

CONCIENCIACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD OPERATIVA

Javier María APARICIO FRAGA



Introducción



E podría decir que desde casi el principio de los tiempos modernos la seguridad ha jugado un papel fundamental en la historia de la humanidad; sin embargo, no han pasado demasiados años desde que el hombre se percató de la importancia que tiene este aspecto en su vida personal y profesional.

Muchos profesionales en nuestro país han fallecido durante el desempeño de sus cometidos, ya sea trabajando por cuenta ajena o propia, incluso en su tiempo libre realizando algún arreglo en casa, actividad en la que cualquiera de los lectores se ha visto alguna vez en su vida.

No fue hasta bien entrados los años 90 cuando comenzó a regularse seriamente la seguridad, hasta el punto de imponer sanciones a empresas e instituciones que no se ajustaban a lo establecido por la legislación.

A finales del siglo pasado, tras comprobar que prestar atención a la seguridad y a las estadísticas para evitar futuros accidentes era algo realmente útil, la Armada comenzó a introducir el concepto de Seguridad Operativa (1) (SEGOP) en su organización (adoptada por el Arma Aérea de la US Navy a mitad/finales de los 80, antes de la Ley 31/95) hasta que, tras varios años de implantación, se comprobó que es una herramienta que funciona, siempre y cuando se emplee adecuadamente.

(1) Es el conjunto de normas, procedimientos y actividades encaminados a evitar, prevenir y eliminar las causas potenciales de accidentes al personal, enfermedades profesionales y/o daños al material que puedan disminuir la eficacia operativa de la Armada.

Como en cualquier colectivo, hay personas que se atienen a las normas y regulaciones sin mayor problema y otras a las que les cuesta más, siempre escudándose en el espíritu crítico (este es bueno, lo malo es la crítica destructiva). Hasta hace no mucho era muy común escuchar en cualquier cámara de nuestras unidades algunas frases muy recurridas, como por ejemplo: «Ya está aquí el pesado de la SEGOP», «... me toca investigar el accidente del otro día, vaya pérdida de tiempo» o «... yo no creo en la SEGOP»; esta última es mi favorita.

Siempre de manera constructiva, voy a intentar con este artículo remover algunas conciencias con ejemplos prácticos, hacer ver al lector que, en cualquier planeamiento, por poco relevante que pueda parecer, hace falta tener en consideración aspectos de seguridad. Vamos allá...

... A ver esa embarcación

Durante los períodos de instrucción inicial es por todos sabido que un gran porcentaje de las dotaciones lleva poco tiempo a bordo, por lo que su nivel de adiestramiento tiene aún mucho margen de mejora. La fragata *Gravina* no se libra de este hecho.

Son las 08:20 de la mañana de un día cualquiera del año 2018; en aguas del golfo de Cádiz se están llevando a cabo las maniobras de escuadrilla MAR-18. El contraмаestre, sargento primero Miguel Ferreiro, da la novedad al puente de gobierno:

—Oficial de guardia: «Puente».

—Contraмаestre: «Aquí cubierta, estamos sin novedad de personal y material para arriado de embarcación».

La cabo Patricia Silva acaba de llegar a la maniobra perfectamente pertrechada, pero el arriado ya ha comenzado. La embarcación va bajando, acercándose poco a poco al agua con tan solo el patrón a bordo... falta alguien. La cabo Silva ha estado de guardia de 04:00 a 08:00 en el puente de gobierno y la verdad es que está algo cansada y apenas ha podido desayunar. Ella no derrocha energía y de forma física anda un poco justa, no tiene demasiada fuerza en los brazos. El contraмаestre le pide que se disponga a ir hacia la escala de práctico para embarcar en cuanto la lancha toque el agua. Ella nunca ha utilizado esta escala, pero piensa al verla que no debe de ser difícil si lo hace con precaución. Comienza a bajar peldaño a peldaño a la voz del contraмаestre, que se percata de algo que no había tenido en cuenta antes, las condiciones de mar...

—Contraмаestre: «Puente de cubierta».

—Oficial de guardia: «Puente».



Embarcación RHIB del *Castilla* prestando apoyo logístico al *Mar Caribe*.
(Fotografía facilitada por el autor)

—Contra maestre: «Mi oficial, no tenemos buen resguardo de mar, las olas entran por la aleta y están haciendo que la maniobra no sea del todo segura».

—Oficial de guardia: «Don Miguel, vamos a agilizar la maniobra, las olas no son para tanto, podemos arriar a este rumbo. Además, no podemos caer de rumbo ahora, tenemos dos barcos por estribor».

—Contra maestre: «Enterado».

Haciendo un paréntesis en este breve relato, por si el lector no estuviera familiarizado con este procedimiento, es de vital importancia saber que el oficial de guardia en el puente en ese momento (la persona que da las órdenes para maniobrar el buque) debe crear resguardo de viento y mar justo en la zona donde va a arriarse la embarcación, primando siempre evitar la condición más peligrosa para el buen desarrollo de la maniobra. En este caso no se respetó el procedimiento.

La cabo Silva comienza a bajar peldaño a peldaño la escala, pero el movimiento del barco y de la embarcación hacen que comience a ponerse nerviosa, le flaquean las fuerzas y caiga al agua; menos mal que el marinero encargado de la codera de la lancha no podía mantener la popa pegada al casco de la fragata, lo que evitó que cayera sobre la embarcación. Fue rescatada varios minutos después con su chaleco salvavidas hinchado, totalmente consciente,

pero abochornada y avergonzada de ser el blanco de las miradas de sus compañeros.

El accidente, gracias a Dios, no tuvo consecuencias graves. La cabo Silva a día de hoy es sargento contramaestre y tiene todas las lecciones que se identificaron en el accidente bien aprendidas.

Que se pueda comer en el suelo...

El marinero Enrique Mendoza acaba de embarcar en el patrullero *Lepanto*; tiene apenas 21 años y es natural de Sanlúcar de Barrameda. Acaba de terminar su formación básica en la Escuela de Especialidades de la Estación Naval de La Graña (Ferrol) y posee la especialidad de Aprovisionamiento.

Tras la ronda semanal del segundo comandante (2), el sargento Samuel Ruiz recibe una reprimenda:

—Segundo: «Don Samuel, no sé a qué se dedican exactamente en los momentos del día en los que corresponde la limpieza de los sollados y espacios de habitabilidad. Esta última ronda ha sido un completo desastre. Los baños y aseos están sucios y los sollados tienen mucho margen de mejora. Haga lo que tenga que hacer para que esto no vuelva a repetirse».

—Don Samuel: «A sus órdenes mi segundo, tiene toda la razón. Esto no volverá a ocurrir».

Como no puede ser de otra manera, el suboficial responsable de la habitabilidad reúne a su gente y da instrucciones para que la próxima ronda y siguientes tengan como resultado la conformidad del segundo comandante.

Rápidamente, el suboficial da instrucciones para que los responsables y habitantes de ese sollado se pongan manos a la obra. El marinero Mendoza está entre ellos.

—Mendoza, ve a la taquilla de limpieza y coge todo lo que haya allí. Encárgate tú del baño... Cuando termines, me avisas.

Mendoza quería causar buena impresión, era casi lo primero que le ordenaban después de haber embarcado y quería hacerlo bien. Fue a la taquilla de limpieza y cogió todo lo que encontró (lejía, amoníaco, limpia cristales y estropajo).

(2) «El segundo no tiene momento de qué disponer, no come, no duerme, no descansa. Todo se paraliza si él no funciona. No faltarán marinos que digan que han conocido segundos que comían, dormían, paseaban en tierra como los demás mortales; no lo niego... pero no eran buenos segundos».

Comenzó con el suelo, después con los espejos y cuando quiso meterse con los urinarios e inodoros pensó que, quizás, si mezclaba algunos productos, el efecto de la limpieza sería más intenso y duradero. Echó lejía con amoníaco en un cubo pequeño. Estaba solo y el lugar donde se encontraba carecía de ventilación. No llevaba guantes, ni mono de trabajo ni mascarilla; los vapores de la reacción química altamente tóxica comenzaron a penetrar por sus vías respiratorias, hasta que cayó al suelo inconsciente. Gracias a Dios, tras la asistencia sanitaria y varios días de reposo, Mendoza se recuperó totalmente. Tuvo suerte, no sería el primero que se queda en el sitio tras cometer esta imprudencia, obviamente, sin saberlo.

A Mendoza se le explicó todo lo que había sucedido. Él no era conocedor de las precauciones de seguridad ante el manejo de productos químicos. Cuando se incorporó nuevamente a su destino se le explicó todo lo ocurrido. Si hubiera tenido los conocimientos adecuados antes del manejo de estos productos, casi con total seguridad este accidente no habría ocurrido.

Listo para ayer...

El 3 de julio de 2021, en un buque cualquiera, atracado en el muelle número 2 de la Base Naval de Rota, el oficial de maniobra circula por el pasillo entre hangares con algo de prisa.

—Oficial de maniobra: «Don Miguel, la pieza para la maniobra de aprovisionamiento la vamos a tener que reparar nosotros. El parte de mantenimiento me lo han devuelto justificando que ese trabajo es cosa del primer escalón de Mantenimiento».

—Sargento contramaestre: «Mi oficial, entonces tenemos que ponernos manos a la obra ya mismo; mañana es viernes y el lunes hay salida a la mar para las maniobras de escuadrilla. Además, ese día por la tarde tenemos ejercicio de aprovisionamiento en la mar».

El contramaestre tenía a bordo dos amoladoras para hacer ese trabajo. La primera no tenía mal aspecto, pero el cableado estaba en mal estado (zonas sin aislamiento y algún que otro empalme). La segunda estaba en buenas condiciones, pero no había discos de corte para esa máquina, por no hablar de la protección de seguridad (no disponía de la guarda del disco). Finalmente, con las prisas para realizar el trabajo y teniendo en cuenta que el cabo Figueras (encargado de hacer ese trabajo) había solicitado un día libre que tenía pendiente ese mismo viernes, recopiló el material disponible que tenía a bordo para comenzar el trabajo e intentar finalizarlo antes del toque de retirada general, y así comenzó...



Realizando un mantenimiento con una máquina amoladora a bordo de un buque de la Armada.
(Fotografía facilitada por el autor)

El cabo Figueras, sin supervisión, en posición incómoda y sin la protección adecuada, empezó el trabajo de corte de una pieza metálica que urgía reparar. El disco no tenía el tamaño adecuado y no estaba bien apretado, por lo que, tras unos cinco minutos de trabajo salió disparado de la amoladora, alejándose del cabo Figueras, no sin antes rebotar en su pierna izquierda girando a alta velocidad.

El cabo se puso en pie y notó un ligero quemazón en la pierna sin percatarse de que el disco le había producido un corte profundo. Cuando se cruzó con alguien de la guardia se percató de que tenía todo el pantalón de su faena lleno de sangre. Se sentó y fue atendido rápidamente por el personal de la guardia hasta que fue evacuado en ambulancia hasta el hospital más cercano.

Conclusión

Seguramente, sin ser especialistas en aspectos de seguridad, cualquiera de los lectores que haya llegado a este punto del artículo sería capaz de sacar sus propias conclusiones y analizar cuántos fallos de preparación y ejecución se han cometido en cada una de las breves historias anteriores.

Cada día, a bordo de las unidades a flote y en las de tierra, hay cientos de posibilidades para tener un accidente. La aplicación del sentido común, una formación básica y seguir las normas y regulaciones que existen a día de hoy en lo que a prevención se refiere son un cóctel que debería bastar para evitar accidentes de personal o de material.

Recuerdo esos años en los que la SEGOP no era demasiado popular entre las dotaciones. El hecho de pensar que algún día se conseguiría reducir el índice de siniestralidad que hacía que hubiera muchas personas sufriendo las conse-

cuencias de accidentes era el objetivo único que había que conseguir con el empleo de las herramientas a nuestro alcance.

Actualmente, gracias a la labor de mentalización, hemos incorporado la seguridad a nuestro trabajo, se ha conseguido reducir los accidentes, aunque no podemos bajar la guardia, ya que las situaciones de riesgo siguen ahí; únicamente debemos continuar trabajando no solo en lo correctivo, sino también en lo preventivo. Los años pasan rápido y la seguridad debe estar presente en nuestro día a día para no caer en el exceso de confianza, motivo por el cual se producen la mayoría de los accidentes a nivel mundial.

Nota final

Este artículo va dedicado a todas las personas que siguen sin creer en la SE-GOP. Asimismo, quisiera resaltar que todos los nombres (que no las situaciones) que aparecen a lo largo del texto son inventados. Cualquier parecido con la realidad es pura coincidencia.

