

DISPONE LA OBLIGACIÓN DE LA EMPRESA PORTUARIA DE SAN ANTONIO (EPSA), PARA INCORPORAR MEDIDAS PREVENTIVAS ANTE INCIDENTES, ACCIDENTES O EMERGENCIAS OCURRIDAS EN SU ÁREA DE RESPONSABILIDAD.

SAN ANTONIO, 11 de septiembre de 2023.

VISTO: la Ley de Navegación, D.L. (M.) N° 2.222, del 21 de mayo de 1978; la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, del 25 de julio de 1953; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, del 14 de junio de 1941, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en Naves y Litoral de la República; la Ley N° 16.744, del 23 de enero de 1968, Seguro Social Contra Riesgos de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales; el Reglamento Sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo, D.S. (MINSAL.) N° 594, de 1999; el Código del Trabajo, D.F.L. (T. y P.S.) N° 1, del 31 de julio de 2002; el Reglamento de Clasificación, Etiquetado y Notificación de Sustancias Químicas y Mezclas Peligrosas, D.S. (MINSAL.) N° 57, del 26 de noviembre de 2019; el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (Código IMSBC.), adoptado por la resolución MSC 268/85, del 4 de diciembre de 2008; el Reglamento sobre Prevención de Riesgos, D.S. (T.) N° 40, del 11 de febrero de 1969; el Compendio de Normas del Seguro Social de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Ley N° 16.744, aprobado por la resolución Exenta N° 153, del 5 de marzo de 2018, que Aprueba, Deroga y Declara Inaplicables las circulares que indica; las "Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias", Circular MSC.1/Circ. 1216, del 26 de febrero de 2008, y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente.

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, el art. 91° de la Ley de Navegación establece que la Autoridad Marítima será la autoridad superior en las faenas que se realicen en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, y coordinará con las demás autoridades su eficiente ejecución; pero, en materias de seguridad, le corresponderá exclusivamente determinar las medidas que convenga adoptar.
- 2.- Dispone la obligatoriedad de incorporar las siguientes medidas preventivas 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.

RESUELVO:

- 1.- **DISPÓNESE** las siguientes medidas que deberán aplicar las empresas portuarias ubicadas en la jurisdicción de esta Capitanía de Puerto:
 - A.- Terminales Portuarios (STI, Panul, QC Policarpo Toro, DP WORLD y TERQUIM).
 1. Implementar una Brigada de Acción Inmediata (BRAI), con personal capacitado y entrenado para ejecutar las siguientes acciones:
 - a) Tomar las primeras tareas tendientes a asegurar el área, evacuando o resguardando a los trabajadores, de ser necesario.

- b) Contener o controlar la emergencia, dependiendo de su capacidad de respuesta.
2. Contar con planes o procedimientos que determinen la preparación y respuesta ante las siete (7) emergencias definidas en esta resolución y plan de acción conjunta ante emergencias del Puerto de San Antonio, plan EME-SNO.
3. Contar con planes de rehabilitación y recuperación que garantice la continuidad operacional.
4. Disponer del equipamiento e insumos necesarios para atender cada una de las siete emergencias, estableciendo los protocolos que se requieran para asegurar el mantenimiento, traslado y la reposición de estos.
5. Cada terminal portuario implementará la BRAI en condición 24/7, es decir, las 24 horas del día y los siete días de la semana, debiendo ser confeccionado y visado por la Gerencia que corresponda, y estar en conocimiento de todos los integrantes de la brigada, Supervisores de Áreas, Capataces y Comités Paritarios.

B.- Empresa Portuaria de San Antonio (EPSA).

- 1.- Implementará y habilitará una Brigada de Emergencias Portuarias (BREP) que permita responder ante emergencias al interior del complejo portuario de San Antonio en condición 24/7, es decir, estando cubierta o disponible para accionar las 24 horas del día y los siete días de la semana.
- 2.- Disponer las capacitaciones e instrucciones a las “Brigadas de Acción Inmediata” (BRAI) en el ámbito de acción dispuesto en el anexo y en el plan EME-SNO, esto por intermedio de la BREP u otro, indistintamente de las capacitaciones que deben efectuar los mismos terminales.
- 3.- Habilitar al interior del complejo portuario, las instalaciones idóneas y necesarias para la Brigada de Emergencias Portuarias (BREP).
- 2.- **FÍJASE** como ámbito de aplicación de esta resolución, todos los terrenos portuarios de Empresa Portuaria de San Antonio (EPSA), que conforman el Complejo Portuario de San Antonio y sus áreas concesionadas.
- 3.- **TÉNGASE PRESENTE**, que el incumplimiento a las indicaciones anteriormente dispuestas, será motivo suficiente para la aplicación del D.S. (M.) N° 1.340 del 14 de junio de 1941, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en Naves y Litoral de la República, hacia él o los responsables y la inhabilitación de operación del terminal o sitio involucrado.
- 4.- **ADJÚNTASE** el anexo con las especificaciones para la implementación de la presente resolución.
- 5.- **DERÓGASE** la resolución C.P.S.A. Ordinario N°12000/60/VRS., del 25 de enero de 2021.
- 6.- **Anexo:** “DISPOSICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LAS BRAI Y LA BREP”.

- 7.- **ANÓTESE** y comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

**MIGUEL BRAVO VERA
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- AGENCIAS DE NAVES.
- 2.- TERMINALES MARITIMOS DE SAN ANTONIO (05).
- 3.- EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO.
- 4.- G.M.S.A.
- 5.- ARCHIVO.

ANEXO

“DISPOSICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LAS BRAI Y LA BREP”

1.- ANTECEDENTES:

- A.- 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.
- B.- 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.
- C.- Como definición de Accidentes del Trabajo, se considera lo establecido en el art. 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 graves o fatales, se establecen las siguientes definiciones:

1) Accidente Grave.

De acuerdo con el concepto de accidente del trabajo, previsto en el inciso primero del artículo 5° de la Ley N°16.744, es aquel accidente que genera una lesión, a causa o con ocasión del trabajo, y que:

- a) Provoca en forma inmediata (en el lugar del accidente) la amputación o pérdida de cualquier parte del cuerpo.

Se incluyen aquellos casos que produzcan, además, la pérdida de un ojo; la pérdida total o parcial del pabellón auricular; la pérdida de parte de la nariz, con o sin compromiso óseo; la pérdida de cuero cabelludo y el desforramiento de dedos o extremidades, con y sin compromiso óseo.

- b) Obliga a realizar maniobras de reanimación.

Debe entenderse por estas, el conjunto de acciones encaminadas a revertir un paro cardiorrespiratorio, con la finalidad de recuperar o mantener los signos vitales del organismo. Estas pueden ser básicas, por lo que no requiere de medios especiales, pudiendo ser realizada por cualquier persona debidamente capacitada, o avanzadas, requiriendo este nivel medios especiales y ejecutados por profesionales de la salud debidamente entrenados.

- c) Obliga a realizar maniobras de rescate.

Son aquellas destinadas a retirar al trabajador lesionado cuando este se encuentre impedido de salir por sus propios medios o que tengan por finalidad la búsqueda de un trabajador desaparecido.

- d) Ocurra por caída de altura de más de 1.8 metros.

Para este efecto la altura debe medirse tomando como referencia el nivel más bajo. Se incluyen las caídas libres y/o con deslizamiento, caídas a hoyos o ductos, aquellas con obstáculos que disminuyan la altura de la caída y aquellas detenidas por equipo de protección personal u otros elementos, en el caso de que se produzcan lesiones.

- e) Ocurra en condiciones hiperbáricas.

Como por ejemplo aquellas que ocurren a trabajadores que realizan labores de buceo u operan desde el interior de cámaras hiperbáricas.

- f) Involucra un número tal de trabajadores que afecten el desarrollo normal de las faenas.

Las anteriores definiciones 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, del libro IV, del Compendio de la Súper Intendencia de Seguridad Social (SUSESOS).

2) **Accidente Fatal.**

Es aquel accidente que provoca la muerte del trabajador en forma inmediata o como consecuencia directa de este.

- a) 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

ANEXO "DISPOSICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LAS BRAI Y LA BREP"

proceda, con los 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 estos les indiquen, manteniendo al día el Reglamento Interno de Higiene y Seguridad, según las prescripciones de la normativa laboral vigente.

- b) 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 y requerir, si amerita, la presencia del Fiscal Marítimo y/o notificar al Ministerio Público.
- c) 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.

- d) 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 este caso, 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 o puedan estar involucradas cargas peligrosas que se encuentren en la zona portuaria. El plan de emergencia deberá ser compatible con todos los 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 que se formulen acciones escritas adecuadas para hacer frente a todas las situaciones de emergencia previsibles. Dichas acciones deberán ser coincidente 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.

- e) 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.*
- f) La actual dinámica portuaria ante la activación de emergencias impide 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.

2.- OBJETIVOS.

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 actuar en aquella labor.

- A.- Establecer un programa de prevención y reacción para atender las emergencias descritas en el punto E.2, de la presente resolución, programa que deberá ser cumplido por las Brigadas de Acción Inmediata (BRAI) y la Brigada de Emergencias Portuarias (BREP).
- B.- Capacitar a las BRAI en relación a las acciones iniciales que deberán realizar en cada una de las emergencias descritas por la presente resolución u otra que fuera identificada en el transcurso del tiempo.
- C.- Realizar ejercicios a nivel "turno" que permitan entrenar al personal BRAI.
- D.- Generar las estrategias y directrices internas para dar cumplimiento al plan EME-SNO.
- E.- El objetivo principal de la creación de la Brigada de Emergencia Portuaria (BREP), es disminuir al máximo los tiempos de respuesta ante accidentes o emergencias que se susciten al interior del puerto de San Antonio.

3.- DEFINICIONES.

- A.- Alerta: estado de vigilancia y atención permanente sobre los escenarios de riesgo, que advierte de la probable y cercana ocurrencia de un fenómeno adverso. Tiene por finalidad activar las medidas previstas para estar preparados ante esas situaciones.
- B.- Amago de Incendio: principio de incendio detectado y controlado a tiempo.
- C.- 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 función principal está orientada a salvaguardar a las personas, bienes con los que cuenta la compañía y el medio ambiente.
- D.- Brigada de Acción Inmediata del Terminal (BRAI): agrupación de personal que contará con los conocimientos básicos para desempeñar acciones en distintos

escenarios de emergencias específicas y con 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.

- E.- Catástrofe o Desastres Masivos: son eventos donde las consecuencias destructivas están más extendidas, afectando a un mayor número de personas y bienes materiales, requiriendo un gran esfuerzo de coordinación, por parte de las instituciones públicas y/o privadas que se dedican al auxilio y protección de los sujetos afectos de todo el territorio nacional o internacional.
- F.- Capacitación: acción que se utiliza para formar, instruir, entrenar o educar a alguien y que busca que el personal adquiera capacidades o habilidades para el desarrollo de determinadas situaciones anómalas. Esto 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.
- G.- Canal 16 VHF – 156.800 mhz.: canal utilizado ante socorro, seguridad y llamada, además de la activación de la BREP en caso de emergencia,
- H.- Canal 73 VHF – 156.675 mhz.: canal exclusivo para uso de la Autoridad Marítima.
- I.- Cargas o Mercancías peligrosas (MERPEL): sustancias, materias y artículos contemplados en el Código IMDG.
- J.- 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.
- K.- 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.
- L.- Derrame al mar y su clasificación según el "Reglamento para control de la contaminación acuática" es el siguiente:

- 1) Derrame, descarga o vertimiento menor.

Lo constituye aquel de no más de cinco metros cúbicos de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos. Tratándose de una sustancia distinta de aquellos, 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 a 12 horas de ocurrido el hecho.

- 2) Derrame, descarga o vertimiento mediano.

Lo constituye aquel de más de cinco metros cúbicos y hasta quinientos metros cúbicos de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos. Tratándose de una sustancia distinta de aquellos, 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.

3) Derrame, descarga o vertimiento mayor.

Lo constituye aquel de más de quinientos metros cúbicos de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos. Tratándose de una sustancia distinta de aquellos, 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.

- M.- 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".
- N.- Ejercicio de Simulacro: es un entrenamiento práctico en terreno a gran escala, donde los participantes se acercan lo más posible a un escenario de desastre real donde se evalúa 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.
- O.- Emergencias: son alteraciones que afecta a las personas, bienes, 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 esta.
- P.- Espacios Confinado: es cualquier lugar con aberturas limitadas de entrada y salida, como asimismo, ventilación natural desfavorable, donde se 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.
- Q.- Grupo: conjunto de personas que se hallan en mutuo contacto e interacción y tienen conciencia de cierto sujeto, objeto o circunstancia de común importancia.
- R.- 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 o inmersión.
- S.- Incendio: fuego de grandes proporciones que se desarrolla sin control, el que 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.

- T.- Líder: persona que posee la habilidad para inducir a los seguidores a trabajar con responsabilidad en tareas conducidas por él o ella.
- U.- Operador del atraque: terminal marítimo o portuario donde se encuentra atracada una nave, efectuando carga o descarga de mercancías varias.
- V.- Puesto de Mando o Comando: lugar físico o dependencia de la Capitanía de Puerto de San Antonio donde se constituye el personal o supervisores de una emergencia cuando sobrepasa las capacidades de respuesta del recinto portuario afectado, generando la alerta roja.

Será el encargado de coordinar y desarrollar las estrategias adecuadas para controlar la emergencia durante todo su desarrollo, asignando los recursos disponibles para el despliegue de los medios adecuados, estando constituido por integrantes de las siguientes instituciones públicas y privadas:

- 1) Capitán de Puerto de San Antonio, quien liderará el Puesto de Mando.
- 2) Gobernador/a Regional de San Antonio.
- 3) Alcalde/sa de San Antonio.
- 4) Prefecto de Carabineros.
- 5) Jefe/a de Oficina Provincial de Aduanas.
- 6) Comandante del Cuerpo de Bomberos de San Antonio.
- 7) Jefe o representante de la oficina provincial de la Secretaría Ministerial de Salud de San Antonio.
- 8) Gerente General de la Empresa Portuaria de San Antonio, EPSA.
- 9) Gerente General del recinto portuario afectado o un representante nombrado por la empresa.
- 10) Expertos en la materia que sean llamados a formar parte del grupo asesor.

- W.- Puesto de Escena: este se constituirá, cuando la emergencia sobrepase las capacidades de respuesta del recinto portuario afectado, generando una alerta roja, en las cercanías del incidente o emergencia. El líder de este puesto será el encargado de dirigir las acciones y estrategias para controlar la emergencia.

Este puesto estará constituido por:

- 1) Jefe de Operaciones de la Capitanía de Puerto de San Antonio u Oficial de Servicio, quien se desempeñará como Jefe de Escena.
- 2) Subgerente de Operaciones del recinto portuario afectado o un representante nombrado por la empresa.
- 3) Jefe de Prevención de Riesgos del recinto portuario afectado.
- 4) Personal de la compañía de Bomberos presente en el lugar de más alta graduación.
- 5) Asesor de Medio Ambiente de la Gobernación Marítima de San Antonio.
- 6) Encargado de Protección Civil y Emergencias de la Municipalidad de San Antonio.
- 7) Encargado Provincial de Emergencias (Gobernación Provincial).
- 8) Profesionales en Prevención de Riesgos de la Empresa Portuaria San Antonio - EPSA.
- 9) Director del Hospital Claudio Vicuña o un representante de este.
- 10) Profesional de Prevención de Riesgos de la Gobernación Marítima y/o de la Capitanía de Puerto de San Antonio.

X.- 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.

Y.- Terminales aledaños: los terminales portuarios vecinos a las instalaciones afectadas.

4.- **OBLIGACIONES DE LAS BRAI.**

A.- Requisitos mínimos administrativos y operativos para la operación de una BRAI:

- 1) Contar con anexos de contrato de integrantes de brigada.
- 2) Efectuar exámenes ocupacionales para brigadistas de acuerdo con baterías para brigadistas industriales de las respectivas mutualidades.
- 3) Definir los alcances y responsabilidades de las BRAI en sus Estatutos o reglamentos.
- 4) Definir los equipos de protección personal requeridos de acuerdo a sus alcances de actuación.
- 5) Contar con distintivos que sean estándar y visibles donde se aprecien los diferentes cargos o puestos de la BRAI, logrando identificar claramente la función de cada uno.
- 6) Competencias mínimas y capacitación detalladas en punto 4, letra C, del presente Anexo.
- 7) Contar con los planes de emergencias actualizados, debiendo encontrarse en conocimiento de todos los integrantes de la brigada.
- 8) Establecer los conceptos, definir estándares, designación de cargos o puestos en conformidad con lo instruido por Bomberos de Chile, utilizándolos en sus planes de emergencia y estatutos o reglamentos. (se puede tomar como ejemplo, lo indicado en los entrenamientos estándares del Sistema de Comando de Incidentes).

B.- Composición mínima de la BRAI en cada turno:

- 1) Comandante de incidentes BRAI, que lidera la emergencia.
- 2) Un encargado de operaciones, que se desempeñará como Segundo Comandante de incidentes.
- 3) Un encargado de seguridad
- 4) Un encargado de logística
- 5) Un encargado de comunicaciones.
- 6) Dos encargados de evacuaciones y primeros auxilios.

Excepcionalmente el Terminal QC Policarpo Toro, al no contar con una cantidad de trabajadores que le permita dar cumplimiento a la dotación exigida, podrá completar la brigada mínima con personal de su socio comercial, el Terminal Extra portuario QC Terminales o tercerizar el servicio con una Empresa competente.

ANEXO "DISPOSICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LAS BRAI Y LA BREP"

C.- Capacitaciones mínimas a realizar por las BRAI, según el tipo de emergencia.

1) Sistema de Comando de Incidentes.

a) Incendio:

- a.1) Fuego básico y ventilación en incendios (conceptos y comportamiento de gases y humos).
- a.2) Reconocimiento y uso de material menor contra incendio.
- a.3) Uso de equipos de respiración autónoma.
- a.4) Técnicas para el combate primario de incendios exteriores, interiores y vehículos.
- a.5) Formación técnico HAZMAT certificado.

b) Derrames HAZMAT en piso:

- b.1) Curso de reconocimiento de mercancías peligrosas.
- b.2) Primera respuesta a incidentes con materiales peligrosos (PRIMAP).
- b.3) Formación técnico HAZMAT certificado (internacional).

c) Altura:

- c.1) Nociones básicas de trabajo en altura y reconocimiento de elementos para el rescate en altura.
- c.2) Inspección y uso correcto de jaulas de rescate.

d) Espacios confinados:

- d.1) Capacitación en procedimiento operacional para espacios confinados y rescate, como por ejemplo al Interior de las bodegas de las Naves.
- d.2) Uso correcto de los detectores de gases.

e) Accidentes Complejos. (Rescate en vehículos siniestrados, caída de contenedores sobre vehículos/grúas, etc.):

- e.1) Estabilización vehicular y establecimiento de círculos de acción.
- e.2) Soporte vital básico (PHTLSfr) soporte vital de trauma pre-hospitalario.

Los terminales Quimiqueros que no tengan faenas por falta de naves, deberán asegurar que una cantidad de brigadistas igual o mayor de brigadistas a lo indicado en la letra D.-, numeral 2.-, y que vivan en la zona, deberán estar disponibles para asistir ante un posible llamado en caso de la ocurrencia de una emergencia. No obstante, lo anterior, el personal que cumple guardia o turno en el terminal deberá tener inducción o entrenamiento de cómo proceder para dar aviso de alguna emergencia al interior del recinto.

5.- CRITERIOS GENERALES.

A.- La implementación de una brigada tiene por objetivo permitir que el conjunto de terminales portuarios 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

ANEXO "DISPOSICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LAS BRAI Y LA BREP"

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.

- B.- Dado lo anterior, es necesario contar con procedimientos, personal capacitado y entrenado para enfrentar situaciones de emergencia (BRAI), para asegurar la capacidad de coordinar acciones posteriores hasta el arribo de la BREP, quienes tendrán los siguientes alcances:

RESCATE EN ALTURA		QUIENES INTERVIENEN	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios, que 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.	Inspecciones/observaciones programadas, junto con Comités Paritarios y supervisores de áreas.	Inspecciones/observaciones 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.	Prestará apoyo a la BRAI del terminal afectado o actuará conforme como se 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 la brigada no cuentan con los equipos idóneos se hará cargo.

EMERGENCIAS QUÍMICAS		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios que implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiera desencadenar en una emergencia.	Inspecciones permanentes	Inspecciones programadas/aleatorias.
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 se dispone.	Activará sus procedimientos de recuperación, evaluando junto con Autoridad Marítima 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	a) Activación exclusiva para alertar y evacuar personal. b) Evacuación de personal deberá ser a las zonas de seguridad	Se activará junto con el Puesto de Mando, Puesto de Escena, Bomberos y la Mutual del Terminal involucrado.

ANEXO "DISPOSICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LAS BRAI Y LA BREP"

	<p>materiales externos, como por ejemplo empresas especialistas en emergencias químicas o de la 3ra. Compañía de Bomberos HAZMAT. 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 que implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiera desencadenar en una emergencia.	Inspecciones permanentes	Inspecciones programadas/Aleatorias.
ALERTA AMARILLA	Amago de incendio en la infraestructura portuaria.	Activación inicial como primera medida de acción, ataque con extintores o preparación de ramal de incendio (red húmeda). Espera de apoyo BREP.	Efectuará ataque efectivo con sus medios y material disponible.
	Amago de incendio en sector de mantenimiento de mercancías peligrosas.	Procurar evacuación del sector, derivar a la BREP.	BREP determinará la forma de control.
	Incendio de maquinaria portuaria (grúa staker, tracto camión, etc.)	Se activa la BRAI para realiza el rescate del operador, debiendo evacuar y delimitar el lugar.	BREP determinará la forma de control.
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 o Comando, Puesto de Escena, Bomberos y la Mutual del Terminal.
	Incendio a bordo de Naves.		

RESCATE ESPACIOS CONFINADOS		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios que implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiese ocasionar un accidente laboral.	Inspecciones/observaciones programadas, junto con Comités Paritarios y supervisores de áreas.	Inspecciones/observaciones 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.

ANEXO "DISPOSICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LAS BRAI Y 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.	Aislar el sector, evitando el ingreso al área de personal no perteneciente a BRAI.	Se activará junto con el Puesto de Mando, Puesto de Escena, Bomberos y la Mutual del Terminal.
--------------------	--	--	--

DERRAME DE HIDROCARBUROS O MEZCLAS DE HIDROCARBUROS AL MAR		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios que 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.	En alerta permanente ante la ocurrencia.	En alerta permanente ante la ocurrencia.
ALERTA AMARILLA	Derrame o vertimiento menor de hidrocarburo o derivados de este al mar.	Informará de inmediato a la BREP para su contención y control. Mientras tanto, deberá controlar la fuente de derrame del producto.	Activará los sistemas de control y contención para controlar la propagación y comenzar la recuperación del producto derramado.
ALERTA ROJA	Derrame mayor de algún producto durante una faena de transferencia entre equipos de almacenamiento de gran capacidad. (buque-buque, Instalaciones 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 embarcación de rescate, para apoyar en el control del producto derramado.

RESCATE EN ACCIDENTES COMPLEJOS		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios que 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.
ALERTA AMARILLA	Rescate de persona (1 individuo) que requiera la asistencia de equipamiento y/o personal especializado. 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. Ejemplos: accidentes vehiculares, atrapamientos de extremidades, amputaciones, atropellos, envenenamientos, evacuaciones con equipos energizados, accidentes en naves a la gira.	Mediando, primeramente, bajo la seguridad individual, actuará en base a escenarios previamente entrenados, en conjunto con ambulancia de la Mutualidad correspondiente a la que se encuentra adherido el terminal.	Prestará apoyo al terminal afectado, realizando las coordinaciones pertinentes con otras Instituciones que apoyen en el rescate.
ALERTA ROJA	Rescate de personas (1 individuo o más) que requiera la asistencia de un equipo multidisciplinario, además de equipamiento y personal especializado.	Se activará junto con la ambulancia de la Mutualidad del terminal, a la espera de la BREP o Bomberos.	Se activará inmediatamente para realizar el rescate de los afectados, junto con Bomberos y la Mutualidad del terminal.

ANEXO "DISPOSICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LAS BRAI Y LA BREP"

RESCATE HOMBRE AL AGUA.		Quienes intervienen	
		BRAI	BREP
ALERTA VERDE	Condición de operación normal de los recintos portuarios que implica la vigilancia continua para advertir con la máxima prontitud posible, toda situación de riesgo que pudiese ocasionar un accidente laboral.	Inspecciones /observaciones programadas, junto con Comités Paritarios y Supervisores de áreas.	Inspecciones/observaciones programadas con Autoridad Marítima, EPSA o BREP.
ALERTA AMARILLA	Rescate de personal que cayó al mar, portando su chaleco salvavidas y que se mantiene consciente en la superficie de la poza frente al muelle.	Procederá al rescate, arrojando aros salvavidas (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 salvavidas y que se mantiene consiente en la superficie, pero la corriente lo trasladó bajo el muelle.	Mantendrá contacto visual y verbal con el afectado para controlar su ubicación en todo momento.	Se trasladará inmediatamente al sitio del suceso en la lancha de rescate.

**MIGUEL BRAVO VERA
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO**

DISTRIBUCIÓN:
Id. Cpo. Principal.