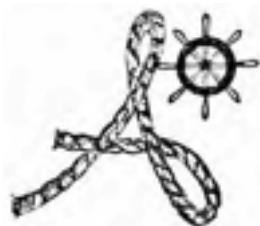


CONSIDERACIONES ACERCA DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS EN NUESTRA ARMADA

Por

Abel OSORIO Espinoza

Capitán de corbeta, Armada de Chile



LO LARGO del presente artículo deberán entenderse como equivalentes los términos Seguridad, Prevención de Riesgos, Seguridad del Trabajo y Prevención de Accidentes.

I.—PRELIMINAR

Desde la época de los veleros, el lema de los navegantes ha sido "La eterna vigilancia es el precio que se debe pagar para eliminar los accidentes", lo que constituye un sano consejo aun en la Era Nuclear; sin embargo, el hombre ha desarrollado técnicas adicionales que pueden ser empleadas para prevenir accidentes y "asegurar la seguridad".

Nuestra Armada ha sido pionera en diversos campos en el ámbito nacional; sin embargo, hay uno muy importante en el cual los esfuerzos no parecen todo lo dispendiosos que sería deseable. Este campo es la Prevención de Riesgos.

En términos generales, el trabajo de Prevención de Riesgos es, hasta cierto punto, ingrato, ya que es común que quien desarrolla tal actividad tenga experiencias desalentadoras como la siguiente:

Un marinero es sorprendido en un salón de calderas tomando su guardia con zapatillas. Se le reconviene y se le hace ver el peligro de quemaduras, fracturas, etc., por falta de protección; sin embargo, en la siguiente guardia se le sorprende con el mismo calzado. Es fácil pensar: Bueno, si quiere quedar cojo, alla el...

Recientemente, la Dirección General del Personal de la Armada ha dispuesto el nombramiento en cada unidad de un Oficial de Seguridad del Trabajo, con la misión de desarrollar la Prevención de Riesgos a bordo, siendo éste un paso efectivo en pos del establecimiento de la Prevención de Riesgos en los buques de la Armada.

Como Oficial de Seguridad del Trabajo a bordo, con bastante experiencia embarcado, pienso que los lentos progresos de

La Prevención de Riesgos en nuestra Armada son producto de dos factores íntimamente relacionados con nuestra idiosincrasia como marinos:

a) Los accidentes a bordo no son frecuentes porque, afortunadamente, contamos con personal altamente profesional y adecuadamente entrenado en su área particular de trabajo. Esta baja frecuencia de ocurrencia de accidentes hace parecer poco urgente la necesidad de dedicar mayores esfuerzos al problema de seguridad; sin embargo, esta observación es válida sólo para los accidentes y no para el deterioro paulatino de facultades producto de condiciones ambientales extremas o enfrentadas sin la debida protección.

b) Nuestra mayor preocupación generalmente es mantener la condición óptima de operación del material y, naturalmente, fijamos más bajas prioridades al bienestar y adquisición de equipos protectores individuales (tapones de oídos; zapatos de seguridad, etc.), que a la obtención de repuestos o reparación de equipos.

La función del Oficial de Seguridad del Trabajo a bordo no debería ser tomada como una molesta obligación colateral adicional. Si bien es cierto que la implementación actual es modestísima, la acción propagandística que puede cumplirse es muy extensa.

El producto es difícil de vender y seguirá siéndolo, mientras no se difundan los objetivos y ventajas de la Prevención de Riesgos mediante conferencias, seminarios básicos, cartillas con ilustraciones adecuadas y en cantidad suficiente, proyección de películas y, sobre todo, la entrega a todos los miembros de la Armada de alguna instrucción introductoria en las Escuelas Matrices y de Especialidad.

II.— ORGANIZACION DE LA DE RIESGOS A BORDO

La intención del presente artículo es exponer y analizar una posible organización administrativa de Prevención de Riesgos a bordo, ya que las técnicas específicas de tal actividad se encuentran detalladas exhaustivamente en diversas obras al respecto.

La Prevención de Riesgos en un buque debe ser el resultado del esfuerzo coordinado de toda la dotación.

La administración de la Prevención de Riesgos a bordo consiste en planificar, organizar, dirigir, controlar y evaluar el esfuerzo de prevención de accidentes a nivel del buque o unidad.

Esta meta se cumple estableciendo y haciendo obligatorias las prácticas y procedimientos seguros, eliminando las condiciones peligrosas y educando y entrenando al personal en el uso habitual de tales procedimientos.

El objetivo primario de la administración de la Prevención de Riesgos es reducir al mínimo los accidentes que causan heridas al personal o daños al material. La salud del personal y correcta condición operativa del material tendrán como resultado lógico un empleo más eficiente de los medios disponibles y por lo tanto un mejor alistamiento operacional de la Armada.

A.-PERSONAL ASIGNADO A PREVENCION DE RIESGOS A BORDO

• Cada buque debiera contar con una organización que incluyera todos los escalones jerárquicos, teniendo como principales componentes a los siguientes oficiales y personal:

- a) Oficial de Seguridad y Prevención de Riesgos.
- b) Junta de Seguridad del buque.
- c) Supervisores Departamentales y Divisionales.
- d) Resto de la dotación del buque.

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES

a- Oficial de Seguridad y Prevención de Riesgos

Coordinar la planificación e implementación del programa de seguridad basado en la política establecida por el comandante o la Dirección Técnica correspondiente

Promover la cooperación a todos los niveles en asuntos de seguridad.

Solicitar los estudios técnicos y aprovisionamiento material de Prevención de Riesgos a quien corresponda.

Asegurar la difusión amplia de las informaciones de seguridad.

Componer la Junta de Seguridad del buque.

b.— Junta de Seguridad del Buque

La Junta de Seguridad variará su composición y tamaño de acuerdo con las necesidades y características propias del buque. debiendo, en todo caso, contar con un representante por cada departamento del buque.

Las funciones de esta Junta, en términos generales, consistirán en actuar como comité de inspección para asegurar que todas las facetas del esfuerzo del buque en cuanto a Prevención de Riesgos, se cumplen adecuadamente.

Deberá analizar las dificultades con que se encuentra el desarrollo y aplicación del Programa de Prevención de Riesgos de la unidad y proveer soluciones oportunas.

c.— Supervisores Departamentales y Divisionales

Deberán ser nombrados eligiendo a los suboficiales de la mayor experiencia y condiciones personales, con el objeto que a su conocimiento y práctica técnica, se sumen ciertas capacidades de mando útiles en lograr la cooperación y apoyo de su respectivo grupo. Entre sus responsabilidades de carácter general se pueden citar las siguientes:

Fundamentar y explicar las reglas, disposiciones y precauciones de seguridad.

Estar capacitado para ejecutar los trabajos correspondientes al personal de su área en forma segura y para efectuar instrucciones en tal sentido.

Desarrollar métodos seguros de ejecución de trabajos.

Motivar al personal para trabajar en forma segura.

d.-Dotación del buque

La Seguridad, en forma similar a Control de Averías, no es una tarea asignada sólo a algunos especialistas, sino que es función y responsabilidad de toda la dotación en todas sus fases y especialmente en la detección, de condiciones y/o procedimientos poco seguros y su corrección y optimización.

B.-PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DE LA UNIDAD

Junto con establecer una organización de Prevención de Riesgos en que se incluya a todos los escalones jerárquicos de la dota-

ción, es necesario fijar una línea de acción en la forma de un Programa de Prevención de Riesgos de la Unidad.

Para ser efectivo, tal programa debe tener en cuenta los medios disponibles, estar en armonía con la misión de la unidad y la política de la Institución y, como mínimo, debe establecer líneas directivas en las siguientes áreas:

a) Procedimiento standard

Deben establecerse procedimientos seguros standard para la ejecución de cada trabajo o actividad, con el objeto de no exponer innecesariamente al personal a heridas accidentales o peligro de enfermedades ocupacionales.

Dado que en nuestros buques actualmente existen las precauciones de seguridad para la ejecución de muchos trabajos, en cierta medida la tarea de establecer procedimientos de seguridad standard se limitará a la recopilación y ordenamiento del material diseminado en manuales, publicaciones diversas y tarjetas del Sistema de Mantenimiento Planificado, en aquellos buques en que dicho sistema haya sido implantado.

En caso de existir equipos para los cuales no se cuente con procedimientos seguros de operación, debe asignarse su preparación a personal calificado. Como normas generales de desarrollo de procedimientos seguros deben seguirse las siguientes:

- (1) Eliminar los riesgos que puedan ser eliminados.
- (2) Dar protección contra aquellos riesgos que no puedan ser eliminados.
- (3) Evitar la creación de nuevos riesgos.

b) Equipo de Protección

Determinar, obtener y proporcionar el equipo de protección necesario para el uso del personal que debe ejecutar trabajos peligrosos. En esta actividad debe solicitarse la asesoría técnica de la División 34 "Prevención de Riesgos de Accidentes y Enfermedades Profesionales", para efectuar mediciones y estudios de condiciones ambientales que permitan identificar las tareas, guardias, etc, que deban desempeñarse con equipos de protección individuales o colectivos. Esto incluye equipo auxiliar y dispositivos para proteger al personal de daños y peligros de enfermedades ocupacionales.

c) Entrenamiento

El entrenamiento de seguridad debe estar compuesto de las siguientes fases: orientación de seguridad, entrenamiento de supervisores y entrenamiento sostenido de seguridad del trabajo.

La orientación de seguridad debe hacerse junto con el período de División "X" a que es sometido cada nuevo miembro de la dotación y debe dejar claramente establecido lo que se espera de cada tripulante en cuanto a seguridad.

El entrenamiento de supervisores estará dirigido a oficiales y suboficiales que desempeñen los puestos de supervisores de seguridad y su objetivo es entrenarlos para permitirles cumplir adecuadamente tal función, determinando y eliminando peligros y entronando a sus subordinados.

El entrenamiento sostenido de seguridad del trabajo inicialmente deberá señalar los peligros y las prácticas de seguridad y enfatizar tales hechos periódicamente con el objeto de mantener en la dotación un alto grado de conciencia acerca de seguridad.

d) Supervision

El programa de Prevención de Riesgos de la unidad debe ser hecho cumplir y apoyado por todos los niveles de supervisión en «formá disciplinaria, haciendo obligatorias las prácticas y procedimientos seguros.

Todos los supervisores deberán efectuar frecuentes inspecciones a su área, verificando las actitudes de trabajo, conocimientos y grado de habilidad del personal. Además deberán detectar las condiciones inseguras y disponer su corrección en el acto o informar a quien corresponda a la brevedad.

e) Informacion y Educacion

El efecto más importante de la Información y Educación de Seguridad es su influencia en la formación de una conciencia de seguridad en el individuo, que le permita desempeñarse en forma segura, aun sin la presión de supervisores u otros medios de control.

El enfatizar acciones correctivas luego de ocurrido un accidente no es lo más adecuado, a menos que con anterioridad se hayan tomado todas las posibles medidas de seguridad.

Cada accidente es el resultado de alguna deficiencia en el programa de seguridad. La deficiencia, por regla general, es humana y cuando es así, puede corregirse y eliminarse por medio de una adecuada educación y motivación de seguridad.

f) Investigacion de Accidentes, Informes y Analisis

Cada accidente es el producto de la falla de un hombre, una máquina, deficientes condiciones ambientales o una combinación de tales factores. La investigación de accidentes es el proceso de ubicar la(s) causa(s) del accidente; sin embargo, la investigación no debe considerarse finalizada hasta que no se haya evacuado un informe completo y detallado del accidente.

Los datos obtenidos del informe del accidente constituyen la base para establecer una acción correctiva, desde cambios específicos a nivel de la unidad, hasta cambio de políticas institucionales, según sea la trascendencia de las conclusiones.

El análisis de la información sobre el accidente es la última etapa.

Las estadísticas de accidentes pueden revelar tendencias en favor o en contra de determinado tipo de accidentes y dar buenas pistas acerca de las características de accidentes específicos y otras situaciones causantes de daños y heridas. Esta información servirá de base para acciones correctivas o para cambiar el énfasis del programa de seguridad de la unidad.

III.— EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD

La experiencia en Prevención de Riesgos demuestra, sin lugar a dudas, que los accidentes pueden prevenirse, que no hay limite en su optimización y que el área de mayor desafío hoy en día es el desarrollo de actitudes de cooperación y criterios de seguridad en el personal, ya que el progreso que se obtenga en la prevención de accidentes sera, por norma general, dependiente en gran medida del mayor o menor conocimiento individual de los principios fundamentales y procedimientos que se aplican en las operaciones rutinarias.

Este desafío puede enfrentarse exitosamente por medio de la aplicación de técnicas bien establecidas de prevención de accidentes, junto con un mayor esfuerzo para establecer procedimientos de trabajo seguros, un mejor entrenamiento, un aprovi-

sionamiento adecuado de elementos de protección, mayor regularidad en las inspecciones de seguridad, mayor acuciosidad en la investigación y un mejor análisis de los accidentes.

Nunca se podrá enfatizar demasiado la necesidad de hacer un mejor trabajo aplicando estos fundamentos y para ello no hay caminos cortos o respuestas fáciles. La organización de Prevención de Riesgos tiene ante sí una tarea ardua, pero la meta y el premio justifican sobradamente el esfuer-

zo y consisten en un continuo decrecimiento en el número de accidentes.

Bibliografía:

- 1.—USN.— Shipboard Accident Prevention Manual.
- 2.—Vogel J.— Cartilla de Prevención de Riesgos (Escuela Naval).
- 3.—Armijo L.— Cartilla Guía de Prevención de Riesgos (D.I.A.).

