiento de mi representada (luego de calificarlo erróneamente como “fuente emisora”,) corresponde a “*infraestructura de transporte*”. Para ello recurre y cita los siguientes artículos del D.S. N°38/2011:

- Artículo 6 N°10 letra a) que define “*Infraestructura de transporte*” como “*instalaciones tales como estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos, portuarios y aeroportuarios, y similares. Se incluyen además los dispositivos asociados a las redes de infraestructura de transporte*”. Dicha definición justamente opera para entender las excepciones del artículo 5 citado.
- Artículo 13, el cual define “fuente emisora de ruido”, pero que expresamente indica que “*se excluyen de esta definición las actividades señaladas en el artículo 5°*”.

Por lo tanto, bajo la lógica normativa de la SMA, se debería determinar que toda la actividad que realizan los concesionarios de mi representada está excluida de la aplicación de la referida norma de emisión, lo cual tiene un sentido de realidad, en atención a la importancia del funcionamiento de un puerto, así como la realidad de su actividad.

En consecuencia, en caso de que la SMA llegara a configurar la infracción, considerando que las actividades están exceptuadas de la aplicación de la norma de emisión, estaría derechamente infringiendo el principio de tipicidad y legalidad que opera en derecho administrativo sancionador.

ii. **Implementación de todas las medidas de mitigación posibles en forma voluntaria.**

Sin perjuicio del argumento principal de esta presentación, el cual acredita que la actividad del puerto identificada en las denuncias está excluida del D.S. N°38/2011, se hace necesario indicar a la SMA que los ruidos generados no son un tema que no haya sido de preocupación por parte de mi representada y trabajado por sus concesionarios.

En efecto, es una preocupación constante ir generando mejoras para atenuarlos, y para ello mi representada como los concesionarios han adoptado medidas mitigatorias, las cuales

serán expuestas en el capítulo subsidiario de esta presentación, referido al artículo 40 de la LOSMA, referido a medidas correctivas.

iii. Falta de control de las operaciones que están asociadas a las fuentes de ruido

Otro argumento de relevancia es indicar que las actividades que se identificaron en la denuncia y en la Formulación de Cargos, no son ejecutadas por EPV, sino por sus concesionarios.

Lo anterior no es baladí, porque la SMA en materia de ruido ha tenido un criterio claro y consistente de dirigir el procedimiento administrativo sancionatorio al “sujeto que controla la actividad que genera ruidos”.

Aquello se ha podido ver claramente en casos de ruidos en la construcción, donde la SMA no persigue a la inmobiliaria, sino a quien controla la emisión de ruidos, esto es, la constructora o la empresa a cargo de la demolición.

Situación similar ha ocurrido en casos de fiestas, pub o discotecas donde existe un dueño del recinto y un arrendatario quien controla la actividad. En esos casos siempre la SMA ha dirigido el procedimiento a dicho controlador.

En el presente caso ocurre lo mismo, la actividad portuaria, el funcionamiento del tren y la circulación de camiones, depende de diferentes concesionarios que controlan la operación y actividades. Por lo tanto, EPV no tiene el control de las actividades que la SMA levanta como generadoras del ruido.

De seguirse con la forma en que la SMA imputa este tipo de infracciones, mi representada debería ser absuelta -además- por este motivo.

B. En subsidio: clasificación de la infracción como leve y mínima sanción.

En el improbable caso que la SMA estime configurar la infracción a pesar de los argumentos ventilados, esta parte viene en hacer las siguientes alegaciones subsidiarias;

1. Sobre la clasificación de la infracción

Conforme al resuelto II de la Res. Ex. 1, la infracción objeto del presente procedimiento fue clasificada por la SMA como leve en virtud del artículo 36 numeral 3 de la LOSMA, al haber considerado que no concurría a su respecto ninguna de las hipótesis para la configuración de las infracciones gravísimas ni graves consignadas en los numerales 1 y 2 el señalado artículo 36, respectivamente.

Al respecto, esta parte viene en solicitar, en subsidio de la petición principal, que dicha clasificación de gravedad se mantenga en caso de que se configure la infracción.

Tal como la SMA conoce, en las infracciones “graves” operan los criterios del artículo 36 N°2 de la LOSMA y, particularmente en relación a las infracciones de ruido, de esos criterios, según el levantamiento de los casos del servicio, se ha aplicado el señalado en el literal b) de la disposición indicada, que establece que serán infracciones graves las que *“Hayan generado un riesgo significativo para la salud de la población”*.

Por lo tanto, no basta con la generación de un “riesgo” sino que aquel tiene que ser “significativo”.

En efecto, de los expedientes de distintos procedimientos sancionatorios revisados¹⁰, podemos señalar que los criterios empleados por la SMA para determinar si una infracción vinculada a la norma de emisión de ruidos es leve o grave, se refieren a los 2 conceptos señalados, a saber: (i) la existencia de un *riesgo* para la salud de la población, para lo cual se debe determinar si concurren los elementos que conforman el concepto de riesgo en función de la “Guía de evaluación de impacto ambiental, riesgo para la salud de la población” del Servicio de Evaluación Ambiental (“**SEA**”) y, (ii) la *significancia*, importancia o magnitud de dicho riesgo, que se define por su extensión y duración.

En razón de lo anterior, se procederá a abordar cada uno de dichos conceptos.

1. Sobre el “riesgo” a la salud de la población

En primer término, como señala la SMA en diversas resoluciones sancionatorias al fundar la clasificación que realiza de las infracciones a la norma de emisión de ruido, el concepto de riesgo - en relación con la salud de la población - es definido por la señalada guía del SEA como la *“probabilidad de ocurrencia del efecto adverso sobre el receptor”*.

Luego, señala que, de acuerdo a la misma guía, para que exista tal riesgo deben concurrir los dos elementos siguientes: (i) un peligro; y, (ii) una ruta de exposición ya sea completa o potencial.

En cuanto al concepto de peligro, éste ha sido definido por la guía como la *“capacidad intrínseca de una sustancia, agente, objeto o situación de causar un efecto adverso sobre un receptor”*. Al respecto, con base en antecedentes elaborados por organizaciones internacionales como

¹⁰ Rol D-062-2023, D-053-2022, D-108-2022, D-127-2021, D-002-2020, D-065-2020 y D-094-2020.

la OMS, la APA de EEUU y el IPCA, la SMA ha concluido que el ruido se asocia a un peligro al ser un agente con la capacidad intrínseca de generar efectos adversos en el receptor.

Sobre la base de lo anterior, revisados los casos de la norma de emisión de ruidos, la SMA siempre ha identificado que superar los límites normativos lleva consigo un “riesgo”, cuando la ruta de exposición es completa, cuestión que en casi la totalidad de los casos ocurre por existir una fuente de ruido determinada; un medio de desplazamiento (aire); una vía de exposición; receptores ciertos; y, en vinculación con ello, puntos de exposición al ruido.

Sin embargo, tal como se adelantó, para la clasificación de “grave” la existencia del “riesgo” por sí sola no es un elemento determinante; será necesario que aquél sea “significativo”.

2. Sobre la significancia del riesgo

En relación a este requisito, ha sido la propia SMA quien ha definido la significancia del riesgo caso a caso en atención a distintas circunstancias. Así, ha considerado la interacción entre distintos factores para ponderar la importancia, entidad o magnitud del mismo.

En primer lugar, la autoridad ha considerado como un factor relevante la *magnitud de la excedencia* por sobre el límite normativo, indicando que un mayor nivel de emisión por sobre dicho límite implica mayor probabilidad de ocurrencia de efectos negativos sobre el receptor, es decir, un mayor riesgo ocasionado. Lo anterior, porque aumenta el factor multiplicativo de la energía del sonido.

Sin embargo, para calificar de “significativo” el riesgo, no basta con acreditar tal magnitud de la excedencia. En efecto, de acuerdo al criterio de la SMA, debe considerarse además el *tiempo de exposición del receptor al ruido*. Además, estos factores deben complementarse con otras circunstancias del caso específico.

En cuanto al tiempo de exposición, la SMA ha basado su análisis en el tiempo de funcionamiento de los equipos, maquinarias o actividades emisoras de ruido, estableciendo al efecto tres tipos de frecuencia de funcionamiento: periódico, puntual y continuo. Dicha frecuencia es determinada a partir de una proyección de las horas de funcionamiento de la unidad fiscalizable respectiva. Esto en el fondo busca determinar con qué frecuencia podría estarse repitiendo la excedencia de los límites de emisión, es decir, la infracción. Es decir, a mayor frecuencia de funcionamiento de la actividad, mayor probabilidad existe de que el receptor se encuentre expuesto al ruido en niveles superiores a los aceptables.

No obstante, y en ese mismo sentido, cabe tener presente que, las horas de funcionamiento de la fuente emisora que considera la SMA corresponden a una estimación, es decir, no

necesariamente coinciden con la realidad. Por lo tanto, la frecuencia determinada puede admitir ciertos matices. Así, una fuente que presenta una frecuencia periódica de funcionamiento, en un determinado momento de funcionamiento podría generar una emisión constante o, bien, intermitente. Asimismo, la cantidad de horas y/o de días de funcionamiento puede ser variable, lo que implica que la periodicidad no se repita siempre de la misma manera.

Respecto a los casos revisados, cabe indicar que, cuando la infracción fue clasificada como grave existió una excedencia, en general, superior a 20 db(A) y el funcionamiento de la fuente emisora se determinó como continuo o como periódico.

Por otra parte, varias de las fuentes emisoras que fueron catalogadas como de funcionamiento periódico emitían ruido con la misma intensidad o con una intensidad similar durante todas las horas de funcionamiento y durante toda la semana o la mayor parte de ella. Lo mismo ocurrió en el caso de funcionamiento continuo revisado, correspondiente a la subestación eléctrica Ancoa¹¹. Por otra parte, en algunos de los casos de infracción grave se realizó más de una medición que demostró excedencia considerable e incluso luego de haberse ordenado medidas provisionales pre-procedimentales.

Además de lo anterior, para el análisis de significancia, se consideró como un aspecto relevante para la clasificación de la infracción como “grave”, el *estado de salud vulnerable* que presentaban algunos receptores, cuyo detrimento se exacerbó en razón de la exposición frecuente al ruido, según fue acreditado por los denunciantes con los correspondientes antecedentes médicos.

Finalmente, cabe advertir que, en el caso de la subestación eléctrica Ancoa¹², ubicada en el sector Rincón de Pataguas, comuna de Colbún, Región del Maule, un factor que la SMA consideró como determinante para clasificar la infracción de superación del límite normativo de emisión de ruido como grave fue la *cantidad de personas afectadas*. En tal caso la población afectada correspondía a residentes de viviendas ubicadas alrededor del predio de emplazamiento de la subestación eléctrica, dado que los puntos de medición (receptores), en todos los cuales se obtuvo una superación de la norma, se ubicaban en ambos costados de dicho predio, encontrándose algunos de ellos en un sector intermedio y otros cercanos a sus extremos norte y sur, lo cual da cuenta del efecto multidireccional y expansivo de la emisión de ruido.

Al respecto, en el presente caso, no confluyen todos los criterios mencionados para probar una hipótesis de “riesgo significativo a la salud de la población”.

¹¹ Expediente: D-094-2020.

¹² Ibid.

En primer lugar, conforme se indicó en las distintas respuestas a los requerimientos de información formulados por la SMA, EPV ha implementado, desde 2021, distintas medidas para reducir el ruido generado por la actividad en comento, incluyendo coordinaciones y comunicaciones con el concesionario y con los vecinos, elementos tecnológicos, capacitaciones del personal y mejoras en cuanto a la logística.

En segundo término, si bien el terminal está habilitado para las labores de carga, acopio y descarga de contenedores desde y hacia el tren y camiones desde las 23:00 hasta las 05:00 hrs. todos los días de la semana, dichas labores **no se realizan durante toda esa ventana de tiempo**, sino que solo durante **tres horas y en una cantidad variable de días**.

En efecto, en dicho horario completo pueden circular camiones para trasladar contenedores, pero la carga y descarga del tren solo puede efectuarse entre las 00:00 a las 04:00 hrs., que es el horario en que se puede transitar por la vía ferroviaria, y la totalidad de las labores de carga, descarga, acopio y traslado de contenedores en el recinto tiene una duración aproximada de tres horas. Además, **existen casos en que no existe carga en tránsito, en los cuales no se habilita el recinto**.

En esas tres horas de funcionamiento, las emisiones sonoras **no son constantes**, sino que pausadas o intermitentes, dado que son generadas por distintas las fuentes que no siempre emiten sonido al mismo tiempo, considerando que se trata de una secuencia o cadena de movimientos, la cual, además, depende de la cantidad de carga y de las necesidades de los clientes. Las actividades que en dicho lapso se realizan, son las siguientes:

- Traslado y acopio de contenedores de importación.
- Llegada y detención del tren en punto de operación.
- Descarga y carga del tren.
- Acopio y traslado de contenedores al Terminal N°1.
- Operación de sistemas de alarmas que solo aplican en determinados movimientos de la maquinaria y camiones.

Específicamente, el tren se descarga en 1 hora, a lo que se le debe agregar el traslado de contenedores de importación de 1 hora y despacho contenedores de exportación acopiados de 1 hora.

Por otra parte, la frecuencia de dichas actividades **ha disminuido**.

De esta manera, cabe concluir que en este caso sería inexacta una proyección de horas de funcionamiento puesto que la periodicidad de las actividades ha ido variando. Tampoco puede concluirse que cada vez que se hayan realizado tales actividades haya existido una exposición al ruido por sobre los niveles permitidos, ni que se haya generado una

excedencia constante y de gran magnitud por cuanto se han implementado medidas que han permitido morigerar las emisiones asociadas y estructurar de mejor manera el nivel de actividad, incluyendo el control de los atochamientos vehiculares fuera del recinto.

Por otra parte, en el presente caso no se han acreditado con los correspondientes antecedentes médicos, efectos negativos derivados de emisiones sonoras en la salud de los receptores sensibles, no pudiendo imputarse a mi representada la generación de un riesgo significativo.

En razón de todo lo señalado precedentemente, no cabe sino concluir que la clasificación que corresponde al hecho imputado, de considerarse realmente como una infracción, es la de leve, debiendo consignarse de dicha manera en la resolución de término del procedimiento.

Por lo demás, corresponde indicar que no existen antecedentes para acreditar otro criterio de clasificación como grave o gravísimo del artículo 36 de la LOSMA.

2. Circunstancias del artículo 40 de la LOSMA aplicables

Sin perjuicio de lo expuesto en los acápites precedentes, y en el improbable caso que la SMA concluya que EPV ha incurrido en la infracción imputada en el presente procedimiento sancionatorio, el examen del cargo formulado lleva a concluir de forma ineludible que, a su respecto, resultan aplicables sendos factores de disminución establecidos en el artículo 40 de la LOSMA, que ameritan el establecimiento de la sanción más baja que corresponda.

A continuación, pasamos a revisar los factores de disminución aplicables al caso, a la luz de lo dispuesto en las Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones Ambientales de la SMA, del año 2017 ("**Bases Metodológicas**"):

3. Circunstancia del artículo 40 literal c) de la LOSMA: El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción

Esta circunstancia opera sobre la base de que el presunto infractor haya obtenido ganancias derivadas de las infracciones imputadas, ya sea por una disminución de costos o por un aumento en los ingresos, que no hubiese tenido lugar en ausencia de la presunta infracción. En otras palabras, el beneficio económico equivale al valor económico que significa para el infractor la diferencia entre cumplir con la normativa y no cumplir con ella¹³.

¹³ Ver Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones Ambientales (2017), p.36.

Tal como se ha señalado en esta presentación, EPV no ejecuta operación y ha actuado en todo momento bajo la total convicción de estar dando cumplimiento a la normativa que la gobierna, con el fin de dar cumplimiento al objetivo que se le ha encomendado por ley. Esto incluye, por cierto, las excepciones a la aplicación de la norma de ruido que se encuentran establecidas en el artículo 5 del D.S. N° 38/2011.

A pesar de lo anterior, y sin estar obligado a ello, EPV ha implementado medidas correctivas y preventivas con el fin de disminuir los niveles de ruido asociados a la operación del puerto y mejorar su relación con la comunidad. En consecuencia, la infracción que se le imputa a mi representada, le ha reportado costos adicionales para la implementación de medidas, que se encuentran detalladas posteriormente en esta presentación.

Adicionalmente, EPV ha incurrido en todos los costos necesarios para la realización de las gestiones solicitadas por la SMA, en particular, mediciones e informes, todo lo cual ha sido debidamente presentado ante la SMA.

De esta forma, no es posible asociar ganancia a mi representada con motivo de la infracción imputada. Al contrario, EPV ha implementado medidas correctivas voluntarias para mejorar la calidad de vida de la comunidad.

Por todo lo anterior, la aplicabilidad de la circunstancia en comento debe ser desestimada de plano.

4. Circunstancia del artículo 40 literal d) de la LOSMA: La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.

Tal como se consigna en la Bases Metodológicas, esta circunstancia se compone de dos elementos: la intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.

En lo que se refiere al elemento de intencionalidad, las Bases Metodológicas señalan que esta “[...] se verificará cuando el infractor comete dolosamente el hecho infraccional. La concurrencia de intencionalidad implicará que el reproche de la conducta es mayor, lo cual justifica que esta circunstancia opere como un factor de incremento de la sanción. Por el contrario, cuando la infracción fue cometida solo a título culposo o negligente, esta circunstancia no será considerada. /Al evaluar la concurrencia de esta circunstancia se tendrá especialmente en cuenta la prueba indirecta, principalmente la prueba indiciaria o circunstancial. Esta prueba podrá dar luces sobre las decisiones adoptadas por el infractor y su adecuación con la normativa.”.

A este respecto, debemos señalar de forma enfática que **no ha existido dolo en la comisión de la infracción imputada, por cuanto mi representada ha actuado en todo momento bajo la convicción de estar dando cumplimiento a lo dispuesto tanto por la normativa ambiental, como por la normativa de rango constitucional que ampara la actividad portuaria estatal de mi representada.**

En efecto, tal como se ha señalado latamente en esta presentación, el artículo 5° del D.S. N° 38/2011 establece una excepción expresa de aplicabilidad de dicha norma a la circulación a través de redes de infraestructura de transporte, incluyendo el tránsito marítimo, terrestre y ferroviario, y a los sistemas de alarma y emergencia, cuales son, precisamente, las actividades que ejercen las empresas concesionarias.

Por su parte, y tal como se ha indicado, las actividades portuarias objeto de estos autos se realizan desde hace décadas amparadas por un régimen especial, como es la referida Ley N° 19.542, que regula las empresas portuarias estatales, y que establece dos cuestiones relevantes para estos efectos: (i) que el objeto de estas empresas es la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título, **incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de éste** (artículo 4 de la Ley N°19.542); y (ii) que el funcionamiento de estas empresas debe ser **continuo y permanente** (artículo 3 de la Ley N°19.542), dado el alto interés público de sus funciones, esenciales para la economía nacional y regional.

Es decir, EPV ha procedido en todo momento con el total convencimiento de encontrarse actuando conforme a la ley y las normas que la gobiernan. Por tal motivo, la falta de dolo en el caso en comento es indiscutible.

A pesar de todo lo dicho, y tal como se detalla en este acápite, EPV ha adoptado medidas preventivas y correctivas tendientes a disminuir los niveles de ruido y mejorar la relación con la comunidad, sin estar obligado a ello, cuestión que reafirma su actuación de buena fe.

En razón de lo expuesto, y dado lo consignado en las Bases Metodológicas, corresponde que esta circunstancia **no sea considerada como un factor de incremento.**

5. **Circunstancia del artículo 40 literal e) de la LOSMA: Conducta anterior del infractor**

Esta circunstancia analiza el comportamiento, desempeño o disposición al cumplimiento que el infractor mantuvo en la unidad fiscalizable, antes de la ocurrencia del hecho

infraccional objeto del procedimiento sancionatorio¹⁴.

A este respecto, debemos señalar que mi representada presenta una irreprochable conducta anterior, ya que ni la unidad fiscalizable ni su titular han sido objeto de anteriores sanciones o procedimientos sancionatorios por incumplimientos a la normativa ambiental. Esto, es fácilmente corroborable mediante una búsqueda simple de la unidad fiscalizable en el sistema SNIFA, en donde no figura ningún procedimiento sancionatorio más que el que nos convoca.

En razón de ello, y dado lo consignado en las Bases Metodológicas, corresponde que esta circunstancia **sea considerada como un factor de disminución de la sanción a aplicar.**

6. Circunstancia del artículo 40 literal i) de la LOSMA: Todo otro criterio que, a juicio fundado de la Superintendencia, sea relevante para la determinación de la sanción.

En efecto, el artículo 40 letra i) de la LOSMA establece esta norma residual, en virtud de la cual la SMA puede incluir otros criterios que, a juicio fundado, se estimen relevantes para la determinación de la sanción en un caso específico.

Algunos de los criterios adicionales que pudieran ser considerados por la SMA y que se consignan en las Bases Metodológicas, son los siguientes:

a. Cooperación en la investigación y/o el procedimiento.

Al respecto, mi representada ha otorgado a las autoridades fiscalizadoras todas las facilidades requeridas para llevar a cabo su labor, sin que haya existido oposición, obstrucción del ingreso ni ningún otro impedimento que haya dificultado de forma alguna su función fiscalizadora. Prueba de ello es que no se ha consignado nada en el sentido contrario en las referidas actas ambientales, y en ningún caso fue necesario recurrir a la fuerza pública.

Asimismo, EPV ha dado respuesta oportuna, íntegra y útil a todos los requerimientos y/o solicitudes de información formulados por la SMA que se le han efectuado con ocasión de la supuesta infracción que motiva este procedimiento, entre ellas, la efectuada mediante la Resolución Exenta N°23, de 2023, de la Oficina Regional de Valparaíso de la SMA ("**RE 23/2023**") y la Resolución Exenta N° 95 ("**RE N° 95/2023**"), del mismo origen.

¹⁴ Ver Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones Ambientales (2017), p.40.

En consecuencia, y dado lo consignado en las Bases Metodológicas, corresponde que esta circunstancia **sea considerada como un factor de disminución de la sanción a aplicar.**

b. Adopción de medidas correctivas

Tal como se ha señalado, EPV ha ejecutado mediciones de ruido. El concesionario TPS, quién es el monooperador que utiliza este espacio ha implementado medidas preventivas y correctivas, tendientes a disminuir los niveles de ruido y a mejorar la calidad de vida de la comunidad aledaña.

A este respecto, podemos informar la ejecución de las siguientes acciones:

i. Mediciones de ruido.

Con fecha 25 de abril de 2023 se realizaron las mediciones de ruido requeridas por la referida RE N° 95/2023 de la Oficina Regional de Valparaíso, las cuales fueron ejecutadas por la ETFA "Asesorías, Proyectos y Servicios Acústicos Acustec Limitada", RUT N° 76.157.802-2, en las condiciones solicitadas.

En dicha oportunidad y en respuesta al requerimiento efectuado mediante la RE N° 95/2023, se acompañó el informe emitido por la señalada ETFA, en el cual ratifica que las principales fuentes de ruido "*corresponden al tránsito de camiones al interior de la Unidad Inspeccionada, movimiento de grúa cargando contenedores y maniobras de tren de carga al interior de la Unidad Inspeccionada*". Es decir, la actividad generadora de ruido corresponde a la circulación de carga al interior del recinto portuario, que corresponde a una actividad conexas inherente al ámbito portuario, indispensable para el debido cumplimiento de la función propia de EPV, según lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley N°19.542.

ii. Implementación de compromisos voluntarios en materia de ruido.

Como se ha señalado, EPV está dirigiendo sus esfuerzos en lograr que los operadores y concesionarios del Puerto de Valparaíso emitan el menor ruido posible, implementando algunas medidas y compromisos en forma voluntaria, desde el año 2021 a la fecha, según se pasa a detallar:

- Reuniones con la comunidad.

EPV, en su calidad de buen vecino, se ha acercado a la comunidad eventualmente afectada por la operación nocturna de transporte de carga vía ferroviaria, manifestando su preocupación y empatía por los problemas planteados, realizando acciones y reuniones con los concesionarios que llevan la operación a cabo, con el objetivo de reducir el ruido.

Una de las reuniones realizadas entre EPV y la comunidad de edificio Vistamar, edificio que ha manifestado reclamos por el ruido generado por la operación, se realizó el miércoles 16 de marzo del 2022, donde el tema principal fue entregar a los representantes conocimientos sobre el funcionamiento de la operación y de los esfuerzos que se han realizados por los operadores para minimizar el ruido. Luego, el 3 de abril de 2023, hubo una segunda reunión donde también asistieron miembros de la comunidad Costanera Pacífico.

Posteriormente, EPV se reunió con la empresa Ferrocarril del Pacífico S.A. (FEPASA) y Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), para comunicar lo expuesto por los vecinos y abordar acciones para la reducción del ruido.

Las minutas de las reuniones descritas fueron presentadas ante la SMA con ocasión de la respuesta al requerimiento de información efectuado mediante la RE N° 95/2023.

- Campañas para evitar el uso excesivo de bocinas.

En agosto del 2022, Puerto Valparaíso en su compromiso con la comunidad, lanza la campaña para evitar el uso excesivo de bocinas, en la que busca fomentar la conducción segura, y generar conciencia sobre el uso de la bocina, con el fin de disminuir la contaminación acústica.

- Monitoreo continuo y permanente de la Ruta La Pólvora, para evitar congestión vehicular.

EPV en julio del 2022, publicó en el diario El Mercurio la implementación de una herramienta de inteligencia artificial que monitorea de forma permanente y continua (24 horas al día, 7 días a la semana) y en tiempo real la Ruta La Pólvora, consiguiendo disminuir en más de 630 horas el tiempo de espera por congestión vehicular en ella y la reducción de ruidos ocasionados por el transporte.

- Medidas implementadas por el concesionario TPS.

Por su parte, el concesionario TPS, encargado de las actividades de tránsito de carga vía terrestre en el recinto portuario del Puerto de Valparaíso, ha implementado medidas para

el control de emisiones de ruido, todas las cuales fueron informadas a la autoridad con ocasión de la respuesta al requerimiento de información efectuado mediante la RE N° 95/2023. Entre ellas se encuentran las siguientes:

(i) External Sound Insulation Kit.

Este sistema consiste en la incorporación de un silenciador auxiliar (Imagen N° 3), en el costado derecho del bastidor de la máquina más un conjunto de placas con aislamiento acústico (Imagen N° 4), que cubre toda el área inferior del alojamiento del motor y transmisión, impidiendo que el ruido producido rebote y se proyecte al exterior.

El silenciador auxiliar (Imagen N° 3) ayuda al Silenciador Principal (Imagen N° 5) disminuir el sonido del escape del motor.

Imagen N°3



Imagen N°4 /Imagen N°5



(ii) Automático System DRF. Kit sensor de proximidad Spreader.

Como un complementario al sistema de control de la máquina se instaló un sensor de proximidad en el spreader del equipo. (Imagen N°6 y N°7). Mediante una actualización del firmware de los módulos electrónicos se regula en forma autónoma la velocidad de descenso del conjunto Pluma-Spreader.

El conjunto baja la velocidad de forma forzada a 30 cm del contenedor impidiendo que el operador pueda aumentar la velocidad de descenso. A través de este sistema se logra un contacto suave entre el contenedor y el spreader de la máquina.

Imagen N°6 / Imagen N°7



(iii) Kit amortiguación spreader. Rubber Dumping

Instalación de una extensión de goma al corner (Imagen N° 8) disminuyendo los ruidos de golpes al posicionar el spreader en el container.

Imagen N° 8



La incorporación de estos tres sistemas tecnológicos anteriores fue realizada en dos portacontenedores Full Marca Kalmar Modelo DRF 450, y logró una disminución en 3 db en la operación.

(iv) Campaña de concientización del ruido a sus trabajadores.

Se realizó una campaña de difusión entre los trabajadores para evitar el uso de la bocina en el sector carrera al posicionar los contenedores sobre las ramplas de los tractocamiones. Se reforzó la importancia de mantener la operación nocturna silenciosa debido a la comunidad.

(v) Implementación de un sistema de ruido blanco a los equipos como grúas reachstacker y tracto camiones

Se sustituyeron las alarmas de retroceso mono tonales en las grúas reachstacker y tracto camiones por alarmas de ruido blanco de 97dB. La fuente de ruido de las nuevas alarmas es unidireccional y no omnidireccional, atenuando el impacto que esto genera.

Adicionalmente a las medias descritas anteriormente, el equipo de Control e Instrumentación implementó luces indicadoras en las maquinarias utilizadas en la operación nocturna del tren de carga y descarga.

(vi) Incorporación señalética de operación nocturna silenciosa

Se incorporaron dos letreros para reforzar la importancia de mantener la operación del tren lo más silenciosa posible donde se indica "Operación Nocturna Silenciosa, Recuerda que Valparaíso está durmiendo".

Imagen N° 9



(vii) Mejora en la coordinación entre equipos de trabajo

Se incorporó un sistema de comunicación interno entre el operador de la grúa portacontenedor y conductor del tractocamión para evitar el uso de la bocina al momento de posicionar un contenedor sobre la rampla. Adicionalmente a esta medida se incorporó un operador tránsito para apoyar en esta labor.

(viii) Reducción de intensidad de alarmas

Se redujo la intensidad de las alarmas equipadas en las grúas portacontenedores con ruido blanco que trabajan en la operación del tren.

(ix) Mejora en el modelo de operación

Se mejoró el modelo de operación cambiando la posición de acopio de contenedores para evitar direccionar la alarma de ruido blanco hacia la ciudad.

En consecuencia, y dado lo consignado en las Bases Metodológicas, corresponde que esta circunstancia **sea considerada como un factor de disminución de la sanción a aplicar.**

IV. RESPUESTA AL REQUERIMIENTO DE INFORMACIÓN

En relación a la información requerida en el punto IX de vuestra resolución, adjunto a esta presentación, se encuentran todos los documentos asociados a los puntos 1, 2 y 7 solicitados en el requerimiento de información contenido en la Formulación de Cargos.

En relación a los puntos 3, 4, 5 y 6, se responden a continuación:

Punto 3: Identificar las maquinarias, equipos y/o herramientas generadoras de ruido dentro de la unidad fiscalizable.

Los equipos y/o herramientas generadoras de ruido se identifican a continuación:

- i. Equipo Reach Stacker, tanto en las operaciones de levante, bocina de retroceso y movimiento (Operado por TPS).
- ii. Posicionamiento de contenedores en piso, sobre otros contenedores (apilamiento), sobre vagón y sobre el tracto camión (Operado por TPS).
- iii. Tracto camiones que movilizan los contenedores entre el Sector Carrera y el Terminal (Operado por TPS).
- iv. Tren y su locomotora (Operado por FEPASA).
- v. Movimientos y contactos entre vagones cada vez que se mueve el tren (Operado por FEPASA).

Punto 4: Plano simple que ilustre la ubicación de las maquinarias, equipos y/o herramientas generadoras de ruido. Asimismo, indicar la orientación y referencia con los puntos de medición de ruidos individualizados en las fichas de medición de ruidos incorporadas en el informe DFZ-2023-1928-V-NE, además de indicar las dimensiones del lugar.

En la figura N°1, se observa la zona de operación del tren de carga, donde el tren ingresa de derecha a izquierda (flecha azul). El área contemplada para la operación ferroviaria, acopio carga y descarga es de 2.000 metros cuadrados.

Punto 6. Indicar el horario y frecuencia de funcionamiento de las maquinarias, equipos y/o herramientas generadoras de ruido, indicando expresamente el horario de inicio y término de su funcionamiento, así como los días de la semana en los que funciona.

No existe un horario fijo, ya que la hora de carga y descarga del tren no es exacta, pero varía desde las 00:00 a las 4:00 AM. Ni antes ni después de esa hora se puede transitar por la línea ferroviaria.

En la práctica el tren se descarga en 1 hora, a lo que se le debe agregar el traslado de contenedores de importación de 1 hora, y despacho de contenedores de exportación acopiados de 1 hora. En total se debe considerar 3 horas de funcionamiento de las faenas que incluyen:

- Traslado y acopio de contenedores de importación
- Llegada y detención del tren en punto de operación
- Descarga y carga del tren.
- Acopio y traslado de contenedores al Terminal N°1.

Con respecto a los días de funcionamiento, en la actualidad opera sólo los días lunes, eventualmente algunos miércoles y/o viernes. Como muestra de su funcionamiento variable, se debe considerar que desde abril del 2023 a enero del 2024 (44 semanas en total) el promedio fue de 1.5 trenadas a la semana.

Para una mayor claridad de lo descrito en el párrafo anterior, se presenta en el gráfico n°1 la cantidad de trenadas por semana desde abril 2023 hasta la fecha. Podemos observar que en términos generales solamente durante el mes de abril del 2023 se registró una alta actividad en el sector (más de 4 días de operaciones). El resto del año se aprecia un nivel de trabajo en la zona indicada inferior a los 2 días, incluso en algunas semanas no ha habido operaciones nocturnas.

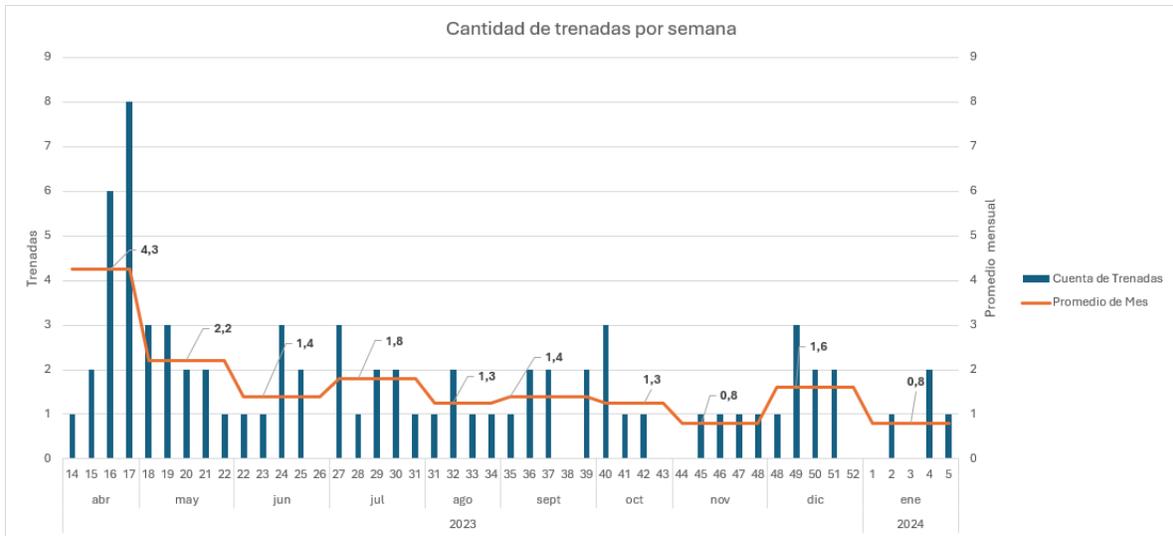


Gráfico N°1: Frecuencia de trenadas por semana

* * *

Por lo tanto, en consideración a los argumentos de hecho y de Derecho aquí presentados, se solicita a la SMA que resuelva absolver a mi representada del cargo formulado. En subsidio, aplicar la sanción mínima -amonestación por escrito-, o la menor sanción que se determine conforme a Derecho.

POR TANTO, se solicita a esta Superintendencia,

- (1) Tener por presentados dentro de plazo los descargos de mi representada.
- (2) Debido a las consideraciones de hecho y de derecho que se exponen en el cuerpo de este escrito se solicita absolver a Empresa Portuaria Valparaíso del Cargo 1.
- (3) De manera subsidiaria, en el evento que se decida sancionar, se solicita se aplique la mínima sanción que en Derecho corresponda respecto del Cargo 1, al concurrir las circunstancias atenuantes descritas, al tiempo que no concurren circunstancias agravantes. Por otro lado, se solicita mantener su clasificación como infracción leve.

PRIMER OTROSÍ: Solicito a usted tener presente que mi personería para representar a EPV consta en escritura pública cuya copia de acompaña en el punto 1 del siguiente otrosí.

SEGUNDO OTROSÍ: Se solicita tener por acompañados los siguientes documentos:



Notario Interino de Valparaíso Alfonso Gastón Alberto del Fierro Elgart

Certifico que el presente documento electrónico es copia fiel e íntegra de REDUCCIÓN A ESCRITURA PÚBLICA otorgado el 07 de Julio de 2022 reproducido en las siguientes páginas.

Notario Interino de Valparaíso Alfonso Gastón Alberto del Fierro Elgart.-

Prat 612, Valparaíso.-

Repertorio Nro: 1985 - 2022.-

Valparaíso, 07 de Julio de 2022.-



123456804895
www.fojas.cl

Emito el presente documento con firma electrónica avanzada (ley No19.799, de 2002), conforme al procedimiento establecido por Auto Acordado de 13/10/2006 de la Excm. Corte Suprema.-

Certificado Nro 123456804895.- Verifique validez en

<http://fojas.cl/d.php?cod=not71algafiel&ndoc=123456804895>.- .-

CUR Nro: F5074-123456804895.-

NOTARÍA
ALFONSO DEL FIERRO
ELGART
NOTARIO PÚBLICO INTERINO
PRAT 612, VALPARAÍSO

REPERTORIO N° 1985/2022

srs



REDUCCION A ESCRITURA PUBLICA

PARTE PERTINENTE SESIÓN ORDINARIA DE DIRECTORIO N° 579

EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO DE FECHA 28 DE JUNIO DE 2022.



En Valparaíso, República de Chile, a **siete de Julio de dos mil veintidós**, ante mí, **ALFONSO DEL FIERRO ELGART**, Abogado, Notario Público Titular de la Sexta Notaría de Valparaíso, con oficio en calle Prat seiscientos doce, comparece: don **GUILLERMO CROVARI TORRES**, chileno, casado, Abogado, Cédula nacional de identidad y rut número [REDACTED]

[REDACTED] domiciliado en Errázuriz, número veinticinco, Valparaíso, mayor de edad, quien acreditó su identidad con la cédula anotada y expone: que viene en reducir por escritura pública parte pertinente de la Sesión ordinaria de directorio número quinientos setenta y nueve Empresa Portuaria Valparaíso de fecha veintiocho de junio de dos mil veintidós, que seguidamente se detalla: **Sesión Ordinaria de Directorio número quinientos setenta y nueve Empresa Portuaria Valparaíso**. En Valparaíso, martes veintiocho de junio de dos mil veintidós, siendo las diez horas, se realiza la **Sesión Ordinaria número quinientos setenta y nueve de Directorio de EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO**, con la asistencia de su presidente señor Luis Eduardo Escobar Fritzsche, la vicepresidenta señora Nicole Pastene Sanguinetti, la directora señora Georgina Febré Gacitúa, los directores señor Juan Gajardo López y señor Juan Sánchez Ramos, el Representante de los Trabajadores señor Roberto González Morales y el Gerente General señor Franco Gandolfo Costa. Actúa

Pag: 2/17



Certificado N°
123456804895
Verifique validez en
<http://www.fojas.cl>

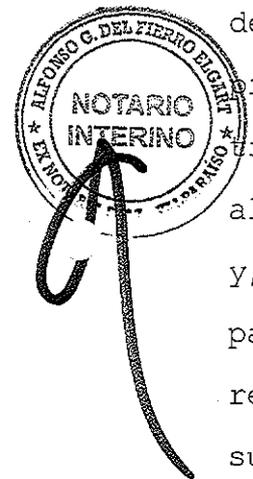
como secretario el abogado señor Fernando Castillo Salfáte.
ACUERDO diez/número quinientos setenta y nueve ORD. /dos mil veintidós de Directorio: Por la unanimidad del Directorio, se acuerda delegar facultades en don **Franco Gandolfo Costa, chileno,** casado, Ingeniero Civil Industrial, cédula nacional de identidad y rol único tributario número [REDACTED]

[REDACTED] para que, en su calidad de Gerente General, actúe como factor de comercio y administre la EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO con las facultades de administración necesarias para el cabal cumplimiento y desarrollo del giro ordinario de ésta, de conformidad a lo establecido en los artículos treinta y uno y treinta y ocho de la ley diecinueve mil quinientos cuarenta y dos, en adelante, "la ley portuaria". El Gerente General deberá ejecutar, cumplir y hacer cumplir todos los acuerdos del Directorio de la Empresa, velando por el orden interno y financiero de ésta y presentando al Directorio, cuando este cuerpo colegiado lo requiera, una cuenta detallada que refleje con exactitud y profundidad la marcha de la Empresa, su situación operativa, financiera, administrativa, contable y de personal, velando además por el cumplimiento exacto y oportuno de las leyes previsionales, laborales, tributarias y, en general, de todas las normas relativas a la administración y operación portuaria. Sin que la enumeración que sigue pueda entenderse como taxativa, el Directorio delega además facultades a don Franco Gandolfo Costa para que, en su calidad de Gerente General de la EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO, represente a ésta con las facultades especiales que a continuación se indican, las que ejercerá actuando individualmente. **Facultades de coordinación y administración interna. UNO:** coordinar las gerencias y unidades de la Empresa entre sí y relacionarlas y coordinarlas con otras instituciones, empresas o entidades, sean públicas o privadas, dedicadas al transporte o que desarrollen actividades vinculadas



NOTARÍA
ALFONSO DEL FIERRO
ELGART
NOTARIO PÚBLICO INTERINO
PRAT 612, VALPARAÍSO

directa o indirectamente con la política y actividades portuarias, aduaneras, sanitarias o de transportes, sea general o particularmente. **DOS:** Podrá ejercer todas y cada una de las facultades relativas al personal de la Empresa, sus destinaciones y designaciones. **TRES:** Podrá introducir las modificaciones que considere necesarias dentro de la administración y organización de la Empresa y dictar los reglamentos e instrucciones que se precisaren, sean de servicio, tarifarios, de modalidades de trabajo portuario, de movimiento de mercaderías, de almacenamiento de carga, de orden, higiene y seguridad laborales, y, en general, adoptar todas las medidas que estime convenientes para la organización y buen funcionamiento de la actividad en los recintos portuarios y resolver todo aquello que se relacione con su administración. **CUATRO:** Proponer al Directorio los términos de la presentación de los presupuestos anuales de ingresos y gastos corrientes y del presupuesto de inversiones de la Empresa, para que este cuerpo colegiado lo someta a aprobación del Ministerio de Hacienda a través de la Dirección de Presupuestos de ese Ministerio, de conformidad a lo previsto en el decreto ley número mil doscientos sesenta y tres de mil novecientos setenta y cinco. **CINCO:** Autorizar los gastos de acuerdo con los presupuestos aprobados. **Facultades laborales y previsionales. SEIS:** Suscribir, con acuerdo previo del Directorio, los contratos de trabajo que fueren necesarios cuando se trate de gerentes de área y cuando se trate de la contratación de personal que preste servicios para el Directorio. Tratándose de la contratación de personal de nivel inferior a los antedichos, podrá contratar sin acuerdo previo del Directorio, con la sola limitación que deriva de los montos presupuestarios autorizados. Ejercer la potestad disciplinaria respecto del personal de la Empresa hasta incluso la terminación del contrato de trabajo respectivo por aplicación de una o más causales establecidas en la normativa laboral. Podrá también



representar a la Empresa en los procesos de negociación colectiva, sean reglados o no reglados, que se desarrollen con trabajadores de la Empresa, pudiendo efectuar todos los trámites previstos por la ley laboral que requieren de actuación individual, y, con acuerdo previo del Directorio, suscribir con ese personal todo tipo de instrumentos colectivos de trabajo. Con todo, deberá informar de la suscripción de tales instrumentos en la más próxima sesión de Directorio. **SIETE:** Podrá representar a la Empresa ante toda clase de organismos de previsión, Cajas de Previsión, Administradoras de Fondos de Pensiones, el Instituto de Normalización Previsional, Instituciones de Salud Previsional y ante la Dirección e Inspecciones Comunales, Provinciales y Regionales del Trabajo y toda clase de organismos, instituciones y autoridades que se relacionen con las actividades laborales, de previsión y de seguridad social, pudiendo presentar toda clase de solicitudes y peticiones ante ellas, desistirse de las mismas, modificarlas y aceptar sus resoluciones, reclamar de sus decisiones, incluso firmando las declaraciones juradas que sean necesarias para el cumplimiento de dichos trámites.

Representación judicial. OCHO: Representar judicialmente a la Empresa en procesos y gestiones de toda clase, con las facultades ordinarias del mandato judicial y las especiales del inciso segundo del artículo séptimo del Código de Procedimiento Civil, que se dan por expresamente reproducidas; pudiendo contestar nuevas demandas que afecten a la Empresa. No obstante lo anterior, las facultades de comprometer y de transigir se confieren con las limitaciones y restricciones que se establecen en el presente acuerdo. Estas facultades podrá delegarlas en abogados que pertenezcan o no a la Empresa, para la representación de la misma en el país o en el extranjero. Los límites a la facultad de transigir, son los siguientes: a) en los asuntos en que la cantidad involucrada es superior a mil unidades tributarias



Pag: 5/17



Certificado
123456804895
Verifique validez
<http://www.fojas>

NOTARÍA
ALFONSO DEL FIERRO
ELGART
NOTARIO PÚBLICO INTERINO
PRAT 612, VALPARAÍSO

mensuales, de conformidad a lo que dispone el artículo treinta y uno de "la ley portuaria", el Directorio deberá recabar en su oportunidad del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, la autorización necesaria para transigir; b) en los asuntos en que la cantidad involucrada es igual o inferior a mil unidades tributarias mensuales y superior a quinientas unidades tributarias mensuales, el Gerente General deberá obtener en forma previa la autorización del Directorio, el que, reunido para estos efectos, deberá así acordar y fijar el monto de la transacción; c) en los asuntos en que la cantidad involucrada es igual o inferior a quinientas unidades tributarias mensuales, el Gerente General deberá obtener en forma previa la autorización del Presidente del Directorio, y deberá dar cuenta inmediata al Directorio de haber transigido; y, d) sin perjuicio de lo antedicho, cualquiera sea la cuantía del asunto, corresponderá al Directorio el conocimiento de una transacción cuando, atendida la relevancia, naturaleza o la importancia de la materia debatida, aparezca manifiestamente aconsejable proceder con su acuerdo previo. Los límites a la facultad de comprometer son los siguientes: a) en los asuntos en que la cantidad involucrada es superior a mil unidades tributarias mensuales, de conformidad a lo que dispone el artículo treinta y uno de la ley diecinueve mil quinientos cuarenta y dos, el Directorio deberá recabar en su oportunidad del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, la autorización necesaria para comprometer; y, b) en los asuntos en que la cantidad involucrada es igual o inferior a mil unidades tributarias mensuales, el Gerente General deberá obtener en forma previa la autorización del Directorio. **Facultades de representación ante autoridades y organismos. NUEVE:** Podrá igualmente representar a la Empresa ante toda clase de autoridades políticas, administrativas, municipales, organismos de Derecho Público, fiscales y semifiscales, incluyendo Ministerios,



Pag: 6/17



Certificado Nº
123456804895
Verifique validez en
<http://www.fojas.cl>

Subsecretarías, Intendencias, Gobernaciones, el Banco Central de Chile, el Servicio de Impuestos Internos, la Tesorería General de la República, la Contraloría General de la República y Contralorías Regionales, las Municipalidades, las distintas Superintendencias en especial la Superintendencia de Valores y Seguros -actual Comisión para el Mercado Financiero-, el Instituto de Salud Pública y autoridades sanitarias en general, etcétera, pudiendo presentar toda clase de solicitudes y peticiones ante ellas, desistirse de las mismas, modificarlas y aceptar sus resoluciones y reclamar de sus decisiones, incluso firmando las declaraciones juradas que sean necesarias para el cumplimiento de dichos trámites, pudiendo delegar esta facultad. **DIEZ:** Podrá registrar y renovar la inscripción de marcas comerciales y patentes industriales y de invención; oponerse al registro de marcas, registro de frases o registro de marcas etiquetas, solicitar nulidades y actuar con amplias atribuciones ante los organismos competentes tales como el Instituto Nacional de Propiedad Intelectual, el Departamento de Ciencias de la Computación de la Universidad de Chile en el caso de registros marcarios NIC Chile para el dominio CL, o la IANA o el organismo internacional, nacional o supranacional que corresponda, para el caso de los registros marcarios en los dominios ORG, COM u otros, todos de la Internet, sea que los registros se hagan en el país o en el extranjero, pudiendo delegar esta facultad. **ONCE:** Podrá retirar correspondencia postal, telegráfica, encomiendas, giros y cualquier otra dirigida a la Empresa, sea certificada u ordinaria, sea por medio de servicios de correos estatales o privados, pudiendo delegar esta facultad. El Directorio también adopta el acuerdo siguiente: **Acuerdo once/número quinientos setenta y nueve ORD./dos mil veintidós de Directorio:** Por la unanimidad del Directorio, se acuerda designar a los siguientes apoderados para representar a la empresa con las facultades y



NOTARÍA
ALFONSO DEL FIERRO
ELGART
NOTARIO PÚBLICO INTERINO
PRAT 612, VALPARAÍSO

restricciones que se expresan en el presente acuerdo: **APODERADOS**

CLASE A: uno) don **Franco Gandolfo Costa**, cédula nacional de identidad número [REDACTED]

[REDACTED] dos) don **Luis Eduardo Escobar Fritzsche** cédula nacional de identidad número [REDACTED]

[REDACTED] tres) **Nicole Pastene Sanguinetti** cédula nacional de identidad número [REDACTED]

[REDACTED] **APODERADOS CLASE**

B: uno) don **Guillermo Andrés Crovari Torres**, cédula nacional de identidad número [REDACTED]

[REDACTED] dos) don **Rodrigo Francisco Crichton Díaz**, cédula nacional número [REDACTED]

[REDACTED] tres) **Javiera Isabel Perales Roehrs**, cédula nacional de identidad número [REDACTED]

[REDACTED] **APODERADOS CLASE C:** uno) don **Víctor Enrique Lemus Torres**, Jefe de Abastecimiento, cédula nacional de identidad número [REDACTED]

[REDACTED] dos) doña **Claudia Liliana Rojas Cáceres**, Jefe de Unidad Finanzas y Contabilidad, cédula nacional de identidad número [REDACTED]

[REDACTED] Los apoderados antes individualizados, podrán actuar de la siguiente forma y con las facultades que en cada caso se indican: **PRIMERO:** Actuando uno cualesquiera de los apoderados clase A conjuntamente con uno cualesquiera de los apoderados clase B, y respetando las restricciones que se expresan en el presente acuerdo, estarán facultados para: **Facultades de contratación: UNO.** Suscribir, firmar, realizar, resciliar, modificar y ejecutar todos los actos y contratos necesarios para el cabal cumplimiento del objeto de la Empresa, de conformidad a lo establecido en "la ley portuaria",

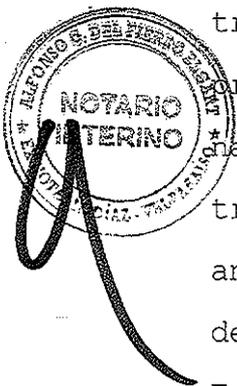


los límites singulares establecidos en la presente delegación de facultades y de conformidad a las instrucciones que al efecto le imparta el Directorio. **DOS:** Comprar, vender, permutar y recibir en prenda y en pago acciones, bonos y otros valores mobiliarios; entregar y retirar valores mobiliarios; entregar y retirar valores en custodia. **TRES:** Disponer y contratar, sin acuerdo previo del Directorio, hasta por los siguientes montos en los casos que se indica: **Tres Uno:** Contratos de obra, en propuesta pública, hasta por un monto de mil unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Tres Dos:** Enajenación de bienes muebles, en licitación pública, hasta por un monto de mil unidades tributarias mensuales en cada licitación. **Tres Tres:** Adquisición de bienes muebles, en propuesta pública, hasta por un monto de mil unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Tres Cuatro:** Contratos de servicios, en propuesta pública, hasta por un monto de mil unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Tres Cinco:** Contratos de estudios y de asesorías, mediante propuesta pública, hasta por un monto de mil unidades tributarias mensuales, en cada contrato. **Tres Seis:** suscribir Contratos de obra por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de quinientas unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Tres Siete:** Enajenar bienes muebles por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de quinientas unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Tres Ocho:** Adquisición de bienes muebles por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose



NOTARÍA
ALFONSO DEL FIERRO
ELGART
NOTARIO PÚBLICO INTERINO
PRAT 612, VALPARAÍSO

de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de quinientas unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Tres Nueve:** Suscribir contratos de servicios, estudios y asesorías por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de quinientas unidades tributarias mensuales en cada contrato. En todos los casos anteriores, las bases de las licitaciones públicas referidas deberán haber sido previamente aprobadas por el directorio Empresa Portuaria Valparaíso. **CUATRO:** aceptar daciones en pago, pagos por subrogación y por consignación; exigir, entregar y recibir rendiciones de cuentas; otorgar finiquitos; extinguir y novar obligaciones, darlas por extinguidas y alzar y cancelar toda clase de prendas, hipotecas y cualquier otra caución o gravamen constituido a favor de la Empresa para la seguridad de sus operaciones. **CINCO: RESTRICCIONES:** Con todo, y de conformidad al inciso final del artículo treinta y ocho de "la ley portuaria", se requerirá especialmente de un acuerdo previo del Directorio en las siguientes materias: a) Para adquirir bienes raíces o derechos constituidos sobre ellos; y b) Para enajenar, gravar o dar en arrendamiento bienes raíces o derechos constituidos sobre ellos, de conformidad a lo establecido en los artículos once, doce y catorce de "la ley portuaria". **Facultades bancarias, y para suscribir instrumentos mercantiles:** **SEIS:** abrir y cerrar cuentas corrientes bancarias de depósito, de crédito y de ahorro, en el país y en el extranjero, con instituciones bancarias, financieras y particulares, pudiendo al efecto, firmar, suscribir y aceptar los contratos de cuenta corriente y todo instrumento público, privado o mercantil que fuere pertinente; administrar las cuentas corrientes bancarias de que la Empresa sea titular, en el país y



en el extranjero; solicitar, aprobar e impugnar los saldos de cuentas corrientes; contratar boletas de garantía, exigir las o hacerlas ejecutar, en su caso; arrendar cajas de seguridad, abrirlas y poner término a su arrendamiento; contratar toda clase de servicios bancarios y financieros y los anexos y conexos con aquéllos, pudiendo al efecto firmar todos los instrumentos que sean necesarios para ello; sujeto a las limitaciones que se indican en "la ley portuaria", el presupuesto aprobado y en este instrumento, podrán contratar toda clase de préstamos y líneas de crédito y de sobregiro y de derivados en moneda nacional y extranjera, con o sin interés, con instituciones bancarias, financieras y particulares, en forma de mutuo, avance contra aceptación, sobregiro, crédito en cuenta corriente, crédito documentario o de cualquier otra forma, pudiendo al efecto, firmar, suscribir y aceptar los contratos de mutuo, pagarés, letras de cambio y todo instrumento público, privado o mercantil que fuere pertinente; podrán girar, aceptar, reaceptar, suscribir, firmar, endosar en dominio y acordar liberaciones de protesto de letras de cambio, pagarés y toda clase de títulos de crédito en moneda nacional y extranjera; cobrar y percibir; otorgar recibos y cancelaciones; ceder créditos y aceptar cesiones de los mismos; realizar todas las operaciones de cambios que la Empresa requiriese; entregar y retirar especies valoradas por cuenta y en nombre de la Empresa; entregar y retirar valores en custodia; hacer y retirar depósitos de dinero, especies y valores a la vista o a plazo y renovarlos, retirar, y autorizar a otras personas para que retiren de los Bancos y en general, de cualquier autoridad, institución, servicio, empresa, persona y otros terceros, documentación de cualquier clase o naturaleza a nombre de la Empresa o destinada a ésta. **SIETE:** tomar y/ o renovar depósitos a plazo; retirar valores en custodia; girar, endosar, protestar, prorrogar, depositar, revalidar, cancelar y refechar



NOTARÍA
ALFONSO DEL FIERRO
ELGART
NOTARIO PÚBLICO INTERINO
PRAT 612, VALPARAÍSO

cheques; dar órdenes de no pago, retirar talonarios de cheques y cheques sueltos, solicitar estados de cuenta, pudiendo retirar cartolas o estados diarios, quincenales, mensuales o semestrales e impugnar dichos estados; encomendar comisiones de confianza y dar instrucciones a bancos comerciales privados y estatales e instituciones financieras, nacionales y extranjeras, con facultades para autorizar a otras personas para que retiren de los Bancos correspondencia, talonarios de cheques, formularios de cheques, vale vistas, documentos de garantía, cheques protestados, estados de cuentas, certificaciones, cartolas, tarjetas de coordenadas u otra documentación análoga; también podrán delegar la facultad de abonar en las cuentas corrientes de Empresa Portuaria Valparaíso, vale vistas, cheques, depósitos a plazo, documentos de garantía u otra documentación análoga; cobrar y percibir; cobrar y percibir depósitos a plazo; firmar, suscribir y aceptar los contratos de fondos mutuos; suscribir cuotas de fondos mutuos, rescatar cuotas de fondos mutuos, efectuar operaciones de comercio exterior; efectuar transferencias a través de canales remotos; ordenar pagos con cargo a la cuenta corriente o girar en ésta, por medios electrónicos u otros medios tecnológicos aceptados por la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras; realizar operaciones de cambios internacionales, presentar, firmar y tramitar informes y cartas explicativas, suscribir declaraciones juradas y toda clase de documentos que fueren exigidos por el Banco Central de Chile y otras autoridades y reparticiones, solicitar la modificación de las condiciones bajo las cuales se hubiere autorizado una determinada operación, con facultades para comprar y vender divisas y autorizar cargos en cuenta corriente relacionados con cambios internacionales. Dentro de la esfera de sus atribuciones, podrán no sólo hacer todas las presentaciones, suscribir y retirar todos los documentos y efectuar todos los actos y endosos que



Pag: 12/17



Certificado Nº
123456804895
Verifique validez en
<http://www.fojas.cl>

requieran las operaciones de cambio, sino incluso mandar a terceros, total o parcialmente, sean Bancos u otras instituciones relacionadas y conexas con las mencionadas operaciones, incluso facultándolos para percibir valores y liquidar divisas por cuenta de la Empresa. **OCHO: RESTRICCIONES:** a) Los mandatarios no podrán delegar las facultades conferidas, salvo aquellas cuya delegación se autoriza expresamente en este documento. b) De conformidad al inciso final del artículo treinta y ocho de "la ley portuaria", se requerirá especialmente de un acuerdo previo del Directorio para contratar créditos a plazos superiores a un año. **SEGUNDO:** Actuando uno cualesquiera de los apoderados clase A conjuntamente con uno cualesquiera de los apoderados Clase C, y respetando las restricciones que se expresan en el presente acuerdo, estarán facultados para: **Facultades de contratación:** Disponer y contratar, sin acuerdo previo del Directorio, hasta por los siguientes montos en los casos que se indica: **Uno:** suscribir contratos de obra por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de doscientas cincuenta unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Dos:** Enajenar bienes muebles por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de doscientas cincuenta unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Tres:** Adquisición de bienes muebles por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de doscientas cincuenta unidades tributarias



NOTARÍA
ALFONSO DEL FIERRO
ELGART
NOTARIO PÚBLICO INTERINO
PRAT 612, VALPARAÍSO

mensuales en cada contrato. **Cuatro:** Suscribir contratos de servicios, estudios y asesorías por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de doscientas cincuenta unidades tributarias mensuales en cada contrato. **TERCERO:** Actuando uno cualesquiera de los apoderados clase B conjuntamente con uno cualesquiera de los apoderados Clase C, y respetando las restricciones que se expresan en el presente acuerdo, estarán facultados para: **Facultades de contratación.** Disponer y contratar, sin acuerdo previo del Directorio, hasta por los siguientes montos en los casos que se indica: **Uno:** suscribir contratos de obra por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de cincuenta unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Dos:** Enajenar bienes muebles por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de cincuenta unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Tres:** Adquisición de bienes muebles por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de cincuenta unidades tributarias mensuales en cada contrato. **Cuatro:** Suscribir contratos de servicios, estudios y asesorías por trato directo, sólo en casos de emergencia o suma urgencia (con un mínimo de tres cotizaciones, salvo casos fundados), o tratándose de un proveedor único o titular de



Pag: 14/17



Certificado Nº
123456804895
Verifique validez en
<http://www.fojas.cl>

derechos, o de servicios de naturaleza confidencial, hasta por un monto de cincuenta unidades tributarias mensuales en cada contrato.- **Acuerdo doce/número quinientos setenta y nueve ORD. /dos mil veintidós de Directorio:** Por unanimidad de los directores presentes, se acuerda que, en caso de ausencia del Gerente General señor Franco Gandolfo Costa, circunstancia que no será necesario acreditar ante terceros, será subrogado por don **Juan Marcos Mancilla Medina**, chileno, casado, Ingeniero Civil Industrial, cédula nacional de identidad número [REDACTED] con las mismas facultades que constan en Acuerdos **Acuerdo diez / número quinientos setenta y nueve ORD. /dos mil veintidós de directorio, Acuerdo once / número quinientos setenta y nueve ORD. /dos mil veintidós de directorio**, adoptados en esta sesión, que serán reducidos a escritura pública conjuntamente con este acuerdo. - **Acuerdo trece/número quinientos setenta y nueve ORD. /dos mil veintidós de Directorio:** Con ocasión de los nuevos poderes acordados en la presente sesión, por unanimidad del Directorio, se acuerda revocar los poderes acordados en sesión ordinaria de directorio número quinientos veintiuno Empresa Portuaria Valparaíso de fecha veintisiete de enero de dos mil veinte, cuya acta se redujo a escritura pública con fecha treinta de enero de dos mil veinte, ante el notario público de Valparaíso don Alfonso del Fierro Elgart, repertorio quinientos setenta del año dos mil veinte. Los directores disponen que los acuerdos precedentes entrarán en vigor de inmediato, sin esperar la firma del acta correspondiente, facultando a los abogados don Guillermo Crovari Torres y Eduardo Hidalgo Guajardo, para que, cualquiera de ellos, reduzca a escritura pública la parte pertinente de la presente acta, como asimismo para que requiera la práctica de las inscripciones, subinscripciones y anotaciones marginales que fueren necesarias y que en derecho procedieren. Siendo las catorce



NOTARÍA
ALFONSO DEL FIERRO
ELGART
NOTARIO PÚBLICO INTERINO
PRAT 612, VALPARAÍSO

horas, el Presidente pone término a la sesión. - Hay firmas.
Conforme. En comprobante y previa lectura, firma el
compareciente el presente instrumento. Se dio copia y se anotó
en el LIBRO DE REPERTORIO con el número señalado al comienzo
de la presente escritura. DOY FE.



[Handwritten signature]
GUILLERMO CROVARI TORRES



C.I.: [REDACTED]

NOMBRE: GUILLERMO CROVARI T.

*R/ 12570
R/ 105.000*



*R-1-0
DJ*



NOTARIO PÚBLICO - VALPARAÍSO
CARILLA INUTILIZADA



PuertoValparaíso
CRECIENDO JUNTOS

ESTADOS FINANCIEROS



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022

(Cifras en miles de pesos chilenos)

ÍNDICE

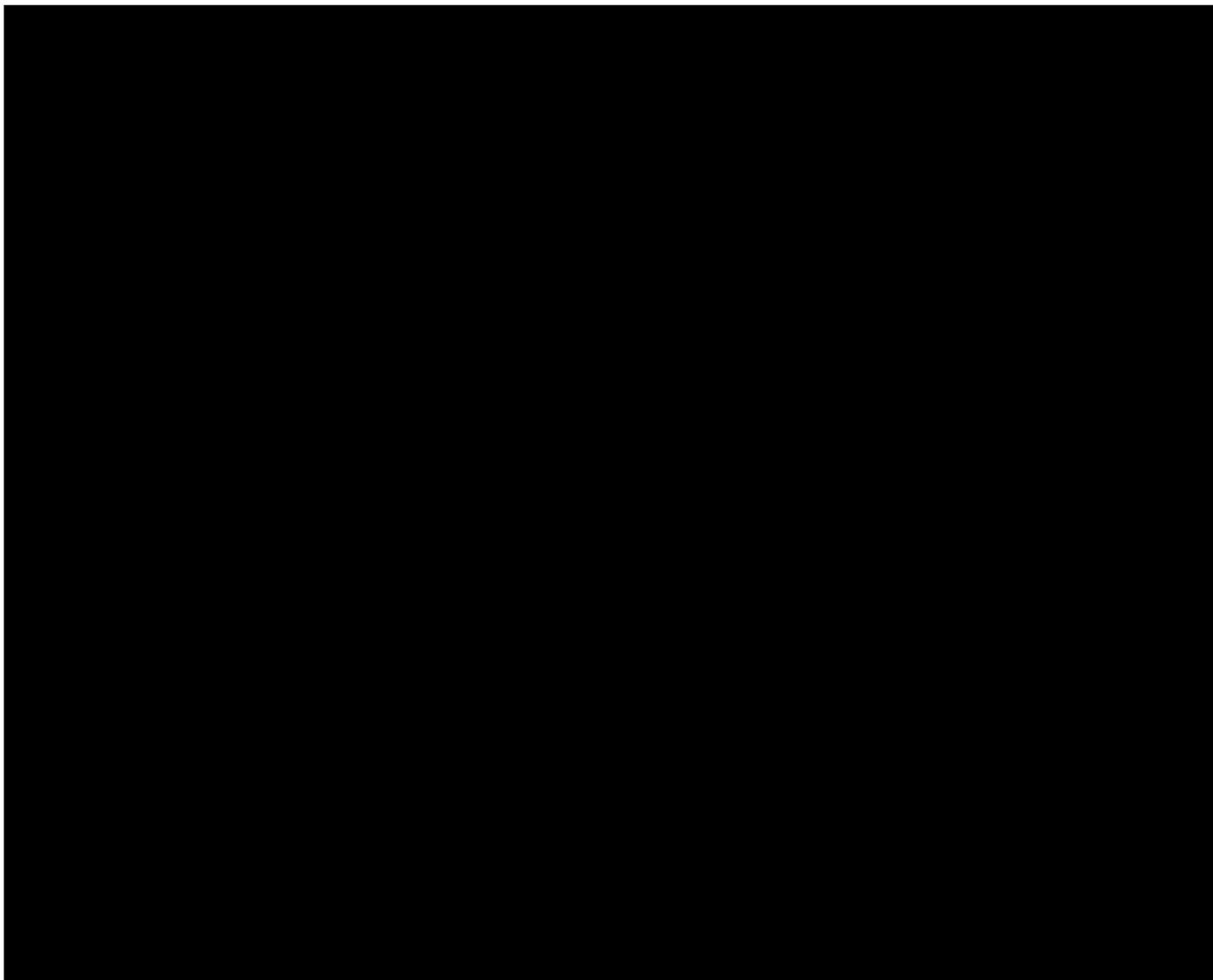
ESTADOS FINANCIEROS	3
1. INFORMACIÓN GENERAL.....	8
2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS.....	9
2.1. DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO.....	9
2.2. RESPONSABILIDAD DE LA INFORMACIÓN Y ESTIMACIONES REALIZADAS.....	9
3. CRITERIOS CONTABLES APLICADOS.....	10
3.1. PERÍODO CONTABLE.....	10
3.2. MONEDA FUNCIONAL.....	10
3.3. MODELO DE PRESENTACIÓN DE ESTADOS FINANCIEROS.....	10
3.4. EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE.....	11
3.5. PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO.....	11
3.6. INTANGIBLES.....	13
3.7. DETERIORO DE LOS ACTIVOS.....	14
3.8. ACTIVOS FINANCIEROS.....	14
3.9. PASIVOS FINANCIEROS.....	15
3.10. PROVISIONES.....	16
3.11. BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS.....	16
3.12. IMPUESTO A LAS GANANCIAS E IMPUESTOS DIFERIDOS.....	16
3.15. RECONOCIMIENTO DE INGRESOS Y GASTOS ORDINARIOS.....	17
3.16. MONEDA EXTRANJERA.....	19
3.17. RESULTADOS POR UNIDADES DE REAJUSTES.....	19
3.18. ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO.....	19
3.19. CAMBIOS EN LAS NORMAS INTERNACIONALES DE INFORMACIÓN FINANCIERA (NIIF).....	20
3.20. DISTRIBUCIÓN DE UTILIDADES.....	25
3.21. INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS.....	26
3.22. VALOR RAZONABLE DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS.....	27
4. EFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFECTIVO.....	29
5. OTROS ACTIVOS.....	30
5.1. OTROS ACTIVOS FINANCIEROS.....	30
5.2. OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS.....	32
6. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR, CORRIENTES Y NO CORRIENTES.....	32
6.1. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR, CORRIENTES.....	32
6.2. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR, NO CORRIENTES.....	34
6.3. DETERIORO DEUDORES.....	34
7. SALDOS Y TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS.....	35
8. ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA.....	37
9. PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO.....	39
10. ACTIVOS Y PASIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS.....	42
11. IMPUESTOS A LAS GANANCIAS.....	43
11.1. RENTA LÍQUIDA IMPONIBLE.....	43

11.2.	PASIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTE.....	43
11.3.	COMPOSICIÓN DEL RESULTADO POR IMPUESTO A LAS GANANCIAS.....	44
11.4.	CONCILIACIÓN TASA EFECTIVA DE IMPUESTOS.....	44
12.	OTROS PASIVOS FINANCIEROS CORRIENTES Y NO CORRIENTES.....	45
13.	POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGO.....	47
14.	CUENTAS COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR.....	52
15.	OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS.....	53
16.	PROVISIONES CORRIENTES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS.....	55
17.	CONTINGENCIAS Y RESTRICCIONES.....	55
17.1	JUICIOS EN QUE LA EMPRESA ES PARTE DEMANDADA.....	55
17.2	OTRAS DEMANDAS CIVILES O REQUERIMIENTOS DE NATURALEZA JUDICIAL.....	56
17.3	OTRAS MATERIAS RELEVANTES.....	56
17.4	GARANTÍAS DIRECTAS.....	56
17.5	PÓLIZAS DE SEGUROS.....	57
18.	PATRIMONIO.....	58
18.1	CAPITAL SOCIAL Y PATRIMONIO.....	58
18.2	RETIRO DE ÚTILIDADES.....	58
18.3	OTRAS RESERVAS.....	59
18.4	GANANCIAS ACUMULADAS.....	59
19.	INGRESOS Y GASTOS.....	60
19.1	INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS.....	60
19.2	OTROS INGRESOS, POR NATURALEZA.....	61
19.3	MATERIAS PRIMAS Y CONSUMIBLES UTILIZADOS.....	61
19.4	GASTOS POR BENEFICIO A LOS EMPLEADOS.....	61
19.5	GASTOS POR DEPRECIACIÓN Y AMORTIZACIÓN.....	62
19.6	OTROS GASTOS, POR NATURALEZA.....	62
19.7	PÉRDIDA POR DETERIORO DE DEUDORES COMERCIALES.....	63
19.8	INGRESOS FINANCIEROS.....	63
19.9	COSTOS FINANCIEROS.....	63
19.10	DIFERENCIAS DE CAMBIO.....	64
19.11	RESULTADO POR UNIDADES DE REAJUSTE.....	64
20.	MEDIO AMBIENTE.....	64
21.	CONCESIONES PORTUARIAS.....	65
22.	OTROS.....	69
22.1	PROYECTO PARQUE BARÓN.....	69
23.	HECHOS POSTERIORES.....	70

EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

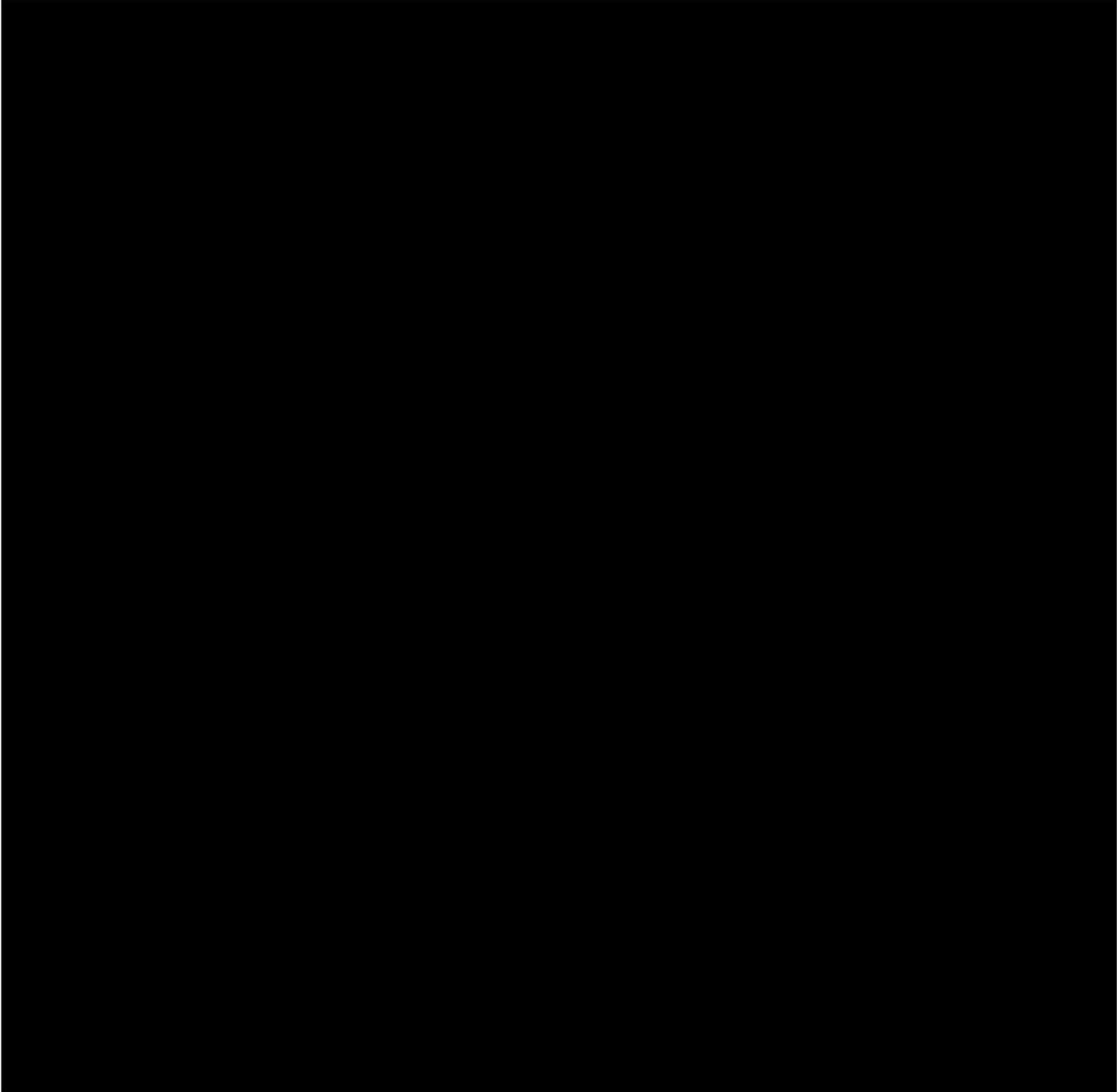
Estados de Situación Financiera Intermedios
Al 30 de Septiembre 2023 y 31 de Diciembre 2022



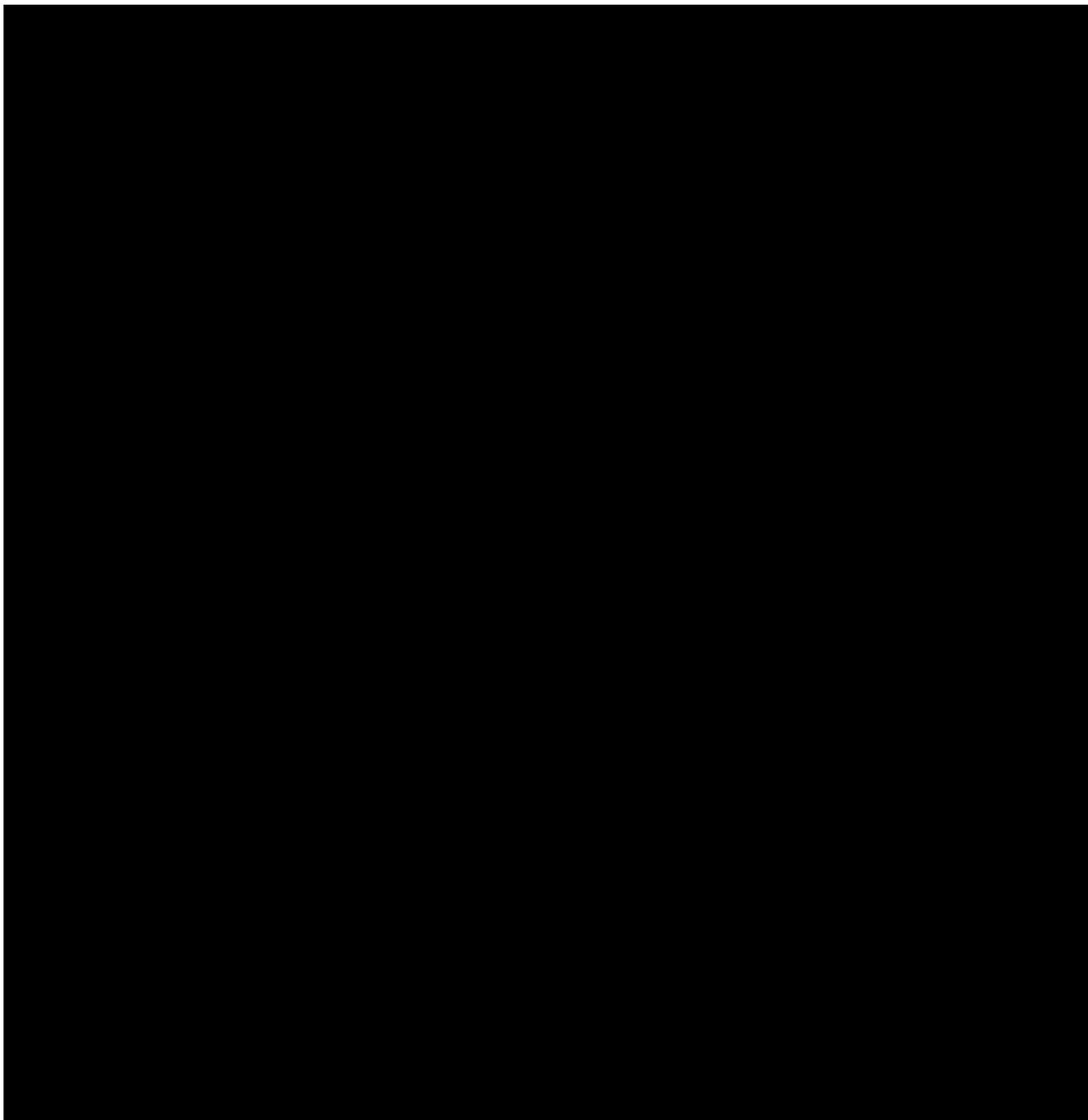


Estados de Resultados Integrales por Naturaleza Intermedios
Por los períodos de nueve meses terminados al 30 de Septiembre 2023 y 2022

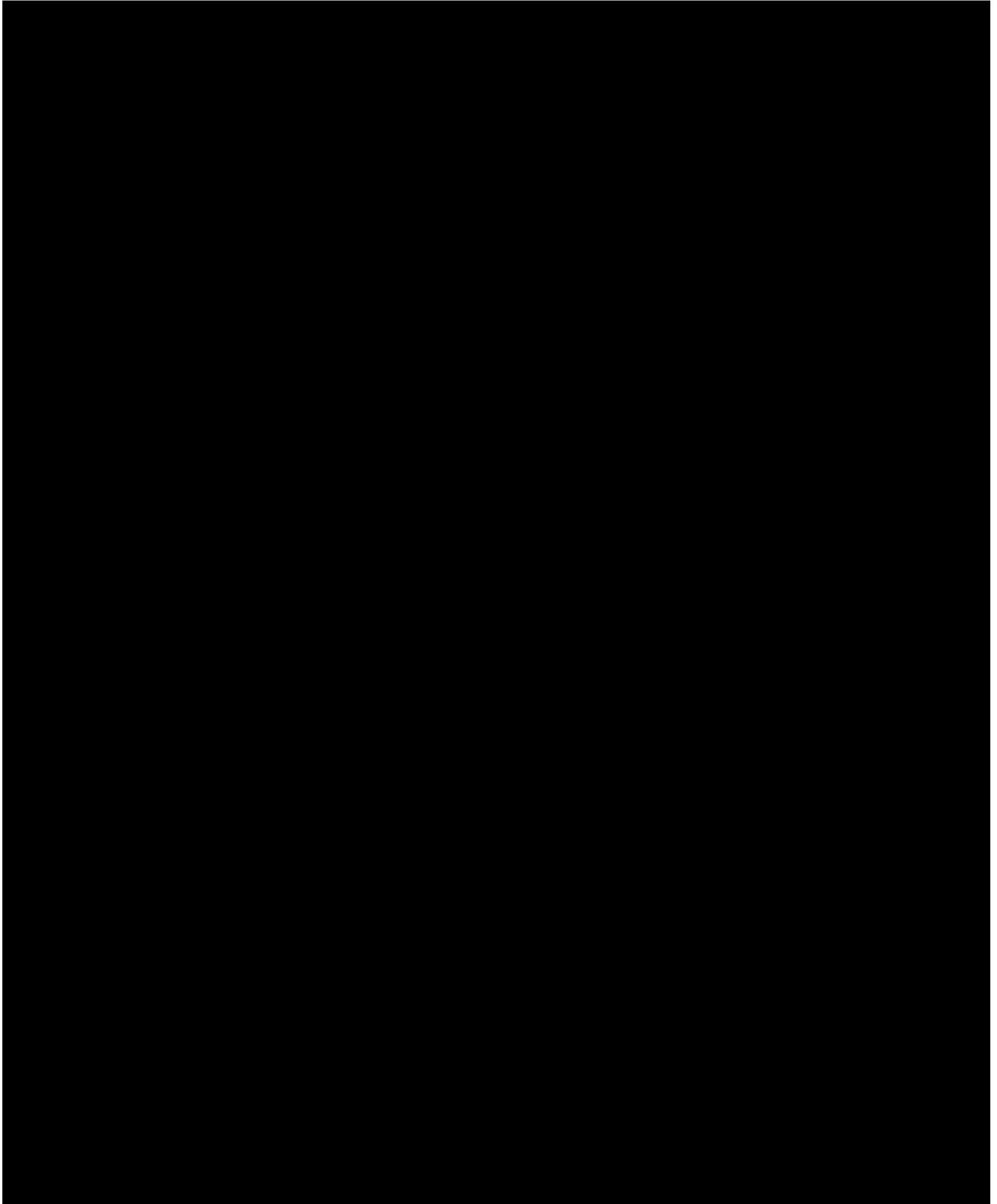




Estados de Flujos de Efectivo Intermedios – Método Directo
Por los períodos de nueve meses terminados al 30 de Septiembre de 2023 y 2022

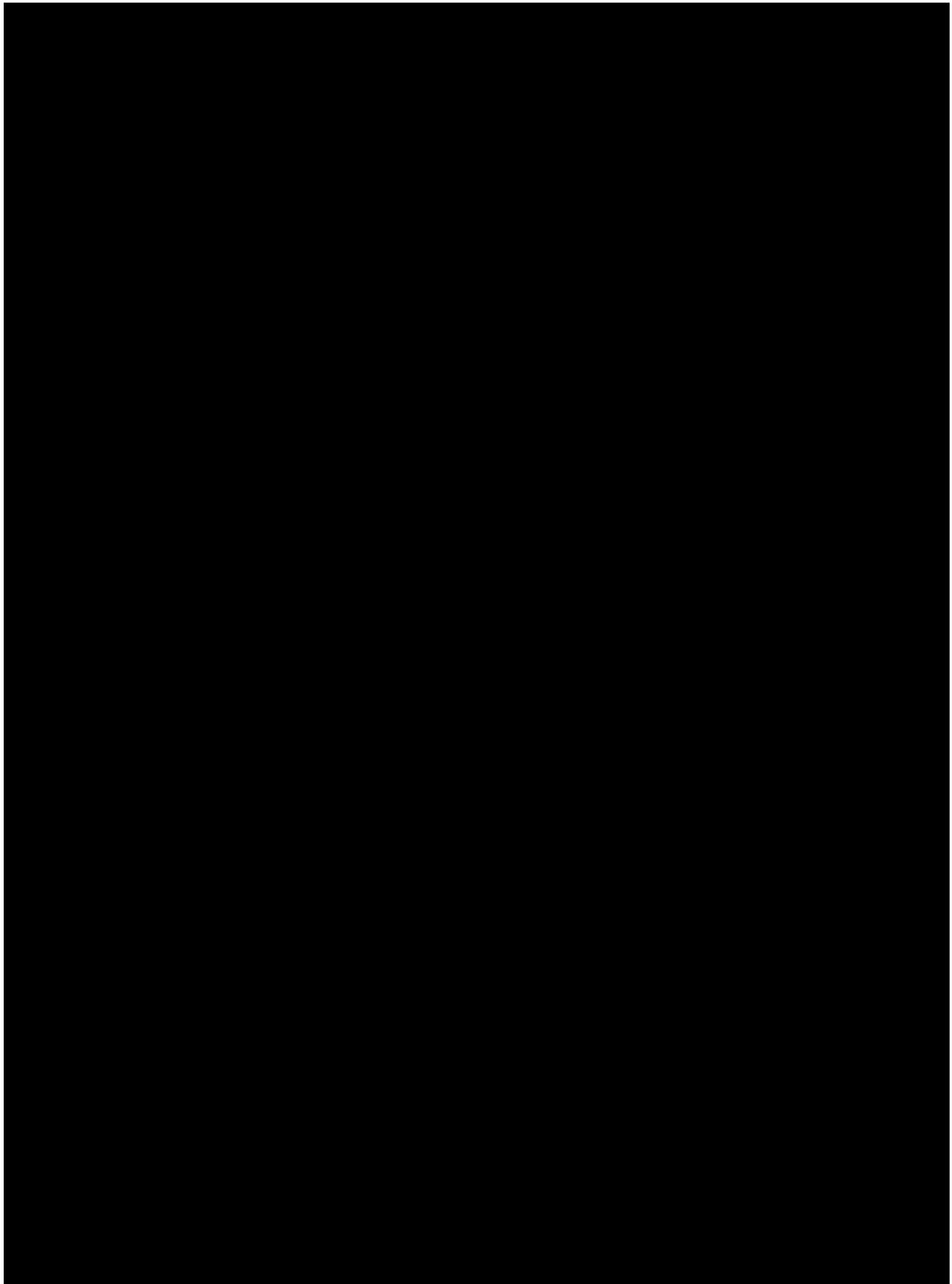


Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



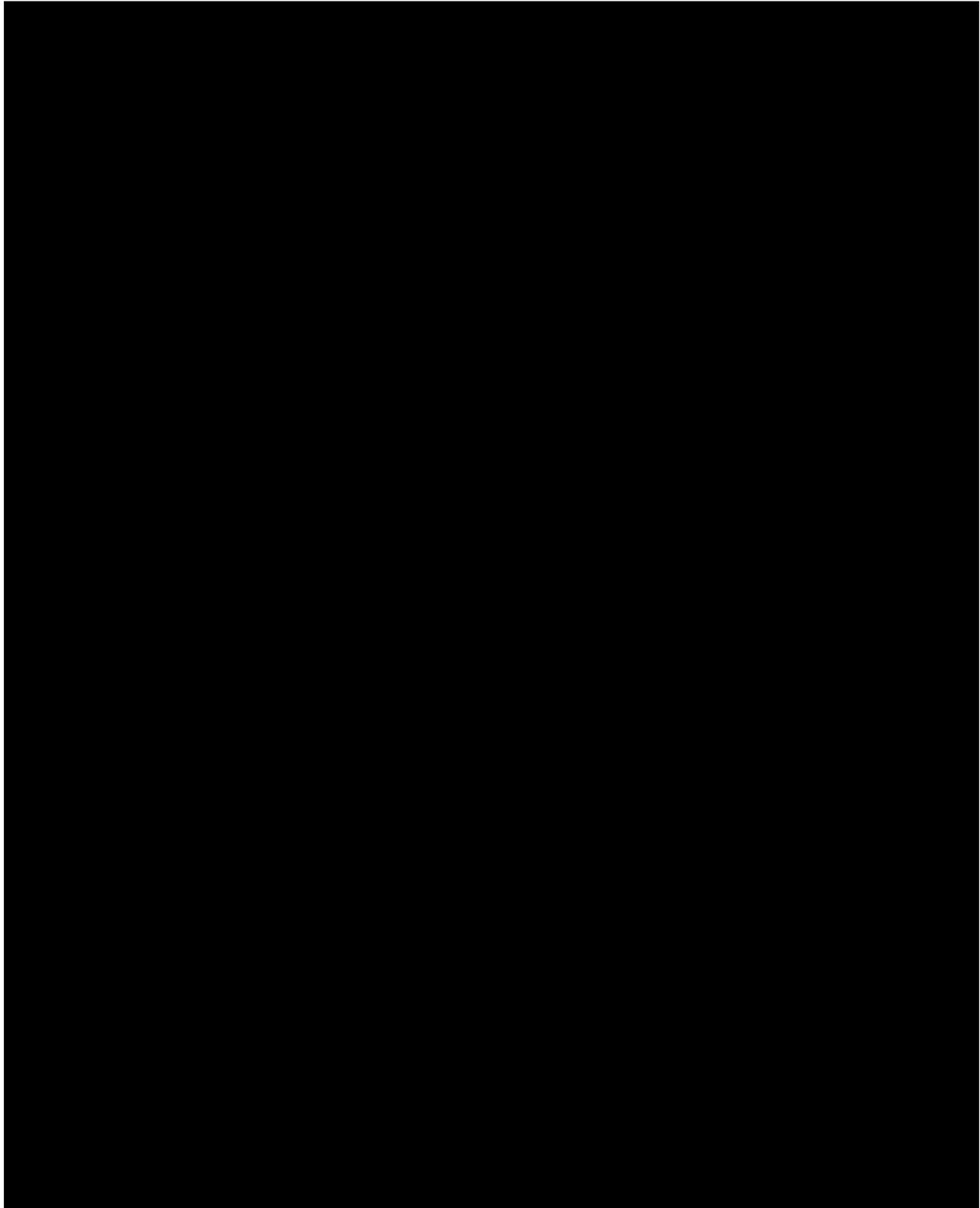
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



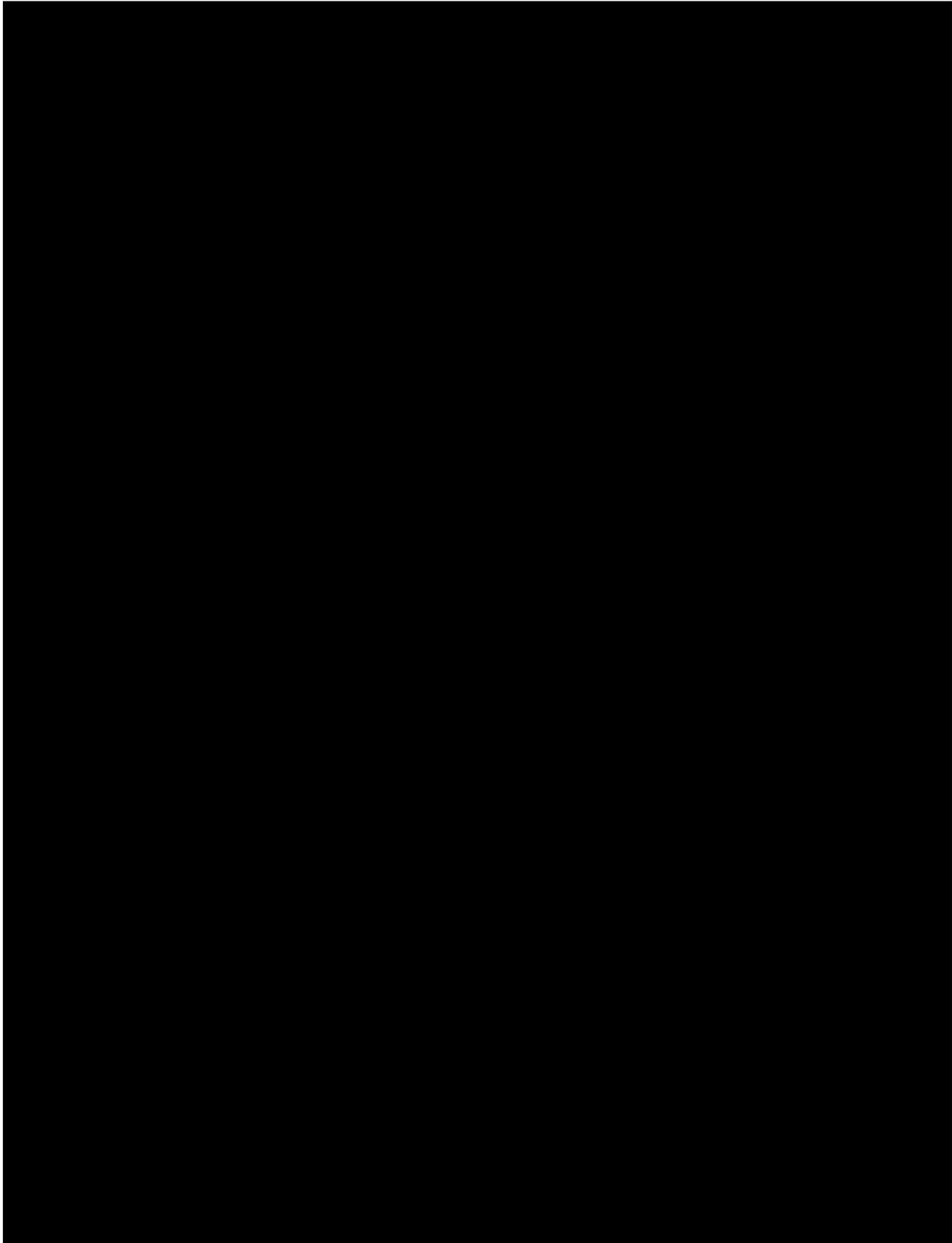
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



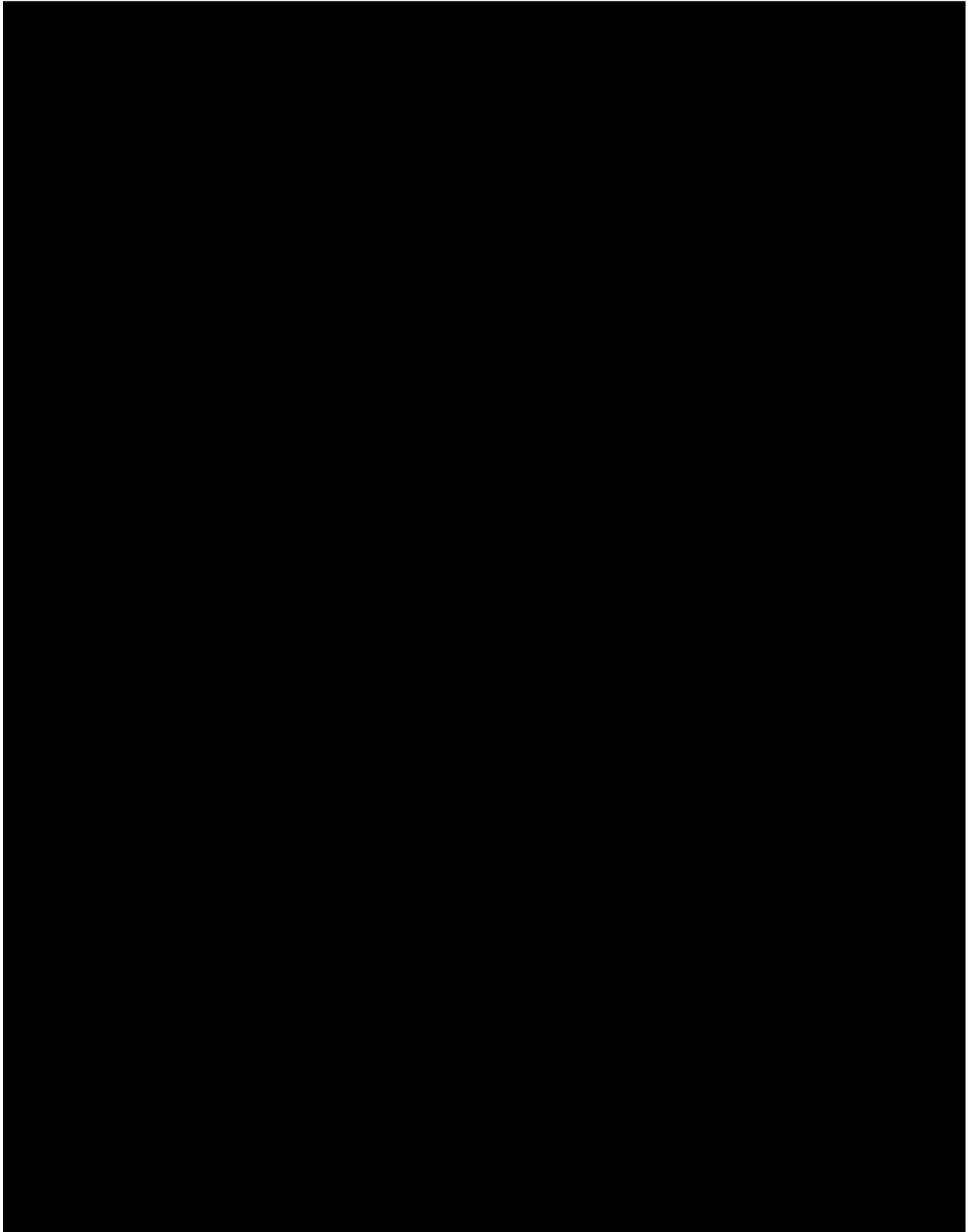
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



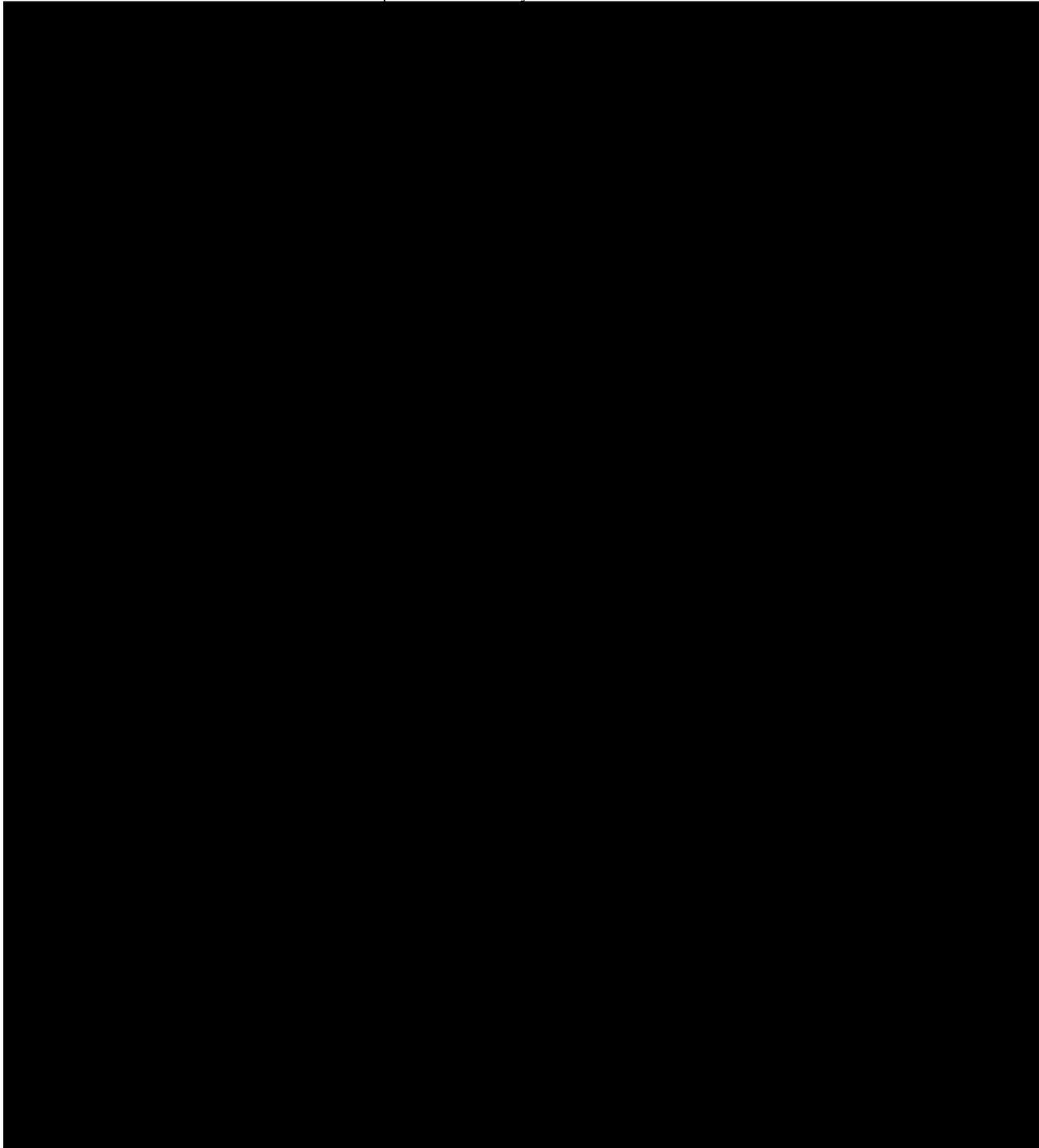
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



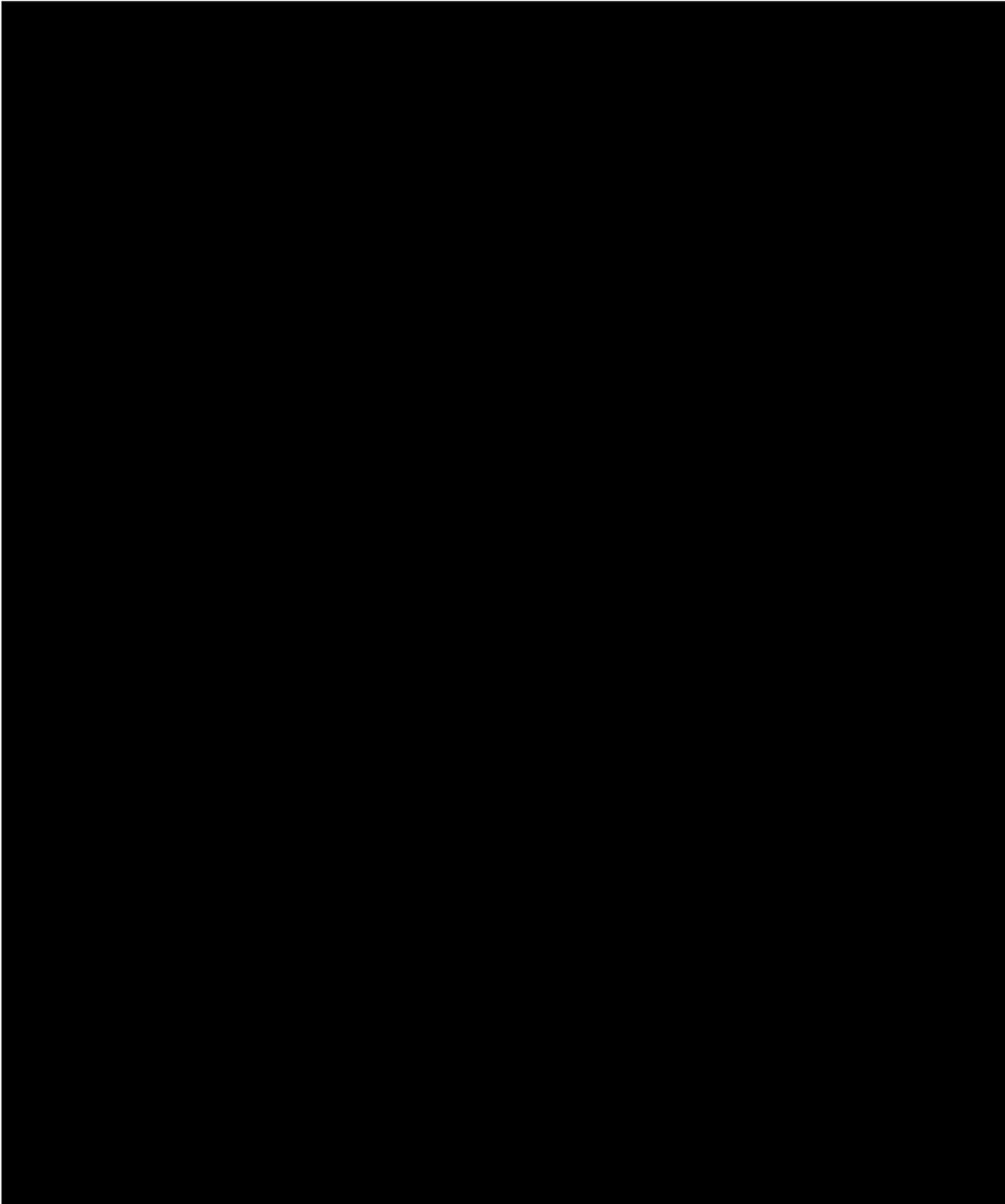
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



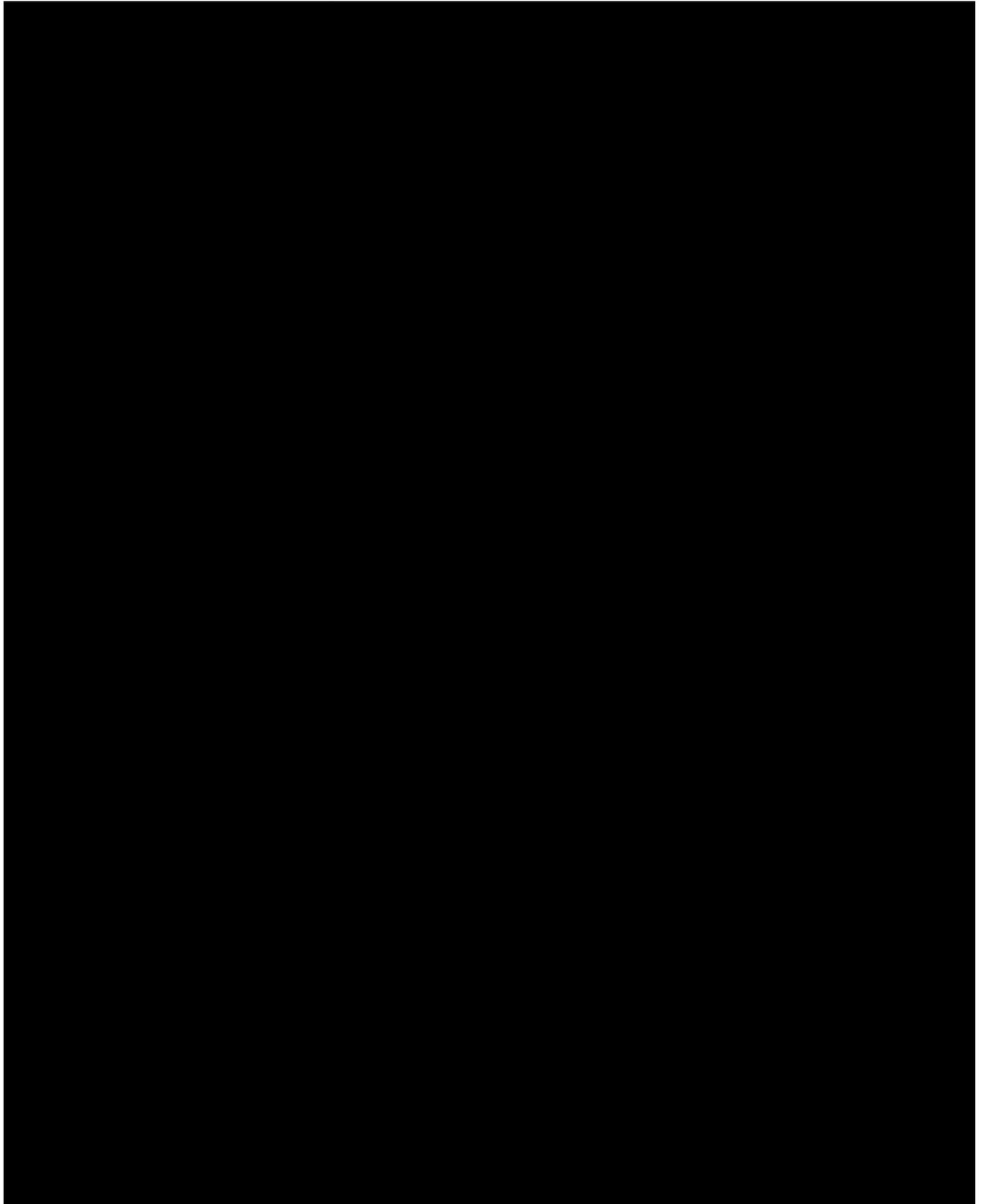
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

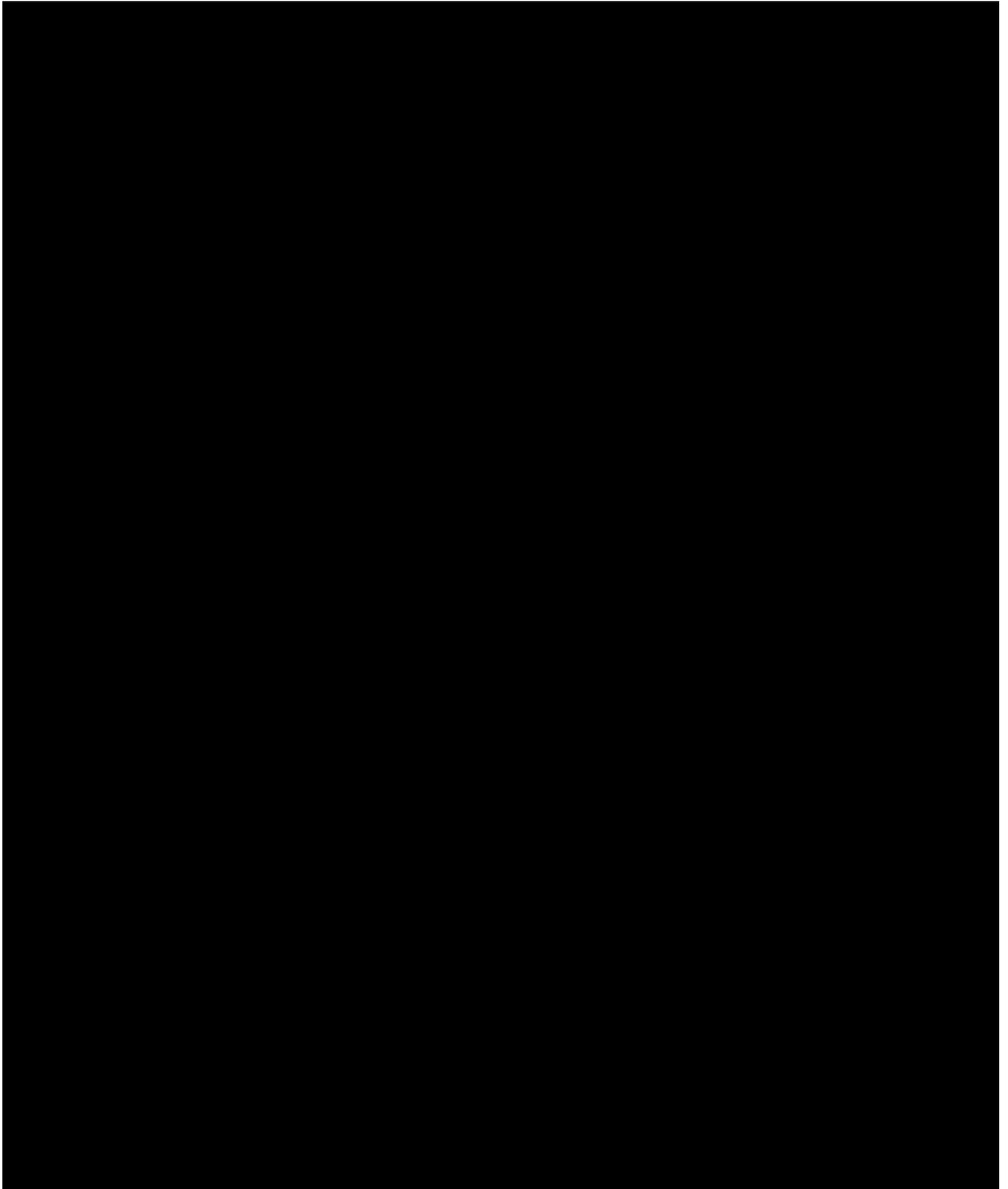
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022

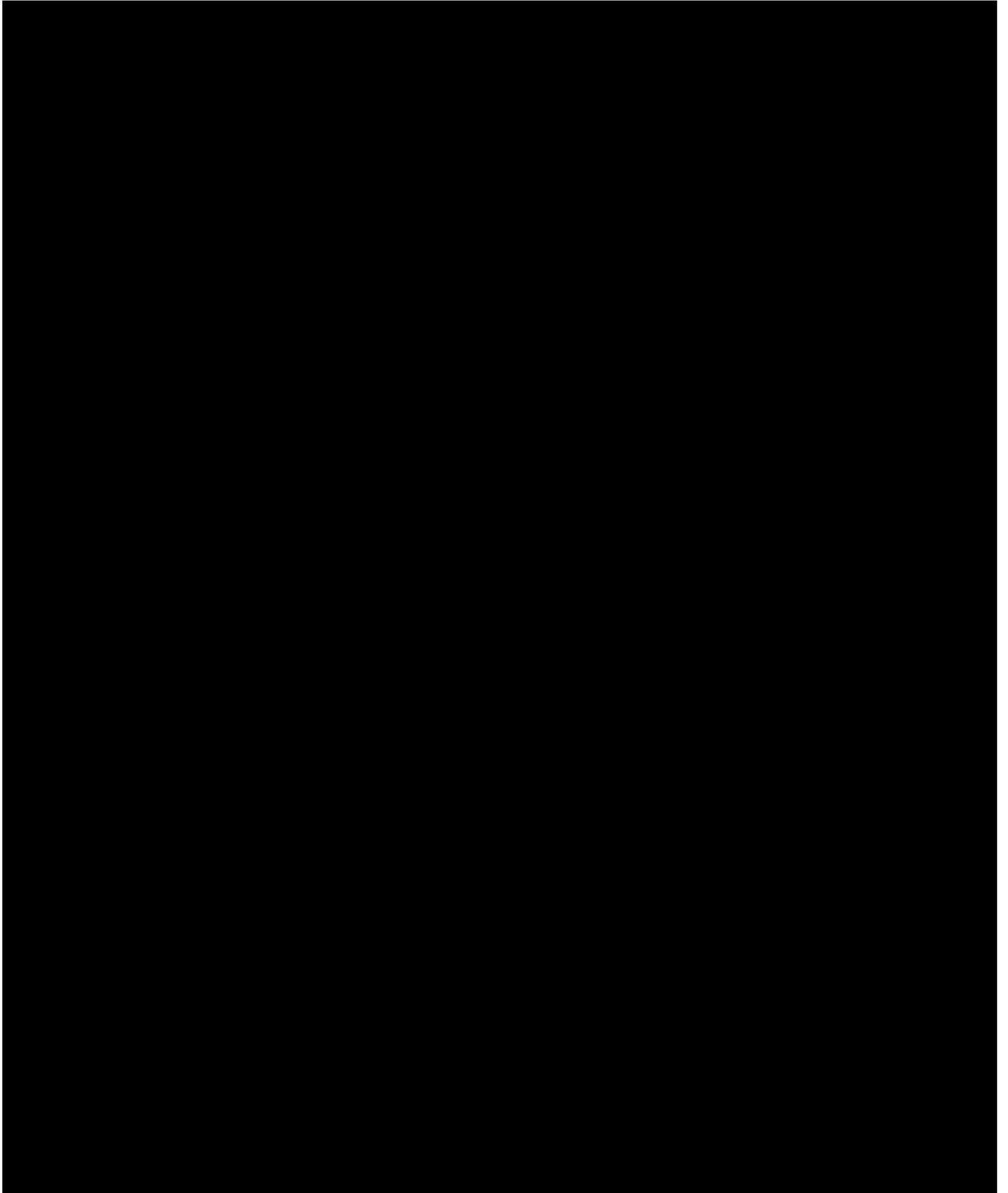


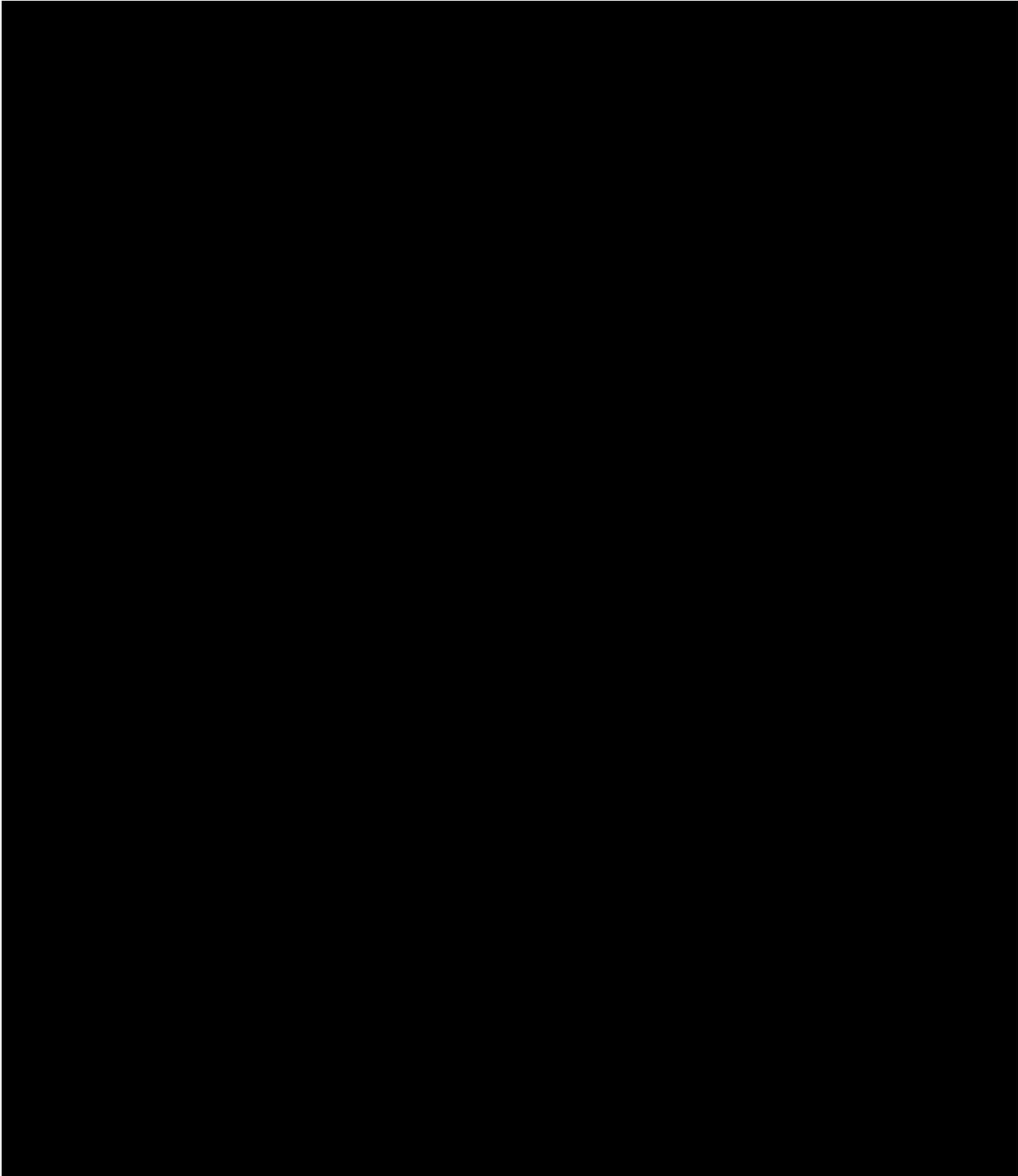
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



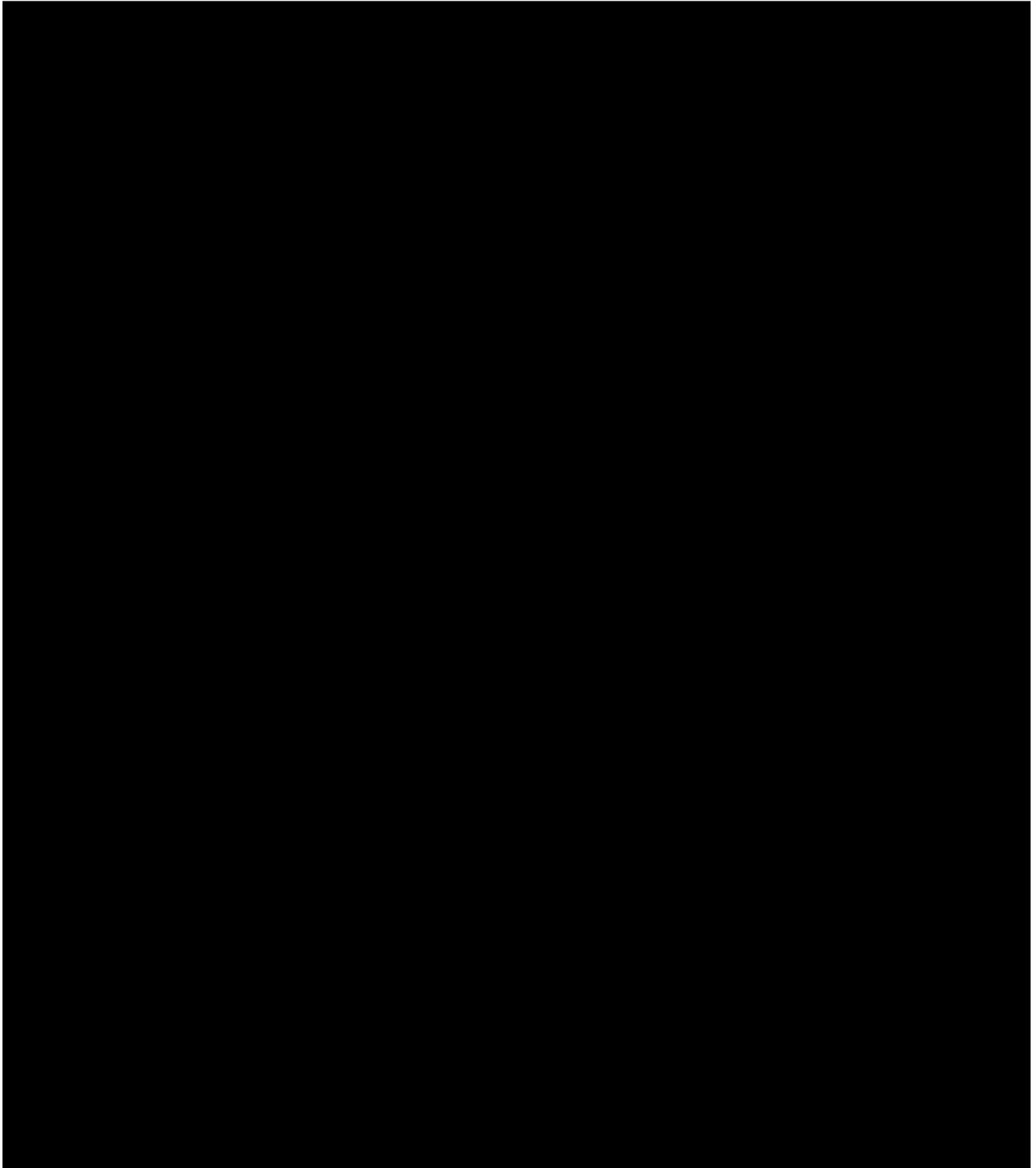


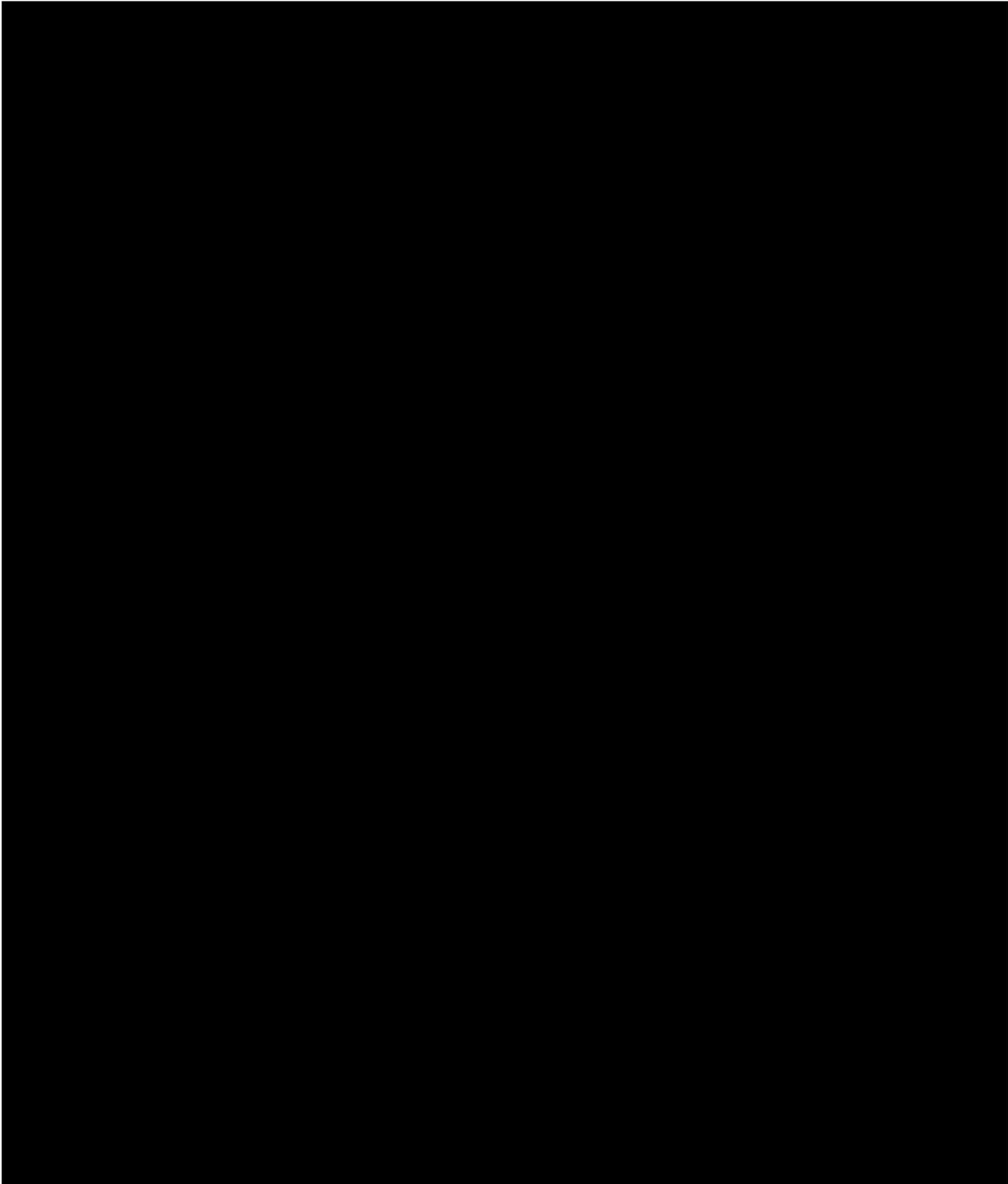


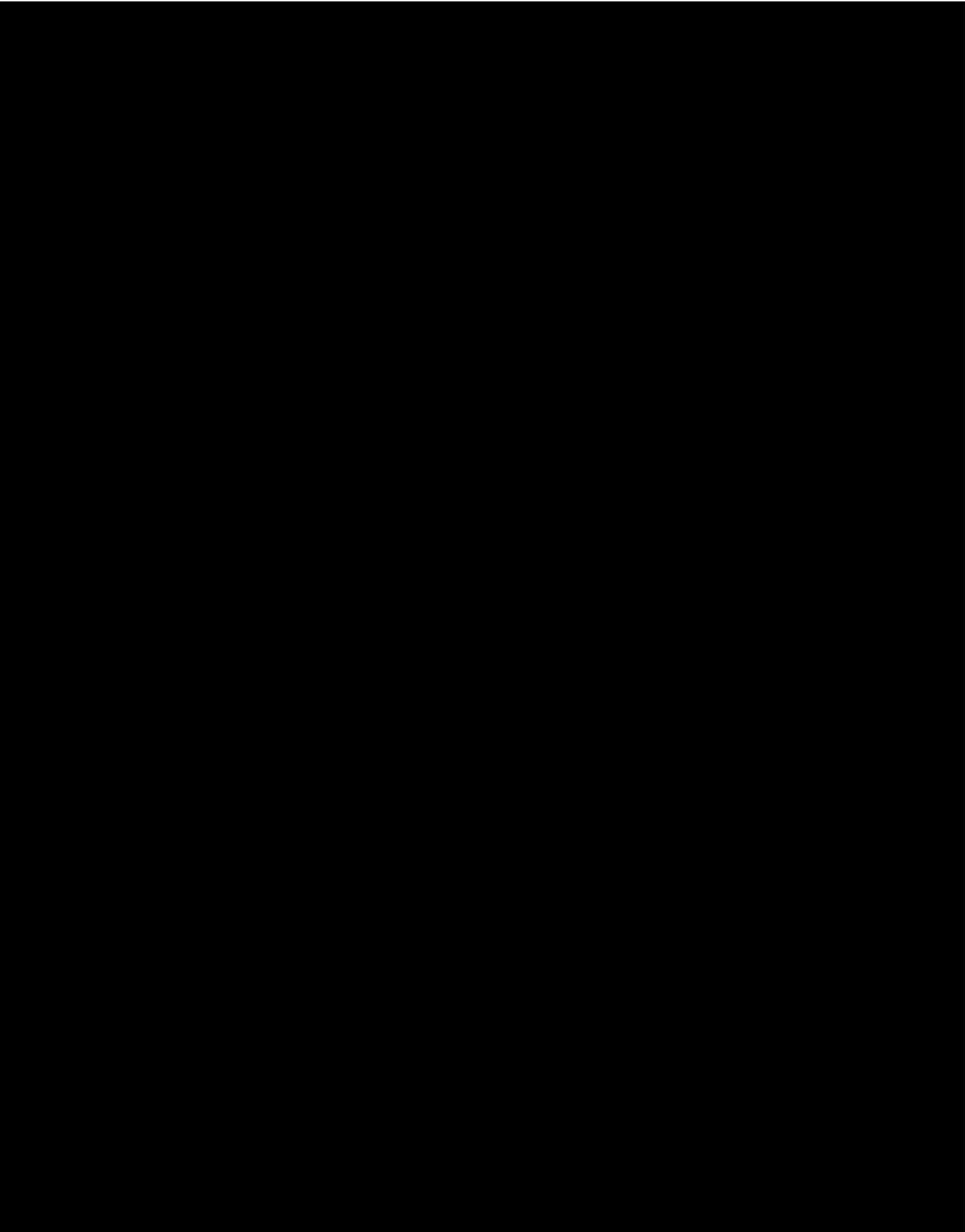


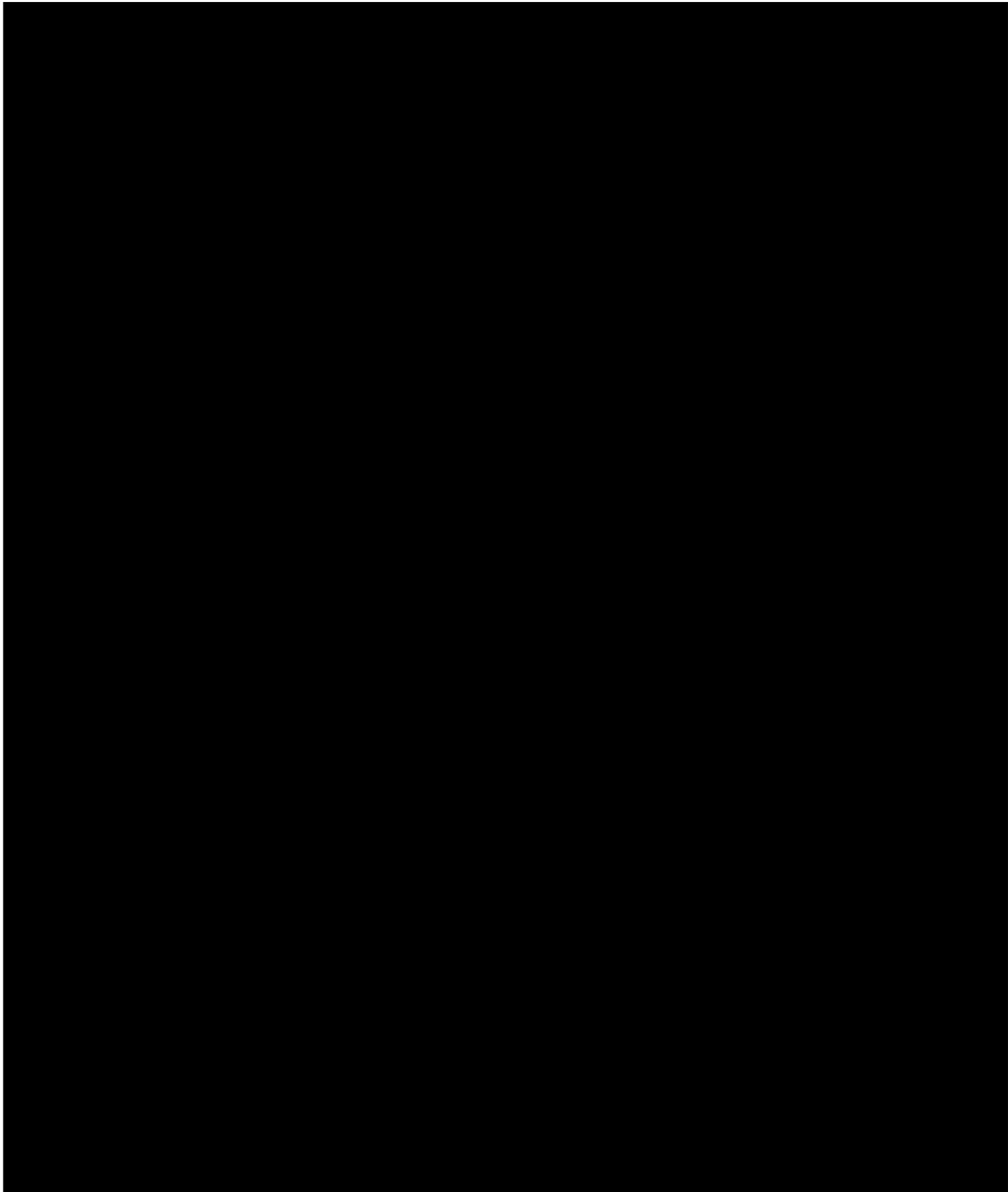
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

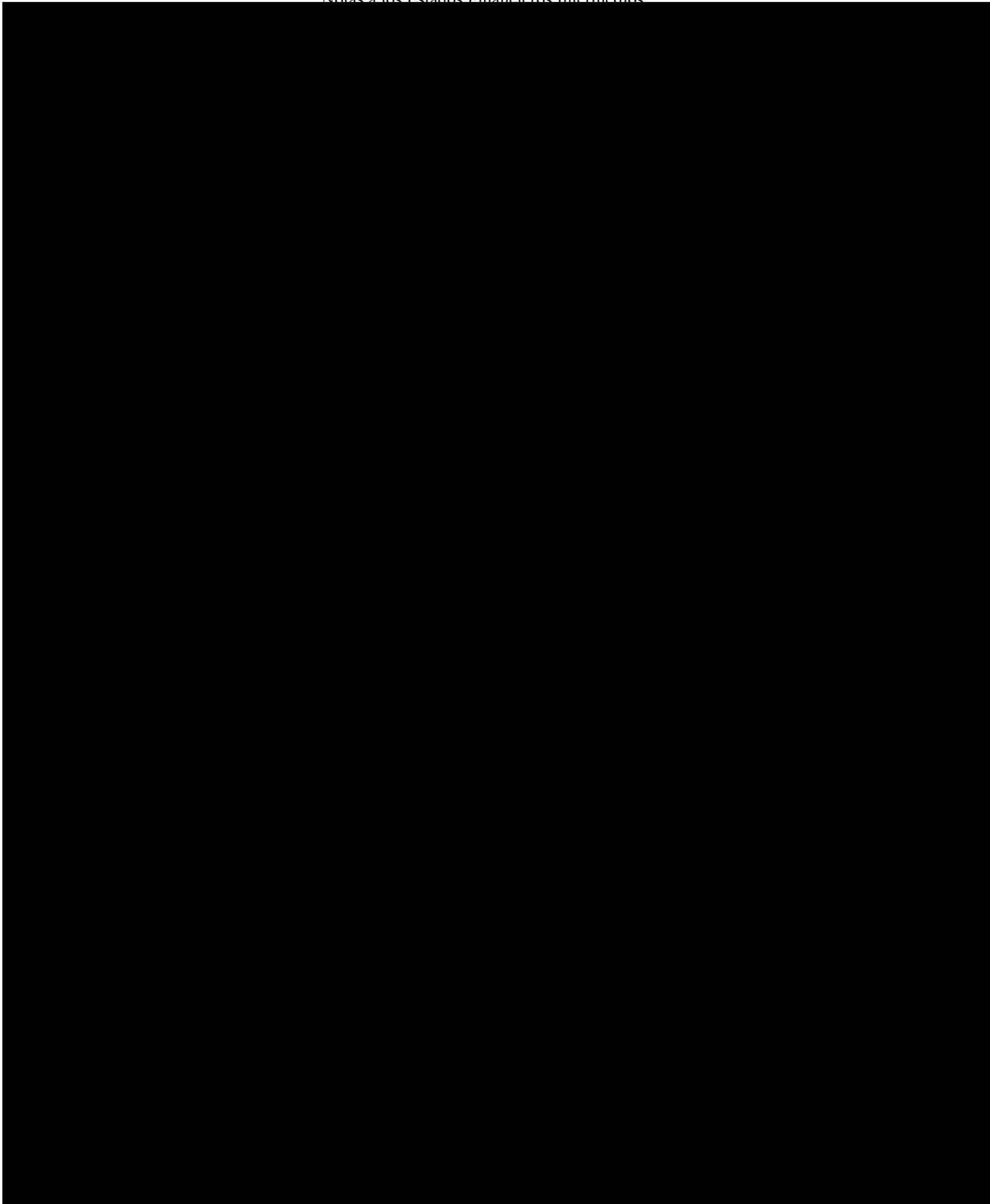
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022

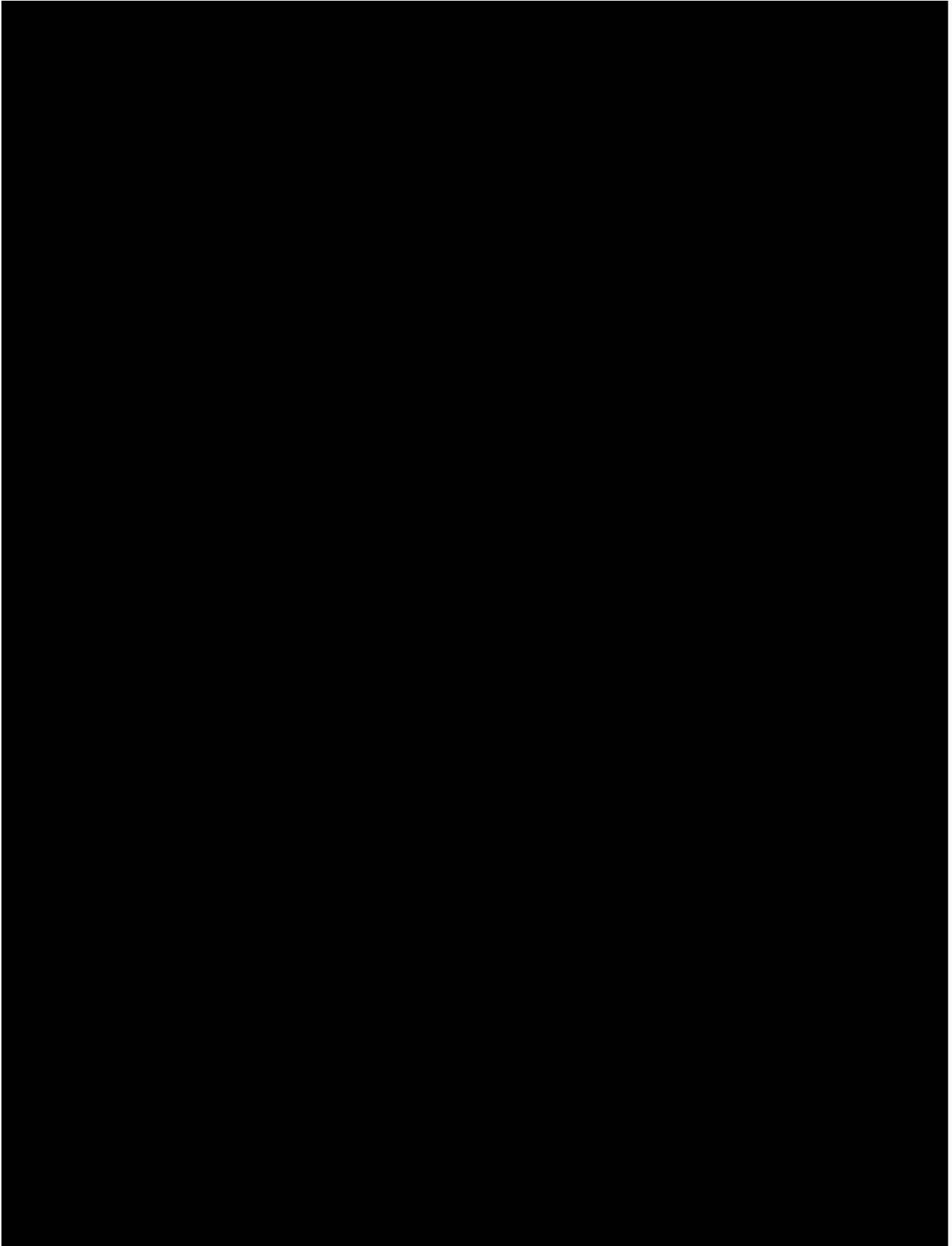


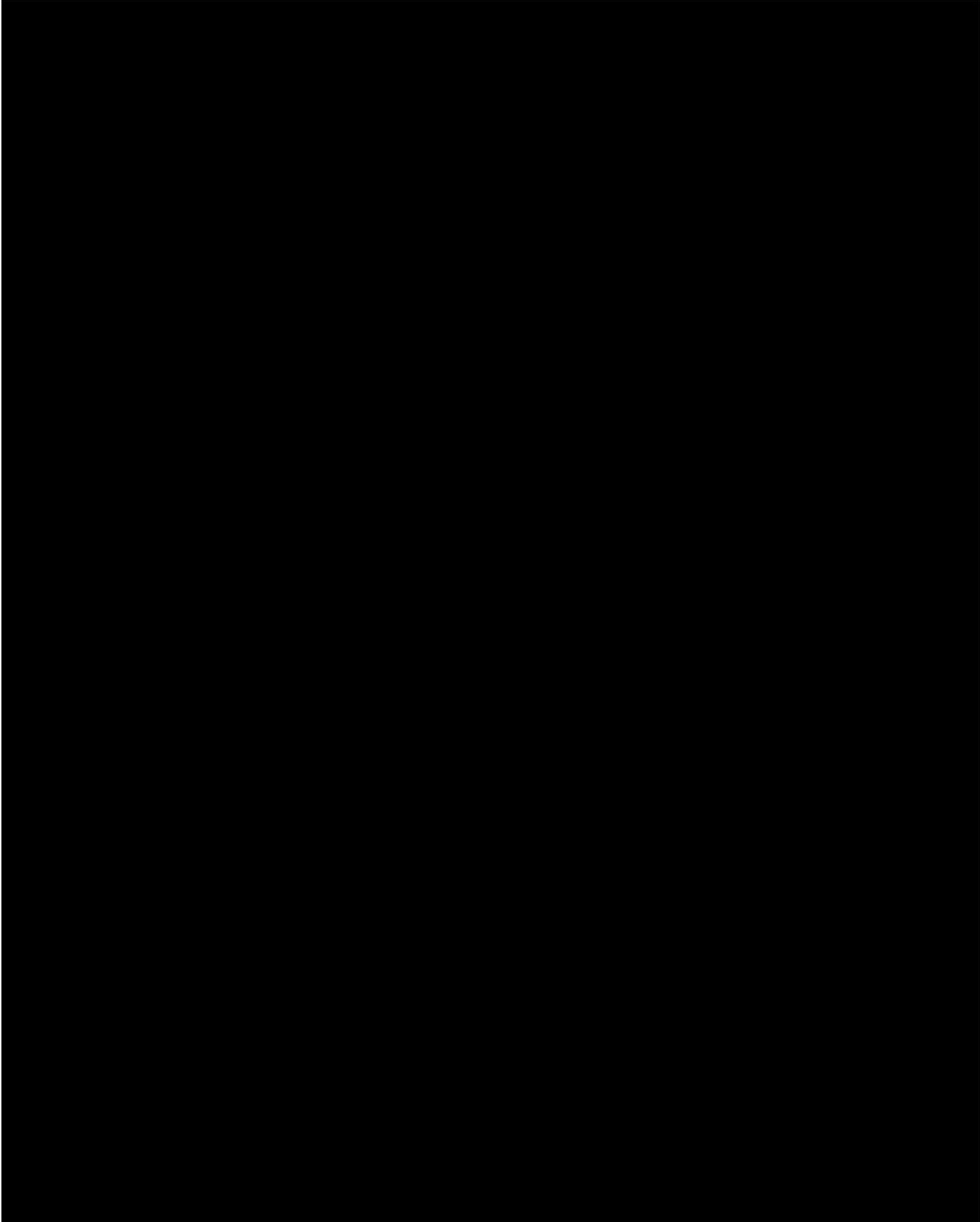






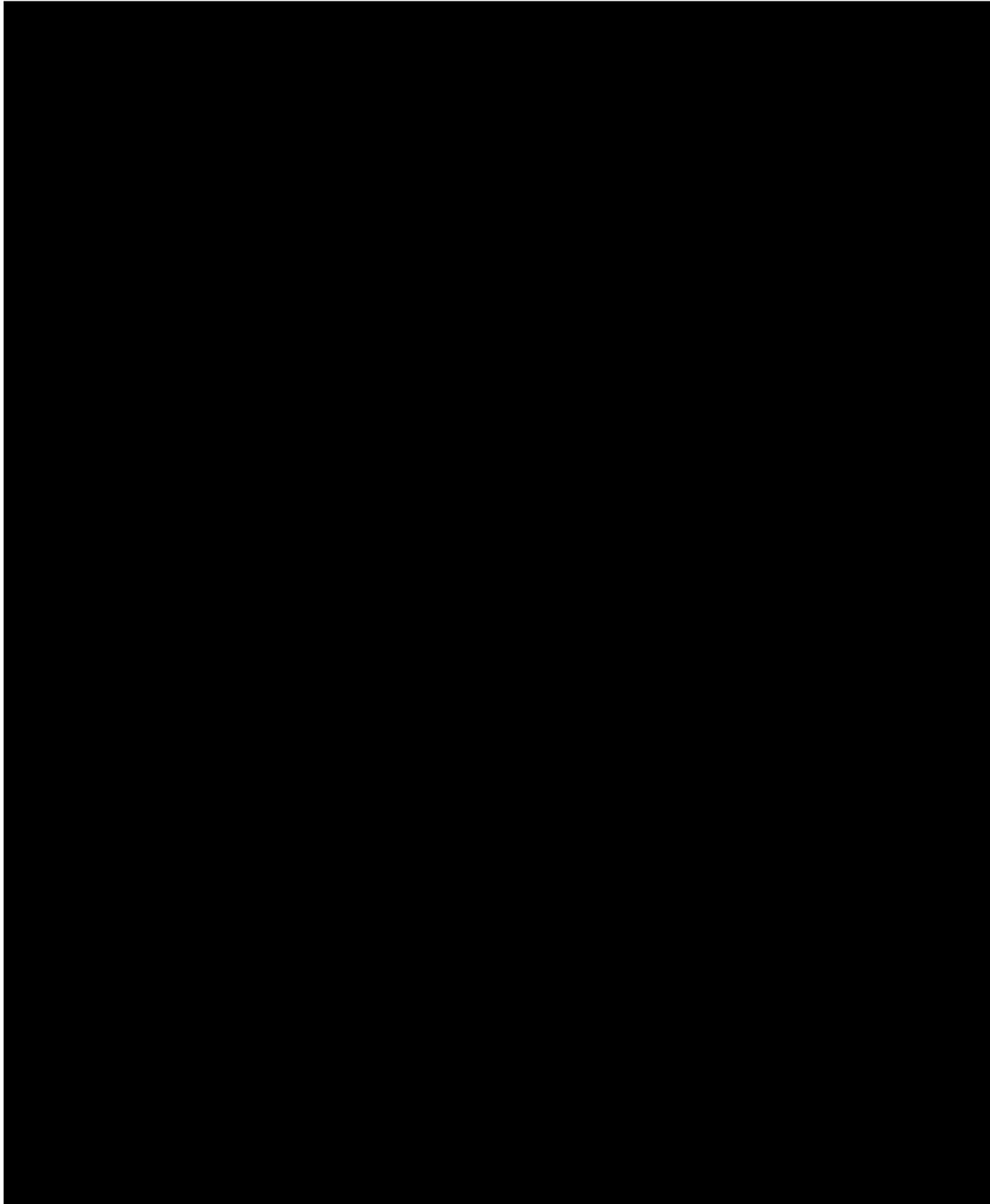






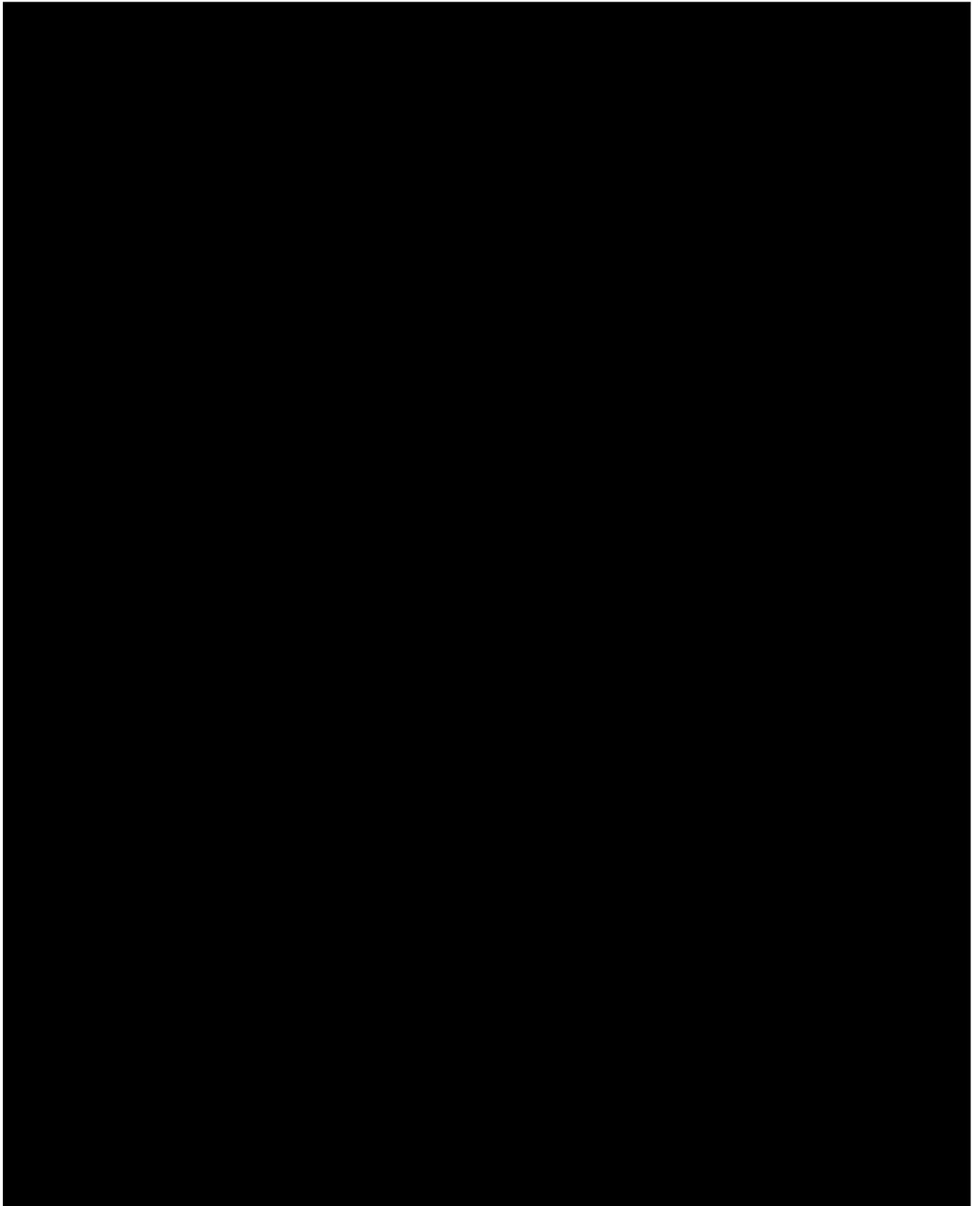
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



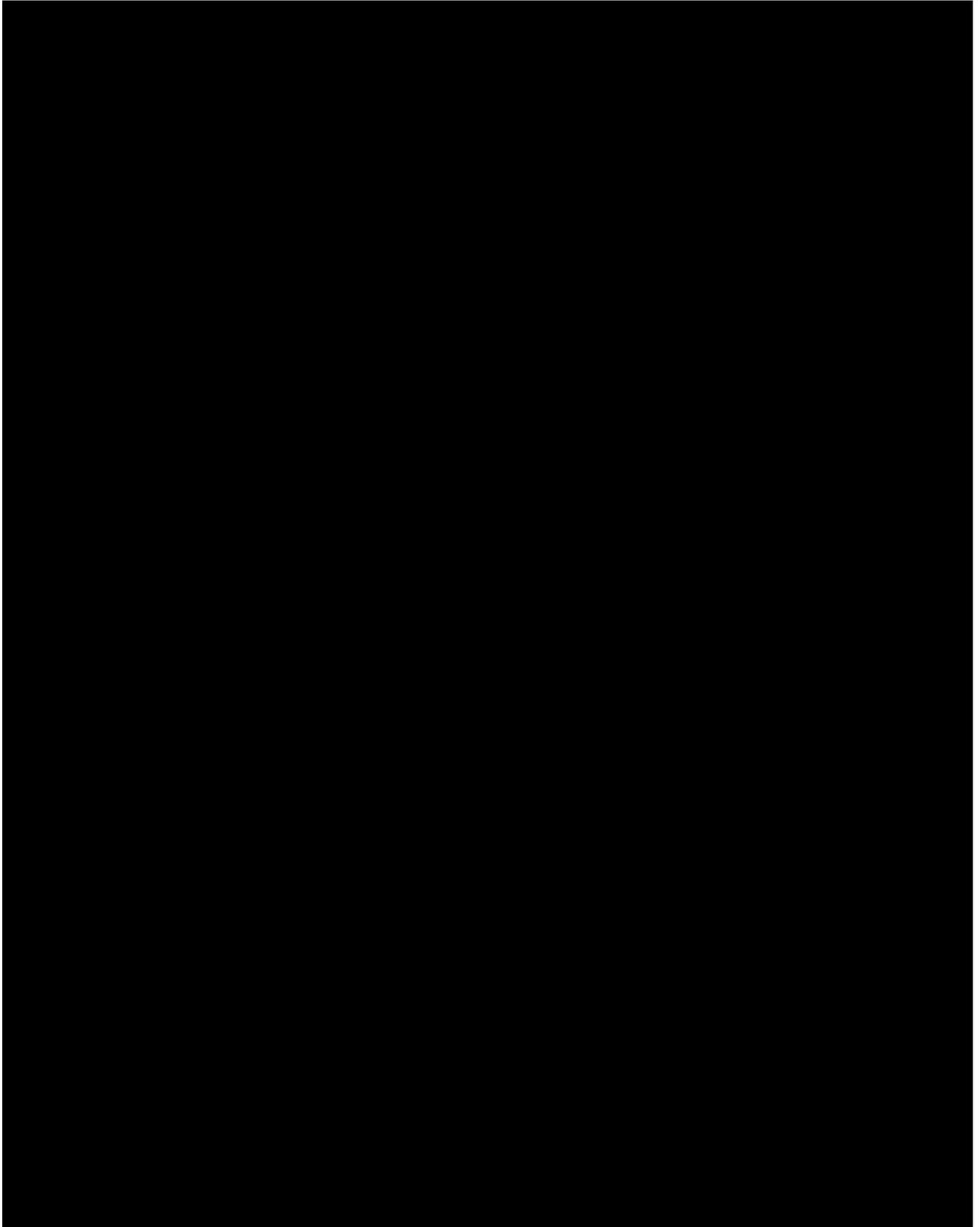
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



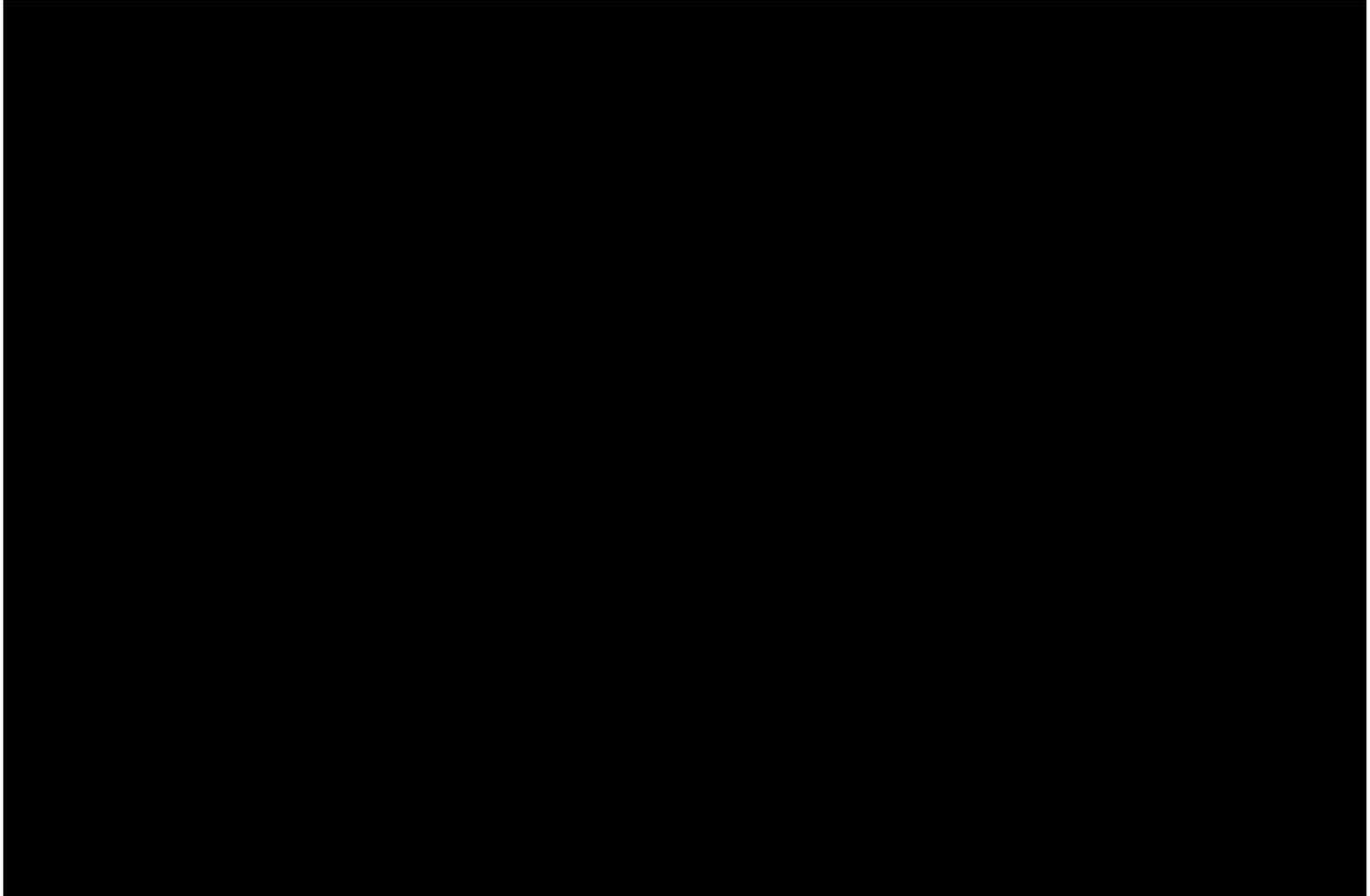
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



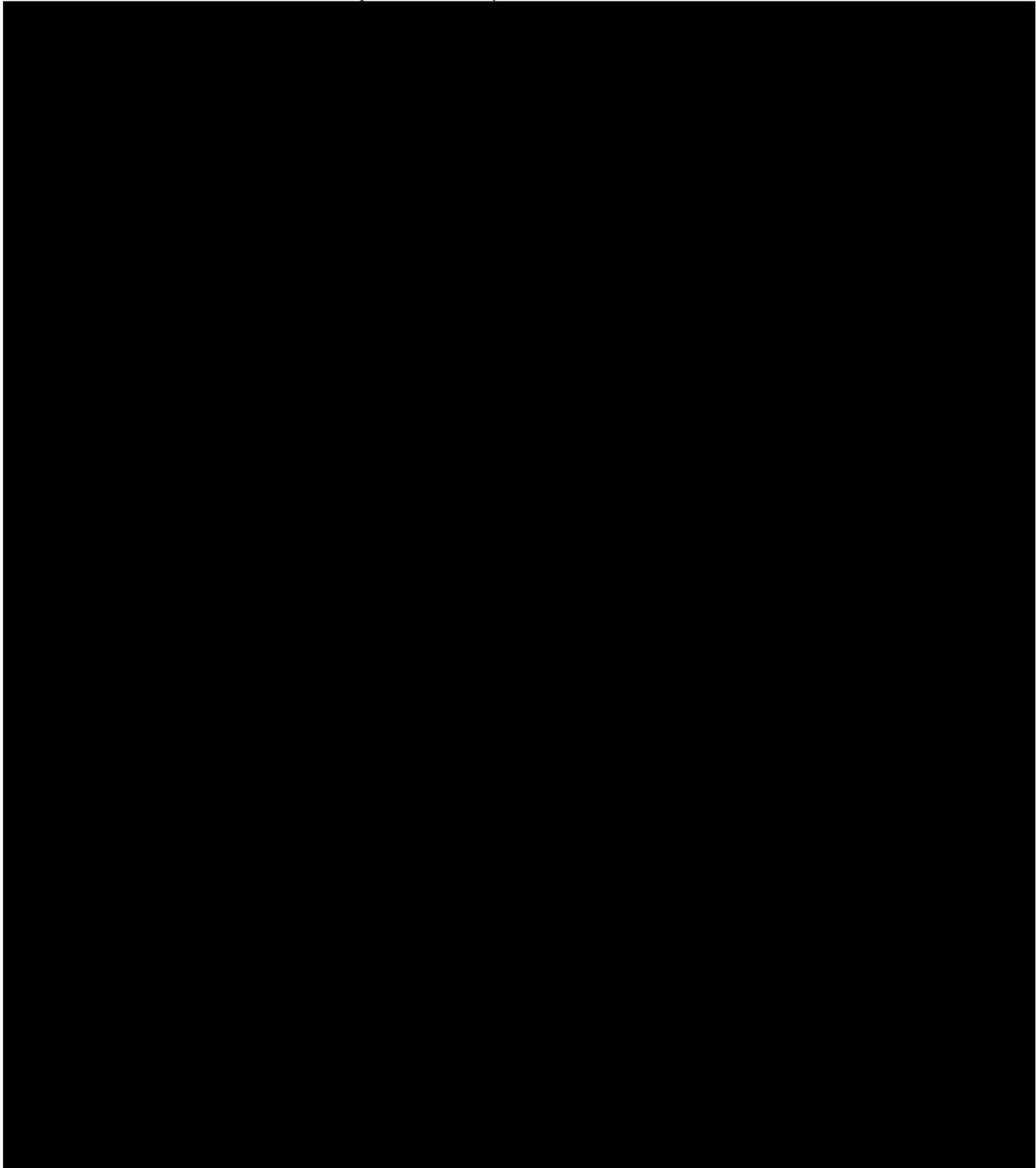
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



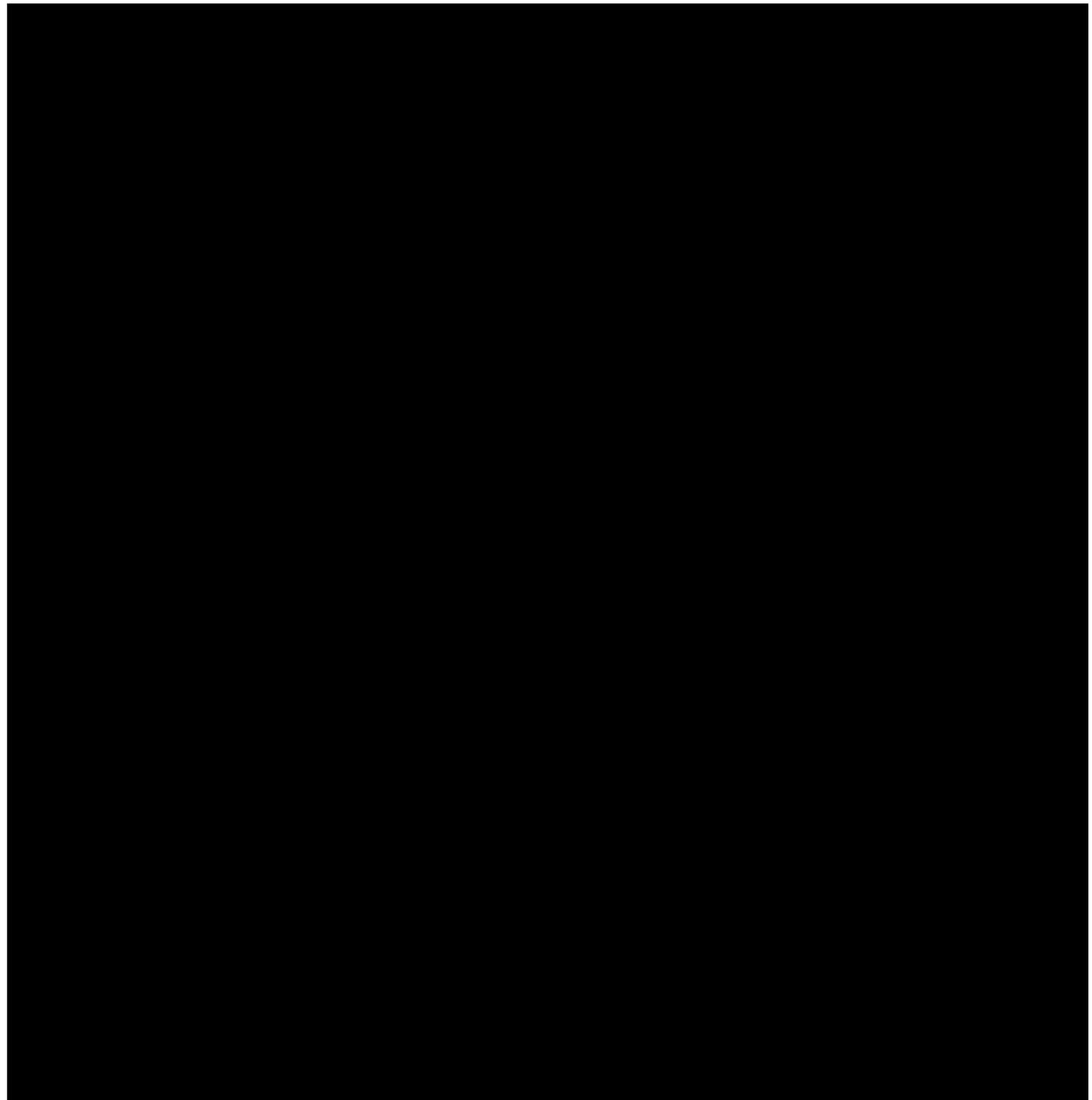
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



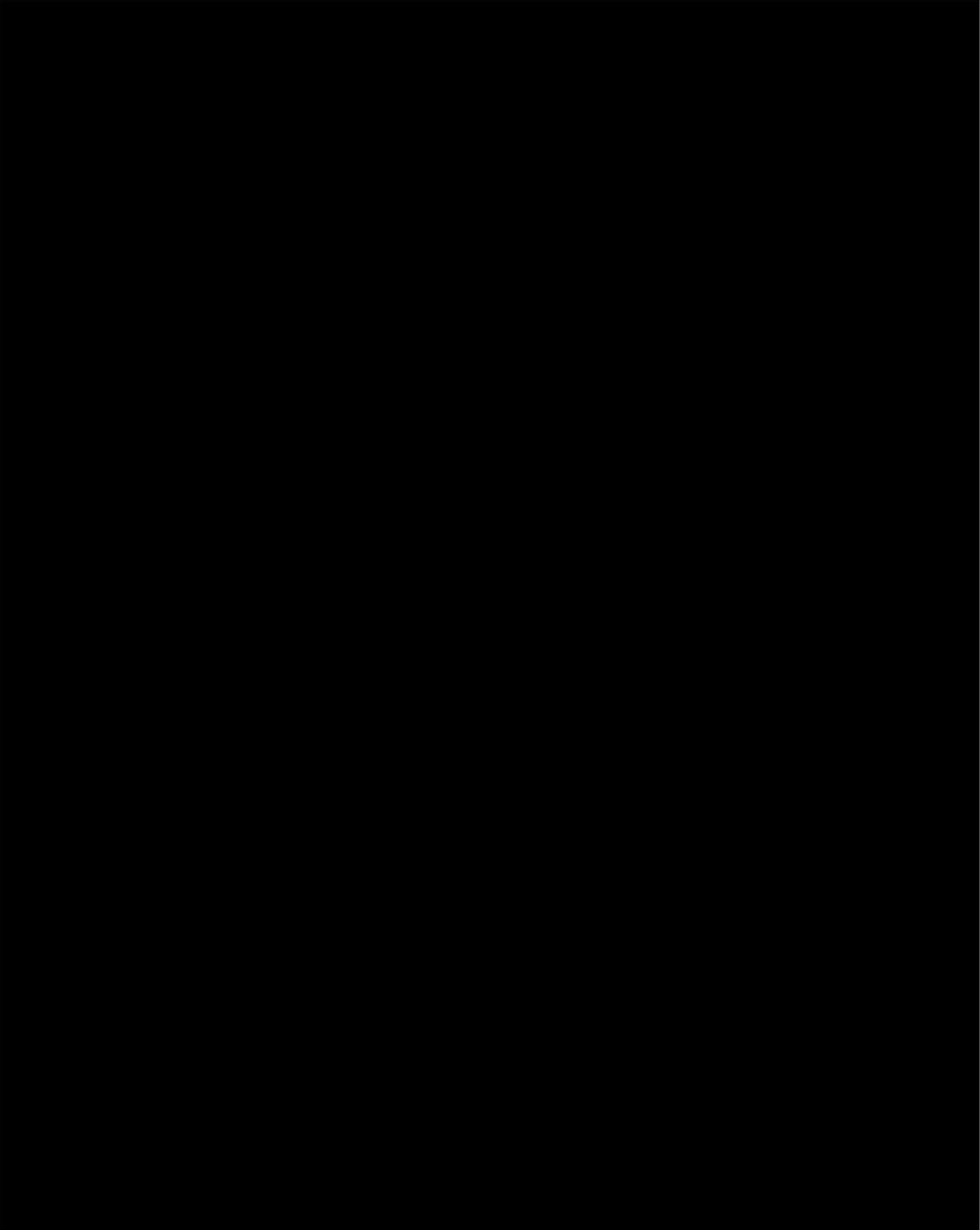
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

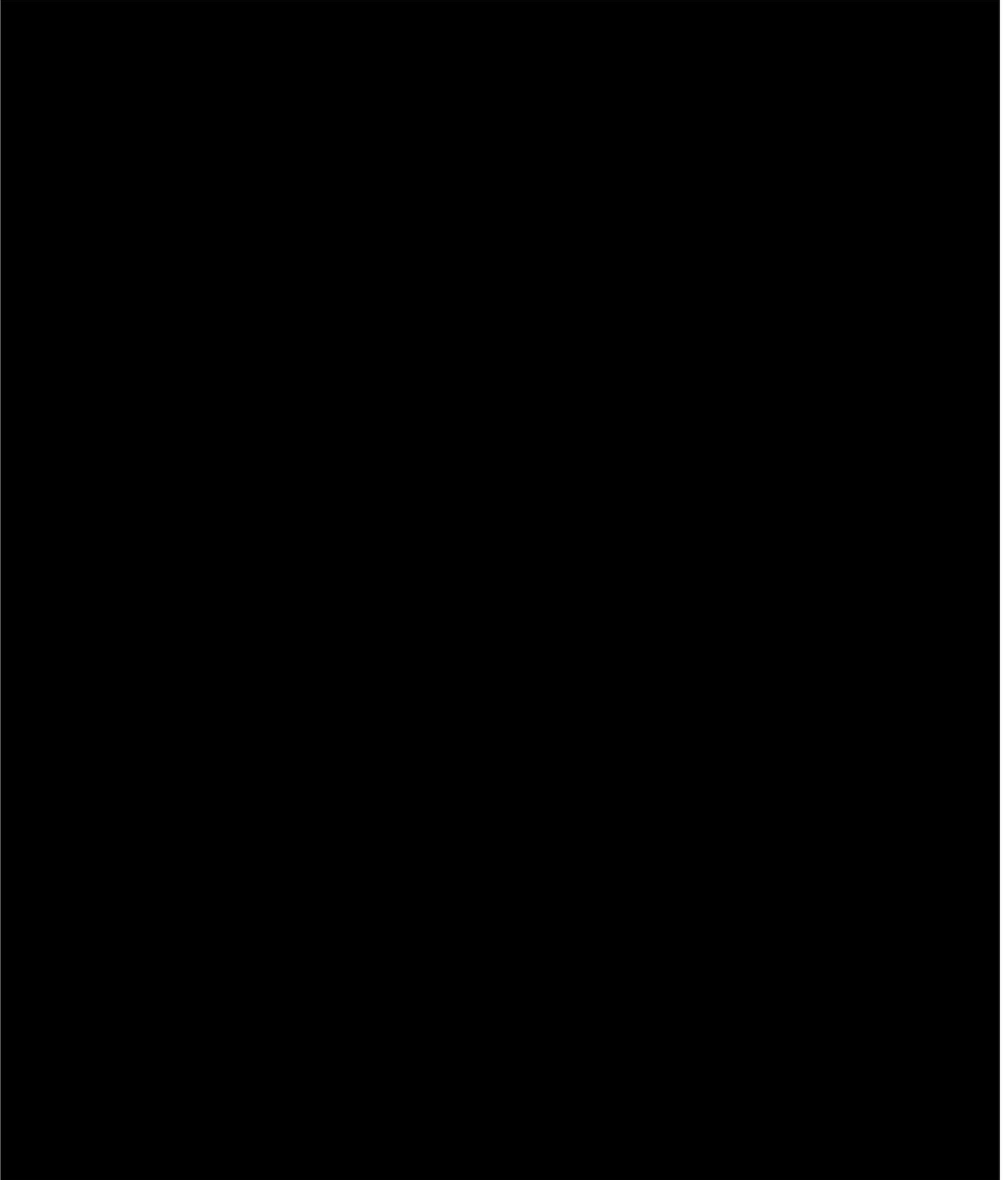
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

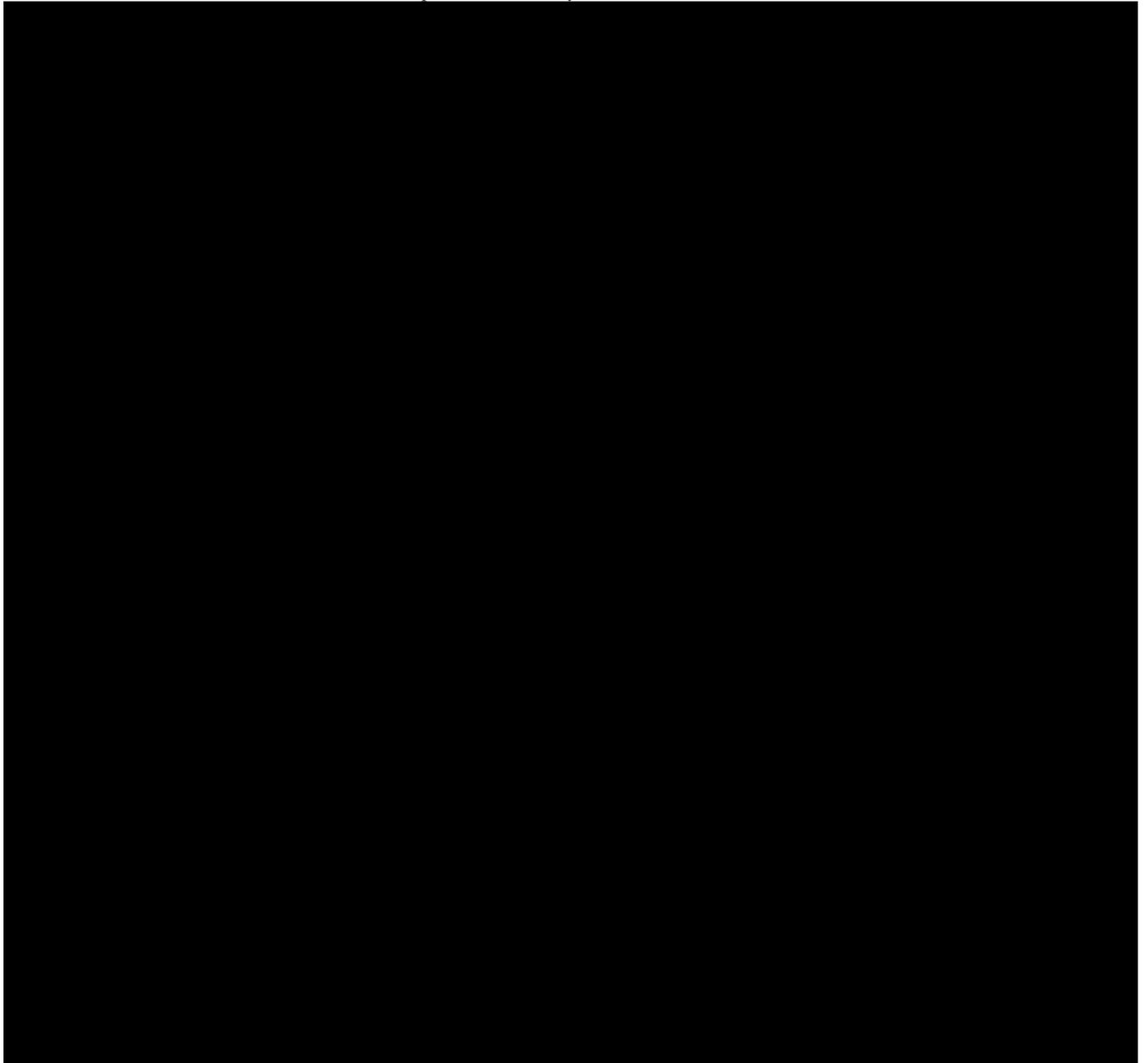
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022





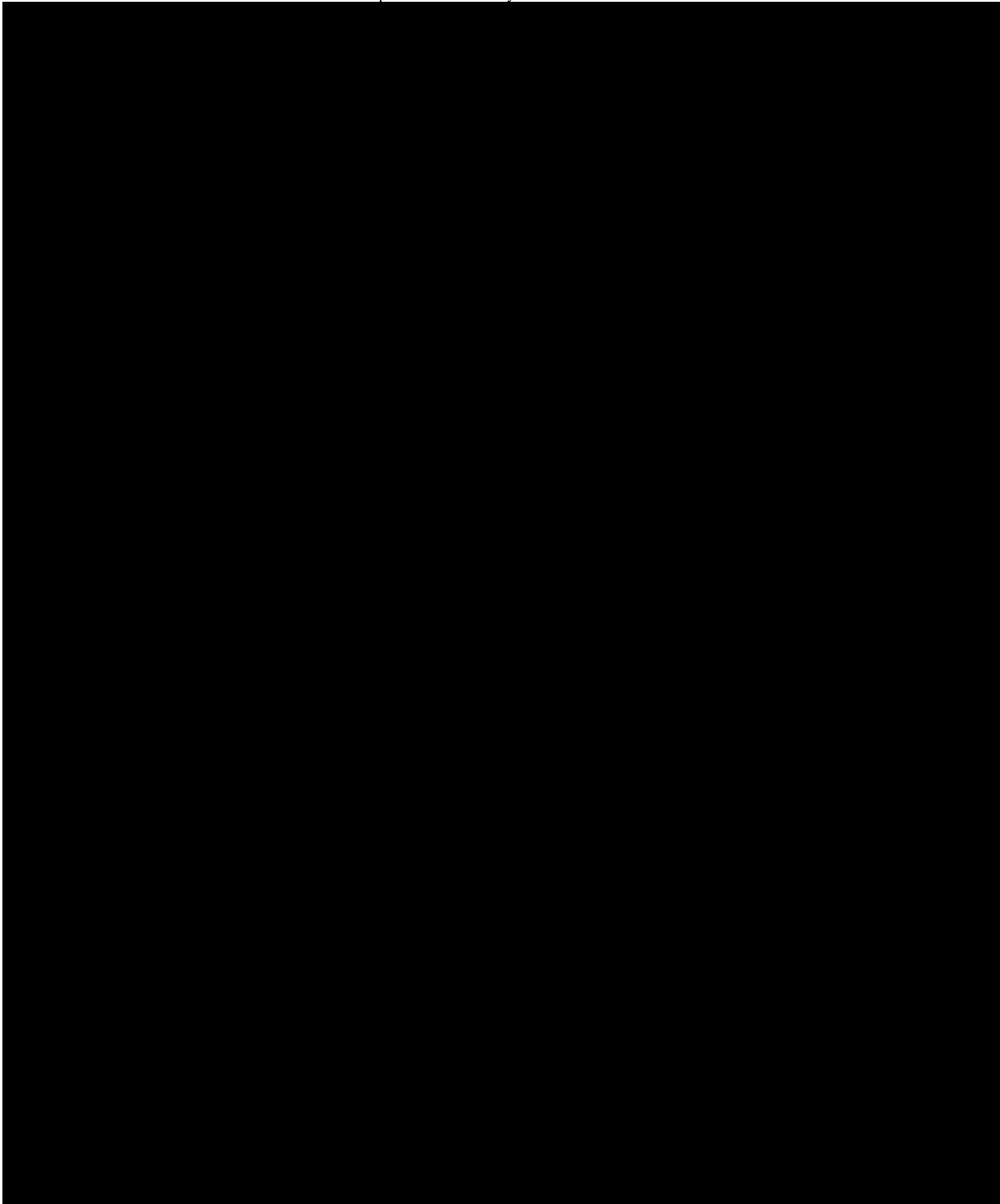
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



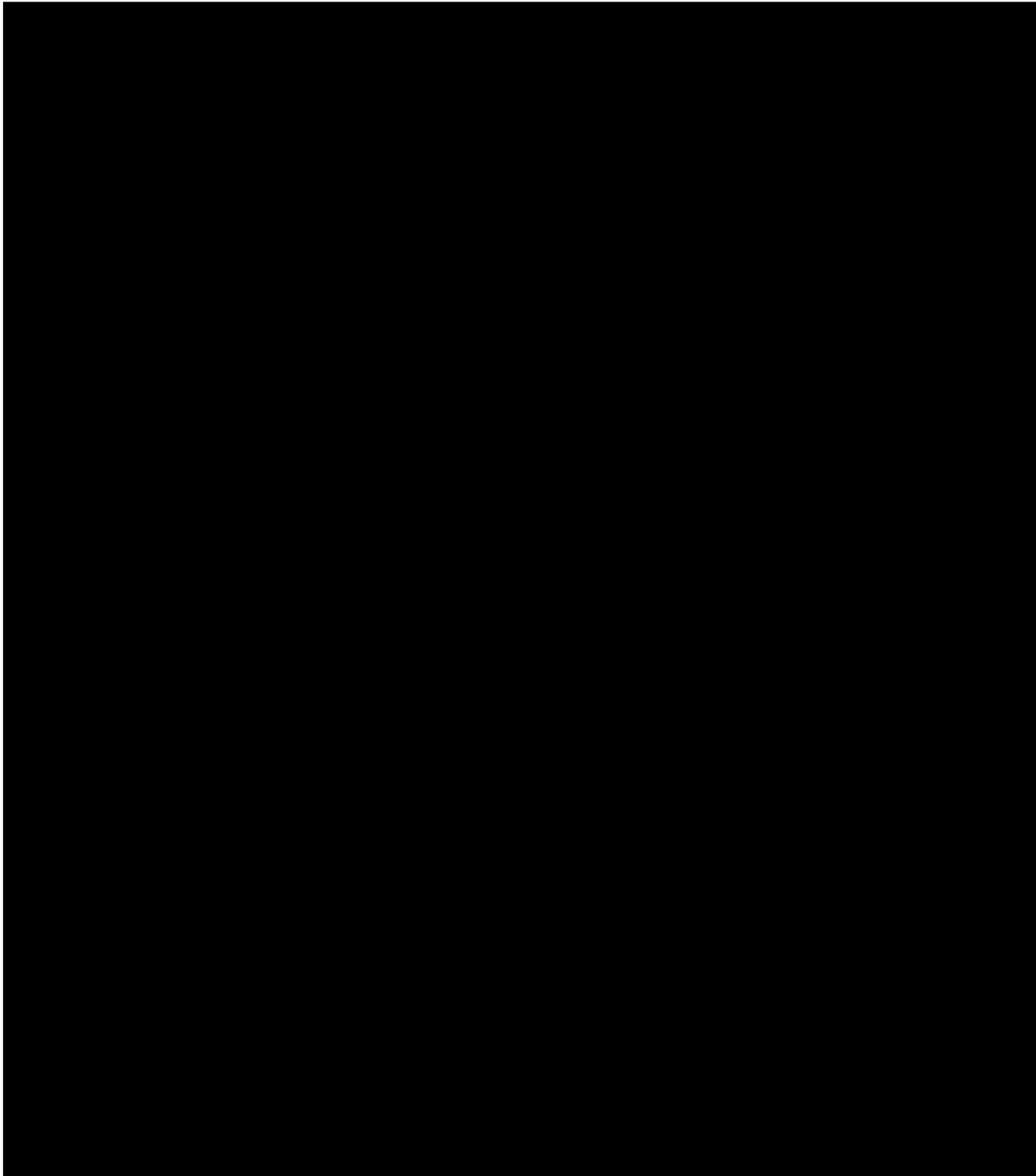
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

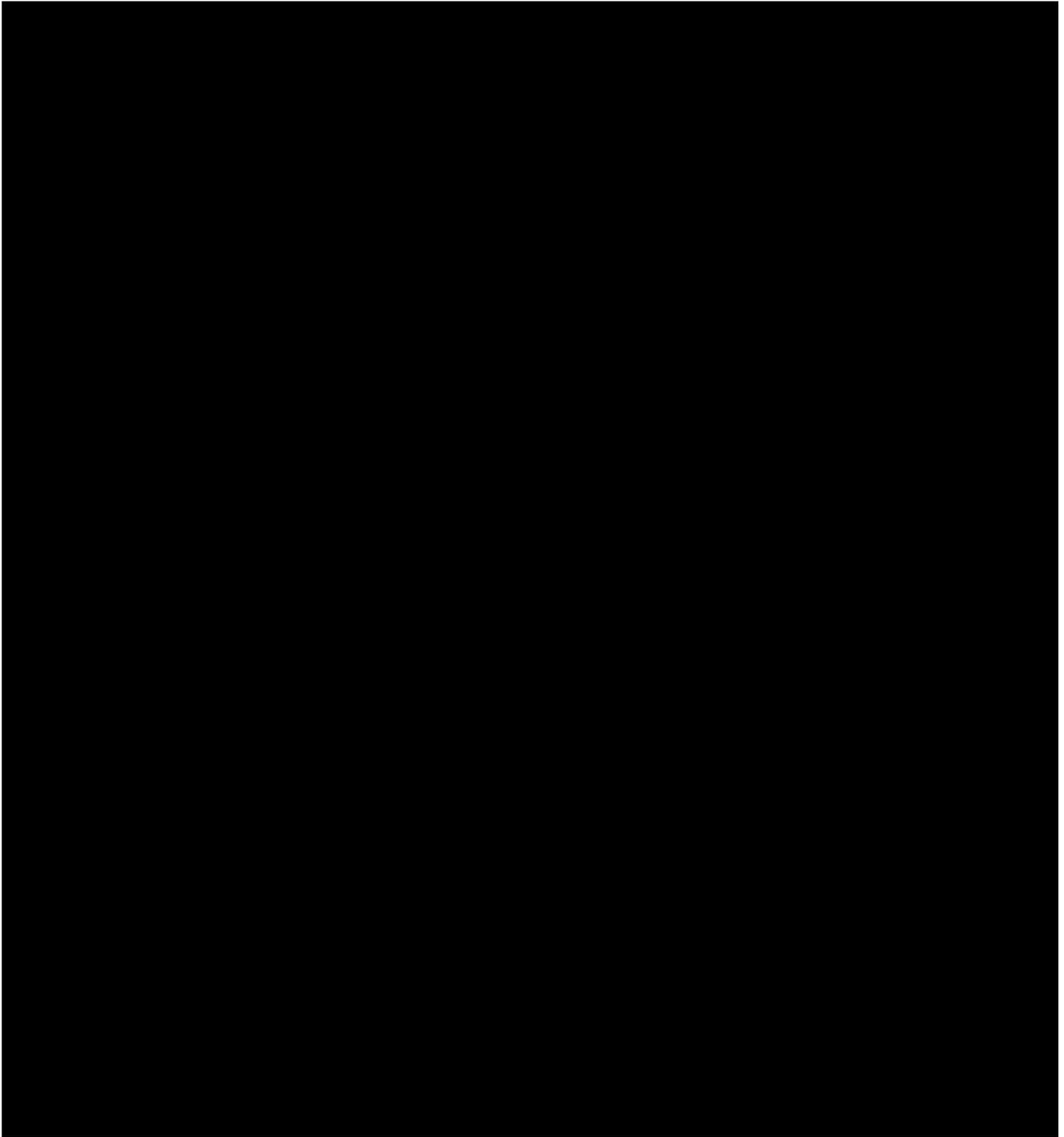
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022





EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

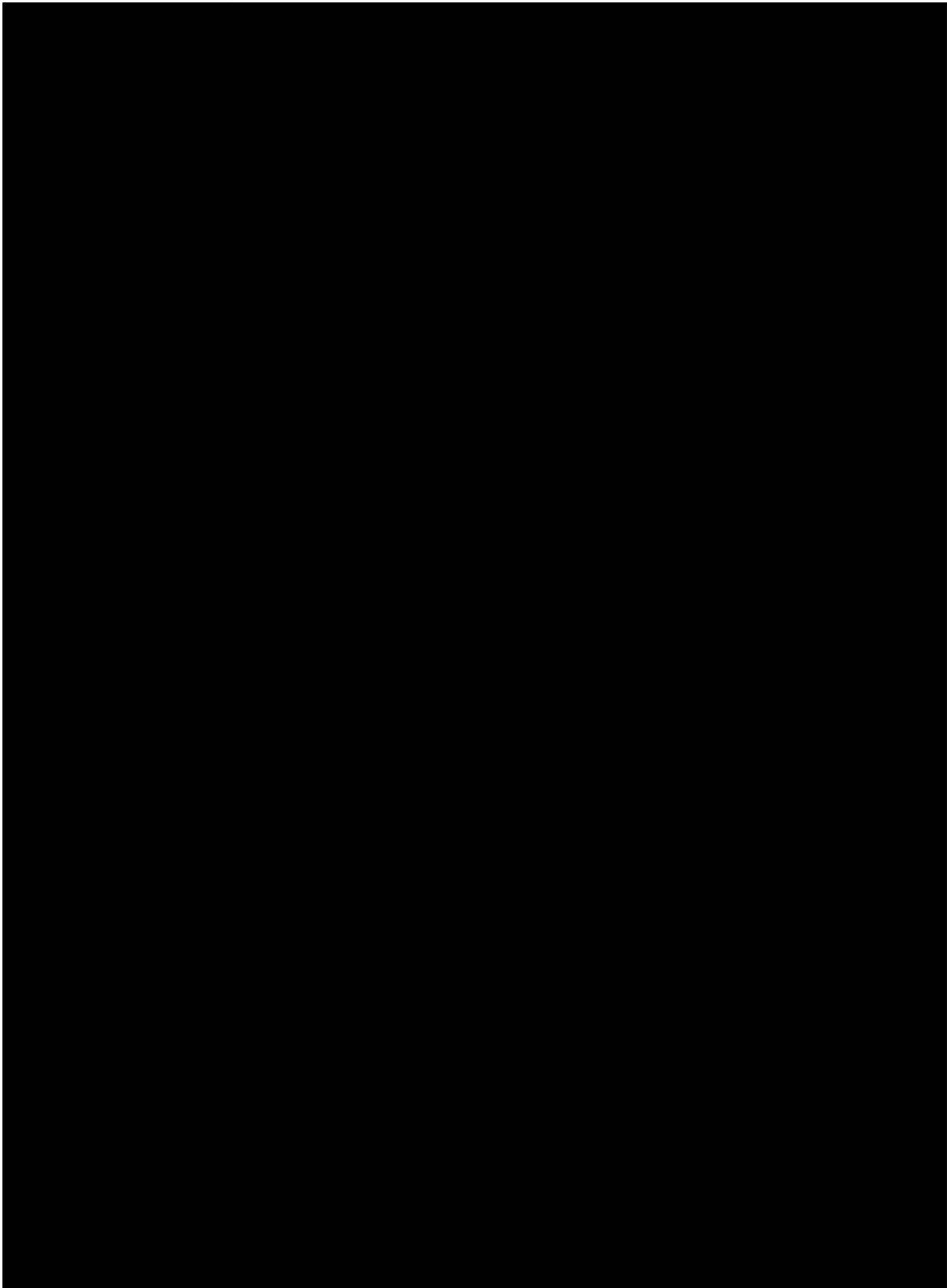
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

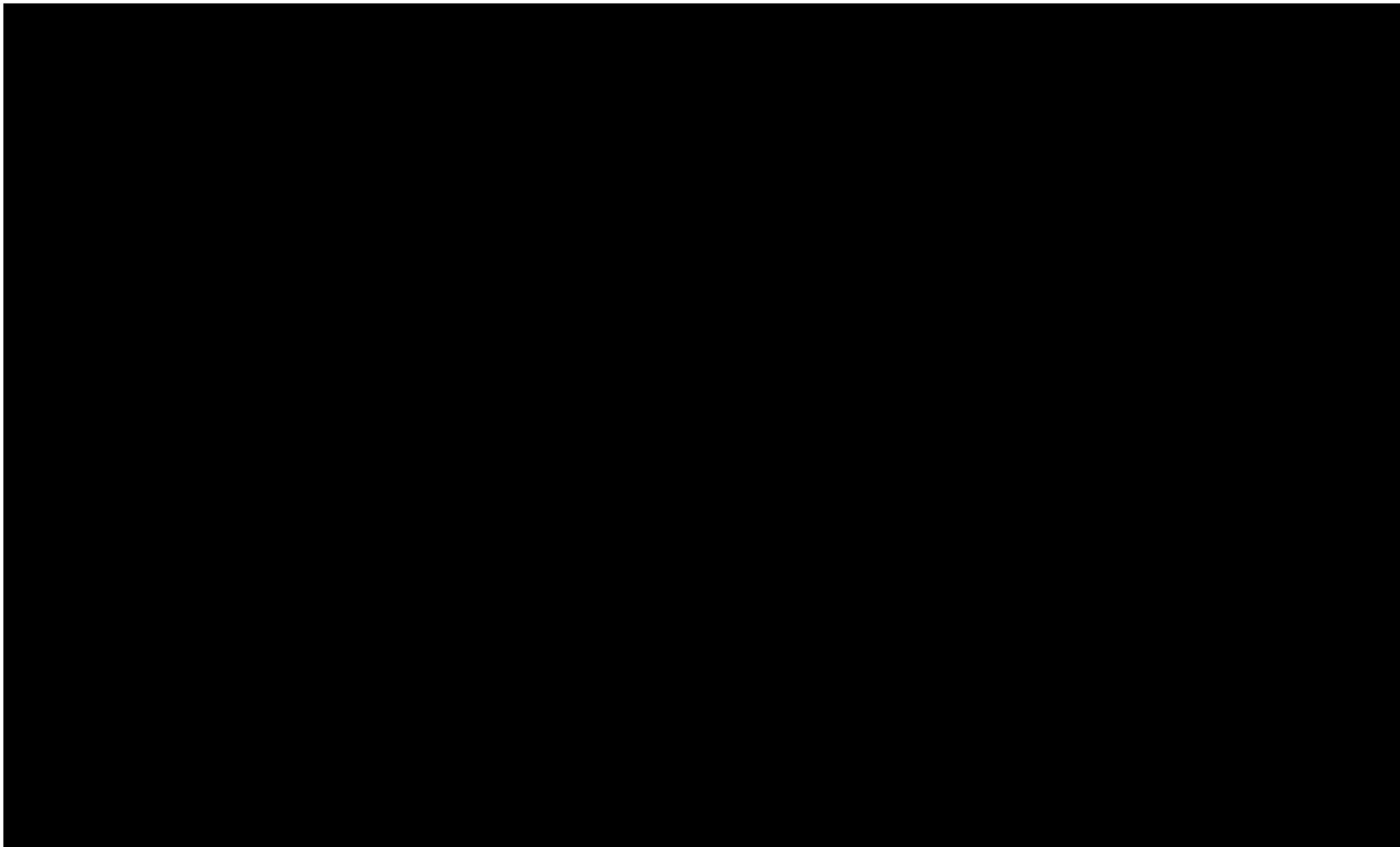
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022

9. PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO.



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

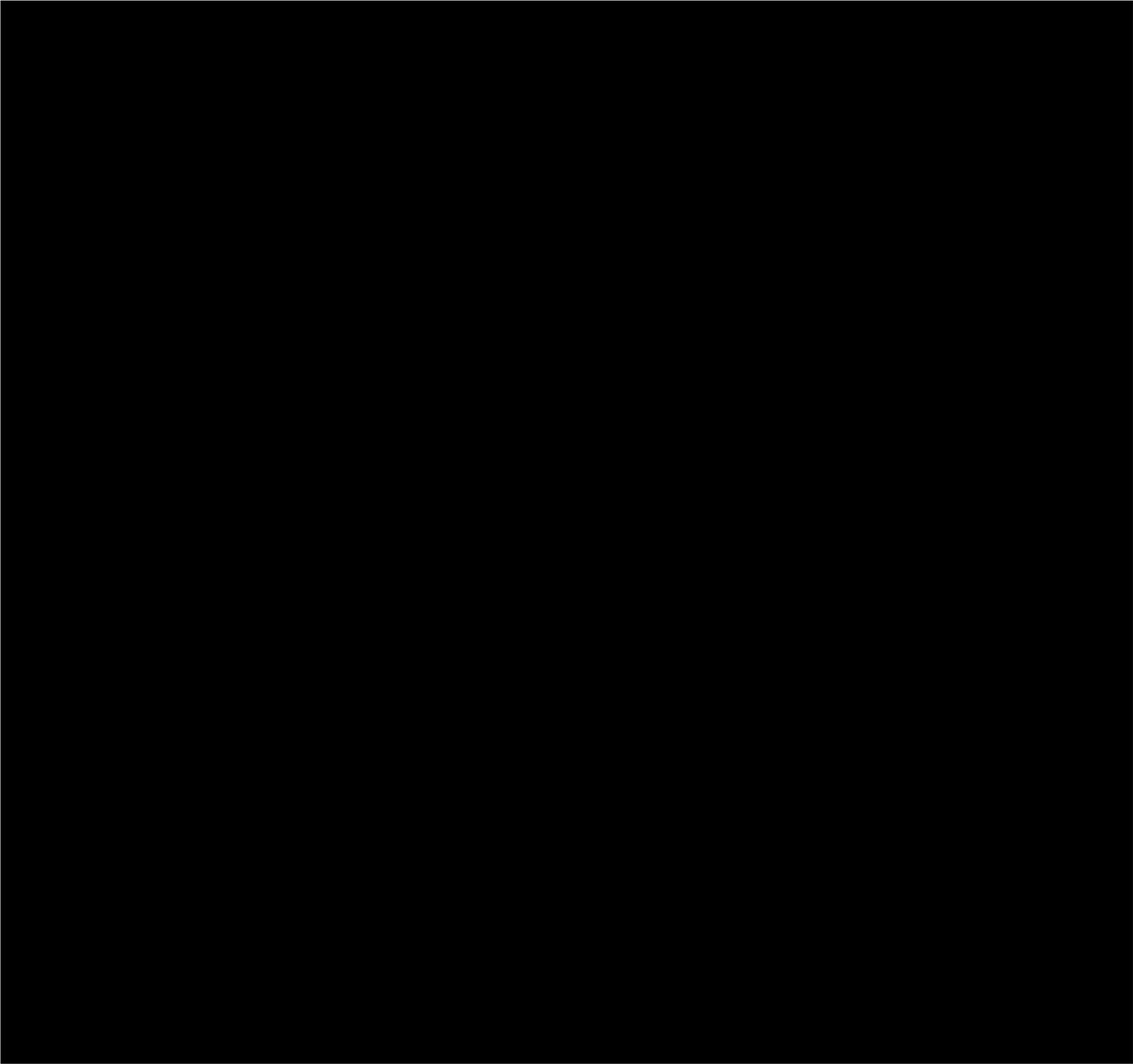
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022





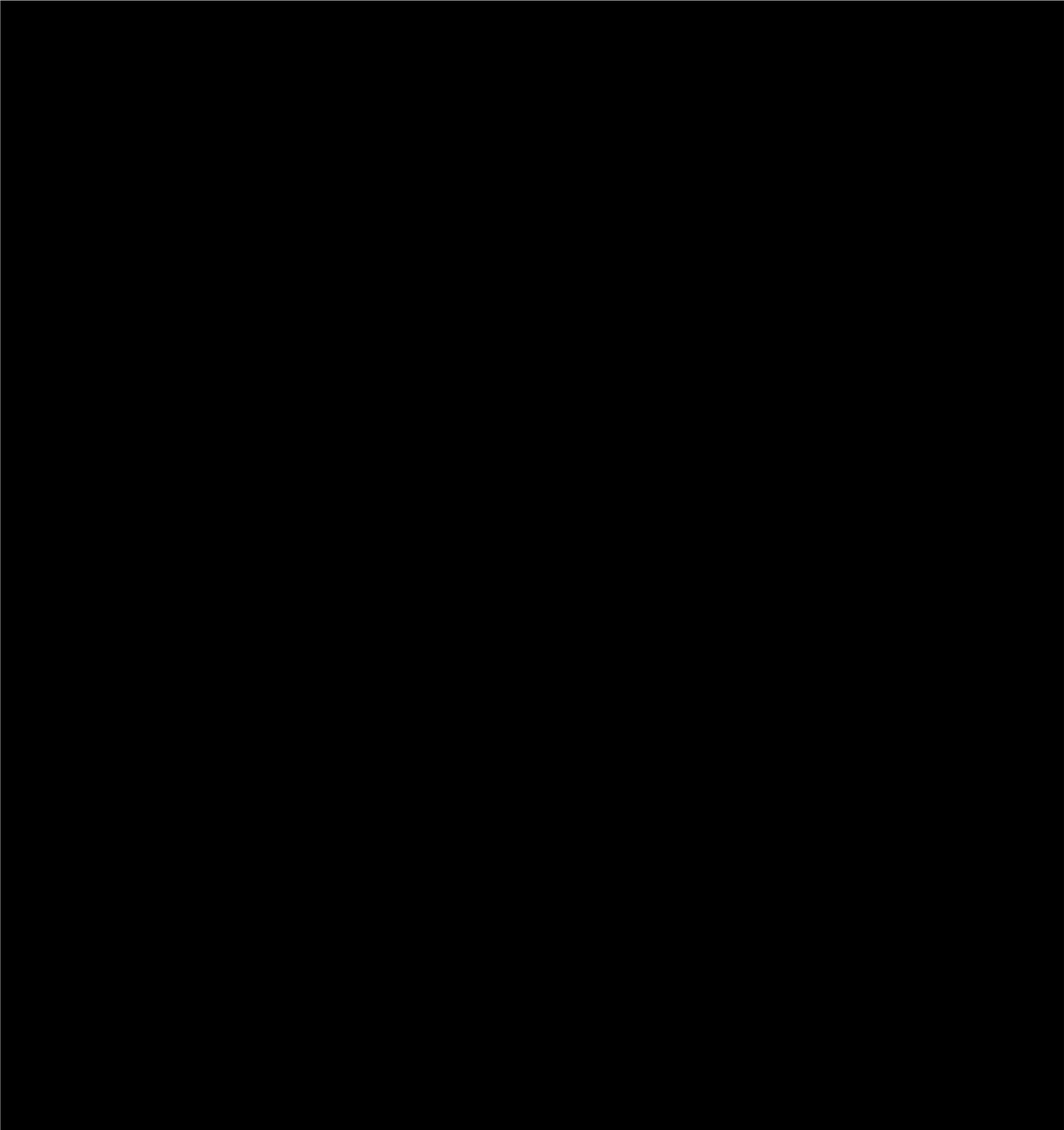
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



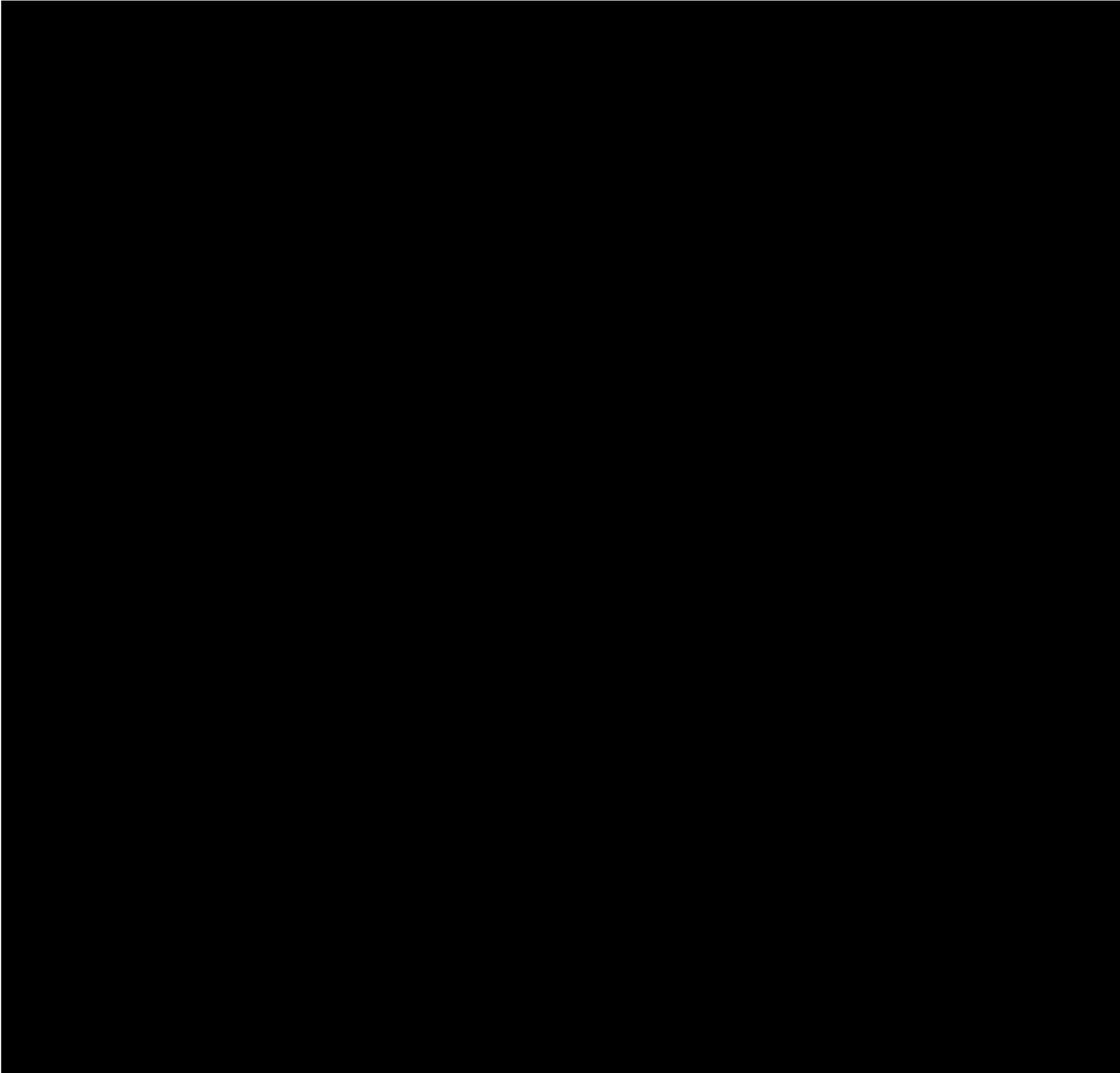
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



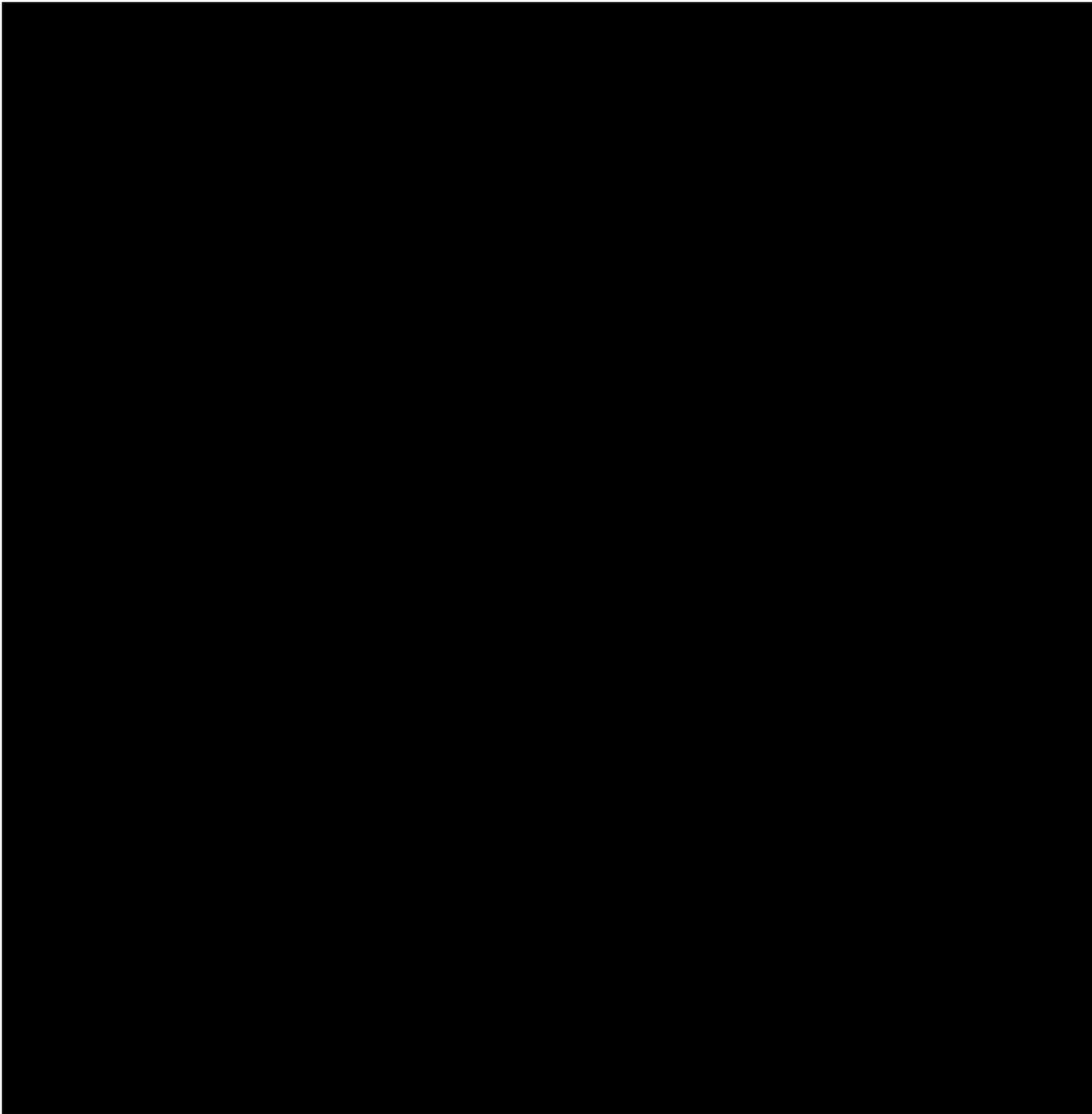
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



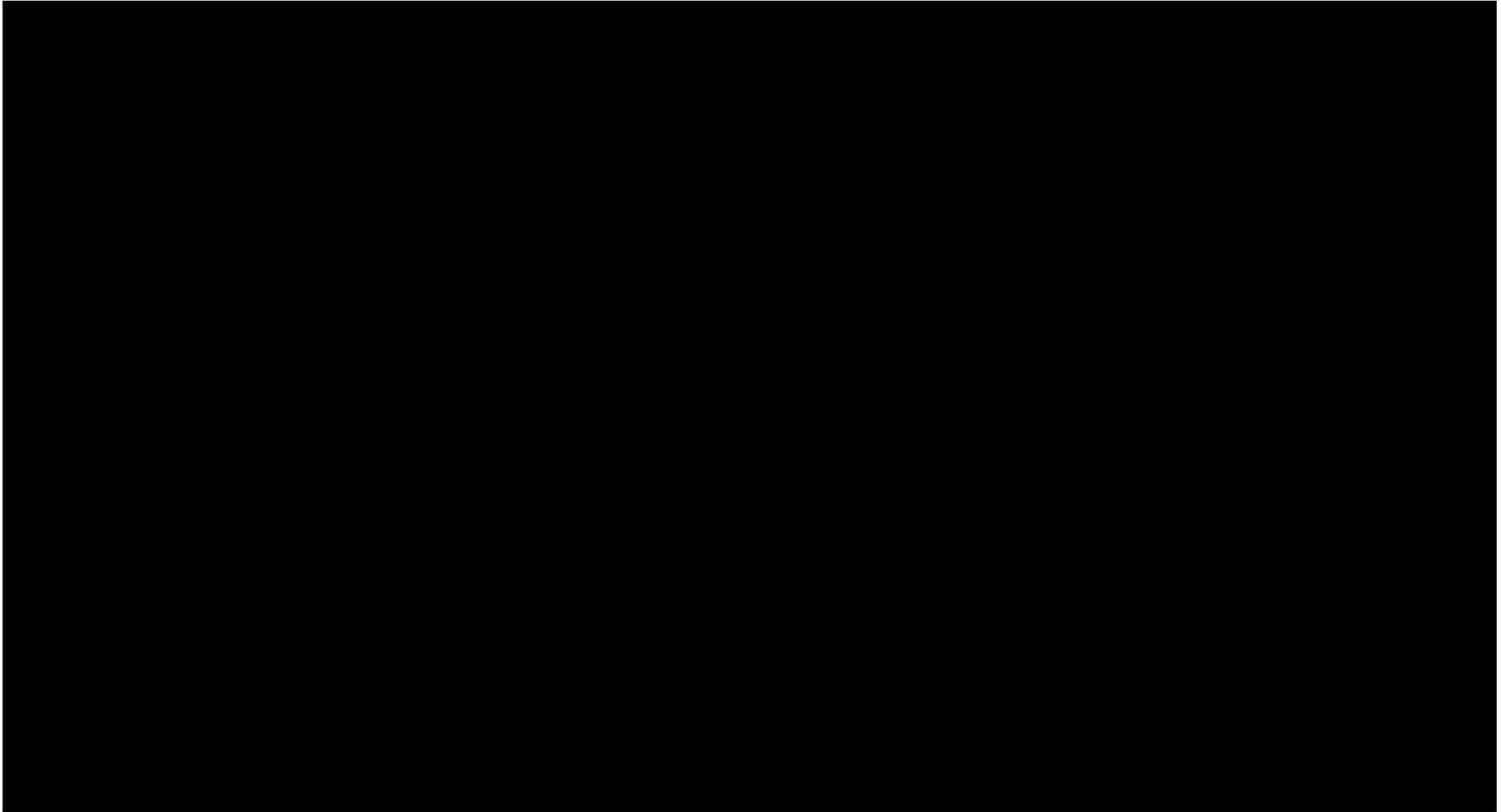
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

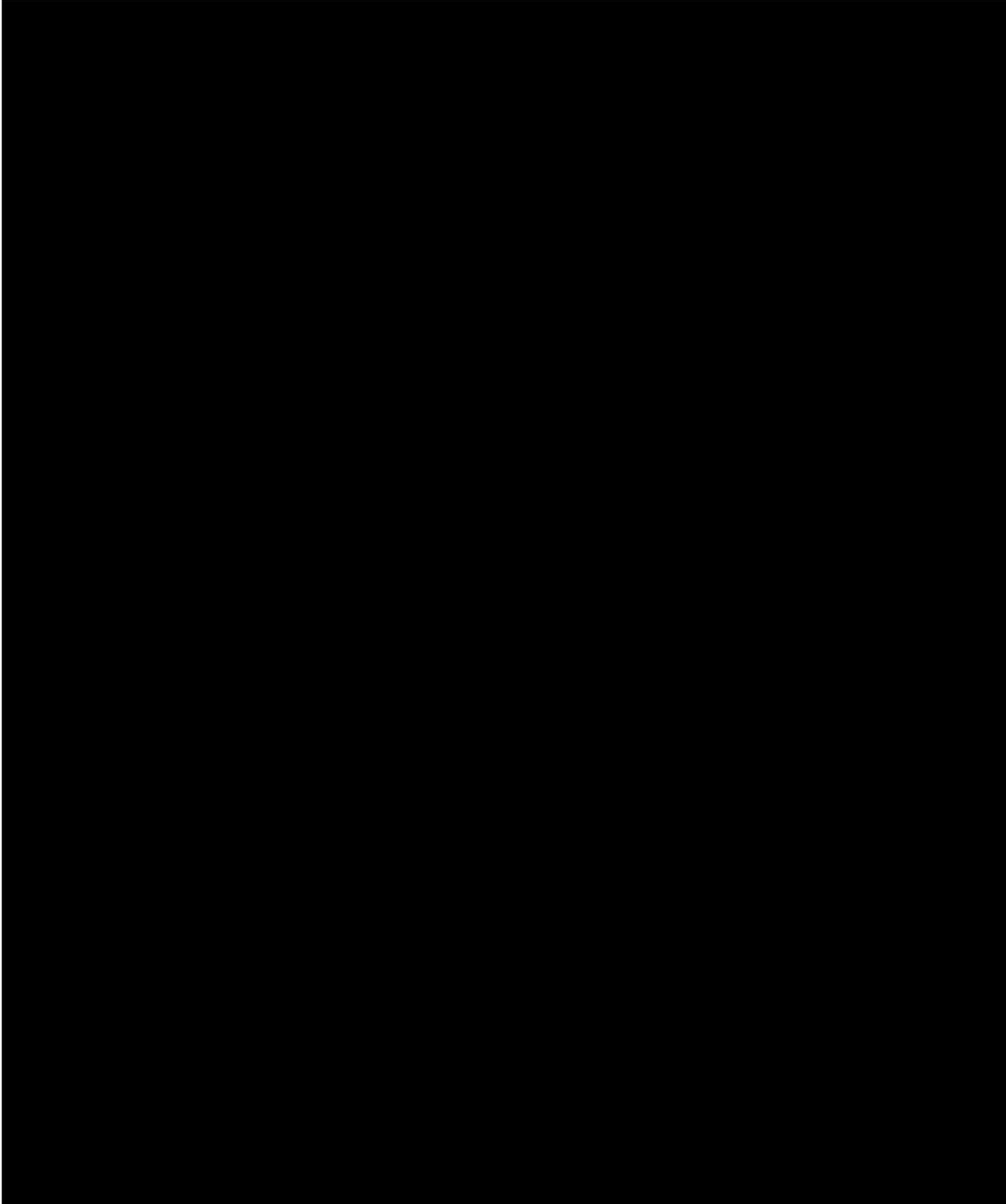
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

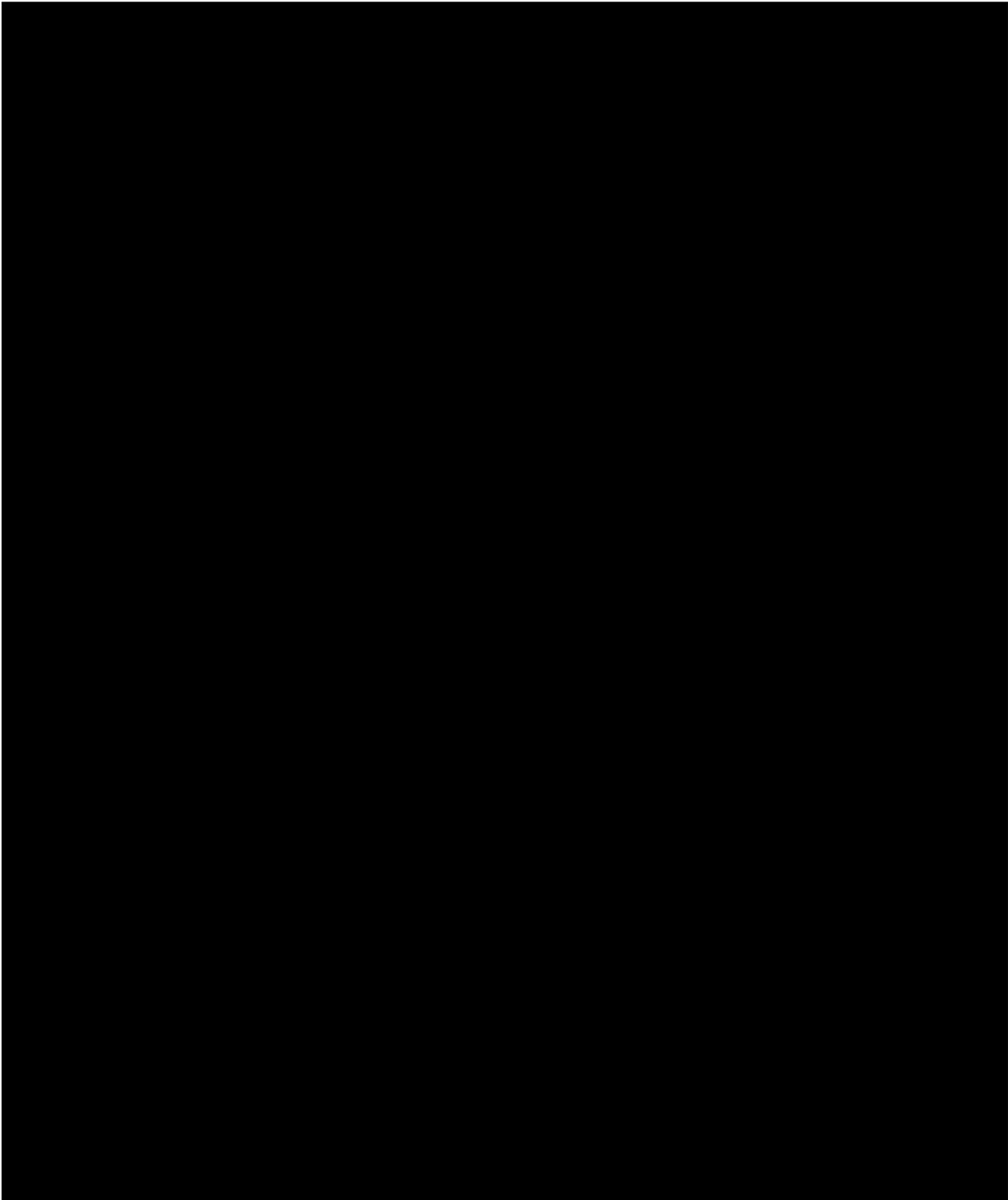
Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022





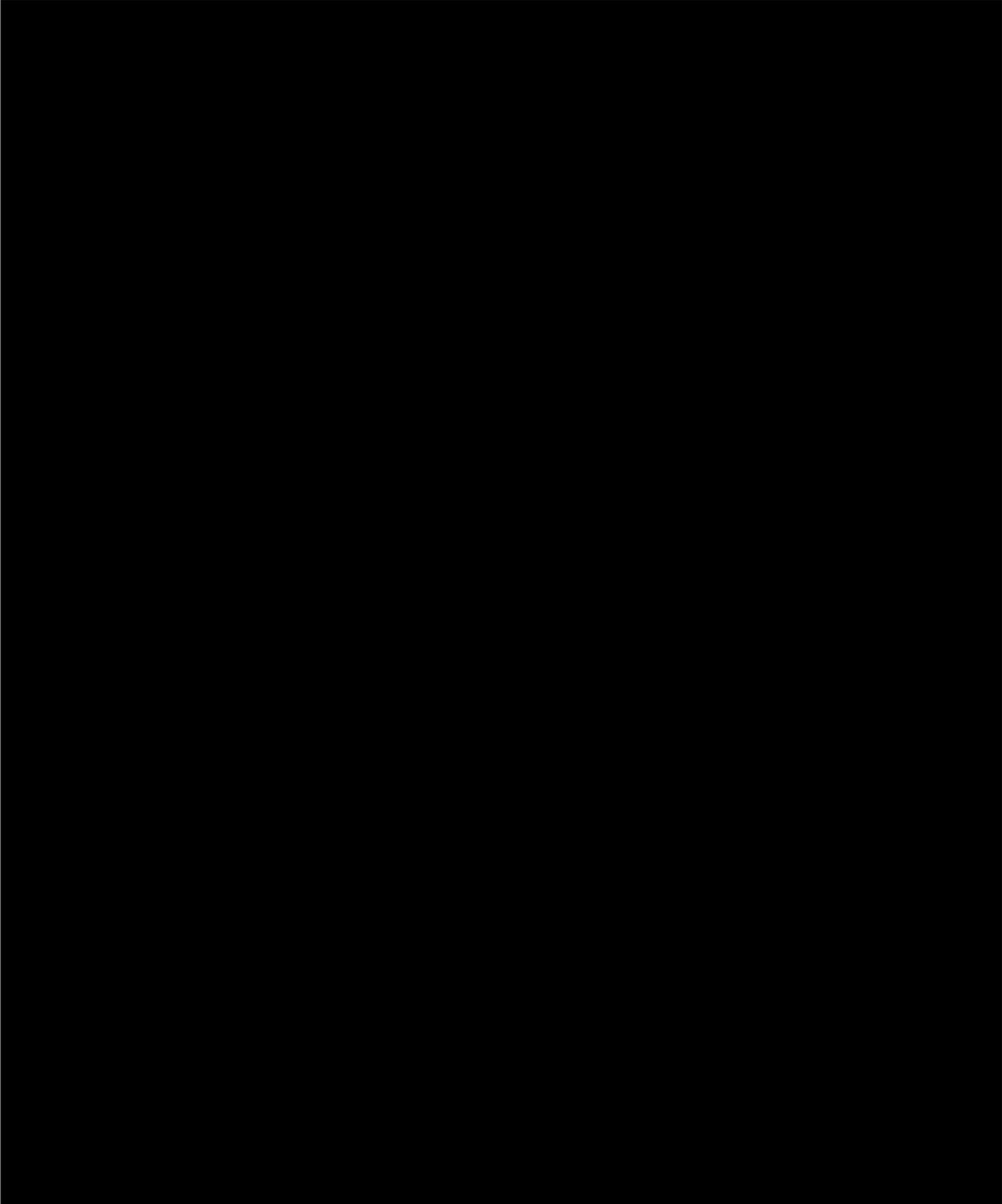
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



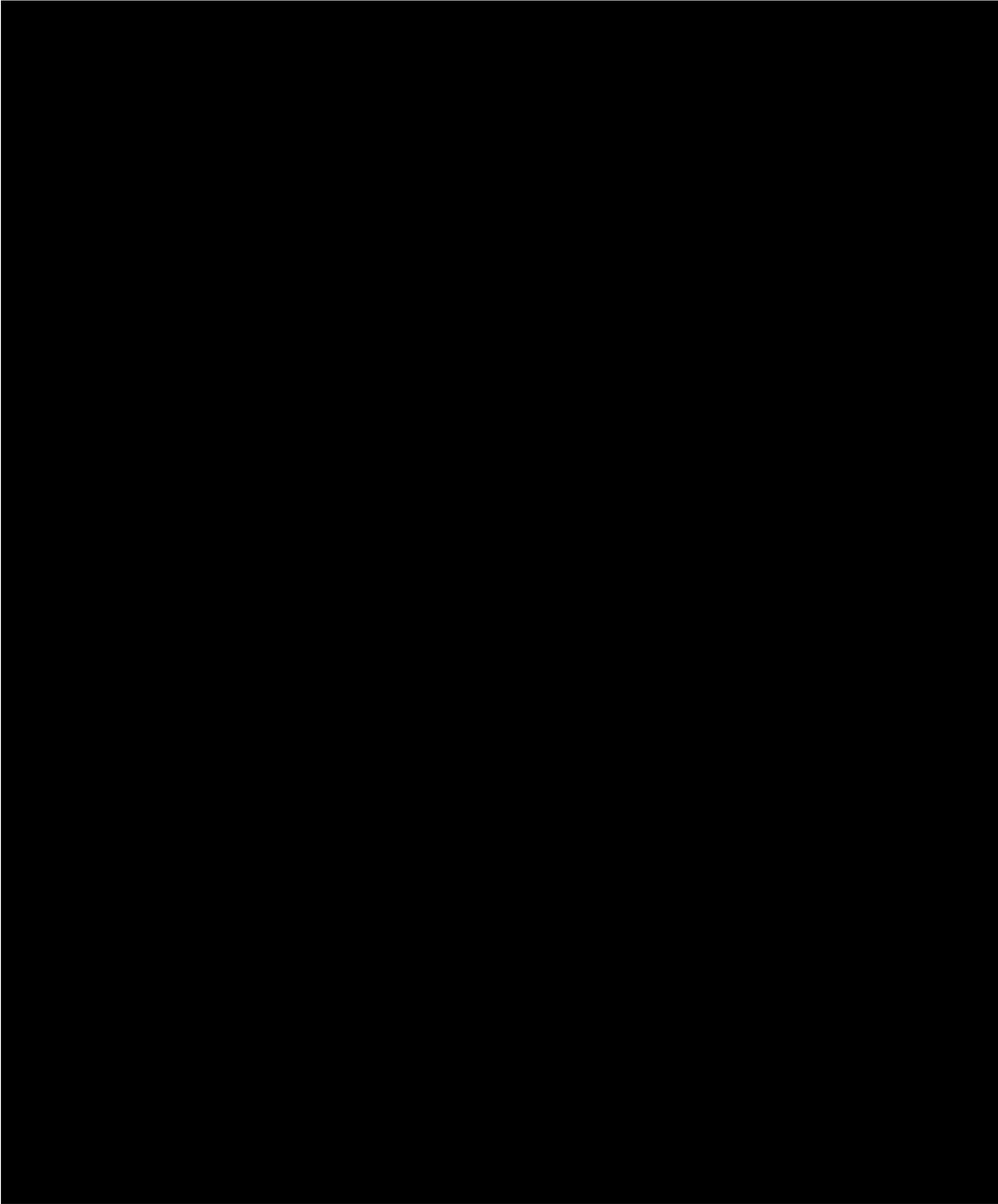
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



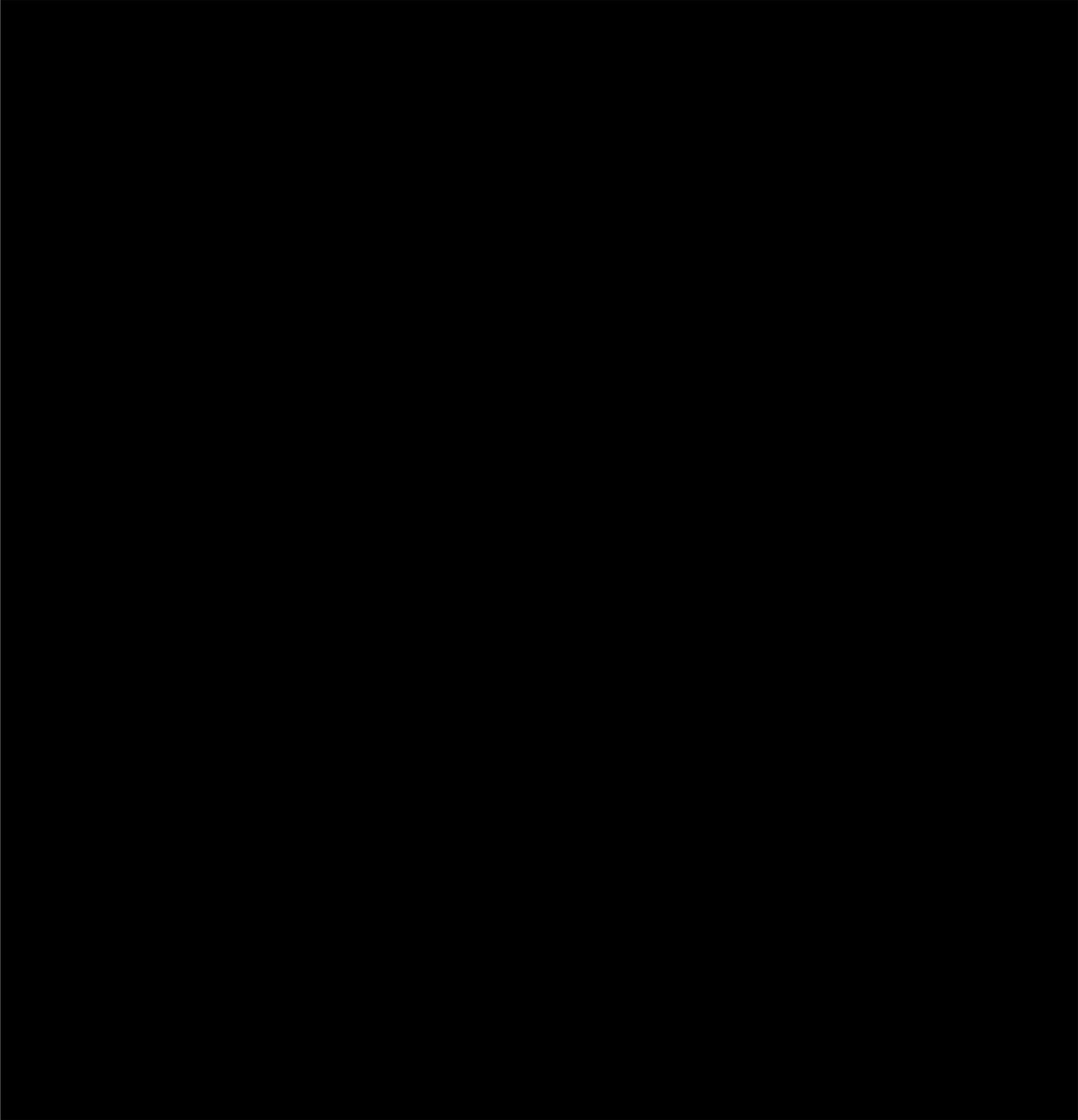
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



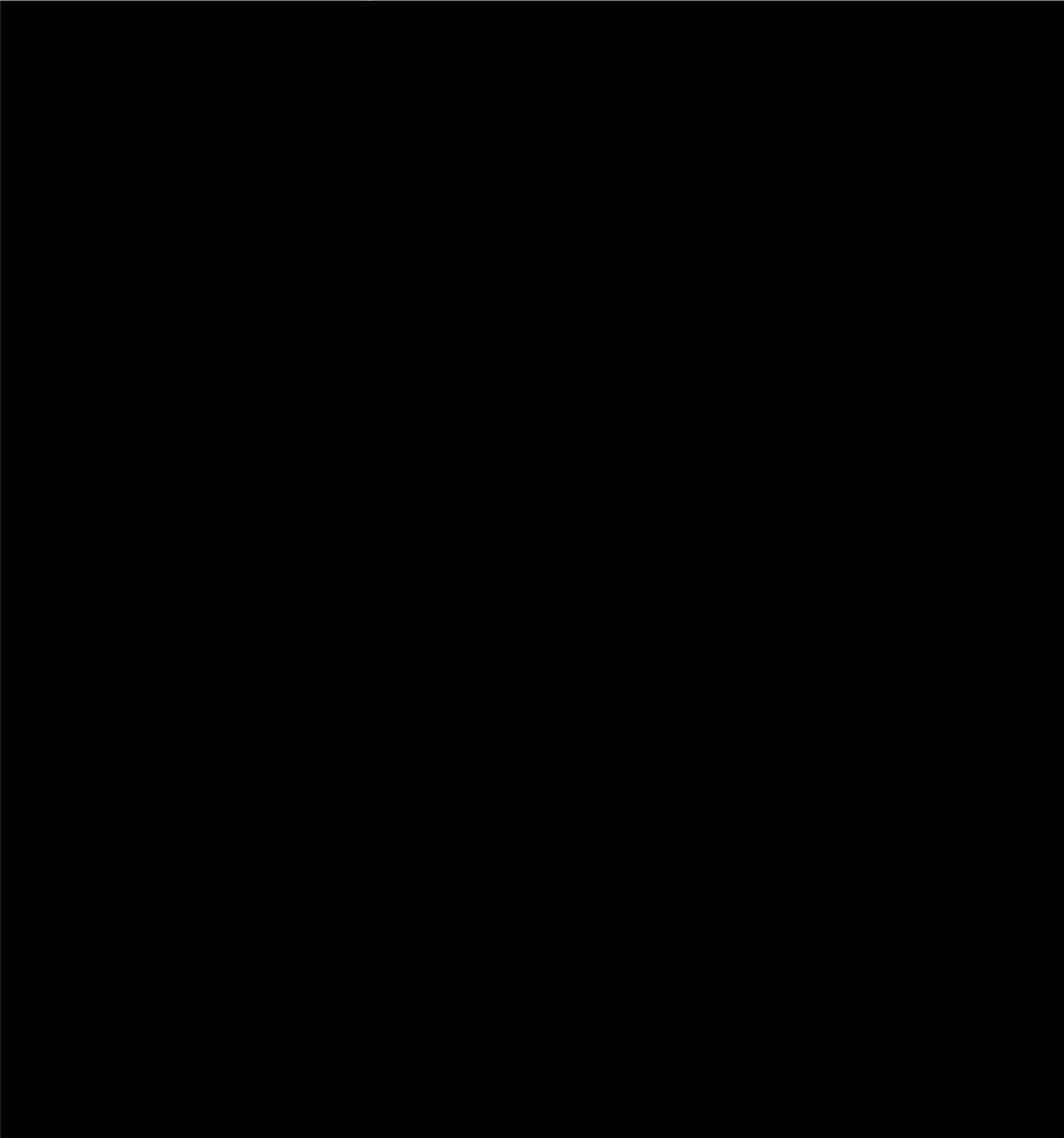
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



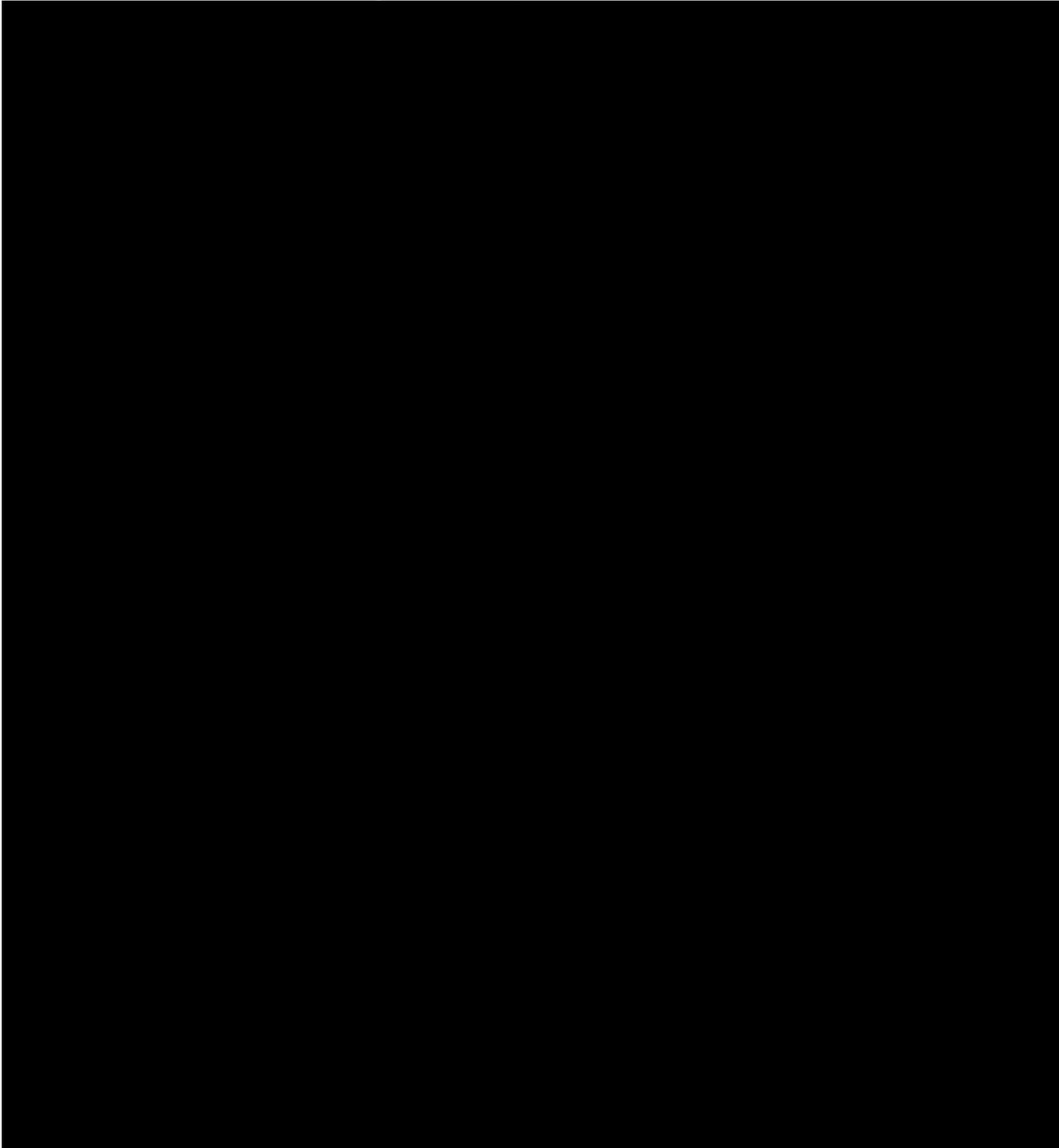
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



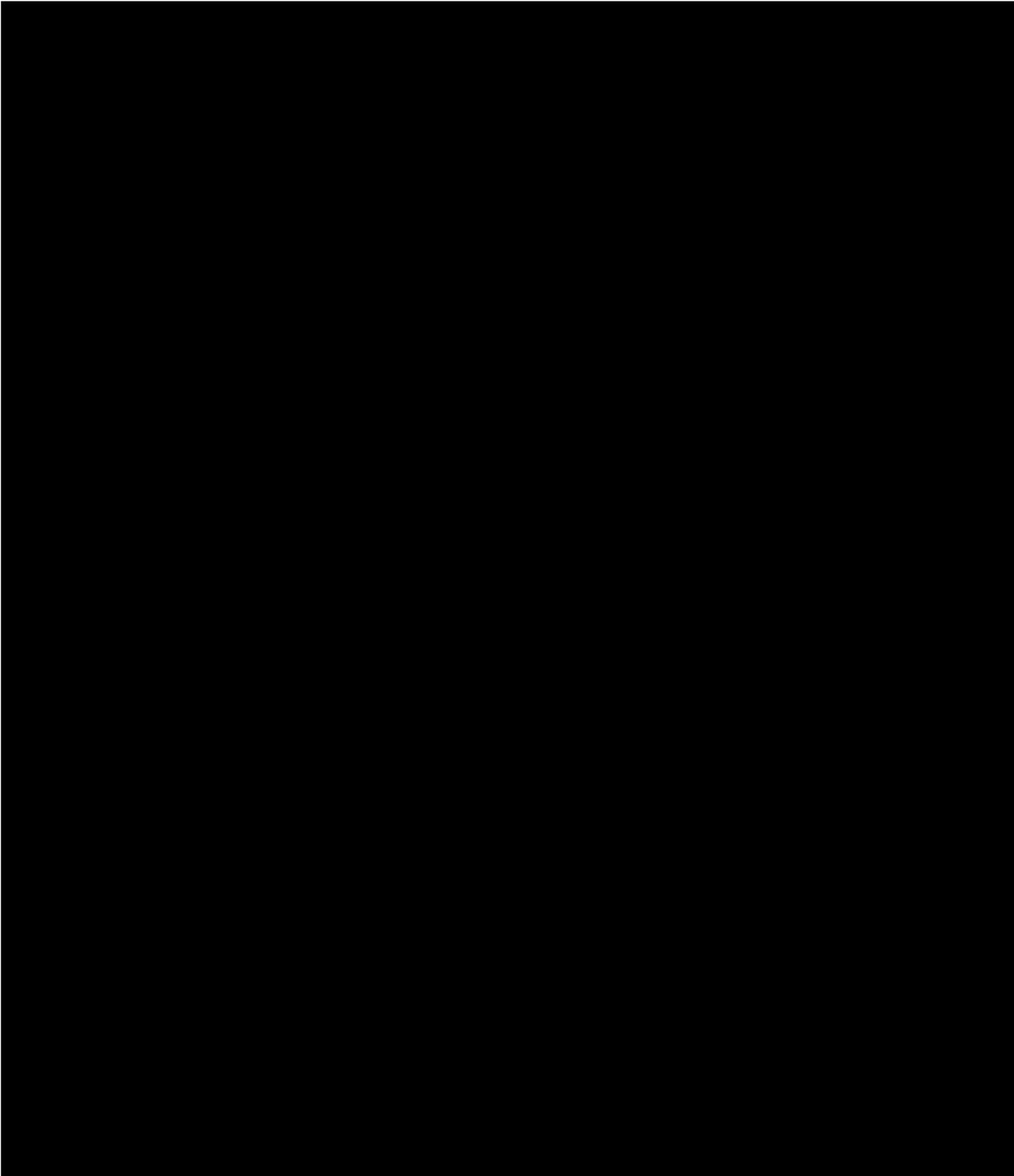
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



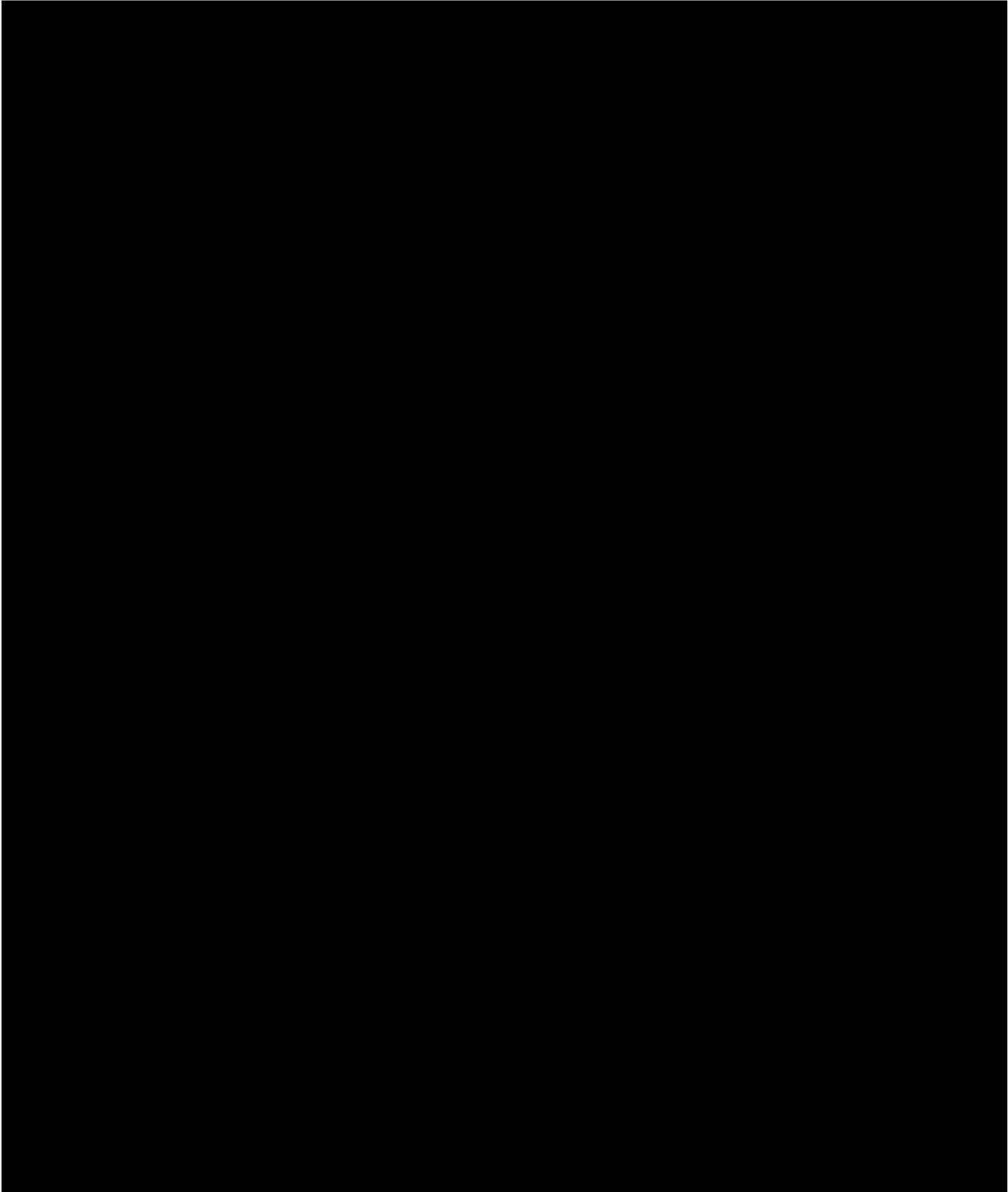
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



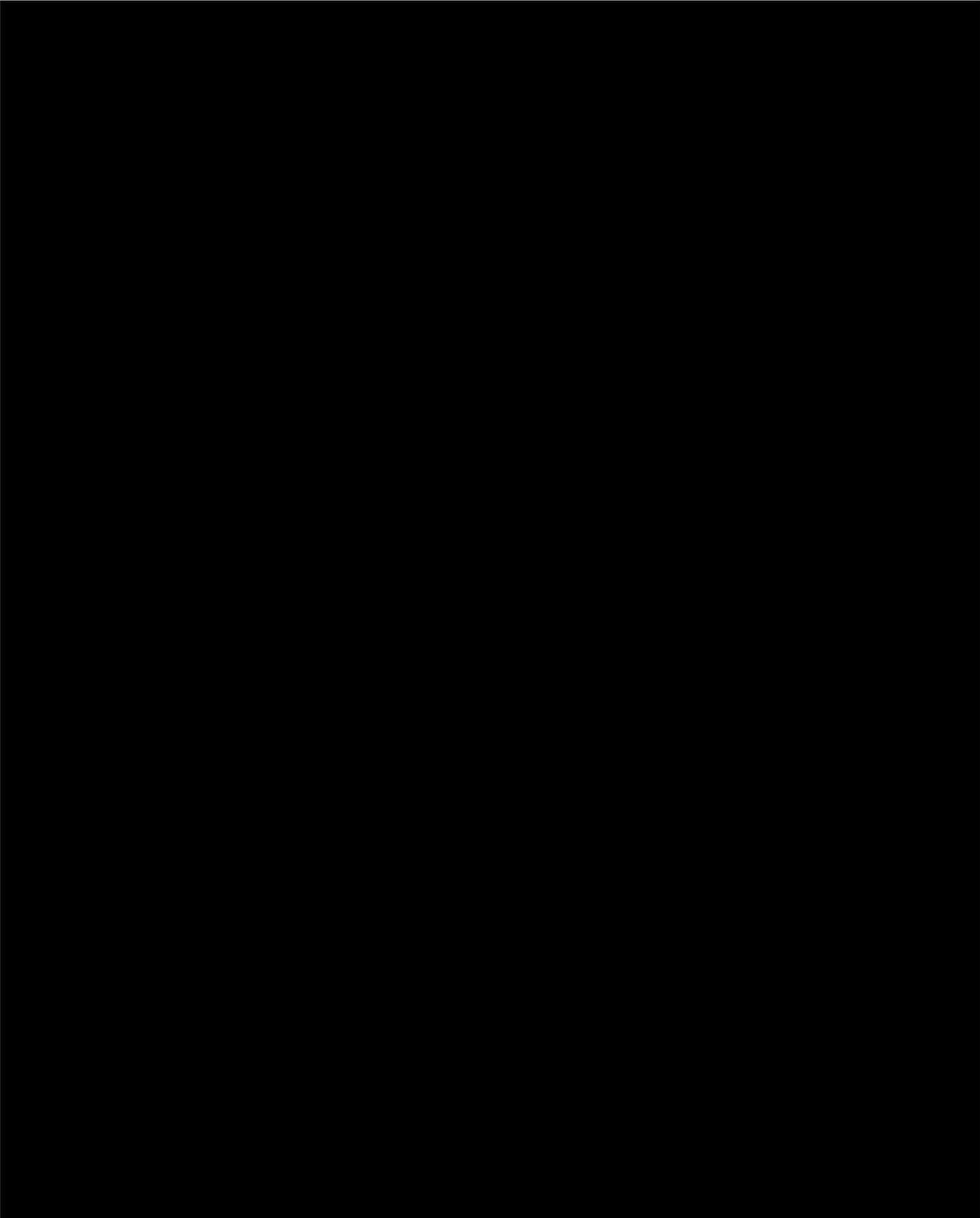
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



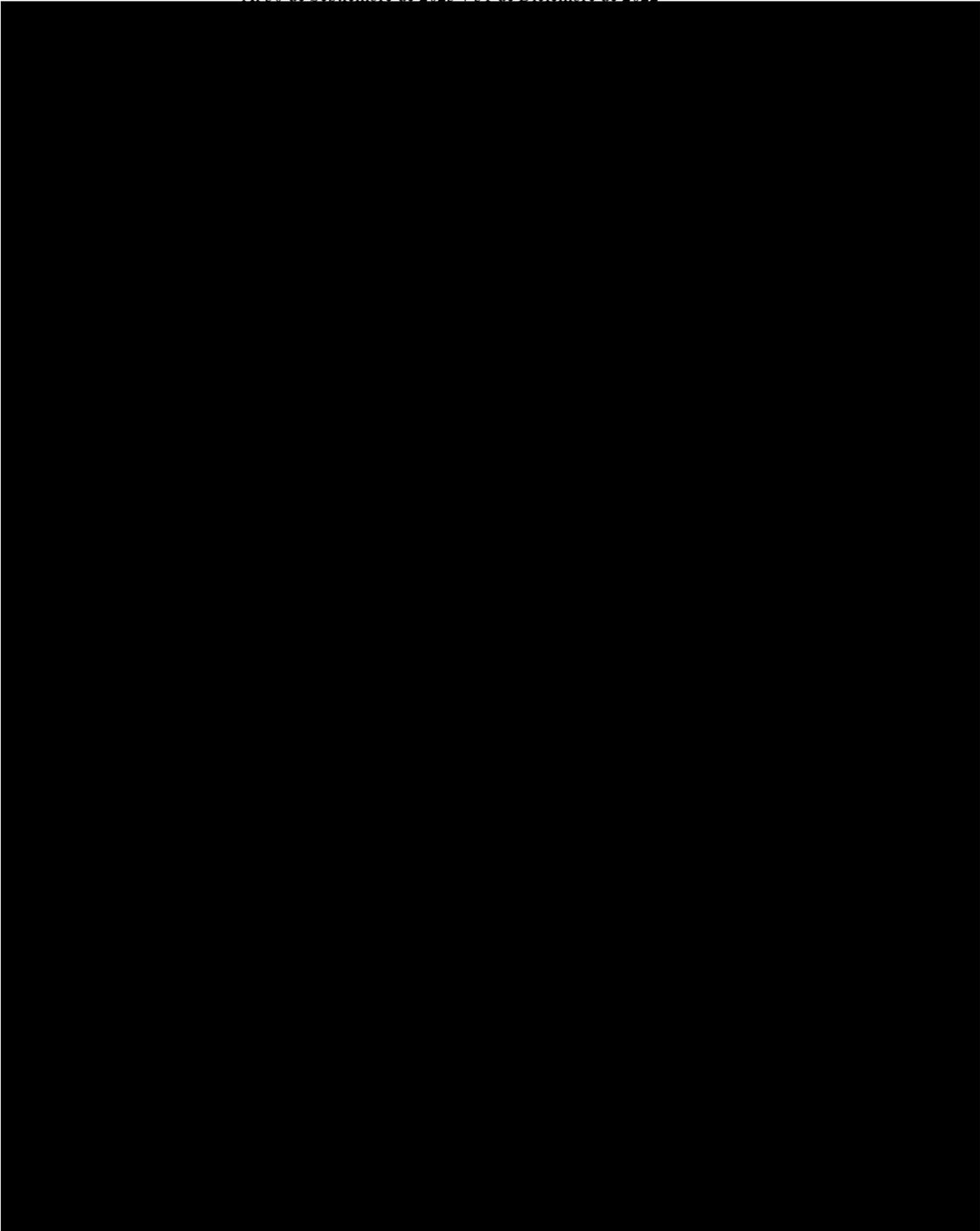
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



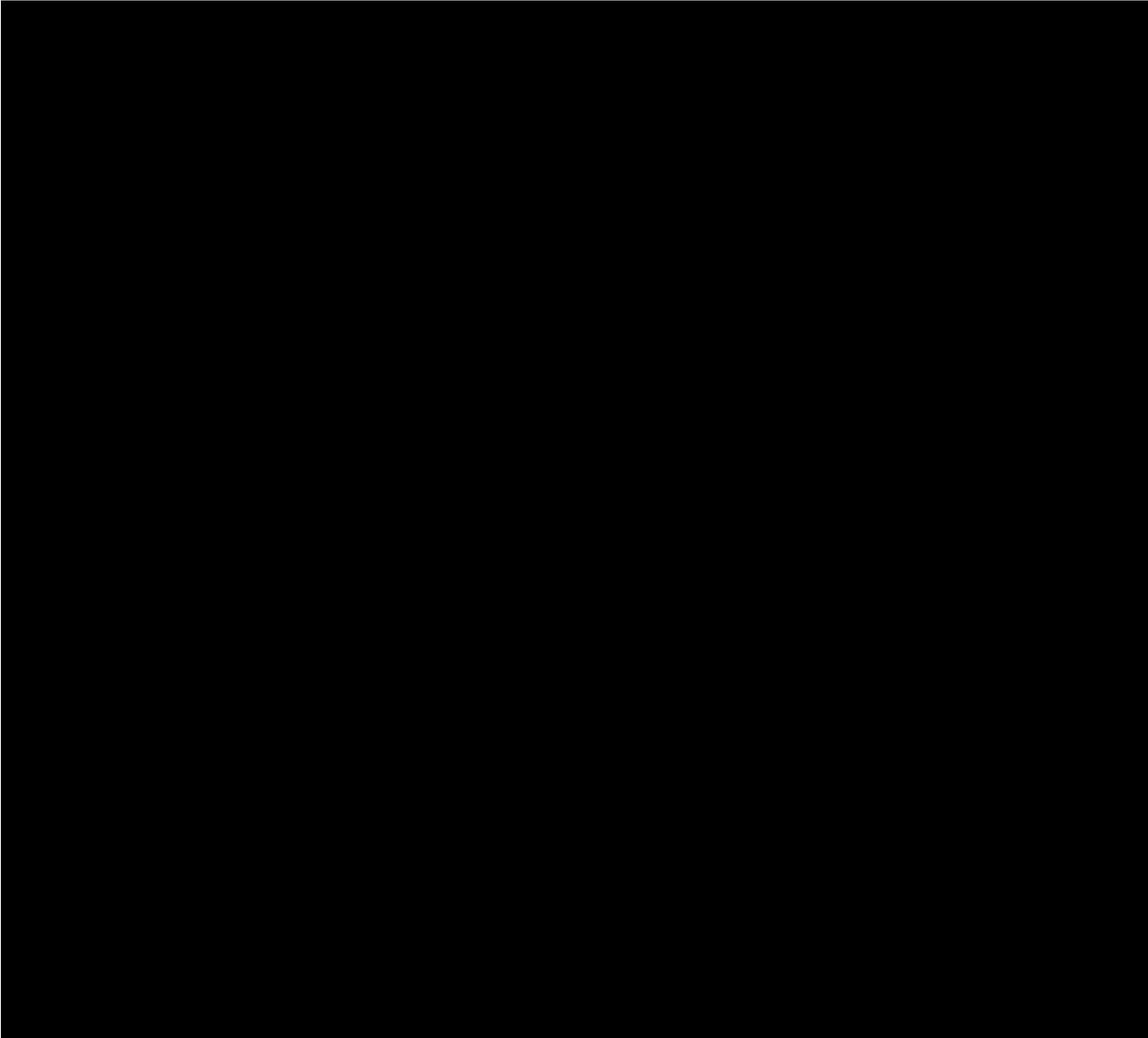
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



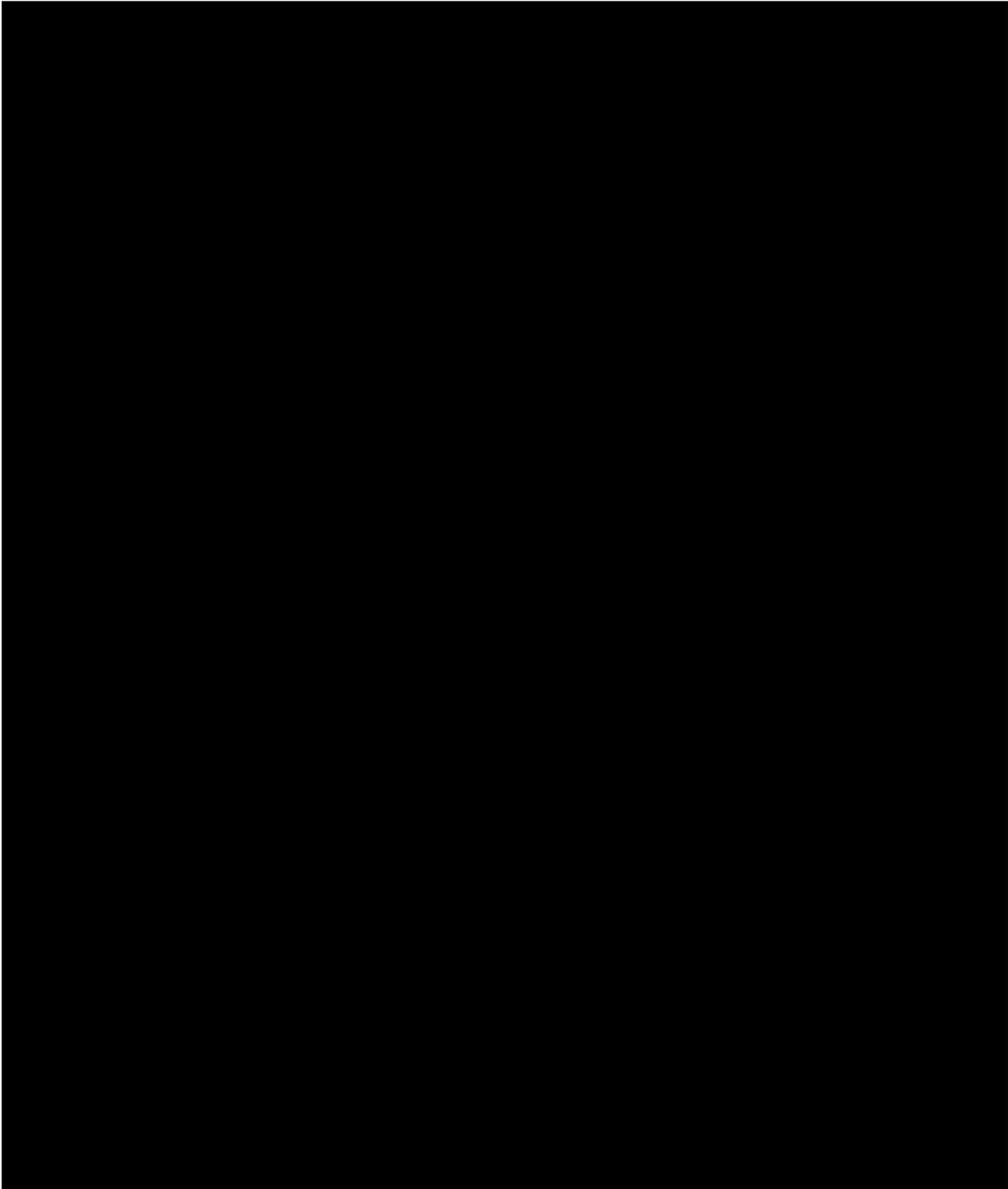
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



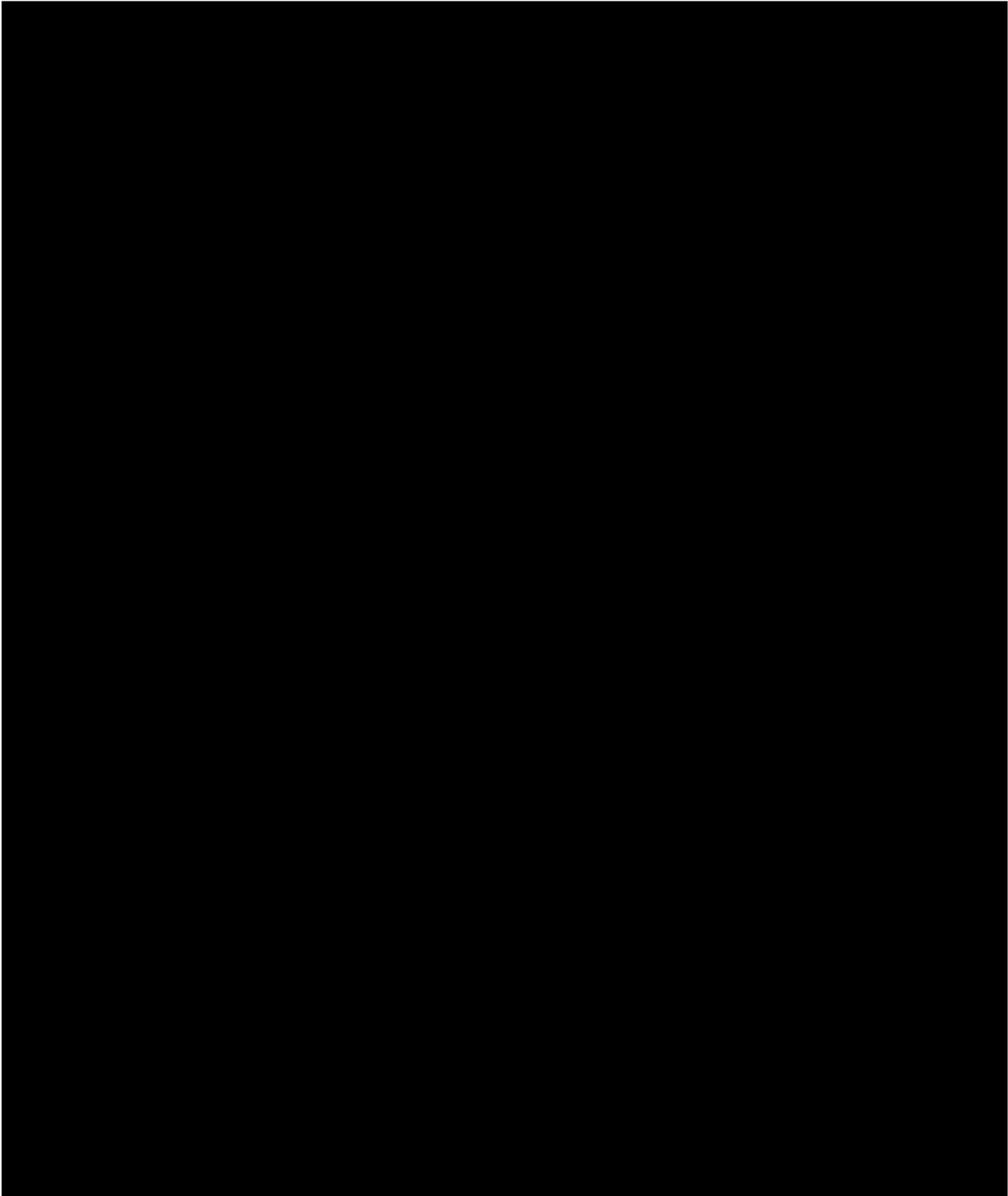
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



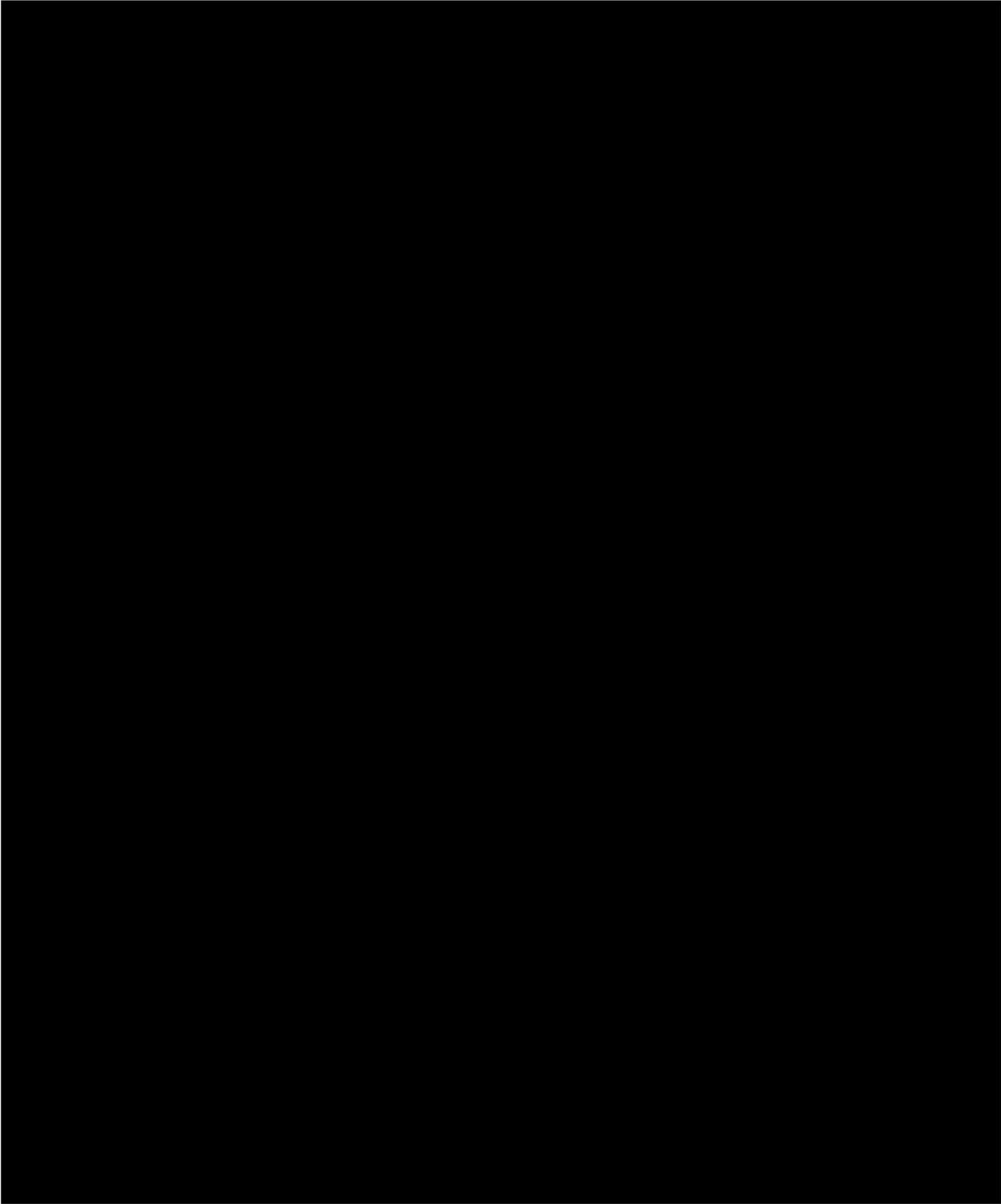
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



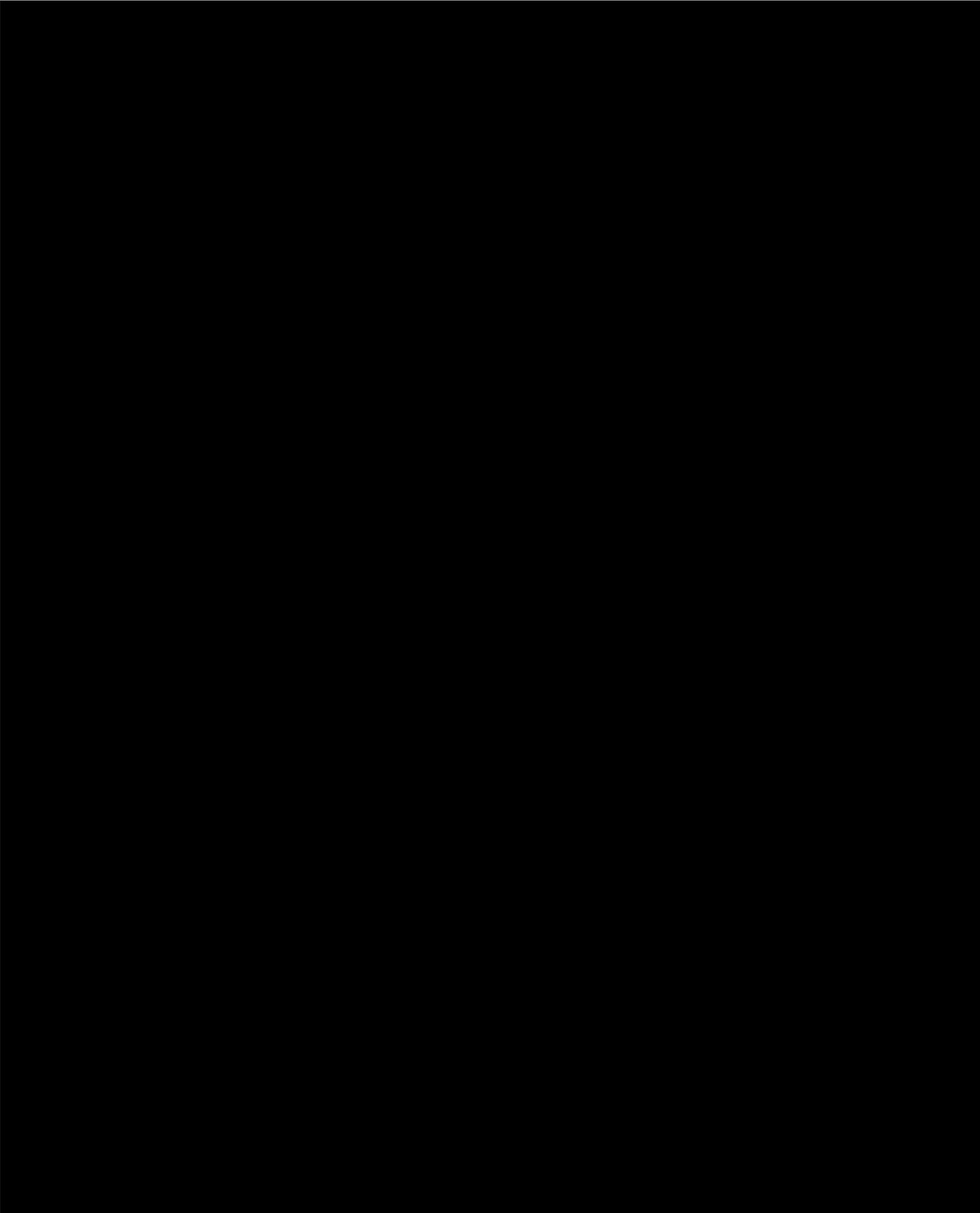
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



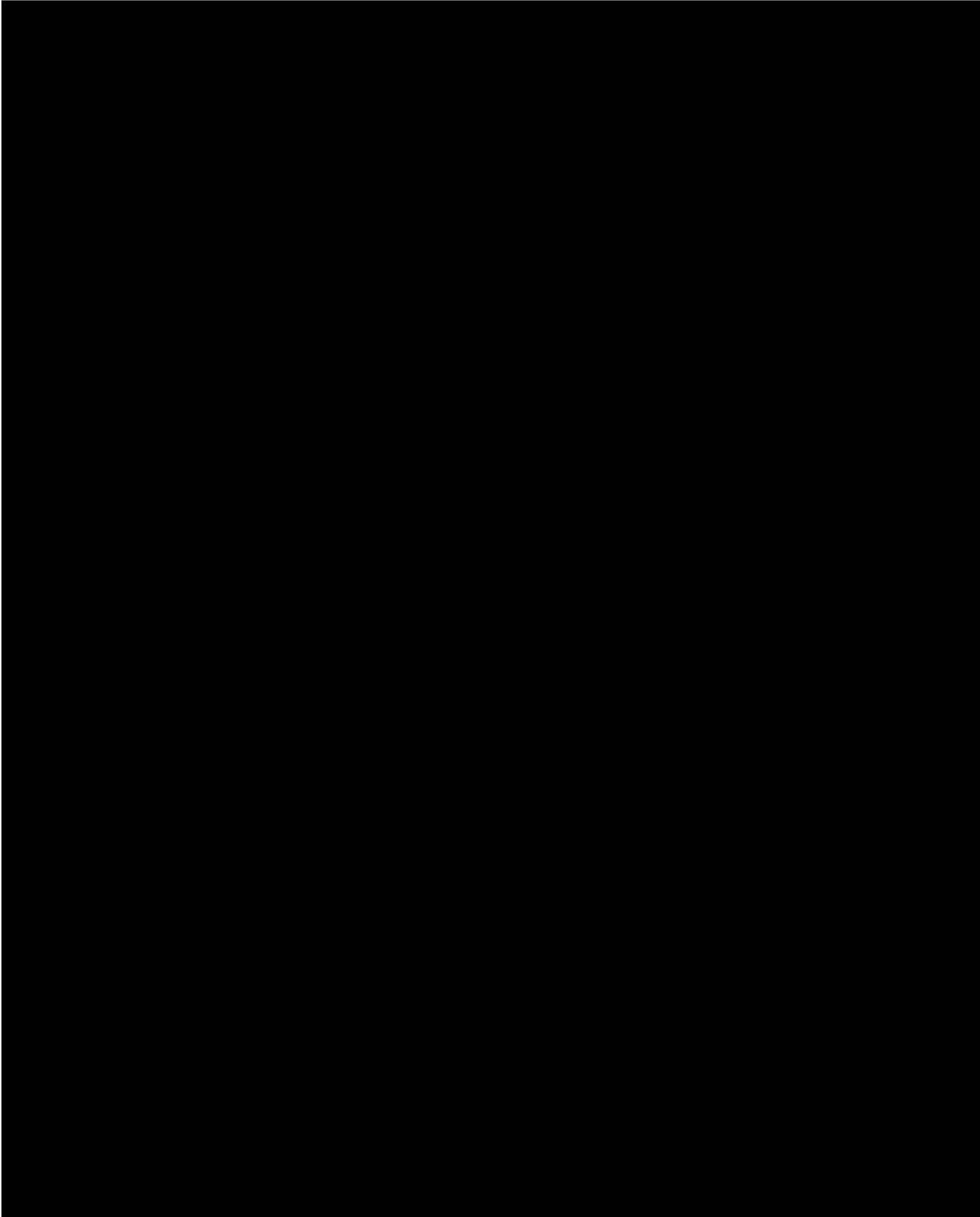
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



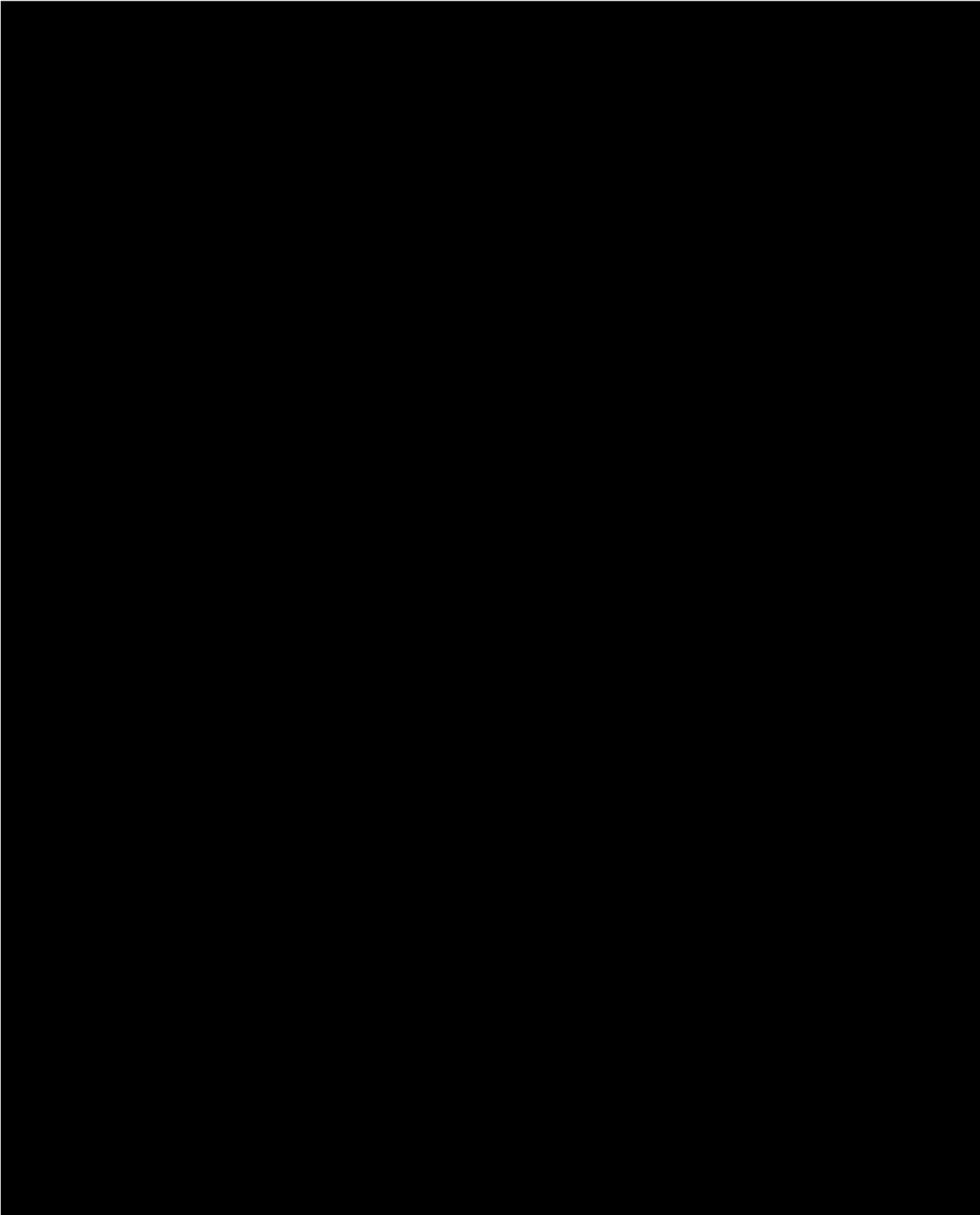
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



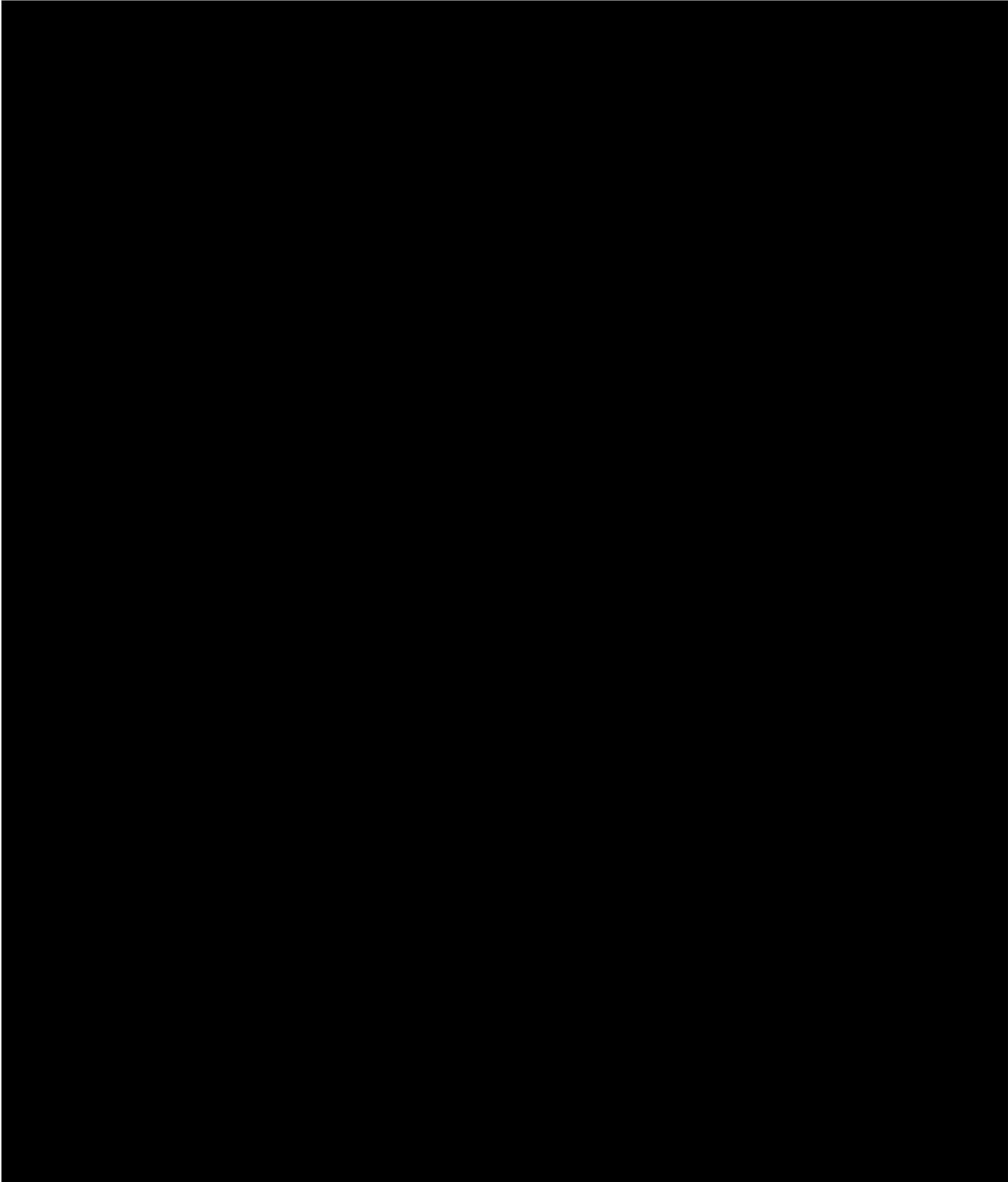
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



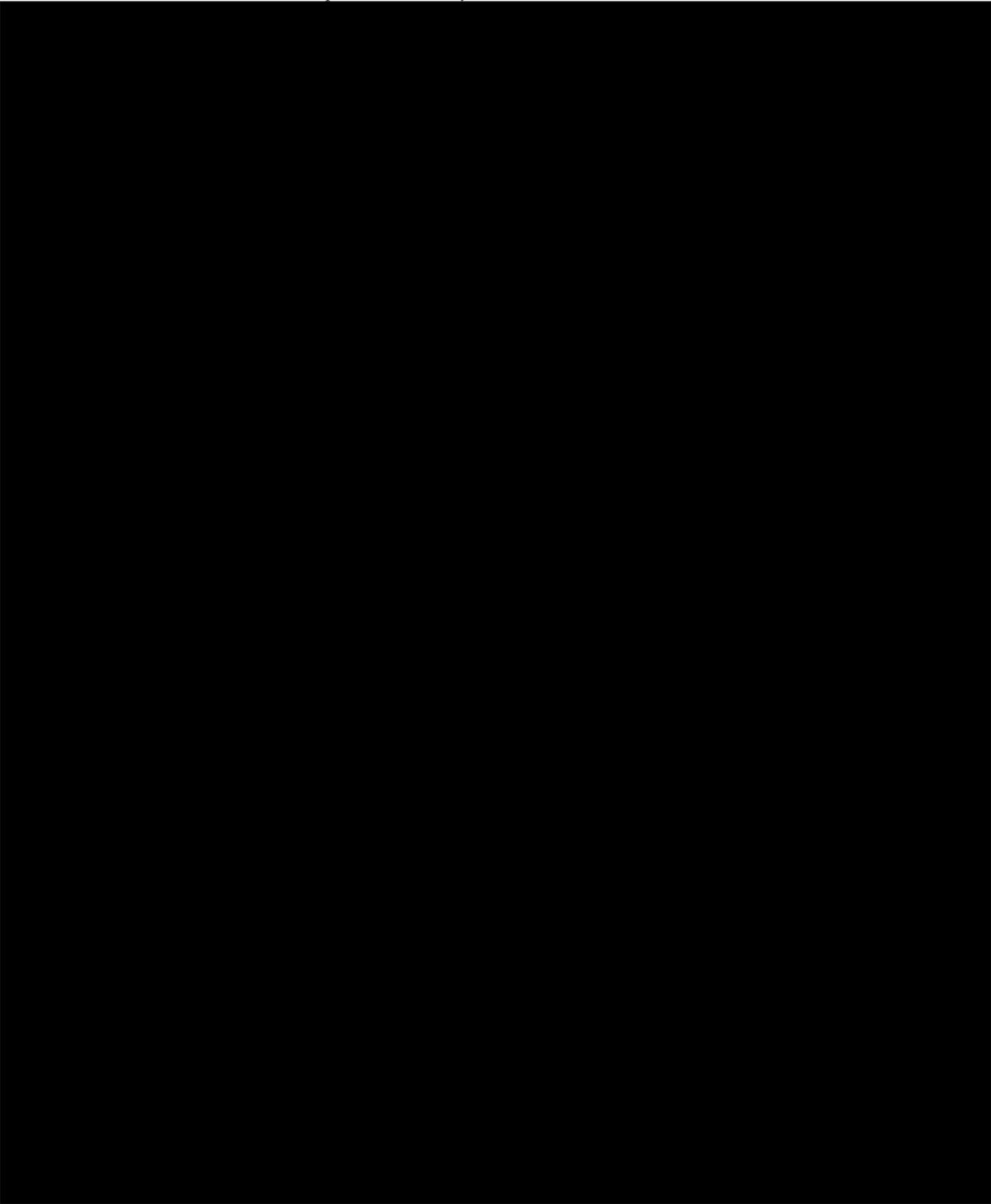
EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022



EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Notas a los Estados Financieros Intermedios
Al 30 de Septiembre de 2023 y 31 de Diciembre de 2022





Medidas adoptadas por Terminal Pacífico Sur Valparaíso para reducción de ruido

Gerencia de Operaciones

Andrés Repetto

Felipe Schlageter

Abril 2023, Valparaíso.

Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS), durante el 2022 realizó diversas acciones y medidas en la operación nocturna del tren de descarga y carga, implementando nuevas tecnologías, capacitaciones y difusión a la comunidad portuaria, con el objetivo de disminuir el ruido generado en cada una de las actividades diarias.

A continuación, se describen las medidas desarrolladas durante el 2022:

1.- External Sound Insulation Kit.

Este sistema consiste en la incorporación de un silenciador auxiliar (IMG 01), en el costado derecho del bastidor de la máquina más un conjunto de placas con aislamiento acústico (IMG 02), que cubre toda el área inferior del alojamiento del motor y transmisión, impidiendo que el ruido producido rebote y se proyecte al exterior.

El silenciador auxiliar (IMG 01) ayuda al Silenciador Principal (IMG 03) disminuir el sonido del escape del motor.

IMG 01



IMG 02



IMG 03



2.-Automático System DRF. Kit sensor de proximidad Spreader.

Como un complementario al sistema de control de la máquina se instaló un sensor de proximidad en el spreader del equipo. (IMG 04-05). Mediante una actualización del firmware de los módulos electrónicos se regula en forma autónoma la velocidad de descenso del conjunto Pluma-Spreader. El conjunto baja la velocidad de forma forzada a 30 cm del contenedor impidiendo que el operador pueda aumentar la velocidad de descenso. A través de este sistema se logra un contacto suave entre el contenedor y el spreader de la máquina.

IMG 04



IMG 05



3.- Kit amortiguación spreader. Rubber Dumping

Instalación de una extensión de goma al corner (IMG 06) disminuyendo los ruidos de golpes al posicionar el spreader en el container.

IMG 06



La incorporación de estos tres sistemas tecnológicos fue realizada en dos portacontenedores Full Marca Kalmar Modelo DRF 450, logró una disminución en 3 db en la operación.

4. Campaña de concientización del ruido a sus trabajadores.

Se realizó una campaña de difusión entre los trabajadores para evitar el uso de la bocina en el sector carrera al posicionar los contenedores sobre las ramplas de los tractocamiones. Se reforzó la importancia de mantener la operación nocturna silenciosa debido a la comunidad.

5. Implementación de un sistema de ruido blanco a los equipos como grúas reachstacker y tracto camiones

Se sustituyeron las alarmas de retroceso mono tonales en las grúas reachstacker y tracto camiones por alarmas de ruido blanco de 97dB. La fuente de ruido de las nuevas alarmas es unidireccional y no omnidireccional, atenuando el impacto que esto genera

Adicionalmente a las medias descritas anteriormente, el equipo de Control e Instrumentación implementó luces indicadoras en las maquinarias utilizadas en la operación nocturna del tren de carga y descarga.

De manera complementaria a lo implementado durante el 2022, este año se han implementado las siguientes medidas:

6. Incorporación señalética de operación nocturna silenciosa

Se incorporaron dos letreros para reforzar la importancia de mantener la operación del tren lo más silenciosa posible donde se indica “Operación Nocturna Silenciosa, Recuerda que Valparaíso está durmiendo”. (IMG 07)

IMG 07



7. Mejora en la coordinación entre equipos de trabajo

Se incorporó un sistema de comunicación interno entre el operador de la grúa portacontenedor y conductor del tractocamión para evitar el uso de la bocina al momento de posicionar un contenedor sobre la rampla. Adicionalmente se incorporó un operador tránsito para apoyar en esta labor.

8. Reducción de intensidad de alarmas

Se redujo la intensidad de las alarmas equipadas en las grúas portacontenedores con ruido blanco que trabajan en la operación del tren.

9. Mejora en el modelo de operación

Se mejoró el modelo de operación cambiando la posición de acopio de contenedores para evitar direccionar la alarma de ruido blanco hacia la ciudad.



Andrés Repetto
Gerente de Operaciones - Terminal Pacífico Sur S.A.

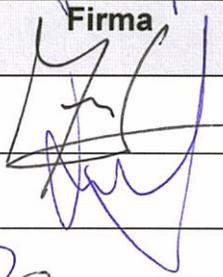
REGISTRO DE ASISTENCIA A CHARLA

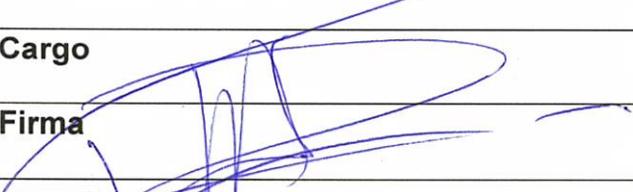
Fecha: 28/03/2023

Horario Inicio: 15⁰⁰

Hora Término: 16⁰⁰

Tema: Procedimiento Para usar Cortes Semáforos y colocarla en RS-27

Nº	Nombre	Firma
1	ROSE SAADJORA VONGAIRA	
2	Jorge Cortes Moreno	
3	Juan R. Pérez J.	
4	Roberto Murata	
5	Jorge Almeyda	
6	Alejandra Montaña	
7	Francisca Llanos	
8		
9		
10		

Nombre del Coordinador De la actividad	<u>Viviane Anselmi</u>
Cargo	<u>Coordinadora de planificación</u>
Firma	

Acuerdos Tomados

- Uso de botanera en el interior de la cabina.
- Visualización de videos explicativos. (Forma correcta de utilizar botanera, medidas preventivas contra ruido ambiental)

REGISTRO CHARLA DE SEGURIDAD

Fecha: 29 / 03 / 2023

Horario Inicio: 15:30 pm

Hora Término: 16:00 pm

Temas: Procedimiento para usar control de semáforo y alarma en RS-27

Nº	Nombre	Firma
1	Jorge Escobar A	[Firma]
2	Pedro Cabrero D	[Firma]
3	Juan P. Rivera D	[Firma]
4	J. Gonzalez H.	[Firma]
5	Pedro Lopez D	[Firma]
6	Pedro Vicencio	[Firma]
7	Ignacio Sagredo C.	[Firma]
8		
9		
10		

Nombre del relator	[Firma]
Cargo	Vicente Amulizia
Firma	Coordinador Planificación

Acuerdos Tomados
<p>1) Uso de botonera en el interior de la cabina. 2) Visualización de video explicativo.</p>

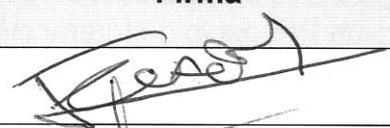
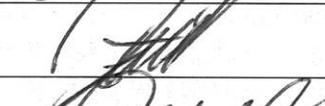
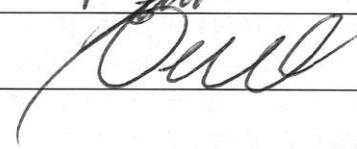
REGISTRO DE ASISTENCIA A CHARLA

Fecha: 09-05-2023

Horario Inicio: 14:00

Hora Término: 16:00

Tema: Jornada de HSE potenciando a supervisores

Nº	Nombre	Firma
1	FRANK Waelen Miranda	
2	FRANCISCO PANTOJA	
3	Francisco Conzueco	F. Conzueco
4	JOSE ROMERO Quintanilla	
5	Gonzalo Paster Nivarrete	
6	Juan Fco GÓMEZ	
7	JORGE ESCOBAR G	
8		
9		
11		
12		
13		
14		
15		

Nombre del Coordinador De la actividad	Gloria Ortega
Cargo	ASESOR HSE
Firma	

Temas tratados al reverso de la hoja.

Temas tratados:

- Contacto de seguridad
 - Alerta de cierre de observación de conducta alto potencial N°1 (Atropello)
- Reflexión de seguridad – “Riesgos y sus controles”
 - Consecuencia de nuestros actos frente al incumplimiento de un estándar
 - Detención responsable de actividades frente a la identificación de riesgos críticos
 - Información y control de los riesgos
- T.U. Creas cultura
 - Objetivos
 - Equipos que desarrollan las distintas iniciativas para el terminal.
 - ¿Cómo participo desde mi rol como supervisor?
- Difusión Protocolo de Interacción Hombre – Máquina (**Ultramar**)
 - Objetivo
 - Alcance
 - Responsabilidades
 - Controles Críticos
 - Mejora continua en los procesos
 - Intervenciones de seguridad

Competencias del personal:

El personal que se encuentra en zonas de interacción Hombre Máquina o que ingresa a estas, ha sido debidamente capacitado respecto de los siguientes requisitos:

- Respetar las señaléticas y vías definidas en el Plan de Tránsito del área.
- Conocer y cumplir con las distancias de seguridad definidas en el área.
- Conocer y cumplir el Código de Comunicación del área
- No cruzar por delante ni ubicarse detrás de cualquier equipo móvil. Es necesario tener presente que toda máquina tiene ángulos ciegos o visibilidad limitada.
- Siempre mantener la vista sobre el equipo en movimiento.
- Entender que siempre el equipo tiene prioridad de paso en una operación por sobre peatones y que siempre el equipo mayor tiene preferencia sobre el equipo menor.
- No usar teléfono celular, incluido sistema manos libres, en zonas de interacción personas - equipo - vehículo.
- El peatón, al ingresar al área de trabajo o área restringida según distancia de seguridad de los equipos, debe informar al operador por radio o mediante gestos visibles, asegurándose que entendió su aproximación. Debe solicitar autorización de ingreso al operador y éste debe detener el movimiento del equipo.
- El personal que ingrese a zonas de interacción personas - equipos - vehículos en áreas Industriales debe usar ropa reflectante y de alta visibilidad.
- Si el conductor de un equipo ve a una persona en las cercanías de este o transitando por la ruta del equipo, debe detener el equipo y avisar a la persona y al supervisor.
- En caso se haya asignado un Señalero competente para dar las señales al operador del equipo que realizará la maniobra, el Señalero es responsable de mantener a cualquier personal no autorizado fuera del radio de operación del equipo y debe ubicarse en un área suficientemente iluminada, donde pueda ser visto por el operador, especialmente en operaciones durante la noche.
- Procedimientos MASS asociados (MASS 26,50, 67,68,77,81 y 110)

- Protocolo de acción e investigación frente a incidentes (**Ultramar**)
 - Objetivo
 - Alcance y aplicación
 - Definiciones de tipos de eventos y gravedad
 - Procedimientos MASS 031 y 031B asociados.
- Protocolo de manejo e investigación de incidentes ambientales (**Ultramar**)
 - Objetivo
 - Alcance y aplicación
 - Potenciabilidad y clasificación
- Medio Ambiente: Presentación y explicación de las siguientes resoluciones de calificación ambiental:
 - RCA 199 “Extensión y mejoramiento frente ataque N°1 del puerto de Valparaíso”
 - RCA 334 “Zona de almacenamiento para carga peligrosa en tránsito”
 - Medio Ambiente – Ruido Ambiental y efectos sobre la comunidad
 - Mapa Cualitativo de Ruido Ambiental
 - Plan de trabajo
 - Medidas de gestión y físicas para la disminución del ruido
 - Objetivo del plan de reducción de ruido ambiental
 - Intervención de equipos, sectores y áreas
- Procedimiento de protección de la avifauna/mamíferos
 - Como actuar frente aves heridas/muerta
 - Como actuar frente a mamíferos heridos/muertos
- Explicación de la medición de la Huella de carbono de TPSV (Programa Huella Chile)
- Medio Ambiente – Reciclaje
 - Materiales en Reciclaje Actualmente
 - Importancia de reciclar y como ayuda al medio ambiente
 - Definiciones (PET – Latas – Papel y Cartón – Neumáticos)
 - Puntos Limpios dentro del Terminal (Varas – TECO)
 - Materiales Próximos Por Recicla
- Campañas de reciclaje realizadas a nivel organizacional
- Difusión Acuerdo de Producción Limpia (APL)
 - Definición
 - Conceptos básicos
- Difusión Economía Circular
 - Definición
 - ¿Cómo puedo ser circular?
- Plan de emergencia y evacuación
 - Introducción
 - Tipos de emergencia
 - Detección y denuncia de la emergencia
 - Sistemas de contención/extinción
 - Vías de evacuación/Puntos de encuentro
 - Simulación/Ejercicios
- Procedimientos de evacuación en caso de emergencia
 - ¿Qué debo hacer en caso de emergencia?
 - Procedimiento de evacuación en caso de emergencia (MASS 072 A)

- Procedimiento de evacuación en caso de emergencia (MASS 072 B)
- Plan de contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, sus derivados y otras sustancias nocivas líquidas susceptibles de contaminar
 - Introducción del plan
 - Responsabilidades
 - Preparación y planificación de la respuesta
 - Operación de respuesta
 - Comunicación y administración
 - Formación y ejercicios
- Se muestran los ejercicios de contención del año 2021.
- Se refuerzan los procedimientos frente al control de derrames y respuesta ante emergencias
 - ¿Cuál es el procedimiento frente a derrames?
 - ¿Qué puedo hacer yo para prevenir un derrame o actuar frente una emergencia?
 - Reforzamiento del procedimiento para el control de fugas y derrames de material peligroso y carga IMO (MASS 010)
 - Reforzamiento del procedimiento de respuesta ante emergencias (MASS 011)
- Presentación y explicación del plan de manejo de residuos peligrosos (DS. N°148)
 - Introducción/Bases residuos peligrosos
 - Definiciones, riesgos asociados y medidas de protección laboral
 - Nociones básicas de salud, higiene y seguridad
 - Planes y procedimientos de emergencia y contingencia
 - Procedimientos internos para el manejo de residuos peligrosos generados en TPS.
 - Manejo de equipos y señalizaciones que se deberán emplear
 - Sistema de registros utilizados para registrar los residuos peligrosos generados por TPS
- Procedimientos para el manejo de residuos peligrosos de terminal pacífico sur
 - ¿Qué relación tiene mi trabajo con residuos peligrosos?
 - ¿Qué puedo hacer yo para prevenir un incidente medio ambiental asociado a residuos peligrosos?
 - Reforzamiento procedimiento para el manejo de residuos peligrosos de TPS (MASS 006 A)
 - Reforzamiento procedimiento para el manejo de residuos peligrosos (MASS 006 B)
- Procedimiento de trabajo seguro – Instalaciones de GLP (Decreto supremo N°108)
 - Procedimiento de trabajo seguro en instalación de GLP (MASS 119)
 - Plano ubicación de la instalación de almacenamiento de cilindros GLP (MASS 119 B)
- Almacenamiento de combustibles líquidos (DS. N°160)
 - Definición.
 - Obligaciones y responsabilidades básicas del operador y del personal, en materia de seguridad y riesgos
 - Procedimientos de trabajo seguro en instalaciones de combustibles líquidos.
 - Hoja de datos de seguridad de productos químicos
 - Instrucciones de prevención de riesgos en el manejo de combustibles líquidos y sustancias peligrosas
 - Plan de mantenimiento e inspección de la instalación

- Aspectos de seguridad durante emergencias Procedimientos para otorgar permisos de intervención Investigación de accidentes/Incidentes
- Obligaciones y prohibiciones
- Potenciando el rol de liderazgo
 - Cualidades de un líder
- Percepción del riesgo
 - Definición y ejemplos
- Modelo de seguridad
 - Transformación cultural en seguridad
 - Donde estamos hoy?
 - La seguridad como un valor base
 - Cual es la propuesta de valor del área? Cultura de seguridad
- Difusión "Protocolos MinSal"
 - Protocolo de Exposición a Ruido Laboral (PREXOR)
 - Guía para el control de Manejo Manual de Carga (MMC)
 - Manual de prevención de riesgos asociados a Trastornos Musculoesqueléticos Relacionados al Trabajo (TMERT)
 - Protocolo Vigilancia de Riesgos Psicosociales (ISTAS – 21)
 - Aspectos relacionados con la limpieza y el mantenimiento de los protectores auditivos
 - Guía para el control de manejo manual de cargas (MMC)
 - Manual de prevención asociados a trastornos musculo esqueléticos (TMERT)
 - Protocolo de vigilancia de riesgos psicosociales (ISTAS-21)
 - Guía técnica para puestos de trabajo expuestos a radiación ultravioleta de origen solar (MASS 98)
- Explicación sobre aplicabilidad y alcance del decreto supremo N°594 "Aprueba reglamento sobre condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo"
- Difusión herramientas 5S "Orden de nuestro lugar de trabajo"
 - S(Seiri) / S(Seiton) / S(Seiso) / S(Seiketsu) / S(Shitsuke)
- Obligación de informar los riesgos laborales, DS N°40.
 - Especificación de la función
 - Labores de la función
 - Riesgos y peligros de la función
 - Medidas preventivas
 - Método de trabajo correcto
- Matriz de riesgos
 - Cómo y para que se utiliza esta herramienta
 - Criterios de evaluación
- Riesgos Críticos – Controles Críticos
 - Definición de los riesgos críticos (Altura – Atrapamiento – Atropello – Aplastamiento – Contacto con energía)
 - Definición de los controles críticos para los riesgos críticos (Altura – Atrapamiento – Atropello – Aplastamiento – Contacto con energía)
 - Cartillas de los riesgos críticos 4^a+C
- Accidente en el hogar
 - Definición

- Aspectos generales de seguridad en hogares
- Accidentes de trayecto
 - Definición
 - Recomendaciones de seguridad vial y peatonal
 - Presentación y entrega de cartillas IST, asociadas a la prevención de accidentes de trayecto
- Difusión 10 Reglas de Oro – TPSV / Ultramar
- Difusión 4 focos de seguridad
 - Objetivo
 - Alcance
- Definición de los 4 focos:
 - Liderazgo
 - Trabajo en competencias
 - Alineamiento mandos medios y supervisores
 - Gestión de cumplimientos y revisión de procesos y protocolos
- Reforzamiento campaña “Levanta la mano”
 - Definición
 - Aspectos que identificar al momento de levantar la mano
 - Objetivo y alcance de la campaña

Temas Varios:

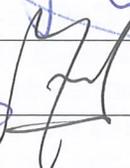
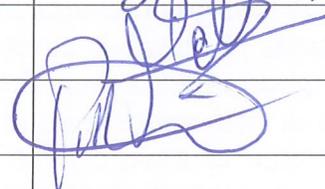
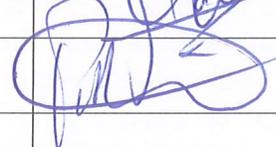
REGISTRO DE ASISTENCIA A CHARLA

Fecha: 08-02-2023

Horario Inicio: 12:00

Hora Término: 13:00

Tema: Taller de Reactivamiento Operador para Contenedores

Nº	Nombre	Firma
1	Jorge Cortés Moreno	
2	Rede Saavedra Vergara	
3	Nolberto Lopez	
4	Alexis Salgado	
5	Gonzalo de la Fuente V	
6	Francisco Olivares	
7	Pedro Flores O.	
8		
9		
11		
12		
13		
14		
15		

Nombre del Coordinador De la actividad	Daniel Alvarado Jara Valenzuela
Cargo	Coordinador HSE
Firma	

Temas tratados al reverso de la hoja.

Temas tratados:

- Bloque I: “Charla sobre temas relacionados a la prevención de riesgos y peligros en el lugar de trabajo”
- Contacto de seguridad
 - Video de altos potenciales.
- Reflexión de seguridad – “Riesgos y sus controles”
 - Consecuencia de nuestros actos frente al incumplimiento de un estándar
 - Detención responsable de actividades frente a la identificación de riesgos críticos
 - Información y control de los riesgos
- Difusión Protocolo de Interacción Hombre – Máquina (**Ultramar**)
 - Objetivo
 - Alcance
 - Responsabilidades
 - Controles Críticos
 - Mejora continua en los procesos
 - Intervenciones de seguridad

Competencias del terminal:

El personal que se encuentra en zonas de interacción Hombre Máquina o que ingresa a estas, ha sido debidamente capacitado respecto de los siguientes requisitos:

- Respetar las señaléticas y vías definidas en el Plan de Tránsito del área.
- Conocer y cumplir con las distancias de seguridad definidas en el área.
- Conocer y cumplir el Código de Comunicación del área
- No cruzar por delante ni ubicarse detrás de cualquier equipo móvil. Es necesario tener presente que toda máquina tiene ángulos ciegos o visibilidad limitada.
- Siempre mantener la vista sobre el equipo en movimiento.
- Entender que siempre el equipo tiene prioridad de paso en una operación por sobre peatones y que siempre el equipo mayor tiene preferencia sobre el equipo menor.
- No usar teléfono celular, incluido sistema manos libres, en zonas de interacción personas - equipo - vehículo.
- El peatón, al ingresar al área de trabajo o área restringida según distancia de seguridad de los equipos, debe informar al operador por radio o mediante gestos visibles, asegurándose que entendió su aproximación. Debe solicitar autorización de ingreso al operador y éste debe detener el movimiento del equipo.
- El personal que ingrese a zonas de interacción personas - equipos - vehículos en áreas Industriales debe usar ropa reflectante y de alta visibilidad.
- Si el conductor de un equipo ve a una persona en las cercanías de este o transitando por la ruta del equipo, debe detener el equipo y avisar a la persona y al supervisor.
- En caso se haya asignado un Señalero competente para dar las señales al operador del equipo que realizará la maniobra, el Señalero es responsable de mantener a cualquier personal no autorizado fuera del radio de operación del equipo y debe ubicarse en un área suficientemente iluminada, donde pueda ser visto por el operador, especialmente en operaciones durante la noche.

- Obligación de informar los riesgos laborales, DSN°40.
 - Especificación de la función
 - Labores de la función
 - Riesgos y peligros de la función
 - Medidas preventivas
 - Método de trabajo correcto
- Capacitación en el uso Teórico y práctico de los Elementos de protección personal:
 - Certificación de los elementos de protección personal - ISP
 - Procedimiento MASS 026 (EPP Básicos y de uso complementario).
 - Procedimiento MASS 068 (Definición de uso de los EPP)
- Manejo a la defensiva
 - Definición
 - Buenas prácticas durante la conducción
 - Fórmula para prevenir accidentes
- Difusión "Protocolos MinSal y su estado"
 - Protocolo de exposición ocupacional a ruido (PREXOR)
 1. Conceptos básicos de ruido ocupacional.
 2. Efectos en la audición producto de la exposición a ruido.
 3. Niveles sonoros en sus lugares de trabajo.
 4. El riesgo al que se expone si no se utilizan protectores auditivos.
 5. La influencia del tiempo de uso en la eficacia de la protección auditiva.
 6. La repercusión de la inserción correcta de los tapones y de la colocación adecuada de las orejeras en la protección del riesgo.
 7. La audición de mensajes verbales y/o señales de advertencia o alarmas, en caso de que sea necesario.
 8. Compatibilidad con otros equipos de protección personal.
 9. Resultados de informes asociado a evaluación de ruido laboral.
- Aspectos relacionados con la limpieza y el mantenimiento de los protectores auditivos
 - Guía para el control de manejo manual de cargas (MMC).
 - Manual de prevención asociados a trastornos musculo esqueléticos (TMERT) y resultados de las evaluaciones de los puestos de trabajo.
 - Protocolo de vigilancia de riesgos psicosociales (ISTAS-21) junto a la evaluación efectuada y sus resultados.
 - Guía técnica para puestos de trabajo expuestos a radiación ultravioleta de origen solar.
- Video explicativo sobre la radiación ultravioleta de origen solar y sus medidas preventivas
- Horario de Break (20 minutos)
- Bloque II: "Charla sobre temas relacionados a la protección del Medio Ambiente"
- Medio Ambiente: Presentación y explicación de las siguientes resoluciones de calificación ambiental:
 - RCA 199 "Extensión y mejoramiento frente atraque N°1 del puerto de Valparaíso"
 - RCA 334 "Zona de almacenamiento para carga peligrosa en tránsito"
- Procedimiento de protección de la avifauna/mamíferos
 - Como actuar frente aves heridas/muerta
 - Como actuar frente a mamíferos heridos/muertos

- Explicación de la medición de la Huella de carbono de TPSV (Programa Huella Chile)
- Campañas de reciclaje realizadas a nivel organizacional
- Explicación sobre aplicabilidad y alcance del decreto supremo N°594 “Aprueba reglamento sobre condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo”
- Difusión herramientas 5S “Orden de nuestro lugar de trabajo”
 - S(Seiri) / S(Seiton) / S(Seiso) / S(Seiketsu) / S(Shitsuke)
- Plan de emergencia y evacuación (Edición 02, 2020)
 - Introducción
 - Tipos de emergencia
 - Detección y denuncia de la emergencia
 - Sistemas de contención/extinción
 - Vías de evacuación/Puntos de encuentro
 - Simulación/Ejercicios
- Procedimientos de evacuación en caso de emergencia
 - ¿Qué debo hacer en caso de emergencia?
 - Procedimiento de evacuación en caso de emergencia (MASS 072 A)
 - Procedimiento de evacuación en caso de emergencia (MASS 072 B)
- Video explicativo sobre el proceder al momento de realizar una correcta evacuación de las instalaciones.
- Plan de contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, sus derivados y otras sustancias nocivas liquidas susceptibles de contaminar
 - Introducción del plan
 - Responsabilidades
 - Preparación y planificación de la respuesta
 - Operación de respuesta
 - Comunicación y administración
 - Formación y ejercicios
- Se muestran los ejercicios de contención del año 2021 mediante registro filmico/digital
- Se refuerzan los procedimientos frente al control de derrames y respuesta ante emergencias
 - ¿Cuál es el procedimiento frente a derrames?
 - ¿Qué puedo hacer yo para prevenir un derrame o actuar frente una emergencia?
 - Reforzamiento del procedimiento para el control de fugas y derrames de material peligroso y carga IMO (MASS 010)
 - Reforzamiento del procedimiento de respuesta ante emergencias (MASS 011)
- Se presenta incidente Medio Ambiental N°02 de alto potencial, Gravedad: Grave “Derrame de contenedor con flexitank en su interior”
 - Descripción
 - Causa Raíz
 - Lecciones aprendidas
 - Fotografías
 - Recomendaciones/Aprendizajes
- Presentación y explicación del plan de manejo de residuos peligrosos (DS. N°148)
 - Introducción/Bases residuos peligrosos

- Definiciones, riesgos asociados y medidas de protección laboral
- Nociones básicas de salud, higiene y seguridad
- Planes y procedimientos de emergencia y contingencia
- Procedimientos internos para el manejo de residuos peligrosos generados en TPS
- Manejo de equipos y señalizaciones que se deberán emplear
- Sistema de registros utilizados para registrar los residuos peligrosos generados por TPS
- Procedimientos para el manejo de residuos peligrosos de terminal pacífico sur
 - ¿Qué relación tiene mi trabajo con residuos peligrosos?
 - ¿Qué puedo hacer yo para prevenir un incidente medio ambiental asociado a residuos peligrosos?
 - Reforzamiento procedimiento para el manejo de residuos peligrosos de TPS (MASS 006 A)
 - Reforzamiento procedimiento para el manejo de residuos peligrosos (MASS 006 B)
- Procedimiento de trabajo seguro – Instalaciones de GLP (Decreto supremo N°108)
 - Procedimiento de trabajo seguro en instalación de GLP (MASS 119)
 - Plano ubicación de la instalación de almacenamiento de cilindros GLP (MASS 119 B)
- Manual de seguridad de combustibles líquidos – MSCL
 - Definición del manual de seguridad
 - Obligaciones y responsabilidades básicas del operador y del personal, en materia de seguridad y riesgos
 - Procedimientos de trabajo seguro en instalaciones de combustibles líquidos.
 - Hoja de datos de seguridad de productos químicos
 - Instrucciones de prevención de riesgos en el manejo de combustibles líquidos y sustancias peligrosas
 - Plan de mantenimiento e inspección de la instalación
 - Aspectos de seguridad durante emergencias Procedimientos para otorgar permisos de intervención Investigación de accidentes/Incidentes
 - Obligaciones y prohibiciones
- Riesgos Críticos – Controles Críticos
 - Definición de los riesgos críticos (Altura – Atrapamiento – Atropello – Aplastamiento – Contacto con energía)
 - Definición de los controles críticos para los riesgos críticos (Altura – Atrapamiento – Atropello – Aplastamiento – Contacto con energía)
 - Cartillas de los riesgos críticos 4^a+C
- Accidente en el hogar
 - Definición
 - Aspectos generales de seguridad en hogares
- Accidentes de trayecto
 - Definición
 - Recomendaciones de seguridad vial y peatonal
 - Presentación y entrega de cartillas IST, asociadas a la prevención de accidentes de trayecto
- Difusión 10 Reglas de Oro – TPSV / Ultramar
- Reforzamiento campaña “Levanta la mano”
 - Definición

- Aspectos que identificar al momento de levantar la mano
- Objetivo y alcance de la campaña
- Reforzamiento protocolo para prevenir enfermedades por COVID-19
 - Medidas de seguridad dentro y fuera de la organización
 - Procedimiento interno frente a colaboradores con posibles síntomas asociados a COVID-19
- Medio Ambiente – Ruido Ambiental y efectos sobre la comunidad
 - Mapa Cualitativo de Ruido Ambiental
 - Plan de trabajo
 - Medidas de gestión y físicas para la disminución del ruido
 - Objetivo del plan de reducción de ruido ambiental
 - Intervención de equipos, sectores y áreas
- Difusión Acuerdo de Producción Limpia (APL)
 - Definición
 - Conceptos básicos
- Difusión Economía Circular
 - Definición
 - ¿Cómo puedo ser circular?
- Medio Ambiente – Reciclaje
 - Materiales en Reciclaje Actualmente
 - Importancia de reciclar y como ayuda al medio ambiente
 - Definiciones (PET – Latas – Papel y Cartón – Neumáticos)
 - Puntos Limpios dentro del Terminal (Varas – TECO)
 - Materiales Próximos Por Reciclar
- Difusión 4 focos de seguridad
 - Objetivo
 - Alcance
- Definición de los 4 focos:
 - Liderazgo
 - Trabajo en competencias
 - Alineamiento mandos medios y supervisores
 - Gestión de cumplimientos y revisión de procesos y protocolos

Temas Varios:

REGISTRO DE ASISTENCIA A CHARLA

Fecha: 21/02/2023

Horario Inicio: 12:00

Hora Término: 13:00

Tema: formada de reconocimiento a nivel de Gestión Comunitaria

Nº	Nombre	Firma
1	Miguel Soledad Espinoza	
2	Victor Pomy Cruzes Brucianu	
3	Jose BAZETA Vidal	
4	Rodrigo Yushans P.	
5	Angel Torresblanca Aguilera	
6	Miguel Romero Fernandez	
7	ALEXS ULLOA GALLARDO	
8	José Manuel Lagos	
9	Juan Carlos Rojas	
11	MARIO NAVIA P.	
12	Nolberto Lopez	
13	Germán Orellana Tapia	
14		
15		

Nombre del Coordinador De la actividad	<u>Fernando Edwin Muñoz</u>
Cargo	<u>HSE</u>
Firma	

Temas tratados al reverso de la hoja.

Temas tratados:

- Bloque I: “Charla sobre temas relacionados a la prevención de riesgos y peligros en el lugar de trabajo”
- Contacto de seguridad
 - Video de altos potenciales.
- Reflexión de seguridad – “Riesgos y sus controles”
 - Consecuencia de nuestros actos frente al incumplimiento de un estándar
 - Detención responsable de actividades frente a la identificación de riesgos críticos
 - Información y control de los riesgos
- Difusión Protocolo de Interacción Hombre – Máquina (**Ultramar**)
 - Objetivo
 - Alcance
 - Responsabilidades
 - Controles Críticos
 - Mejora continua en los procesos
 - Intervenciones de seguridad

Competencias del terminal:

El personal que se encuentra en zonas de interacción Hombre Máquina o que ingresa a estas, ha sido debidamente capacitado respecto de los siguientes requisitos:

- Respetar las señaléticas y vías definidas en el Plan de Tránsito del área.
- Conocer y cumplir con las distancias de seguridad definidas en el área.
- Conocer y cumplir el Código de Comunicación del área
- No cruzar por delante ni ubicarse detrás de cualquier equipo móvil. Es necesario tener presente que toda máquina tiene ángulos ciegos o visibilidad limitada.
- Siempre mantener la vista sobre el equipo en movimiento.
- Entender que siempre el equipo tiene prioridad de paso en una operación por sobre peatones y que siempre el equipo mayor tiene preferencia sobre el equipo menor.
- No usar teléfono celular, incluido sistema manos libres, en zonas de interacción personas - equipo - vehículo.
- El peatón, al ingresar al área de trabajo o área restringida según distancia de seguridad de los equipos, debe informar al operador por radio o mediante gestos visibles, asegurándose que entendió su aproximación. Debe solicitar autorización de ingreso al operador y éste debe detener el movimiento del equipo.
- El personal que ingrese a zonas de interacción personas - equipos - vehículos en áreas Industriales debe usar ropa reflectante y de alta visibilidad.
- Si el conductor de un equipo ve a una persona en las cercanías de este o transitando por la ruta del equipo, debe detener el equipo y avisar a la persona y al supervisor.
- En caso se haya asignado un Señalero competente para dar las señales al operador del equipo que realizará la maniobra, el Señalero es responsable de mantener a cualquier personal no autorizado fuera del radio de operación del equipo y debe ubicarse en un área suficientemente iluminada, donde pueda ser visto por el operador, especialmente en operaciones durante la noche.

- Obligación de informar los riesgos laborales, DSN°40.
 - Especificación de la función
 - Labores de la función
 - Riesgos y peligros de la función
 - Medidas preventivas
 - Método de trabajo correcto
- Capacitación en el uso Teórico y práctico de los Elementos de protección personal:
 - Certificación de los elementos de protección personal - ISP
 - Procedimiento MASS 026 (EPP Básicos y de uso complementario).
 - Procedimiento MASS 068 (Definición de uso de los EPP)
- Manejo a la defensiva
 - Definición
 - Buenas prácticas durante la conducción
 - Fórmula para prevenir accidentes
- Difusión “Protocolos MinSal y su estado”
 - Protocolo de exposición ocupacional a ruido (PREXOR)
 1. Conceptos básicos de ruido ocupacional.
 2. Efectos en la audición producto de la exposición a ruido.
 3. Niveles sonoros en sus lugares de trabajo.
 4. El riesgo al que se expone si no se utilizan protectores auditivos.
 5. La influencia del tiempo de uso en la eficacia de la protección auditiva.
 6. La repercusión de la inserción correcta de los tapones y de la colocación adecuada de las orejeras en la protección del riesgo.
 7. La audición de mensajes verbales y/o señales de advertencia o alarmas, en caso de que sea necesario.
 8. Compatibilidad con otros equipos de protección personal.
 9. Resultados de informes asociado a evaluación de ruido laboral.
- Aspectos relacionados con la limpieza y el mantenimiento de los protectores auditivos
 - Guía para el control de manejo manual de cargas (MMC).
 - Manual de prevención asociados a trastornos musculo esqueléticos (TMERT) y resultados de las evaluaciones de los puestos de trabajo.
 - Protocolo de vigilancia de riesgos psicosociales (ISTAS-21) junto a la evaluación efectuada y sus resultados.
 - Guía técnica para puestos de trabajo expuestos a radiación ultravioleta de origen solar.
- Video explicativo sobre la radiación ultravioleta de origen solar y sus medidas preventivas
- Horario de Break (20 minutos)
- Bloque II: “Charla sobre temas relacionados a la protección del Medio Ambiente”
- Medio Ambiente: Presentación y explicación de las siguientes resoluciones de calificación ambiental:
 - RCA 199 “Extensión y mejoramiento frente ataque N°1 del puerto de Valparaíso”
 - RCA 334 “Zona de almacenamiento para carga peligrosa en tránsito”
- Procedimiento de protección de la avifauna/mamíferos
 - Como actuar frente aves heridas/muerta
 - Como actuar frente a mamíferos heridos/muertos

- Explicación de la medición de la Huella de carbono de TPSV (Programa Huella Chile)
- Campañas de reciclaje realizadas a nivel organizacional
- Explicación sobre aplicabilidad y alcance del decreto supremo N°594 “Aprueba reglamento sobre condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo”
- Difusión herramientas 5S “Orden de nuestro lugar de trabajo”
 - S(Seiri) / S(Seiton) / S(Seiso) / S(Seiketsu) / S(Shitsuke)
- Plan de emergencia y evacuación (Edición 02, 2020)
 - Introducción
 - Tipos de emergencia
 - Detección y denuncia de la emergencia
 - Sistemas de contención/extinción
 - Vías de evacuación/Puntos de encuentro
 - Simulación/Ejercicios
- Procedimientos de evacuación en caso de emergencia
 - ¿Qué debo hacer en caso de emergencia?
 - Procedimiento de evacuación en caso de emergencia (MASS 072 A)
 - Procedimiento de evacuación en caso de emergencia (MASS 072 B)
- Video explicativo sobre el proceder al momento de realizar una correcta evacuación de las instalaciones.
- Plan de contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, sus derivados y otras sustancias nocivas líquidas susceptibles de contaminar
 - Introducción del plan
 - Responsabilidades
 - Preparación y planificación de la respuesta
 - Operación de respuesta
 - Comunicación y administración
 - Formación y ejercicios
- Se muestran los ejercicios de contención del año 2021 mediante registro filmico/digital
- Se refuerzan los procedimientos frente al control de derrames y respuesta ante emergencias
 - ¿Cuál es el procedimiento frente a derrames?
 - ¿Qué puedo hacer yo para prevenir un derrame o actuar frente una emergencia?
 - Reforzamiento del procedimiento para el control de fugas y derrames de material peligroso y carga IMO (MASS 010)
 - Reforzamiento del procedimiento de respuesta ante emergencias (MASS 011)
- Se presenta incidente Medio Ambiental N°02 de alto potencial, Gravedad: Grave “Derrame de contenedor con flexitank en su interior”
 - Descripción
 - Causa Raíz
 - Lecciones aprendidas
 - Fotografías
 - Recomendaciones/Aprendizajes
- Presentación y explicación del plan de manejo de residuos peligrosos (DS. N°148)
 - Introducción/Bases residuos peligrosos

- Definiciones, riesgos asociados y medidas de protección laboral
- Nociones básicas de salud, higiene y seguridad
- Planes y procedimientos de emergencia y contingencia
- Procedimientos internos para el manejo de residuos peligrosos generados en TPS
- Manejo de equipos y señalizaciones que se deberán emplear
- Sistema de registros utilizados para registrar los residuos peligrosos generados por TPS
- Procedimientos para el manejo de residuos peligrosos de terminal pacífico sur
 - ¿Qué relación tiene mi trabajo con residuos peligrosos?
 - ¿Qué puedo hacer yo para prevenir un incidente medio ambiental asociado a residuos peligrosos?
 - Reforzamiento procedimiento para el manejo de residuos peligrosos de TPS (MASS 006 A)
 - Reforzamiento procedimiento para el manejo de residuos peligrosos (MASS 006 B)
- Procedimiento de trabajo seguro – Instalaciones de GLP (Decreto supremo N°108)
 - Procedimiento de trabajo seguro en instalación de GLP (MASS 119)
 - Plano ubicación de la instalación de almacenamiento de cilindros GLP (MASS 119 B)
- Manual de seguridad de combustibles líquidos – MSCL
 - Definición del manual de seguridad
 - Obligaciones y responsabilidades básicas del operador y del personal, en materia de seguridad y riesgos
 - Procedimientos de trabajo seguro en instalaciones de combustibles líquidos.
 - Hoja de datos de seguridad de productos químicos
 - Instrucciones de prevención de riesgos en el manejo de combustibles líquidos y sustancias peligrosas
 - Plan de mantenimiento e inspección de la instalación
 - Aspectos de seguridad durante emergencias Procedimientos para otorgar permisos de intervención Investigación de accidentes/Incidentes
 - Obligaciones y prohibiciones
- Riesgos Críticos – Controles Críticos
 - Definición de los riesgos críticos (Altura – Atrapamiento – Atropello – Aplastamiento – Contacto con energía)
 - Definición de los controles críticos para los riesgos críticos (Altura – Atrapamiento – Atropello – Aplastamiento – Contacto con energía)
 - Cartillas de los riesgos críticos 4^a+C
- Accidente en el hogar
 - Definición
 - Aspectos generales de seguridad en hogares
- Accidentes de trayecto
 - Definición
 - Recomendaciones de seguridad vial y peatonal
 - Presentación y entrega de cartillas IST, asociadas a la prevención de accidentes de trayecto
- Difusión 10 Reglas de Oro – TPSV / Ultramar
- Reforzamiento campaña “Levanta la mano”
 - Definición

- Aspectos que identificar al momento de levantar la mano
- Objetivo y alcance de la campaña
- Reforzamiento protocolo para prevenir enfermedades por COVID-19
 - Medidas de seguridad dentro y fuera de la organización
 - Procedimiento interno frente a colaboradores con posibles síntomas asociados a COVID-19
- Medio Ambiente – Ruido Ambiental y efectos sobre la comunidad
 - Mapa Cualitativo de Ruido Ambiental
 - Plan de trabajo
 - Medidas de gestión y físicas para la disminución del ruido
 - Objetivo del plan de reducción de ruido ambiental
 - Intervención de equipos, sectores y áreas
- Difusión Acuerdo de Producción Limpia (APL)
 - Definición
 - Conceptos básicos
- Difusión Economía Circular
 - Definición
 - ¿Cómo puedo ser circular?
- Medio Ambiente – Reciclaje
 - Materiales en Reciclaje Actualmente
 - Importancia de reciclar y como ayuda al medio ambiente
 - Definiciones (PET – Latas – Papel y Cartón – Neumáticos)
 - Puntos Limpios dentro del Terminal (Varas – TECO)
 - Materiales Próximos Por Recicla
- Difusión 4 focos de seguridad
 - Objetivo
 - Alcance
- Definición de los 4 focos:
 - Liderazgo
 - Trabajo en competencias
 - Alineamiento mandos medios y supervisores
 - Gestión de cumplimientos y revisión de procesos y protocolos

Temas Varios:

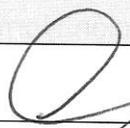
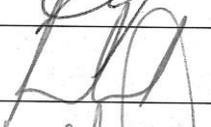
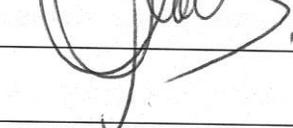
REGISTRO DE ASISTENCIA A CHARLA

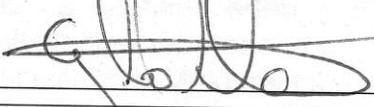
Fecha: 09-05-2023

Horario Inicio: 14:00

Hora Término: 16:00

Tema: Jornada de HSE potenciando a supervisores

Nº	Nombre	Firma
1	FRANCISCO PARRALES	
2	JORGE DAZ	
3	Marcelo Pavez Garcia	
4	Pedro Pinto Valera	
5	HEDMAN PUMAND	
6	RODRIGO CARRERA	
7	Freddy PALMA	
8	Eduardo Olivares R	
9	Carlos Boehlle	
11		
12		
13		
14		
15		

Nombre del Coordinador De la actividad	Gloria Ortega
Cargo	ASESORA HSE
Firma	

Temas tratados al reverso de la hoja.

Temas tratados:

- Contacto de seguridad
 - Alerta de cierre de observación de conducta alto potencial N°1 (Atropello)
- Reflexión de seguridad – “Riesgos y sus controles”
 - Consecuencia de nuestros actos frente al incumplimiento de un estándar
 - Detención responsable de actividades frente a la identificación de riesgos críticos
 - Información y control de los riesgos
- T.U. Creas cultura
 - Objetivos
 - Equipos que desarrollan las distintas iniciativas para el terminal.
 - ¿Cómo participo desde mi rol como supervisor?
- Difusión Protocolo de Interacción Hombre – Máquina (**Ultramar**)
 - Objetivo
 - Alcance
 - Responsabilidades
 - Controles Críticos
 - Mejora continua en los procesos
 - Intervenciones de seguridad

Competencias del personal:

El personal que se encuentra en zonas de interacción Hombre Máquina o que ingresa a estas, ha sido debidamente capacitado respecto de los siguientes requisitos:

- Respetar las señaléticas y vías definidas en el Plan de Tránsito del área.
- Conocer y cumplir con las distancias de seguridad definidas en el área.
- Conocer y cumplir el Código de Comunicación del área
- No cruzar por delante ni ubicarse detrás de cualquier equipo móvil. Es necesario tener presente que toda máquina tiene ángulos ciegos o visibilidad limitada.
- Siempre mantener la vista sobre el equipo en movimiento.
- Entender que siempre el equipo tiene prioridad de paso en una operación por sobre peatones y que siempre el equipo mayor tiene preferencia sobre el equipo menor.
- No usar teléfono celular, incluido sistema manos libres, en zonas de interacción personas - equipo - vehículo.
- El peatón, al ingresar al área de trabajo o área restringida según distancia de seguridad de los equipos, debe informar al operador por radio o mediante gestos visibles, asegurándose que entendió su aproximación. Debe solicitar autorización de ingreso al operador y éste debe detener el movimiento del equipo.
- El personal que ingrese a zonas de interacción personas - equipos - vehículos en áreas Industriales debe usar ropa reflectante y de alta visibilidad.
- Si el conductor de un equipo ve a una persona en las cercanías de este o transitando por la ruta del equipo, debe detener el equipo y avisar a la persona y al supervisor.
- En caso se haya asignado un Señalero competente para dar las señales al operador del equipo que realizará la maniobra, el Señalero es responsable de mantener a cualquier personal no autorizado fuera del radio de operación del equipo y debe ubicarse en un área suficientemente iluminada, donde pueda ser visto por el operador, especialmente en operaciones durante la noche.
- Procedimientos MASS asociados (MASS 26,50, 67,68,77,81 y 110)

- Protocolo de acción e investigación frente a incidentes (**Ultramar**)
 - Objetivo
 - Alcance y aplicación
 - Definiciones de tipos de eventos y gravedad
 - Procedimientos MASS 031 y 031B asociados.
- Protocolo de manejo e investigación de incidentes ambientales (**Ultramar**)
 - Objetivo
 - Alcance y aplicación
 - Potenciabilidad y clasificación
- Medio Ambiente: Presentación y explicación de las siguientes resoluciones de calificación ambiental:
 - RCA 199 “Extensión y mejoramiento frente ataque N°1 del puerto de Valparaíso”
 - RCA 334 “Zona de almacenamiento para carga peligrosa en tránsito”
 - Medio Ambiente – Ruido Ambiental y efectos sobre la comunidad
 - Mapa Cualitativo de Ruido Ambiental
 - Plan de trabajo
 - Medidas de gestión y físicas para la disminución del ruido
 - Objetivo del plan de reducción de ruido ambiental
 - Intervención de equipos, sectores y áreas
- Procedimiento de protección de la avifauna/mamíferos
 - Como actuar frente aves heridas/muerta
 - Como actuar frente a mamíferos heridos/muertos
- Explicación de la medición de la Huella de carbono de TPSV (Programa Huella Chile)
- Medio Ambiente – Reciclaje
 - Materiales en Reciclaje Actualmente
 - Importancia de reciclar y como ayuda al medio ambiente
 - Definiciones (PET – Latas – Papel y Cartón – Neumáticos)
 - Puntos Limpios dentro del Terminal (Varas – TECO)
 - Materiales Próximos Por Recicla
- Campañas de reciclaje realizadas a nivel organizacional
- Difusión Acuerdo de Producción Limpia (APL)
 - Definición
 - Conceptos básicos
- Difusión Economía Circular
 - Definición
 - ¿Cómo puedo ser circular?
- Plan de emergencia y evacuación
 - Introducción
 - Tipos de emergencia
 - Detección y denuncia de la emergencia
 - Sistemas de contención/extinción
 - Vías de evacuación/Puntos de encuentro
 - Simulación/Ejercicios
- Procedimientos de evacuación en caso de emergencia
 - ¿Qué debo hacer en caso de emergencia?
 - Procedimiento de evacuación en caso de emergencia (MASS 072 A)

- Procedimiento de evacuación en caso de emergencia (MASS 072 B)
- Plan de contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, sus derivados y otras sustancias nocivas líquidas susceptibles de contaminar
 - Introducción del plan
 - Responsabilidades
 - Preparación y planificación de la respuesta
 - Operación de respuesta
 - Comunicación y administración
 - Formación y ejercicios
- Se muestran los ejercicios de contención del año 2021.
- Se refuerzan los procedimientos frente al control de derrames y respuesta ante emergencias
 - ¿Cuál es el procedimiento frente a derrames?
 - ¿Qué puedo hacer yo para prevenir un derrame o actuar frente una emergencia?
 - Reforzamiento del procedimiento para el control de fugas y derrames de material peligroso y carga IMO (MASS 010)
 - Reforzamiento del procedimiento de respuesta ante emergencias (MASS 011)
- Presentación y explicación del plan de manejo de residuos peligrosos (DS. N°148)
 - Introducción/Bases residuos peligrosos
 - Definiciones, riesgos asociados y medidas de protección laboral
 - Nociones básicas de salud, higiene y seguridad
 - Planes y procedimientos de emergencia y contingencia
 - Procedimientos internos para el manejo de residuos peligrosos generados en TPS.
 - Manejo de equipos y señalizaciones que se deberán emplear
 - Sistema de registros utilizados para registrar los residuos peligrosos generados por TPS
- Procedimientos para el manejo de residuos peligrosos de terminal pacífico sur
 - ¿Qué relación tiene mi trabajo con residuos peligrosos?
 - ¿Qué puedo hacer yo para prevenir un incidente medio ambiental asociado a residuos peligrosos?
 - Reforzamiento procedimiento para el manejo de residuos peligrosos de TPS (MASS 006 A)
 - Reforzamiento procedimiento para el manejo de residuos peligrosos (MASS 006 B)
- Procedimiento de trabajo seguro – Instalaciones de GLP (Decreto supremo N°108)
 - Procedimiento de trabajo seguro en instalación de GLP (MASS 119)
 - Plano ubicación de la instalación de almacenamiento de cilindros GLP (MASS 119 B)
- Almacenamiento de combustibles líquidos (DS. N°160)
 - Definición.
 - Obligaciones y responsabilidades básicas del operador y del personal, en materia de seguridad y riesgos
 - Procedimientos de trabajo seguro en instalaciones de combustibles líquidos.
 - Hoja de datos de seguridad de productos químicos
 - Instrucciones de prevención de riesgos en el manejo de combustibles líquidos y sustancias peligrosas
 - Plan de mantenimiento e inspección de la instalación

- Aspectos de seguridad durante emergencias Procedimientos para otorgar permisos de intervención Investigación de accidentes/Incidentes
- Obligaciones y prohibiciones
- Potenciando el rol de liderazgo
 - Cualidades de un líder
- Percepción del riesgo
 - Definición y ejemplos
- Modelo de seguridad
 - Transformación cultural en seguridad
 - Donde estamos hoy?
 - La seguridad como un valor base
 - Cual es la propuesta de valor del área? Cultura de seguridad
- Difusión "Protocolos MinSal"
 - Protocolo de Exposición a Ruido Laboral (PREXOR)
 - Guía para el control de Manejo Manual de Carga (MMC)
 - Manual de prevención de riesgos asociados a Trastornos Musculoesqueléticos Relacionados al Trabajo (TMERT)
 - Protocolo Vigilancia de Riesgos Psicosociales (ISTAS – 21)
 - Aspectos relacionados con la limpieza y el mantenimiento de los protectores auditivos
 - Guía para el control de manejo manual de cargas (MMC)
 - Manual de prevención asociados a trastornos musculo esqueléticos (TMERT)
 - Protocolo de vigilancia de riesgos psicosociales (ISTAS-21)
 - Guía técnica para puestos de trabajo expuestos a radiación ultravioleta de origen solar (MASS 98)
- Explicación sobre aplicabilidad y alcance del decreto supremo N°594 "Aprueba reglamento sobre condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo"
- Difusión herramientas 5S "Orden de nuestro lugar de trabajo"
 - S(Seiri) / S(Seiton) / S(Seiso) / S(Seiketsu) / S(Shitsuke)
- Obligación de informar los riesgos laborales, DS N°40.
 - Especificación de la función
 - Labores de la función
 - Riesgos y peligros de la función
 - Medidas preventivas
 - Método de trabajo correcto
- Matriz de riesgos
 - Cómo y para que se utiliza esta herramienta
 - Criterios de evaluación
- Riesgos Críticos – Controles Críticos
 - Definición de los riesgos críticos (Altura – Atrapamiento – Atropello – Aplastamiento – Contacto con energía)
 - Definición de los controles críticos para los riesgos críticos (Altura – Atrapamiento – Atropello – Aplastamiento – Contacto con energía)
 - Cartillas de los riesgos críticos 4^a+C
- Accidente en el hogar
 - Definición

- Aspectos generales de seguridad en hogares
- Accidentes de trayecto
 - Definición
 - Recomendaciones de seguridad vial y peatonal
 - Presentación y entrega de cartillas IST, asociadas a la prevención de accidentes de trayecto
- Difusión 10 Reglas de Oro – TPSV / Ultramar
- Difusión 4 focos de seguridad
 - Objetivo
 - Alcance
- Definición de los 4 focos:
 - Liderazgo
 - Trabajo en competencias
 - Alineamiento mandos medios y supervisores
 - Gestión de cumplimientos y revisión de procesos y protocolos
- Reforzamiento campaña "Levanta la mano"
 - Definición
 - Aspectos que identificar al momento de levantar la mano
 - Objetivo y alcance de la campaña

Temas Varios:

REGISTRO 4 DEL SG-MASS 006

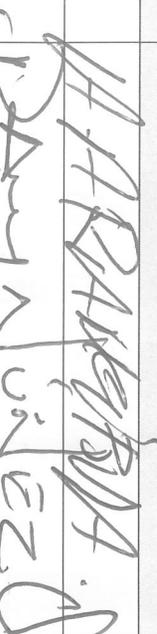
REGISTRO DE ASISTENCIA A CHARLA

Fecha: 28-01-2024

Horario Inicio: 01:50.

Hora Término: 03:55

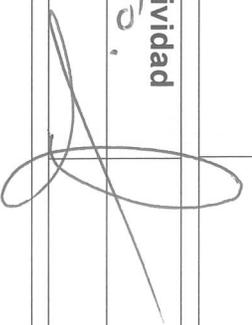
Tema: FF. ee.

Nº	Nombre	Firma
1	ALVARO P. D.	
2	FRANCISCA VIZ.	
3	JOHN POP	
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		

Nombre del Coordinador De la actividad

Wladimir Buezo.

Firma



Acuerdos Tomados

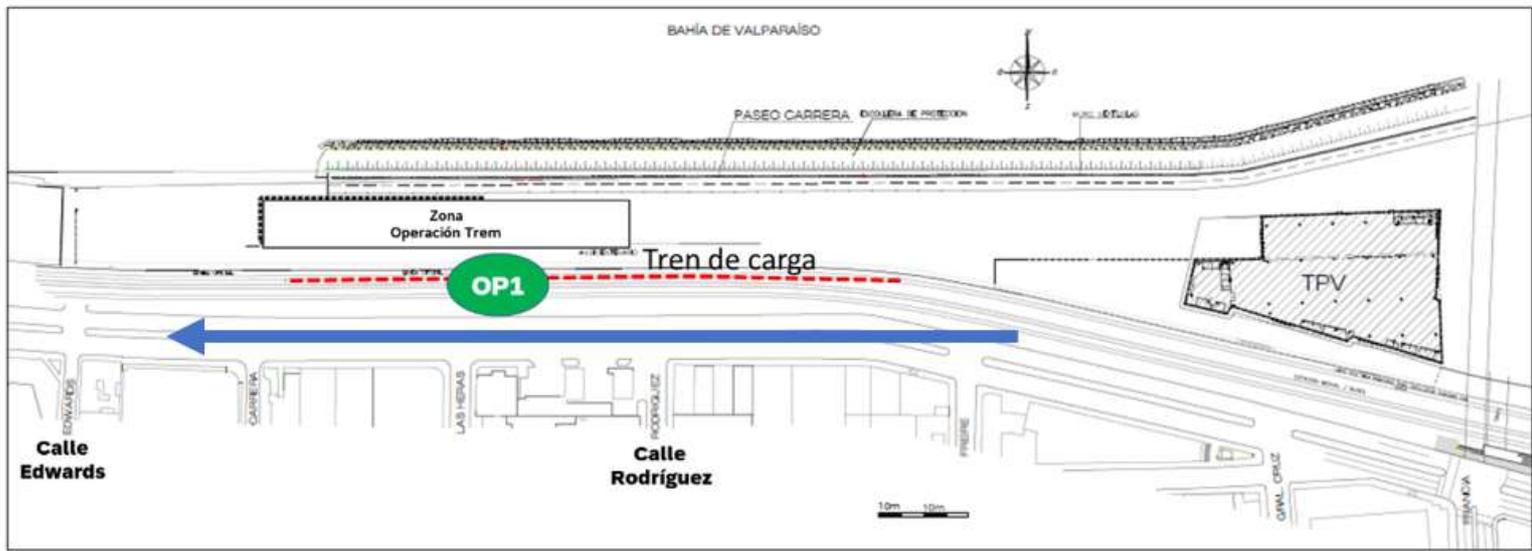
Se da a conocer documento: "Medidas adoptadas por Terminal Pacífico Sur Valparaíso para reducción de ruido".

En el cual se menciona lo siguiente:

Medidas ingenieriles implementada en equipos como un silenciador auxiliar para RS, Kit sensor de proximidad spreader, Kit amortiguación spreader, implementación de un sistema de alarma de ruido blanco en equipos e incorporación de señalética sobre operación nocturna silenciosa.

Además, se mencionan los siguientes temas respecto a conducta silenciosa:

1. Evitar tocar la bocina de manera innecesaria, sólo para emergencias, y priorizar la comunicación por radio.
2. Conducir de manera suave y evitar aceleraciones y frenadas bruscas.
3. Implementar técnicas de elevación de contenedores que minimicen el ruido, además de evitar golpes al colocar o retirar contenedores.
4. Apagar el motor cuando no se estén utilizando los equipos, en lugar de dejarlo en marcha innecesariamente.
5. Regla de Oro 1: realizar cada tarea de acuerdo con los procedimientos establecidos relacionados a estándares de seguridad y/o medio ambiente, cumplir con estas directrices puede contribuir a una operación más eficiente y silenciosa.



PLANTA

EMPRESA PORTUARIA VALPARAISO	
LÍNEA LOGÍSTICA DE CARGA FERROVIARIA DE PUERTO VALPARAISO	
ESCALA 1:1000	ANEXO 1

