

Trabajar en mitigar accidentes laborales en emergencias - RADARES

Jorge García Bugallo, Josep Serra Tarragón, Domingo M. Molina Terrén
 Jgbugallo@hotmail.com sertarjos008@gmail.com dmolinat@gmail.com

“RADARES” como siglas de ese sistema de funcionar: **R**eporte **A**nónimo **D**e cuasi-Accidentes **R**eiterados para la **E**vitación de **S**iniestros. De esto va este artículo.

Los autores de este artículo estábamos comentando el “**Proyecto Cara B**” con sus personajes (bombero y periodista), las vivas palabras escritas, las fotos en las que son patentes las lesiones. Sin duda, hacer una inmersión en este libro gráfico, conforma un mundo de impresiones. Y, tras hablar con los autores de “Cara B”, aún nos vemos con más determinación la importancia de trabajar en mitigar accidentes laborales en emergencias.

Pero ¿cómo hemos de hacerlo? Lo primero es ir a la parte legal: La Ley de Prevención de Riesgos Laborales (**LPRL 31/1995**) nos dice en su artículo 16.3 *“Cuando se haya producido un daño para la salud de los trabajadores o cuando, con ocasión de la vigilancia de la salud prevista en el artículo 22, aparezcan indicios de que las medidas de prevención resultan insuficientes, el empresario llevará a cabo una investigación al respecto, a fin de detectar las causas de estos hechos”*. La ley no nos obliga a estudiar los incidentes (mejor si los llamamos cuasi-accidentes), entendiendo estos como los sucesos o errores que no hayan ocasionado una lesión al trabajador pero que han estado a punto de hacerlo. Pero si queremos ser resolutivos, tenemos que ir más lejos y si mirar con detalle los cuasi-accidentes y estudiarlos seriamente.

El “ir más lejos” es análogo a la “cara B” (no la A) del proyecto que hemos citado. Para ello, deberemos hacer una gestión integral de los datos y tomar medidas eficaces. Pero ¿tenemos los datos? Y si los tenemos, ¿explotamos adecuadamente esos datos? Volveremos sobre estos dos puntos al final del documento.

Veamos cómo es la alternativa con la que hemos aprendido mucho cuando hemos hecho las cosas bien. Como dijo E. Roosevelt “Aprende de los errores ajenos. No vivirás lo suficiente como para cometerlos todos”. Pero esto es aún más antiguo y el dicho popular español lo dice así: Cuando veas las barbas de tu vecino cortar pon las tuyas a remojar. Debes aprender de los errores de los demás. Por ello, es fundamental exponer públicamente los informes de accidentes y cuasi-accidentes, como muy bien hacen en [Wildland Fire Lessons Learned Center](#), y que nuestros dispositivos vayan encaminados hacia lo que se denomina Organizaciones de Alta Fiabilidad o



Figura 1. Claro contraste entre la evolución natural de los siniestros (curva en rojo y descendente) y su evolución corregida de dichos siniestros con el uso de reportes de cuasi-accidentes (curva en blanco y ascendente). Autor: Pep Serra, Art&Fire.

High Reliability Organisations (HROs). Uno de sus principios básicos es la alta búsqueda sistemática de los errores, hasta en los mínimos incidentes. El fin único es poner solución para que no vuelva a ocurrir y no buscar culpables.

Y aquí está el “Proyecto cara B”, más allá de lo legalmente obligatorio, que nos hace ponerle cara e historia a esos accidentes y cuasi-accidentes. Francesc Plana Rafi y Carles Savalls nos brindan un gran trabajo y nos cuentan la verdadera cara B de los accidentes, la más personal y humana. [CARA-B-SPANISH.pdf \(patillimona.net\)](#)

Ya en el ámbito aeronáutico se crearon desde USA hace ciertas décadas lo que se conoce como “nearly miss newsletters”. Son informes confidenciales, sin penalización de error y voluntarios que añadían un plus de seguridad a todo el personal relacionado con la aeronavegación desde el de tierra, controladores, tripulantes y obviamente pasajeros. Esta cultura del reporte formal del error no penalizado hizo mucho por la seguridad de



... cultura del riesgo fundada en el aprendizaje desde los reportes de cuasi-accidentes

las líneas aéreas, generando protocolos nuevos o modificaciones sustanciales de los que había y se realizaban antes del posible siniestro. Muestra de ello son boletines expandidos por todo el planeta, como estos **boletines-USA**; estos **boletines-UK**, o incluso en España, **boletines-ES**. También los hay que abarcan la navegación marítima. Vale la pena entrar en ellos para conocer que debe o no reportarse y ha sido motivo de un cuasi siniestro. Muchas veces, como médico (Josep Serra), he reflexionado sobre cuánto nos queda para acercarnos a esa cultura del aprendizaje del incidente. De hecho ya existe en el ámbito quirúrgico **boletines** que ha demostrado alta eficacia. Y seguramente la lista podría continuar en ámbitos como la medicina en general (seguridad del paciente) o el transporte por carretera.

Enrique Piñeyro, un médico y comandante argentino de aeronave y muchas cosas más (director de filmes como *Whisky Romeo Zulú* (2004), *Fuerza Aérea Sociedad Anónima* (2006)), muy concienciado en esa cultura

del reporte, aseguraba que: si la historia de la seguridad en aeronavegación ha avanzado tanto y sea un transporte seguro es por la NO penalización del error...el "susto no llamado" ha salvado vidas

Nunca es tarde; hagamos estos boletines o reportes en nuestro campo. Hemos de alcanzar una cultura del riesgo fundada en el aprendizaje desde los reportes de cuasi-accidentes.

Jorge García Bugallo. Brigada de ingenieros BIEM IV-UME, Técnico de brigada helitransportada y medios aéreos (UdL). Miembro **Fundación Pau Costa**. Colaborador **RlyRN**.



Josep Serra Tarragón. Médico e ilustrador (Revista RlyRN y Fundación Pau Costa), 22 años de médico de atención primaria en Tarragona, España. Colaborador de **RlyRN**.



Domingo M. Molina Terrén. Doctor Ingeniero de Montes (por la **U.C. Berkeley**, ESPM). Profesor Universidad de Lleida (España), Coordinador de **MasterFUEGO** y **Director** de **RlyRN**. **Google Académico**



 **ITURRI**
Your safety matters

Trabajamos cada día para proteger a las personas, porque tu seguridad es la seguridad de todos, gracias por estar ahí.



www.iturri.com



ALEMANIA, ARGENTINA, BRASIL, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, EMIRATOS ÁRABES UNIDOS, ESPAÑA, FRANCIA, MARRUECOS, POLONIA, PORTUGAL, REINO UNIDO, REPUBLICA CHECA