

C.P. (SNO.) ORDINARIO N° 12000/ 60 Vrs.

DISPONE LA OBLIGATORIEDAD DE INCORPORAR LAS SIGUIENTES MEDIDAS REACTIVAS ANTE INCIDENTES, ACCIDENTES O EMERGENCIAS EN LOS QUE PUDIERA VERSE INMISCUIDA LA EMPRESA PORTUARIA DE SAN ANTONIO (EPSA) EN LA JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANTONIO.

SAN ANTONIO, 25 de enero de 2021.

VISTO: lo establecido en la D.L. N° 2.222, de fecha 21 de mayo de 1978, Ley de Navegación; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en Naves y Litoral de la República; la Ley N° 16.744, de fecha 23 de enero de 1968, Seguro Social Contra Riesgos de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales; la Ley N° 20.123, de fecha 5 de octubre de 2006, Regula Trabajo en Régimen de Subcontratación, el Funcionamiento de las Empresas de Servicios Transitorios y el Contrato de Trabajo de Servicios Transitorios; el D.S. N° 594, de fecha 15 de septiembre de 1999, Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo; el D.F.L. N° 1, de fecha 31 de julio de 2002, Código del Trabajo; el D.S. (T) N° 40, de fecha del 11 de febrero de 1969, Reglamento sobre Prevención de Riesgos; el D.S. (T) N° 67, de fecha 24 de noviembre de 1999, Reglamento de Exenciones, Rebajas o Recargos de la Cotización Adicional Diferenciada; la Resolución N° 153 Exenta, de fecha 5 de marzo de 2018 que Aprueba Compendio de Normas del Seguro Social de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Ley N° 16.744, Deroga y Declara Inaplicables Circulares que Indica; la Circular 134 Convenio sobre Prevención de Accidentes (gente de mar), 1970; el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, MLC-2006; el Reglamento de Coordinación de Frentes de Atraque de la Empresa Portuaria de San Antonio, Títulos IV, V y VII y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente.

CONSIDERANDO:

La normativa descrita en vistos, y de manera de establecer medidas tendientes a mitigar los efectos o atender oportunamente las emergencias que pueden comprometer la vida y salud de los trabajadores portuarios y las dotaciones de las naves que se encuentran al interior del Complejo Portuario de San Antonio o causar un potencial daño al medio ambiente;

RESUELVO:

1.- DISPÓNESE:

Terminales Portuarios (STI, Panul, QC Policarpo Toro y Terquim):

- a.- Implementar en un plazo de 30 días, a contar del término del periodo de marcha blanca, una "Brigada de Acción Inmediata" (BRAI), con personal capacitado y validado para efectuar la primera respuesta activa y acciones iniciales a las 7 emergencias básicas en condición de 24/7, en las fases detalladas según el anexo de la presente resolución.
- b.- En relación a la BRAI para rescate de hombre al agua que posee el Terminal DPW San Antonio, esta deberá ser complementada con la capacidad de efectuar la

primera respuesta y acciones iniciales para las otras emergencias identificadas en la presente resolución.

- c.- La BRAI dependiente del Terminal Terquim, estará exenta de contar con la capacidad de rescate de hombre al agua.
- d.- Los protocolos y procedimiento de operación del equipamiento con que cada Terminal Portuario implementará una BRAI en condición 24/7, deberá ser confeccionado y visado por la Gerencia que corresponda y ser de conocimiento de todos los Trabajadores Portuarios en las condiciones de instrucción que cada Terminal determine bajo conocimiento y autorización de la Autoridad Marítima Local.
- e.- Con la implementación de la BREP por parte de EPSA, los Terminales podrán solicitar homologar y disminuir condiciones de primera respuesta de sus BRAI, siempre y cuando se mantenga la condición de 24/7 y previo conocimiento y autorización de la Autoridad Marítima Local.

Empresa Portuaria de San Antonio (EPSA):

- a.- En un plazo de 6 meses a contar de la fecha de promulgación de la presente, implementar y habilitar una "Brigada de Emergencias Portuarias" (BREP) que permita responder ante emergencias al interior del complejo portuario de San Antonio en condición 24/7.
- b.- Capacitar e instruir a las "Brigadas de Acción Inmediata" (BRAI) en el ámbito de acción dispuesto en anexo y en el plan EME-SNO.

- 2.- **ESTABLÉZCASE**, como ámbito de aplicación a todos los terrenos portuarios de EPSA que conforman el Complejo Portuario de San Antonio y sus áreas concesionadas.

Que, a la fecha de publicación de la presente Resolución, se otorgará un proceso de marcha blanca de 30 días corridos.

- 3.- **TÉNGASE PRESENTE**, que el incumplimiento a las indicaciones anteriormente dispuestas, será motivo para la inhabilitación de operación del Terminal o sitio involucrado.

- 4.- **ANÓTESE Y COMUNÍQUESE**, a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADO)
PATRICIO TORRES PEÑAFIEL
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Empresa Portuaria San Antonio.
- 2.- Terminales Marítimos San Antonio.

“ANEXO”

a.- ANTECEDENTES:

- 1) La Autoridad Marítima, según lo establece la Ley de Navegación, es la “Autoridad Superior” en las faenas que se realicen en los puertos marítimos, fluviales y lacustres a nivel nacional, a través de su personal de Policía Marítima. Además, ejerce su potestad en las actividades marítimas, portuarias, pesqueras, deportivas y recreativas, teniendo tuición sobre las dotaciones y personas que realizan labores profesionales marítimo-portuarias de construcción, mantención y reparación de naves y artefactos navales en diques, varaderos y/o astilleros, muelles, frentes de atraque, espigones, como también en caletas de pescadores, clubes de yates, entre otros. Además, tiene la facultad de velar por el cumplimiento de las medidas de seguridad y salud ocupacional en las faenas marítimas y portuarias, como también instruir Investigaciones Sumarias Administrativas Marítima (ISAM) ante la ocurrencia de accidentes graves y fatales que afecten a las personas, daños a las instalaciones portuarias y todos aquellos siniestros marítimos y acontecimientos que involucre contaminación del medio ambiente acuático.
- 2) La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, por mandato de la Ley ejerce la Autoridad Marítima y como tal, tiene la misión de proteger y resguardar la vida humana en el mar. En el ejercicio de este mandato, debe hacer cumplir entre otras, las disposiciones establecidas en la Ley N° 16.744 y sus reglamentos complementarios en el ámbito de su competencia, los cuales establecen un seguro social obligatorio contra los riesgos de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, como también la obligatoriedad de las empresas y de sus trabajadores para prevenir dichos riesgos. Además, el Código del Trabajo indica que el empleador deberá tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de sus trabajadores y disponer de los elementos necesarios para prestar, en caso de accidente, la atención médica oportuna y adecuada, además de los insumos farmacéuticos y hospitalización.
- 3) Como definición de Accidentes del Trabajo, se considera lo establecido en el Art. N° 5 de la Ley N° 16.744, Seguro Social Contra Riesgos de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, que “para los efectos de esta ley, se entiende por accidente del trabajo, toda lesión que una persona sufra a causa o con ocasión del trabajo, y que le produzca incapacidad o muerte.”

En el Compendio de la Ley N° 16.744 “Normas del Seguro Social de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales”, Libro IV, TÍTULO I. Obligaciones de las entidades empleadoras, letra D. “Obligaciones en caso de accidentes fatales y graves”, se establecen las siguientes definiciones:

Accidente Grave:

Es aquel accidente que genera una lesión, a causa o con ocasión del trabajo y que cumple con alguna de las siguientes definiciones operacionales:

- a) Provoca de forma inmediata (en el lugar del accidente) la amputación o pérdida de cualquier parte del cuerpo.
- b) Obliga a realizar maniobras de reanimación, frente a un paro cardiorespiratorio.

- c) Obliga a realizar maniobras de rescate para ir en ayuda de él o los trabajadores afectados, ya sea que se encuentren desaparecidos o impedidos de salir por sus propios medios.
- d) Ocurre por una caída de altura de más de 1,8 metros.
- e) Ocurre en condiciones de hiperbaria (condición de alta presión como, por ejemplo, en el buceo).
- f) Involucran un número de trabajadores que afecten el desarrollo normal de la faena.

Accidente Fatal:

Es aquel accidente que provoca la muerte del trabajador en forma inmediata o como consecuencia directa del accidente, pudiendo ocurrir:

- a) En el mismo lugar de trabajo.
- b) En el trayecto directo entre lugares de trabajo de la misma empresa.
- c) En el traslado a un centro asistencial.
- d) Dentro de un centro asistencial posterior al accidente.

Las anteriores definiciones (grave y fatal) no son de carácter clínico ni médico legal, sino operacional y tienen por finalidad que el empleador reconozca con facilidad cuándo debe proceder según lo establecido en el Capítulo I de la letra D del citado Compendio.

La obligación de suspender de forma inmediata la faena, cumple con lo establecido en el inciso quinto, del artículo 76º, de la Ley N°16.744, aplicable en todos los casos antes descritos (graves o fatales), incluyendo el fallecimiento del trabajador después de las 24 horas ocurrido el accidente, independiente del lugar donde se produzca el deceso.

- 4) La Superintendencia de Seguro Social (SUSESO) en virtud de sus facultades y las modificaciones establecidas por la Ley N° 20.123 al artículo N° 76 de la Ley N° 16.744 y través del Compendio de la Ley N° 16.744 "Normas del Seguro Social de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales", Libro IV, TÍTULO I. Obligaciones de las entidades empleadoras, letra D. "Obligaciones en caso de Accidentes Fatales y Graves", establece el procedimiento de denuncias de accidente del trabajo de carácter grave y fatal a la Inspección del Trabajo y a la Secretaría Regional Ministerial de Salud (SEREMI) respectivamente.
- 5) La Autoridad Marítima en su rol fiscalizador, considera la importancia de los procesos productivos y los riesgos asociados a los mismos; ante lo cual dispone a las distintas administraciones que cuenten, cuando proceda, con Departamentos de Prevención de Riesgos y/o Comité Paritario de Higiene y Seguridad, y de Faenas Portuarias cuando corresponda; que adopten y pongan en práctica las medidas de prevención que éstos les indiquen, manteniendo al día el Reglamento Interno de Higiene y Seguridad, según las prescripciones de la normativa laboral vigente.
- 6) Las administraciones, independientemente de los procedimientos internos que establezcan ante la ocurrencia de un accidente laboral, deben informar a esta Autoridad Marítima todos los accidentes, objeto recopilar los antecedentes a la brevedad, con la finalidad que se constituya en el sector del accidente o siniestro el personal de Policía Marítima (POLMAR), para iniciar las primeras diligencias del hecho e indicar si amerita la presencia del Fiscal Marítimo y/o notificar al Ministerio Público.

- 7) La actividad marítimo portuaria, el mantenimiento y tránsito de mercancías peligrosas en el Puerto de San Antonio, hace necesario contar con capacidades de respuesta inmediata que permitan enfrentar siniestros o incidentes al interior de las instalaciones de los recintos portuarios, en las naves atracadas a sitios o fondeadas a la gira en la bahía de San Antonio; ya sea por accidentes graves complejos en el rescate (espacios confinados, altura, caídas al mar, atrapamientos, etc.); efectos de mercancías peligrosas (sustancias químicas, emanaciones de gases tóxicos, etc.); incendios, explosiones, entre otros.

La importancia que tiene la planificación en casos de emergencias, consiste en gran parte en una preparación que permita dar una respuesta adecuada ante la ocurrencia de incidentes/accidentes derivados de mercancías peligrosas u otro tipo de emergencias; con el propósito de reducir los efectos nocivos que estas situaciones de emergencias puedan causar a la salud de los trabajadores, el medio ambiente y a la comunidad.

- 8) **La Circular MSC.1/Circ.1216, 26 febrero 2007, “Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias”**, establece en su Art. 6.2.5 que la autoridad portuaria (en éste caso es la Autoridad Marítima), elaborará y actualizará periódicamente un plan de emergencia para hacer frente a cualquier situación de emergencia, incluidos los casos en los que estén involucradas cargas peligrosas que se encuentren en la zona portuaria. El plan de emergencia deberá ser compatible con cualesquiera planes de emergencia locales y planes de emergencia de las instalaciones situadas en las proximidades, con los cuales, cuando sea oportuno, podrá coincidir, así como con cualquier otro órgano, como por ejemplo otras autoridades, que pueda estar involucrado en una emergencia de este tipo.

De igual manera en su Art. 6.3.4, dice que el **operador del atraque** se asegurará de que se formulan planes adecuados para hacer frente a todas las situaciones de emergencia previsible. Dichos planes se coordinarán con los planes para emergencias portuarias y guardarán relación con los sucesos y sus consecuencias en la zona que controle dentro de la zona portuaria y en las zonas o locales adyacentes.

- 9) **La Ley de Navegación, D.L. (M) N° 2.222 de 1978 y el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República D.S. (M.) N° 1340, de 1941**, establecen que la Autoridad Marítima, en casos de emergencia en las naves fondeadas en la bahía, dársenas, terminales y litoral, deberán tomar las providencias necesarias para aislar y controlar la emergencia.
- 10) La actual dinámica portuaria ante la activación de emergencias impiden una reacción oportuna y efectiva en una primera fase de la emergencia, siendo esto esencial para contener e impedir que la contingencia incremente en su peligrosidad. Debiendo depender de entidades públicas externas que muchas veces no se encuentran con disponibilidad inmediata para ejecutar acciones iniciales.

b.- DEFINICIONES:

- **Alerta:** Estado de vigilancia y atención permanente sobre los escenarios de riesgo, advierte de la probable y cercana ocurrencia de un fenómeno adverso. Tiene por finalidad activar las medidas previstas para estar preparados ante esas situaciones.
- **Desastre:** Son eventos donde se requiere de una mayor infraestructura ya sea por la falta de servicios locales o bien por la excesiva magnitud de los sucesos. El

número de heridos, damnificados o costos económicos suponen una alarma en la población.

- **Catástrofe:** Catástrofes o Desastres Masivos: Son eventos donde las consecuencias destructivas están más extendidas (afectan a un mayor número de personas y bienes materiales) y suponen un gran esfuerzo de coordinación por parte de las instituciones públicas y/o privadas que se dedican al auxilio y protección de los sujetos afectados de todo el territorio nacional o internacional.
- **Coordinación:** Armonización y sincronización de esfuerzos individuales y de grupos u organizaciones para el logro de un objetivo común. Lleva implícito el ponerse de acuerdo antes de realizar una labor determinada.
- **Ejercicio de Simulacro:** El simulacro es un ejercicio práctico en terreno a gran escala, en el cual los participantes se acercan lo más posible a un escenario de desastre real, con el propósito de evaluar la conducta frente a una situación específica, la calidad de respuesta y grado de preparación alcanzados, de acuerdo a una planificación existente. Contempla la participación de instituciones del Sistema de Protección Civil, la movilización de recursos humanos, Autoridades y Empresas Privadas.
- **Emergencias:** Alteraciones en las personas, los bienes, los servicios y el medio ambiente, causadas generalmente por fenómenos naturales, la actividad humana, reacciones químicas o fatiga de material, que pueden resolverse con los recursos de la Empresa afectada y el apoyo de la comunidad aledaña a ésta.
- **Grupo:** Conjunto de personas que se hallan en mutuo contacto e interacción y tienen conciencia de cierto sujeto, objeto o circunstancia de común importancia.
- **Líder:** Persona que posee la habilidad para inducir a los seguidores a trabajar con responsabilidad en tareas conducidas por él o ella.
- **Capacitación:** Se utiliza para formar, instruir, entrenar o educar a alguien. La capacitación busca que una persona adquiera capacidades o habilidades para el desarrollo de determinadas acciones. La capacitación les permite a los trabajadores poder tener un mejor desempeño en sus actuales y futuros cargos, adaptándose a las exigencias cambiantes del entorno. Esta es vista como un proceso educativo a corto plazo, emplea técnicas especializadas y planificadas por medio del cual el personal de la empresa obtendrá conocimientos y habilidades necesarias para incrementar su eficacia en el logro de los objetivos que haya planificado la organización empleadora de éste.
- **Brigada de Emergencias Portuarias (BREP):** Esta se conforma por personal capacitado, entrenado y dotado para prevenir, controlar y reaccionar en situaciones de alto riesgo, emergencias o desastre naturales; y cuya primordial función está orientada a salvaguardar a las personas, bienes con los que cuenta la compañía y el Medio Ambiente.
- **Brigada de Acción Inmediata del Terminal (BRAI):** Todos los Terminales deberán contar con una Brigada de Acción Inmediata, la cual tendrá conocimientos básicos para desempeñar acciones en distintos escenarios de emergencias específicas y que tendrán la capacitación necesaria para actuar de forma inicial al momento de detectar una emergencia, como también para discriminar hasta donde se pueden involucrar o realizar labores de este tipo.

- **Operador del atraque:** Terminal Marítimo o Portuario donde se encuentra atracada una Nave, efectuando carga o descarga de mercancías varias.
- **Terminales aledaños:** Los Terminales Portuarios vecinos del Terminal afectado.
- **Canal 16 VHF – 156.800 mhz.:** Socorro, seguridad y llamada.
- **Canal 73 VHF – 156.675 mhz.:** Canal exclusivo de la Autoridad Marítima.
- **Cargas peligrosas (MERPEL):** Las sustancias, materias y artículos contemplados en el Código IMDG.
- **Espacios Confinado:** Es cualquier espacio con aberturas limitadas de entrada y salida y ventilación natural desfavorable, en el que pueden acumularse contaminantes tóxicos o inflamables, o bien, tener una atmósfera deficiente en oxígeno y que no está concebido para una ocupación permanente por parte del trabajado. Además, para efectos de esta resolución se contemplará como un lugar de difícil acceso y evacuación.
- **Rescate en alturas:** Son los procedimientos técnicos tendientes a lograr la recuperación de una persona que ha quedado atrapada, lesionada, accidentada en lugares altos, implementando sistemas adecuados que reúnan todas las condiciones de seguridad necesarias para garantizar el éxito de la operación.
- **Incendio:** Fuego de grandes proporciones que se desarrolla sin control, el cual puede presentarse de manera instantánea o gradual, pudiendo provocar daños materiales, interrupción de los procesos de producción, pérdida de vidas humanas y afectación al ambiente.
- **Hombre al agua:** Caída voluntaria o involuntaria de una persona a un cuerpo de agua desde una plataforma móvil o inmóvil, circunstancia en la que hay que aplicar maniobras de rescate para recobrarla, previendo la posibilidad de accidentes asociados a hipotermia u/o inmersión.
- **Evacuación de Emergencia:** Se refiere a la acción de trasladar y retirar personas desde un lugar de peligro o zona de emergencia hasta un lugar determinado como “Zona de Seguridad”, asegurando su estabilización y recuperación.

Derrame al mar y su clasificación según el “Reglamento para control de la contaminación acuática”.

- **Derrame, descarga o vertimiento menor:** Lo constituye aquél de no más de cinco metros cúbicos de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos. Tratándose de una sustancia distinta de aquéllos, cuando de acuerdo a sus características y cantidad, reviste un peligro leve de contaminación de las aguas cualquiera sea el volumen del derrame, descarga o vertimiento. Se considera que reviste peligro leve de contaminación de las aguas, el derrame, descarga o vertimiento, cuyos efectos nocivos o peligrosos pueden ser eliminados en un plazo no mayor de 12 horas de ocurrido el hecho.
- **Derrame, descarga o vertimiento mediano:** Lo constituye aquél de más de cinco metros cúbicos y hasta quinientos metros cúbicos de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos. Tratándose de una sustancia distinta de aquéllos, cuando de acuerdo a sus características y cantidad reviste un peligro grave de contaminación

de las aguas, cualquiera sea el volumen del derrame, descarga o vertimiento. Se considera que reviste peligro grave de contaminación de las aguas, el derrame, descarga o vertimiento cuyos efectos nocivos o peligrosos no puedan ser eliminados en el plazo de 12 horas de ocurrido el hecho.

- **Derrame, descarga o vertimiento mayor:** Lo constituye aquél de más de quinientos metros cúbicos de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos. Tratándose de una sustancia distinta de aquéllos, cuando de acuerdo a sus características y cantidad reviste un peligro gravísimo de contaminación de las aguas, cualquiera sea el volumen del derrame, descarga o vertimiento. Se considera que reviste peligro gravísimo de contaminación de las aguas, un derrame, descarga o vertimiento, cuando concurren uno o más de los siguientes factores: alta toxicidad, peligro de incendio o explosión, destrucción comprobada de flora y fauna, daños en el litoral de la República, u ocurran en un área declarada zona de protección especial o zona especial.

c.- CRITERIOS GENERALES:

- 1) La Empresa Portuaria debe disponer de una planificación destinada al desarrollo de acciones permanentes para la prevención y control de emergencias, a partir de una visión integral de manejo de peligros en los recintos portuarios que puedan afectar también a las naves atracadas o fondeadas a la gira en el Puerto de San Antonio, con el propósito de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar, prevenir la contaminación, proteger el medio ambiente y las instalaciones portuarias.
- 2) La implementación de una Brigada tiene como objetivo permitir que el conjunto de terminales marítimos cuente con las capacidades operativas y técnicas, para enfrentar una situación de Emergencia real que, por sus características, sobrepase los procedimientos de respuesta del Recinto Portuario afectado en una primera instancia, optando a una segunda instancia de oportunidad de control, previniendo de esta forma la ocurrencia de una emergencia con características de “Desastre” o “Catástrofe”.
- 3) La Autoridad Portuaria (EPSA) tendrá en cuenta las emergencias externas que pueden afectar a las cargas peligrosas mientras están en la zona portuaria. Entre éstas se incluyen la entrada de buques necesitados de socorro que transporten cargas peligrosas que no se manipulen normalmente en el puerto, las situaciones de emergencia en locales cercanos y las emergencias que afecten a naves fondeadas en espera de ingreso a los terminales a la zona portuaria (salvataje) o a aeronaves.
- 4) Dicho lo anterior, se debe tener presente que es difícil controlar una emergencia, si dentro de las acciones iniciales no existe una respuesta inmediata por parte de quienes presencian inicialmente estos hechos, no siempre siendo estos los principales actores para combatir la emergencia de forma especializada, sin embargo realizando acciones tendientes a contener o aminorar las consecuencias, por lo tanto es necesario tener personal capacitado, procedimentado y entrenado para enfrentarse a dichas situaciones, teniendo a la vez capacidad de coordinar acciones posteriores hasta el arribo de la Brigada especializada. Por lo cual también es necesario que los terminales cuenten con “Partidas Acción Inmediata” (PAI) que ejecuten estas labores y se encuentren procedimentalmente ligadas a la misma la Brigada.

- 5) Las fuentes de riesgo existentes de los terminales y por ende en los cuales la Brigada de Emergencia Portuaria (BREP) y las brigadas Acción Inmediata (BRAI), tendrán competencias son:
- 5.1 Emergencias Químicas.
 - 5.2 Incendios.
 - 5.3 Rescate en Altura.
 - 5.4 Rescate Espacios Confinados.
 - 5.5 Rescate Hombre al Agua.
 - 5.6 Rescate en Accidentes Complejos
 - 5.7 Derrame de Hidrocarburos.
- 6) La Autoridad Marítima dispone de un Plan de Acción Común ante emergencias en el Puerto de San Antonio EME-SNO, el cual establece categorías de alertas. La BRAI debe encontrarse disponible a atender las tareas que se encuentran descritas en los distintos tipos de alertas.

EMERGENCIAS QUÍMICAS		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios, implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiera desencadenar en una emergencia.	Disponible 24/7.	Disponible 24/7.
ALERTA AMARILLA	Se establece cuando se detecten emanaciones de gases tóxicos, derrames de productos peligrosos líquidos o sólidos en cantidad menor o igual a 200 litros o kilogramos de sustancias altamente peligrosas, que puede ser contenido y controlado con los recursos, insumos y materiales del recinto portuario afectado.	Activación exclusiva para alertar y evacuar personal, si así procede. Apoya trabajo BREP	Activará sus procedimientos de recuperación Evaluará junto con AA.MM las medidas a tomar.
ALERTA ROJA	Se establece cuando un derrame de sustancias peligrosas, en estado líquido o sólido, sea igual o mayor a 200 litros o kilogramos (según el grado de peligrosidad del producto), emanaciones tóxicas, que sobrepasen o amenacen sobrepasar las capacidades de respuesta de la Brigada de Emergencia Portuaria (BREP) y que provoque riesgos para la seguridad de los trabajadores, la comunidad o de las instalaciones, requiriéndose para su control el apoyo de recursos humanos y materiales externos; como por ejemplo Empresas Especialistas en Emergencias	Activación exclusiva para alertar y evacuar personal.	Se activará junto con el Puesto de Mando, Puesto de escena, Bomberos y la Mutual del Terminal involucrado.

	<p>Químicas o de la Tercera Compañía de Bomberos HAZMAT.</p> <p>Según las características de la situación de emergencia, esta Alerta Roja se puede establecer de inmediato, sin que medie previamente una Alerta Amarilla.</p>		
--	--	--	--

INCENDIOS		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios, implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiera desencadenar en una emergencia.	Disponible 24/7.	Inspecciones programadas / Aleatorias.
ALERTA AMARILLA	Amago de incendio en la infraestructura portuaria.	Activación inicial como primera respuesta, ataque con extintores o preparación de ramal de incendio. Facilita y apoya BREP y Bomberos.	Efectuará ataque efectivo con sus medios y material disponible. Ingreso a espacios confinados.
	Amago de incendio en sector de mantenimiento de Mercancías Peligrosas.	IDEM anterior.	IDEM anterior
	Incendio de Maquinaria Portuaria (grúa staker, tracto camión, etc.).	IDEM anterior.	IDEM anterior
ALERTA ROJA	Incendio de sustancias químicas en tierra.	Evacuará al personal portuario a las zonas de seguridad	Se activará junto con el Puesto de Mando, Puesto de escena, Bomberos y la Mutual del Terminal.
	Incendio a bordo de Naves.		

RESCATE EN ALTURA.		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA	Condición de operación normal de	Junto con Comités	Inspecciones

VERDE	los recintos portuarios, implica la vigilancia continua por parte de los supervisores de área para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiese ocasionar un accidente laboral.	Paritarios y de supervisores de áreas.	programadas con AA.MM. o EPSA.
ALERTA AMARILLA	Rescate en altura.	Procederá al rescate, siempre y cuando cuenten con los equipos técnicos necesarios y el entrenamiento específico para tal faena.	Prestará apoyo a la BRAI del Terminal afectado o actuará conforme el terminal se lo indique.
ALERTA ROJA	Rescate de personal en Grúas STS o Grúas RTG.	Procederá al rescate, siempre y cuando cuenten con los equipos técnicos necesarios y el entrenamiento específico para ese tipo de rescate.	Prestará apoyo a la BRAI del Terminal, si estos últimos no cuentan con los equipos necesarios se hará cargo.

RESCATE ESPACIOS CONFINADOS.		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios, implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiese ocasionar un accidente laboral.	Junto con Comités Paritarios y Supervisores de áreas.	Inspecciones programadas con AA.MM. o EPSA.
ALERTA AMARILLA	Rescate de algún lesionado consciente desde el interior de una bodega o similares en relación a la dificultad de acceso y posible concentración de gases.	Procederá al rescate, siempre y cuando cuenten con los equipos técnicos necesarios y el entrenamiento específico para tal faena.	Prestará apoyo al Terminal afectado, si la BRAI no cuenta con los equipos necesarios actuará la BREP

ALERTA ROJA	Rescate de personal que se encuentra con pérdida de conocimiento al interior de una bodega o similares en relación a la dificultad de acceso y posible concentración de gases.	Evacuará al personal portuario a las zonas de seguridad.	Se activará junto con el Puesto de Mando, Puesto de Escena, Bomberos y la Mutual del Terminal.
--------------------	--	--	--

RESCATE HOMBRE AL AGUA		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios, implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiese ocasionar un accidente laboral.	Junto con Comités Paritarios y Supervisores de áreas.	Inspecciones programadas con AA.MM. o EPSA.
ALERTA AMARILLA	Rescate de personal que cayó al mar, portando su chaleco salvavidas y que se mantiene consciente en la superficie de la posa frente al muelle.	Procederá al rescate, arrojándole picarones al afectado, desplegará escala para que el afectado salga por sus propios medios.	Se trasladará inmediatamente al sitio del suceso en la lancha de rescate.
ALERTA ROJA	Rescate de personal que cayó al mar, portando su chaleco salva vidas y que se mantiene consiente en la superficie, pero la corriente lo trasladó bajo el muelle.	Mantendrá contacto verbal con el afectado para controlar su ubicación en todo momento.	Se trasladará inmediatamente al sitio del suceso en la lancha de rescate.

RESCATE EN ACCIDENTES COMPLEJOS		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios, implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiese ocasionar un accidente laboral.	En alerta permanente ante la ocurrencia.	En alerta permanente ante la ocurrencia.

<p>ALERTA AMARILLA</p>	<p>Rescate de persona (01 individuo) que involucre equipamiento y personal especializado.</p> <p>Bajo este escenario se deberá evaluar la gravedad del accidentado, el ambiente en que se produjo, los medios involucrados, para definir si corresponde aumentar a Alerta Roja.</p> <p>Ejemplos; accidentes vehiculares, atrapamientos de extremidades, amputaciones, atropellos, envenenamientos, evacuaciones con equipos energizados, accidentes en naves a la gira.</p>	<p>Mediando primeramente bajo la seguridad individual, actuará en base a escenarios previamente entrenados.</p>	<p>Prestará apoyo al Terminal afectado, realizando las coordinaciones pertinentes con otras Instituciones que apoyen en el rescate.</p>
<p>ALERTA ROJA</p>	<p>Rescate de personas (01 individuo o más) que involucren a un equipo multidisciplinario, que escape de las capacidades de la BREP, tanto en equipamiento, como también en personal especializado.</p>	<p>Se activará junto con la ambulancia de la Mutualidad del Terminal, a la espera de la BREP u/o Bomberos.</p>	<p>Se activará inmediatamente para realizar el Rescate de los afectados, junto con Bomberos y la Mutualidad del Terminal.</p>

<p>DERRAME DE HIDROCARBUROS O MEZCLAS DE HIDROCARBUROS AL MAR.</p>		<p>Quienes intervienen</p>	
		<p>BRAI</p>	<p>BREP</p>
<p>ALERTA VERDE</p>	<p>Condición de operación normal de los recintos portuarios, implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de que pudiese ocasionar un derrame de hidrocarburos o sus derivados al mar.</p>	<p>En alerta permanente ante la ocurrencia.</p>	<p>En alerta permanente ante la ocurrencia.</p>
<p>ALERTA AMARILLA</p>	<p>Derrame o vertimiento menor de hidrocarburo o derivados de este al mar.</p>	<p>Informará por la vía más rápida al Depto. de Prevención de su Terminal, quien activará su Plan de Contingencias.</p> <p>Además deberá intentar contener la fuente de</p>	<p>Se trasladará inmediatamente al sitio del suceso en los medios pertinentes para controlar la propagación y comenzar la recuperación del producto derramado.</p>

		emanación del producto.	
ALERTA ROJA	Derrame mayor de algún producto durante una faena de transferencia entre equipos de almacenamiento de gran capacidad. (buque-buque, Inst. Portuaria-buque, Bunkering, entre otros).	Terminal afectado activará su Plan de Contingencias, al igual que el Buque Tanque.	Se trasladará inmediatamente al sitio del suceso en la lancha de rescate para apoyar en el control del producto derramado.

d.- OBJETIVO:

BRIGADA PORTUARIA.

Desarrollar una estrategia o sistema que permita dar pronta respuesta a emergencias de carácter peligrosa o compleja, que impliquen el desarrollo de acciones que requieran a personal capacitado, entrenado y técnico para aquella labor o tarea.

- Capacitar a las "BRAI" en relación a las acciones iniciales que deberán realizar en cada una de las amenazas o emergencias identificadas por presente Resolución u otra que fuera identificada en el transcurso del tiempo.
- Realizar ejercicios a nivel "turno" que permitan entrenar al personal BRAI.
- Generar las estrategias y directrices internas para dar cumplimiento al plan EME-SNO, esto con el fin de actuar ante una Emergencia (Alerta Roja) con las demás Autoridades y participantes contemplados en el Plan EME-SNO de manera coordinada.
- El objetivo principal de la creación de la "BRIGADA DE EMERGENCIA PORTUARIA", es disminuir al máximo los tiempos de respuesta ante accidentes u/o Emergencias que se susciten al interior del Puerto de San Antonio.

San Antonio, 25 de enero de 2021.

**(ORIGINAL FIRMADO)
PATRICIO TORRES PEÑAFIEL
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO**

DISTRIBUCIÓN:
Idem. Cpo. Principal.