

## ACLARATORIA Y PROPUESTAS RAPAL XXVII

### ACLARATORIAS TEMATICAS Y COLORES DE IDENTIFICACIÓN

**Texto en color AZUL:** Contiene conceptos doctrinarios y de teoría de PREVAC, que pueden ser utilizados en capacitación o instrucción de prevención.

**Texto color negro:** información para la implementación de un Sistema de Prevención de Accidentes

### PROPUESTAS

Se deberían agregar formularios de ISR e IAT a modo de ejemplo. Argentina se compromete a adjuntarlos y enviarlos a todos los APAL.

Se deberían agregar modelos de Programas PREVAC y Planes pre accidentes. Argentina se compromete a adjuntarlos y enviarlos.

*Se podría evaluar la posibilidad de realizar autoinspecciones conjuntas a aquellos Miembros que lo soliciten para sus Programas o Instalaciones, a efectos de determinar cómo se encuentran en el aspecto de prevención de accidentes y encontrar oportunidades de mejoras.*

## SISTEMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

### CAPITULO I

#### DOCTRINA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

#### CONCEPTOS GENERALES

La Prevención de Accidentes se realiza en la totalidad de los Elementos que intervienen en el Sistema u Organización.

El Objetivo de la Prevención de Accidentes es:

**“EVITAR ACCIDENTES O MINIMIZAR SUS EFECTOS EN CASOS  
EN QUE ESTOS SE PRODUZCAN”**

La acción fundamental de la Prevención de Accidentes es detectar *peligros potenciales*.

1. La acción de detección es responsabilidad tanto del sistema como de todos los elementos de la Organización.

2. La acción correctiva, es responsabilidad de los Organismos, con el asesoramiento, cuando corresponda, del Sistema de Prevención de Accidentes.
3. Si esta acción fundamental falla y se produce el accidente (doctrinariamente el accidente es una falla), se realiza la Investigación Técnica, a efectos de:
  - 1º) Determinar los **factores causales** que eslabonaron el accidente.
  - 2º) Determinar las medidas de Prevención de Accidentes adecuadas.
  - 3º) Determinar las deficiencias de los sistemas de protección para minimizar los efectos de los accidentes.
1. La investigación Técnica determina medidas de prevención, es por lo tanto una parte de la acción de Prevención de Accidentes, la más onerosa, por cuanto el daño se ha materializado.
2. La detección de 2 peligros potenciales, acción **menos** onerosa, pero la más difícil de realizar.
3. La doctrina de Prevención de Accidentes establece que la conducción de esta actividad debe estar al más alto nivel de la Organización, por delegación de funciones, se efectúa una asignación de responsabilidades, estableciéndose un sistema armónico, evitando que esta actividad se limite a acciones aisladas.

## **FILOSOFÍA DE LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

1. La filosofía de la Prevención de Accidentes presenta dos aspectos: **moral** y **material**, así:
  - 1º) **El aspecto moral**, se sintetiza estableciendo que *“es inmoral hacer realizar al hombre una actividad donde podrá perder la vida, o peligrar su integridad física, existiendo medios para protegerlo en la ejecución de esa actividad”*,
  - 2º) **Es aspecto material**, se sintetiza estableciendo que *“las pérdidas económicas que provocan los accidentes, son más onerosas que las erogaciones para evitarlos”*.
1. Estos dos aspectos deben ser tenidos en cuenta especialmente en la actividad antártica, porque las consecuencias de los accidentes en estas zonas tan alejadas de centros de alta complejidad sanitaria, son normalmente graves; y las erogaciones en reparaciones, o pérdidas provocadas por los daños materiales, son muy elevadas.
1. Al ejecutar acciones, existe una tendencia natural de economía de esfuerzos, pero no es igual “hacer algo”, que “hacer algo bien y sin peligro”. La Prevención de Accidentes contrarresta esta tendencia natural, impone un esfuerzo adicional, una limitación al ejecutar acciones.

1. En el ambiente antártico, se acepta la limitación que impone la Prevención de Accidentes, pero exige que esta limitación para preservar los medios, produzca en el resultado final una mayor capacidad operativa.
1. El balance exacto entre Prevención de Accidentes y cumplimiento de la tarea, debe ser considerado desde dos puntos de vista, en situación de estabilidad y en la emergencia (climática o contingencia dada por carencias logísticas), así:
  - 1º) **En situación de estabilidad.** El conductor bajo ninguna circunstancia podrá desviarse del cumplimiento de las normas vigentes.
  - 2º) **En la Contingencia o carencia logística (emergencia).** El conductor podrá disminuir las exigencias propias de la Prevención de Accidentes, para asegurar el logro de la supervivencia y/o el cumplimiento de la tarea.

## ANÁLISIS DE LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Se analizará la Prevención de Accidentes en los siguientes aspectos:

- 1º)  
Fundamentos
- 2º)  
Jurisdicciones
- 3º)  
Técnicas
- 4º)  
Programas.

### **FUNDAMENTOS.**

1. Los accidentes en la Organizaciones que desarrollan tareas en la Antártida han ocasionado, a través de su historia, enormes pérdidas materiales y mucho más significativo e irreparable, han costado numerosas vidas.
1. Se debe pensar que cada accidente que ocurre produce una disminución en cuanto a capacidad operativa. Todo esfuerzo en la Prevención de Accidentes significa, en resumen, lograr con los mismos medios puestos a nuestra disposición, una mayor eficiencia operativa.
1. El fundamento en el cual se sostiene la Prevención de Accidentes es: *“Todos los accidentes puede ser evitados”*. Esta expresión ideal puede llegar a aproximarse al "Cero Accidentes" si se parte de la base de tres conceptos que son esenciales para prevenirlos:
  - 1) Secuencia de eventos

- 2) Precedente conocido
- 3) Relación Hombre - Máquina - Medio Ambiente.

1. La SECUENCIA DE EVENTOS establece la mecánica de los accidentes. Es la combinación de factores, acciones o circunstancias que se van encadenando hasta llegar a un punto en el cual los distintos componentes coinciden, produciéndose inevitablemente el accidente.
  1. Cuando ocurre un accidente, se está ante la culminación de una serie de hechos o circunstancias, las cuales invariablemente tienen lugar en un orden fijo y lógico. Un hecho es dependiente del otro. Puede ser comparada con una fila de piezas de dominó colocadas en forma tal, que la caída de la primera produzca invariablemente la caída de la siguiente y así sucesivamente hasta la última.
  1. En muchos casos, uno de estos componentes es interrumpido en su proceso, en forma casual o premeditada y entonces se evita o disminuye el efecto del accidente.
  1. El reconocimiento de esta cadena de eventos nos capacita para realizar una acción que tenga en cuenta muchos hechos, aparentemente insignificantes, antes que buscar un solo (primera pieza del dominó) que muy rara vez, o nunca existirá como causa única del accidente.
  1. EL PRECEDENTE CONOCIDO parte de reconocer que si una vez un factor ha demostrado ser capaz de producir un accidente, puede esperarse que el mismo factor tienda a repetirse

con una frecuencia determinada, de la misma forma en que los errores tienden a perpetuarse. El "precedente conocido" como causa de accidentes puede resumirse así: "Un factor causante de accidentes, igual que la historia tiende a repetirse".

1. Hay en todas las investigaciones de accidentes una relación entre HOMBRE, MAQUINA y MEDIO AMBIENTE que tiene una influencia directa o indirecta sobre las causas que los provocaron.
  1. Esta relación entre "Hombre, Maquina y Medio Ambiente" nos lleva a establecer la diferencia entre: Fuente de Accidente y Causa de Accidente.
  1. Fuente de Accidente no es en sí peligrosa; puede ser una actividad o un instrumento que encierra potencialmente un accidente pero bajo condiciones normales no lo provoca. El vehículo automotor es una fuente de accidente pero a nadie se le ocurrirá que se prohíba su utilización. Un automóvil, un avión o una maquinaria son fuentes de accidentes. Una fuente de accidente no es peligrosa hasta que no intervienen otros factores. Esos factores son los que se denominan *causas de accidentes*.

1. Los accidentes son causados solamente cuando una persona lleva a cabo una acción con "falta de seguridad" o cuando existen condiciones mecánicas o físicas inseguras.

Hombre: Realizar la acción con "falta de Seguridad".

Máquina: Existen condiciones mecánicas inseguras. Me-

dio Ambiente: Existen condiciones físicas inseguras.

1. Esta trilogía que gobierna las acciones humanas, también gobierna los accidentes. Sobre ella se deben analizar y ejecutar todos los esfuerzos posibles para evitar que se produzcan accidentes.
1. No se esperará que la secuencia de eventos llegue a su fin. Hay que buscar permanentemente, basándose en la experiencia anterior, en el razonamiento deductivo o en la observación diaria cualquier hecho que represente el comienzo o la continuidad de los eslabones de la cadena que produce un accidente.
1. La utilización de la experiencia recogida en accidentes, como única fuente para prevenirlos es el error más común. Conduce a una eventual salida pero, en el fondo, lleva a un alto porcentaje de accidentes con una fuerte depresión.
1. Tomar la delantera a los accidentes es la **verdadera** y **efectiva** acción de Prevención.
1. Los enormes costos actuales del material que se emplea y la elevada capacitación del personal que los utiliza, crean la enorme responsabilidad de **observar**, **recordar**, y **analizar diariamente** todas las actividades en una búsqueda de factores, por insignificantes que sean, que puedan desembocar en un accidente.

## JURISDICCIONES

1. El objetivo primario de la Prevención de Accidentes es proteger la capacidad operativa de la Organización, tendiendo a la preservación de la vida humana y los recursos que siempre son escasos. Si todos los integrantes de la Organización son parte de esta capacidad, cada uno, en su actividad, deberá realizar Prevención de Accidentes.
1. Si bien es fundamental la conducción de la Prevención por el Jefe de cada Base Antártica, él no es el único responsable. Así como existe delegación de sus funciones en sus subordinados, así también deberá existir una correcta asignación de responsabilidades en materia de Prevención.
1. La orgánica de Prevención está confeccionada para que los especialistas de Prevención proporcionen asistencia y asesoramiento especial, señalando deficiencias, a los distintos niveles jerárquicos. Los Organismos de Prevención de Accidentes no pueden ni deben ac-

tuar por sí solos. En todos los casos lo harán a través de los respectivos Organismos responsables que ejecutarán las medidas correctivas o preventivas.

1. El objetivo del Sistema de Prevención en la Organización deberá ser asesorar al máximo nivel, para alcanzar y mantener una óptima relación entre la Acción de Prevención de Accidentes y el cumplimiento de las Tareas en el ámbito de la Organización sin comprometer el logro de la tarea en el Continente Antártico.

## **TECNICAS.**

1. Las técnicas de Prevención se dividen en anteriores y posteriores al accidente. Ambas se realizan con apoyo investigativo.
1. Las técnicas de "antes del Accidente" se basan en el estudio de los sistemas desde el punto de vista de la Prevención para detectar deficiencias que, necesariamente, desencadenarán accidentes.
1. La solución de estas deficiencias detectadas, no solo evitarán el accidente, sino que incrementarán la capacidad operativa de la Organización.
1. Las técnica de "después del accidente", se basan en su investigación, pero su precio es demasiado elevado para ser tomado como base exclusiva de la Prevención.
1. La Prevención de Accidentes debe tomar ventaja y empleo agresivo hacia todas las acciones que contribuyan a descubrir, controlar y corregir riesgos, con el mayor grado de énfasis, antes del accidente.
1. Esta técnica previa al accidente es indudablemente la más difícil de realizar. Para prevenir accidentes hay que buscar fallas en las actividades de la Organización. Como es lógico, suele resultar molesto que el especialista de Prevención detecte errores en actividades que son responsabilidades de otros, sobre todo, si poseen largos años de experiencia en su función.
1. La solución de este problema, parte de que la técnica de antes que se produzcan el accidente, se basa en:
  - 1º) El Sistema de Prevención en la Organización deberá observar todas las actividades por igual para detectar peligros potenciales.
  - 2º) El sistema de Prevención no ejecuta las acciones preventivas sino detecta y asesora. Son los propios organismos quienes las deberán llevar a cabo.

## **PROGRAMAS**

1. Los esfuerzos de la Prevención de Accidentes no deberán limitarse a acciones aisladas, sino constituir partes de una todo armónico, desde el más alto nivel hacia abajo.

1. Mediante Programas de Prevención de Accidentes se logrará esta integración. En ellos se determinarán, clara y concretamente, las tareas a realizar, y las responsabilidades de cada uno de los escalones de la organización.

## **CAPITULO II**

### **ACCIONAMIENTO**

1. La Prevención, como se expresó anteriormente, desarrolla su accionar en una constante búsqueda de deficiencias dentro de los tres factores que condicionan toda actividad: Humano, Material y Medio Ambiente.
1. Esta incesante búsqueda no soluciona de por sí los problemas, sino que deberá accionar el mecanismo para elaborar y poner en práctica la acción correctiva.
1. Deben evitarse errores en los procedimientos que llevan a esa acción correctiva, la cual para ser efectiva, deberá ser adecuada y rápida.
1. Para ser adecuada, deberá ser analizada, confeccionada y ejecutada por el organismo responsable que es el único idóneo y no por el sistema de Prevención, que es un órgano asesor.
1. Para ser rápida, deberá llegar con el menor número de interferencias hasta quienes deban dictarla, para lo cual, es necesario tener fácil acceso a todos los niveles de la Organización.
1. De lo expresado se obtiene que el Sistema de Prevención de Accidentes detectará las fallas que se produzcan señalándolas a los correspondientes organismos responsables.
1. Los organismos responsables de las distintas actividades de la Organización, determinarán las medidas correctivas que se pondrán en vigencia mediante Órdenes, Circulares o Manuales.
1. Para prevenir accidentes es necesario desarrollar dos tareas fundamentales:
  - 1º) Instrucción de Prevención.
  - 2º) Procedimientos para detección y prevención de peligros potenciales.
1. La Instrucción de Prevención tiende a lograr "Conciencia de Prevención" y conocimiento de las normas existentes.

1. Los procedimientos para la detección y prevención de los peligros potenciales, constarán de métodos específicos de programación y búsqueda de los mismos y una documentación lo más sencilla y ágil posible.

## INSTRUCCIÓN DE PREVENCIÓN

1. El Hombre, factor fundamental en la prevención de accidentes, necesita ser estimulado mediante una adecuada instrucción a fin que adquiera el convencimiento que la seguridad es parte integrante de la tarea que ejecuta diariamente.
1. Esta instrucción deberá ser concreta, realista y sobre todo, desde ningún punto de vista, deberá inhibir o crear temores sobre las tareas, sino por el contrario, demostrará permanentemente que la prevención de accidentes es una ayuda para él, la organización y su familia.
1. Deberá desarrollarse teniendo en cuenta que lo fundamental será agregar a la simple obediencia de las directrices de trabajo, la ACEPTACION VOLUNTARIA Y CONSCIENTE de las normas y procedimientos de prevención.
1. La eficacia de la instrucción se basa en la selección de quienes la imparten. Deben ser elegidos entre aquellos de mayor idoneidad profesional.
1. La instrucción deberá realizarse en dos niveles: 1º) Nivel de conducción.  
2º) Nivel de ejecución.
1. Para el nivel de conducción no es necesario en todos los casos formar personal adicional. Los incrementos de dotación serán los mínimos. Su objetivo es formar personas que transmitan conocimientos (fundamentalmente conciencia de Prevención) a los distintos escalones, de manera de extender esos conocimientos a la totalidad del personal de la Organización.
1. Para el nivel de ejecución el objetivo es la recepción voluntaria de las normas de Prevención elaboradas y el despertar la iniciativa hacia el descubrimiento de peligros potenciales en el área de sus actividades.
1. Esta faz de la Prevención se desarrollará principalmente mediante clases, conferencias y afiches.

## Clases y Conferencias



1. Su impartición llevará en primer lugar a crear y mantener "Conciencia de Prevención". Serán desarrolladas por los Especialistas de Prevención y es conveniente que sean concretas y claras.
1. Una vez que el personal conozca para qué sirve la Prevención, se dictarán clases específicas sobre medidas y procedimientos de trabajo u operativos.
1. Se tendrá especial cuidado que las mismas siempre estén al alcance de realizarse con los medios disponibles y en el momento oportuno.
1. Para su desarrollo podrán utilizarse medios de ayuda visual, tratando que sean lo más amenas posible.
1. Cuando se considere conveniente, se procurará la impartición de clases o conferencias especiales por parte de personal de prevención de empresas privadas especializadas o del estado.

## **Afiches**

1. Correctamente empleados, los afiches son de gran valor para la Prevención de Accidente.
1. Es fundamental que la colocación de afiches este previamente apoyada por una buena educación de prevención. Es necesario preparar a los individuos para su máxima asimilación; en caso contrario por mejor que sea la campaña de afiches, sus resultados serán sumamente pobres.
1. Para ser efectivos deberán: 1º) Poseer originalidad.  
2º) Instalarse en los lugares precisos. 3º) Ser realistas.  
4º) Colocarse en el momento oportuno. 5º) Cambiarse con frecuencia.

## **CAPITULO III**

### **ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

#### **FINALIDAD**

1. La finalidad del sistema es, evitar accidentes o minimizar sus efectos en casos en que estos se produzcan.

1. Para lograr ello, deberá:
  - 1º) Asesorar en todo lo referente a Prevención de Accidentes.
  - 2º) Controlar todas las actividades para detectar peligros potenciales.
  - 3º) Asesorar a los Organismos específicos de cada actividad, para que determinen y ejecuten las acciones correctivas.
  - 4º) Realizar las Investigaciones Técnicas de Accidentes Terrestres (IAT) y de los informes de Situación Riesgosa (ISR).

## **ESTRUCTURA ORGÁNICA Y FUNCIONES**

1. El sistema de Prevención de Accidentes deberá estar organizado, en base a la estructura de la Organización, donde siempre como elemento de asesoramiento en su máximo nivel debe haber un Departamento de PREVAC, y en los de niveles dependientes Asesorías de PREVAC, que funcionan como asesores en dichos niveles y a su vez generan información para toda la organización.
1. Las funciones de los órganos del Sistema de Prevención son los que se detallan a continuación:
  - 1º) **Departamento Prevención de Accidentes**, Establecer doctrina, política y procedimientos. Coordinar, Asesorar, Supervisar al máximo nivel de la Organización.
  - 2º) **Asesorías de Prevención de Accidentes**, Ejecutar, Coordinar, Asesorar, Supervisar. , Informar simultáneamente al Elemento respectivo (al Organismo responsable del Tema de acuerdo a la índole de la novedad) y al Departamento Prevención de Accidentes.
  - 3º) **Comités de Prevención de Accidentes**. Tratar y solucionar al nivel Elemento Orgánico (Base Antártica), los temas sometidos a su consideración. Apoyar la acción de Prevención de Accidentes.

## **CAPITULO IV**

### **ORGANISMOS DEL SISTEMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

#### **DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

##### **Tarea**

1. Intervenir y Asesorar en todos los aspectos relacionados con la Prevención e Investigación de Accidentes, proponiendo y supervisando las acciones necesarias tendientes a evitar accidentes o minimizar sus efectos en casos en que estos se produzcan.

##### **Funciones**

1. Son funciones del Departamento Prevención de Accidentes:

- 1º) Desarrollar la Doctrina, Política, Planes y Procedimientos específicos de la Prevención e Investigación de Accidentes.
- 2º) Proponer, dirigir y supervisar el desarrollo de las actividades de Prevención de Accidentes en todo el ámbito de la Organización o Sistema.
- 3º) Dirigir, supervisar, analizar y evaluar las Investigaciones Técnicas de Accidentes, emitiendo las órdenes resultantes y supervisando el cumplimiento de las acciones correctivas.
- 4º) Someter las Investigaciones Técnicas a la consideración de una Junta Superior de Investigación de Accidentes, ejerciendo las funciones de Secretaría de la misma.
- 5º) Desarrollar todas las otras funciones que surjan de sus tareas, las complementarias de las mismas y las necesarias para su administración interna.

### **Relaciones de Dependencia**

1. El Departamento Prevención de Accidentes depende del máximo nivel de la Organización o Sistema (Programa Antártico).

### **Estructura Orgánica**

1. La estructura orgánica del Departamento Prevención de Accidentes se detalla en el Anexo 1. Asimismo, las tareas y funciones de sus Divisiones deberán figurar en su Manual de Funcionamiento.

## **ASESORÍA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

### **Tarea**

1. Intervenir y asesorar en todos los aspectos relacionados con la Prevención e Investigación de Accidentes de la Unidad (Base Antártica), proponiendo y supervisando las acciones necesarias tendientes a evitar accidentes o minimizar sus efectos en casos en que estos se produzcan.

### **Funciones**

1. Son funciones de la Asesoría de Prevención de Accidentes:
  - 1º) Intervenir, proponer, dirigir y supervisar el desarrollo de las actividades de Prevención de Accidentes en todo el ámbito de la Unidad.
  - 2º) Asesorar al Jefe de Organismo y a los Jefes de dependientes, en lo referente a la Prevención e Investigación de Accidentes.

- 3º) Proponer, dirigir, supervisar y actualizar los Programas de Prevención de Accidentes, las Inspecciones de Prevención de Accidentes, los Premios de Prevención de Accidentes y el Plan Pre-Accidentes.
- 4º) Intervenir y tramitar los informes de Situación Riesgosa (ISR), Informes de Accidentes Terrestres (IAT), Informes Mensuales de Prevención de Accidentes y las Ordenes de Prevención de Accidentes del Organismo.
- 5º) Recibir, preparar, proponer, emitir y supervisar las órdenes, documentación, normas, publicaciones, material didáctico, etc., relacionados con la Prevención e Investigación de Accidentes.
- 6º) Llevar el archivo, la estadística, y proponer la actualización de la documentación relacionada con la Prevención e Investigación de Accidentes.
- 7º) Las correspondientes a Secretaría del Comité de Prevención de Accidentes.
- 8º) Mantener contactos con organismos de Prevención de Accidentes del resto de la Organización / Sistema, extrainstitucionales, con organismos privados y estatales en aspectos relacionados con la Prevención e Investigación de Accidentes.
- 9º) Desarrollar todas las otras funciones que surjan de sus tareas, las complementarias de las mismas y las necesarias para su administración interna.

## **Relaciones de Dependencia**

1. La Asesoría de Prevención de Accidentes, depende del Jefe de Organismo (Base Antártica).
1. A los efectos del cumplimiento de sus tareas, mantiene relación directa, siempre que el Jefe de Organismo no tenga que emitir opinión, con:
  - 1º) Departamento Prevención de Accidentes. 2º) Asesorías de Prevención de Accidentes.
  - 3º) Organismos de Prevención de Accidentes extra institucionales.

## **Estructura Orgánica**

1. La estructura orgánica de la Asesoría de Prevención de Accidentes se deberá adaptar al tamaño del Organismo (Base), siendo conveniente en estructuras complejas dividir en

secciones de acuerdo al tipo de actividad que se desarrolle.

## **COMITÉ DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

### **Tarea**

1. Intervenir en todos los aspectos de la Prevención de Accidentes, tendientes a evitar accidentes o minimizar sus efectos en casos en que estos se produzcan.

## **Funciones**

1. Son funciones del Comité de Prevención de Accidentes:

1º) Analizar y adoptar las medidas necesarias en los problemas que signifiquen peligros potenciales, surgidos de:

- a) Informes de Situación Riesgosa (ISR)
  - b) Informes de Accidentes Terrestres (IAT).
  - c) Informes de Inspecciones de Prevención de Accidentes.
  - d) Informes de prácticas del Plan Pre-Accidente. 2º) Vigilar el cumplimiento y evaluar resultados de:
    - a) Directivas del responsable del máximo nivel de la Organización/Sistema resolviendo Accidentes.
    - b) Ordenes emergentes de Inspecciones de Prevención de Accidentes.
    - c) Ordenes emergentes de Informes de Situación Riesgosa (ISR).
    - d) Ordenes emergentes de Informes de Accidentes Terrestres (IAT).
    - e) Ordenes emanadas de Sesiones anteriores del propio Comité de Prevención de Accidentes
- 3º) Evaluar mensualmente el estado de la Prevención de Accidentes.

## **Estructura Orgánica**

1. La estructura orgánica del Comité de Prevención de Accidentes estará conformada el responsable del Organismo (Base), sus subordinados inmediatos y el responsable de la Asesoría de Prevención de Accidentes desempeñándose como secretario del Comité.

## **Disposiciones Particulares**

1. La importancia del Comité de Prevención de Accidentes, reside en que constituye un elemento con el nivel conveniente para; dar solución oportuna y adecuada a los problemas de su incumbencia; e impulsar la conciencia de Prevención de Accidentes.
1. Se desempeñará como Presidente el Jefe de Organismo y como Vocales los Jefes de dependientes.
1. Se reunirá por lo menos una vez al mes. Si las circunstancias lo determinan, se realizarán reuniones especiales para tratar temas urgentes.
1. La Agenda será confeccionada por el Asesor de Prevención de Accidentes, que ejerce

las funciones de Secretario, y firmada por el Presidente.

1. Los temas a incluir en las Agendas, serán aquellos cuya solución dependa de la acción de los Vocales.
1. Las soluciones adoptadas se asentarán en el informe de reuniones del Comité de Prevención de Accidentes.
1. Una síntesis de los temas tratados y de las soluciones aplicadas, será incluida en el informe Mensual de Prevención de Accidentes.
1. La Asesoría de Prevención de Accidentes desarrollará y archivará la documentación del Comité de Prevención de Accidentes, haciendo de Secretaría del mismo.

## **CAPITULO V**

### **PROCEDIMIENTOS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

#### **ÁREAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

1. En función de la extensión de la Organización / Sistema y de la complejidad de los medios técnicos que se emplee, se desarrollarán una cantidad de diversas actividades especializadas.
1. A fin de facilitar el ordenamiento de la acción de Prevención de Accidentes, se las agrupa en diez grandes áreas, que incluyen las grandes actividades y determinan en general cada una de ellas, problemas de Prevención de Accidentes diferenciados.
1. Cada Área de Prevención de Accidentes se divide en Sub-Áreas, las que incluyen problemas homogéneos dentro del Área.
1. Las Áreas de Prevención de Accidentes y sus Sub-Áreas son: 1º)  
Actividad del personal.
  - a) Selección e Instrucción de formación del personal.
  - b) Adiestramiento específico en cada área de acción u oficio.
  - c) Adiestramiento de apoyo. 2º) Combustibles.
    - a) Control de calidad.
    - b) Almacenamiento.
    - c) Transporte.
    - d) Manipuleo. 3º) Incendio
      - a) Prevención de incendios.

- b) Mantenimiento de equipos.
- c) Combates de incendios en aeronaves.
- d) Combates de incendios en instalaciones y vehículos terrestres. 4°)
- Mantenimiento de máquinas.
- a) Control de calidad.
- b) Capacitación de Personal.
- c) Seguridad industrial.
- d) Transporte, manipuleo y almacenamiento del material 5°)
- Infraestructura.
- a) Control de Calidad.
- b) Capacitación del Personal.
- c) Seguridad industrial.
- d) Transporte, manipuleo y almacenamiento del material. 6°)
- Equipos personales.
- a) Vestuario.
- b) Equipos protectores.
- c) Supervivencia.

- a) Varios.
- 7°) Sistemas y equipos de apoyo.
- a) Tránsito terrestre, naval y aéreo.
- b) Comunicaciones.
- c) Radio ayudas y Faros.
- d) Meteorología.
- e) Varios. 8°) Vehículos.
- a) Mantenimiento.
- b) Capacitación del personal. 9°) Sanidad.
- a) Control psicofísico.
- b) Higiene industrial.
- c) Hospitales y organismos de sanidad.

1. Los aspectos que incluyen cada Área son auto explicativos.

## **MÉTODOS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

1. La acción fundamental de la Prevención de Accidentes, es detectar peligros potenciales, los que se presentan al realizar una acción con “falta de seguridad”, o cuando existen “condiciones inseguras”.

1. Detectados los peligros potenciales, la acción correctiva debe ser analizada, confeccionada, ejecutada y transmitida por los Organismos responsables de las distintas actividades de la Organización o Sistema.
1. Estos Organismos son los únicos idóneos para establecer las soluciones adecuadas. El Sistema de Prevención de Accidentes sólo asesora, cuando corresponde, en la acción correctiva.
1. Para detectar los peligros potenciales, la acción de Prevención debe llegar sin interferencias a todos los niveles de ejecución, y para posibilitar una solución rápida, debe llegar sin interferencias a todos los niveles de la conducción.
1. Existen métodos suficientemente experimentados, para el accionar de la Prevención de Accidentes.
1. Estos métodos son adaptados a las organizaciones o instituciones en las cuales se los aplicará, de acuerdo a las características de las mismas.
1. Los métodos de Prevención de Accidentes establecen dos tareas fundamentales: 1º) Instrucción de Prevención de Accidentes.  
2º) Procedimientos para detección y prevención de peligros potenciales.
1. La instrucción de Prevención de Accidentes tiene por objeto lograr “conciencia de

Prevención de Accidentes” y obtener el “conocimiento de las normas existentes”.

1. Esta instrucción será concreta, realista y demostrativa de que la Prevención de Accidentes es una ayuda para el personal y un medio para apoyar el cumplimiento de la tarea, al exigir eficiencia para proteger los medios.
1. Se desarrollará principalmente mediante clases, conferencias, charlas y afiches.
1. Los temas de Prevención de Accidentes se tratará que sean desarrollados por el Asesor de Prevención, y el personal que imparte temas sobre normas vigentes o procedimientos técnicos, debe tener la idoneidad conveniente para poder transmitir conocimientos.

## **CAPITULO VI**

### **PROCEDIMIENTOS PARA LA DETECCION Y PREVENCION DE PELIGROS POTENCIALES**



1. Son las herramientas de trabajo de la Prevención de Accidentes y consisten en:

1º) Programas de Prevención de Accidentes. 2º)

Inspecciones de Prevención de Accidentes.

3º) Informe Mensual de Prevención de Accidentes. 4º)

Comité de Prevención de Accidentes.

5º) Premios de Prevención de Accidentes. 6º)

Plan pre-Accidente.

7º) Informes de Situación Riesgosa (I.S.R.) 8º)

Transmisión de Información.

## **PROGRAMAS DE PREVENCION DE ACCIDENTES**

1. A fin de determinar las tareas y responsabilidades de cada uno de los niveles de la organización, las Bases deberán elaborar sus propios Programas de Prevención de Accidentes (Ejemplo en Anexo 2), que abarcarán el tiempo comprendido desde el 1º de abril hasta el 31 de marzo del año siguiente.

1. Para su confección es necesario que el especialista de Prevención realice un estudio de la situación existente en cada uno de los Grupos o Escuadrones a fin de detectar sus fuentes de accidentes potenciales.

1. Para el estudio se deberá:

1º) Analizar los accidentes e Informes de Situación Riesgosa (I.S.R.) ocurridos anteriormente. 2º) Determinar que tendencias indican los factores causales del inciso anterior.

3º) Realizar una inspección para:

a) Verificar si las correcciones aplicadas son efectivas.

b) Descubrir nuevos peligros potenciales.

4º) Incluir como tareas permanentes todas aquellas que sean necesarias para controlar y anular los factores causales provenientes tanto de accidentes ocurridos como de peligros potenciales descubiertos.

5º) Agregar como tareas con fecha de cumplimiento todas aquellas acciones de importancia para la prevención que deban realizarse para solucionar deficiencias.

6º) Determinar el o los responsables de su ejecución.

1. El acierto del Programa se basa en la búsqueda correcta de factores causales de posibles accidentes. Este aspecto requiere del ingenio y experiencia del Especialista de Prevención.

1. En la determinación de las tareas, es fundamental considerar que las mismas son mandatorias y por lo tanto, deberán ser realistas y factibles de cumplir, una acción de Prevención de Accidentes, puede ser ideal, pero si no se encuentra al alcance de quien deba ejecutarla, hace perder confianza y seriedad al programa.
1. Debido a que la Prevención de Accidentes es una acción dinámica, se deberá en forma separada las tareas permanentes de las con fecha de cumplimiento, a fin de poder adicionar cuando las circunstancias lo requieran, nuevas tareas.
1. Los Programas de Prevención de Accidentes se actualizarán antes del 31 de marzo de cada año, elevándose las modificaciones realizadas al Departamento Prevención de Accidentes del máximo nivel de la Organización.

## **INSPECCIONES DE PREVENCION**

1. Si bien un Programa de Prevención es la clave del éxito en el logro de una seguridad compatible con los medios a disposición y la misión a cumplir, ese Programa deberá ser elaborado, controlado y actualizado mediante permanentes Inspecciones de Prevención.
1. El propósito general de una Inspección de Prevención es la búsqueda de condiciones que afectan o pueden afectar la ejecución de las tareas. Este análisis destacara las debilidades que puedan constituir accidentes potenciales y provocará las medidas correctivas "antes que el hecho ocurra".
1. Las Inspecciones de Prevención constituyen una de las más valiosas armas que dispone un Jefe de Base Antártica para prevenir accidentes e impulsar la efectividad del personal y equipo.
1. La Inspección de Prevención será conducida por el Especialista de Prevención siendo conveniente que sea asesorado por personal idóneo en el área inspeccionada.
1. La inspección debe incluir:
  - 1º) Supervisión del cumplimiento de las normas de Prevención.
  - 2º) Búsqueda de peligros potenciales.

## **Dinámica de la Ejecución.**

1. La inspección de Prevención debe eliminar cualquier posible confusión, examinando área por área, detalle por detalle, revisando cada actividad separadamente pero manteniendo en mente el papel que juega en el cumplimiento de la tarea de la Base.
1. Además de reconocer, revisar y controlar, se preguntará a los especialistas, encargados, etc., sugerencias, creando un sentimiento de responsabilidad e iniciativa en la búsqueda y solución de factores contribuyentes a peligros potenciales, llevando al inspeccionado a sentir

que la presencia y trabajo del inspector, es al solo efecto de ayudar y contribuir a la más efectiva y segura realización de su tarea.

1. Es conveniente que el Especialista de Prevención, con la colaboración y asesoramiento del personal idóneo, elabore previamente ***“Guías de Inspección”*** de cada una de las áreas de

Prevención de Accidentes. Para ello partirá de un análisis previo de las Investigaciones de Accidentes, Informes de Situación Riesgosa, Manuales, Circulares, etc., estas guías de control no deben llevar al Especialista de Prevención a aceptarlas como el único elemento de control, por cuanto esta actitud lo conducirá a la mecanización del procedimiento que provocaría el olvido del otro aspecto fundamental de la Inspección que es el de búsqueda de nuevos peligros potenciales.

1. La Guía de Inspección sirve para encontrar causales de accidentes provenientes del conocimiento precedente, pero no le permitirá hallar nuevos factores que solo el ingenio, interés y experiencia pueden lograr.

### **Tipos de Inspecciones de Prevención.**

1. Las Inspecciones de Prevención deberán ser desde el máximo nivel de la Organización, a lo largo de la estructura, hasta los niveles de Bases Antárticas.
1. Las Inspecciones de Prevención se clasifican en:
  - 1º) Inspección Mayor: Abarca todas las áreas de prevención de accidentes.
  - 2º) Inspección Menor: Abarca una o dos áreas como máximo.
  - 3º) Inspección Parcial: Abarca aspectos particulares de una o más áreas.
1. El máximo Organismo de Prevención de Accidentes de la Organización (Departamento Prevención de Accidentes) deberá realizar, por lo menos una vez cada dos años, Inspecciones de Prevención Mayor en las Unidades. Asimismo, llevará a cabo Inspecciones Menores o Parciales cuando lo crea conveniente.
1. Las Bases realizarán una Inspección de Prevención Mayor por lo menos una vez al año. Mensualmente realizarán una Inspección de Prevención Menor. Las Inspecciones Parciales serán ejecutadas a criterio de cada Base y normalmente se las utilizará cuando exista interés por ciertos aspectos particulares de la Prevención. Un ejemplo de Plan de Inspección se adjunta en ANEXO 3
1. Las Inspecciones de Prevención constituyen una tarea dinámica continua y repetida. Una Inspección de Prevención descubrirá solo los factores causales potenciales del momento,

pero no proveerá la necesaria seguridad que el mismo, podría no volver a repetirse o de que no se pasó por alto alguno existente.

### **Informes de Inspección de Prevención**

1. Una vez finalizada la Inspección, es conveniente realizar un Informe, el cual deberá describir por áreas las novedades encontradas y las medidas correctivas o recomendaciones para subsanar o mejorar las condiciones existentes.
1. El Jefe de Organismo / Base, determinará el responsable de solucionar las novedades y la fecha de cumplimiento.
1. Toda solución que la Base no se encuentre en condiciones de cumplimentar, será canalizada a los organismos responsables y posteriormente elevada al máximo nivel de la Organización en el Informe Mensual de Prevención.

### **Informe Mensual de Prevención de Accidentes**

1. El Informe Mensual de Prevención (Ejemplo Utilizado en Base Marambio en Anexo 4) tiene por finalidad el conocimiento sintético de la actividad realizada, la adaptabilidad de sus iniciativas a utilizar en otros organismos y a la vez acelerar en ciertos casos las soluciones de problemas que por su importancia así lo requieran.
1. Su elaboración es responsabilidad del Especialista de Prevención quien, previa a su confección, se reunirá con los Encargados de Prevención de los distintos organismos dentro de la Base para un análisis de la actividad realizada y a realizar en el próximo mes.
2. En su confección se deberá tener en cuenta: 1º) **Horas voladas:**  
Se discriminará por tipo de avión de dotación.
- 2º) **Millas navegadas:**  
Se discriminará por tipo de embarcación de dotación.
- 3º) **Kilometraje recorrido por automotores:**  
Se incluirá el total de vehículos en un solo ítem.
- 4º) **Accidentes o I.S.R. en el ámbito aéreo:**  
Se colocará en forma sintética tipo de accidentes, avión y consecuencias.
- 5º) **Accidentes o I.S.R. en el ámbito naval.**  
Se mencionarán los N° de I.A.T. o I.S.R., tipo de accidente, y pérdidas personales o materiales.
- 6º) **Accidentes o I.S.R. en el ámbito terrestre.**  
Se mencionarán los N° de I.A.T. o I.S.R., tipo de accidente, y pérdidas personales o materiales y lugar de elevación.
- 7º) **Acciones tomadas en el mes:**

En forma sintética las tareas realizadas y que no sean rutinarias.

**8º) Acciones previstas para el mes siguiente:**

Idem anterior.

**9º) Requerimientos que se formulan y/o reiteran:**

Se colocarán aquellos de suma urgencia, aclarándose expediente por el que se solicitó, Organismo destinatario y fecha de elevación.

**8) Proposiciones:**

Deberá incluirse solamente aquellas acciones que no se desprendan de los ítems anteriores y que la práctica o su importancia justifiquen su estudio

## **PREMIOS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

1. Propósitos y principios: La Prevención de Accidentes es una actividad realizada por el hombre que en todo momento debe ser estimulada.
1. Uno de los medios más idóneos para lograr ese estímulo, lo constituye un programa de premios y recompensa para incitar factores humanos básicos, tales como orgullo, necesidad de reconocimiento, competencia y el deseo de mejor bienestar. El objetivo básico es pues, incrementar el interés en la Prevención.
1. Para la otorgación de los Premios de Prevención se deberá tener en cuenta:
  1. Un programa de premios y recompensas debe ser seriamente planeado y conducido por el Comité de Prevención.
    - 1º) Las bases y métodos para la otorgación deben ser simples y fácilmente comprendidos.
    - 2º) Los premios y recompensas deben ser lo suficientemente valiosos u originales para crear el interés.
    - 3º) La adecuada publicidad en un factor importante.
1. Para la elección de los premios a otorgar se recomienda un análisis previo de la situación anímica del personal.
1. La Prevención actúa sobre el individuo, sus compañeros y su familia. Cualquiera de estos aspectos puede ser resaltado mediante la elección adecuada del premio. Así como resulta una satisfacción personal el logro de una plaqueta, copa o medalla, también puede serlo una simple mención en público o todo aquello que le produzca un beneficio para su familia como un viaje con ella/el a algún lugar del país.

1. En todos los casos el Especialista de Prevención será el responsable de buscar en la opinión del personal el premio de mayor atractivo, para su proposición al Comité de Prevención.

## **PLAN PRE-ACCIDENTE**

1. La mayoría de las emergencias o accidentes se producen inesperadamente. El factor sorpresa puede llevar a la confusión u omisión inadvertida de tareas esenciales.
1. La elaboración, publicación y control del Plan es responsabilidad de la Asesoría de Prevención.
1. El Plan deberá incluir instrucciones generales desde el momento de recibir la notificación del accidente hasta que se inicie la investigación.
1. Las instrucciones se colocarán en forma separada para cada uno de los organismos participantes.

La premisa para el logro de eficacia es la simplicidad del Plan y el establecimiento de

un sistema de comunicación que asegure la activación inmediata de todos los organismos integrantes.

## **Directivas Generales**

1. El Plan Pre-Accidente deberá designar un lugar donde se reunirá todo el personal y equipos, para caso de accidentes fuera de la Base.
1. Se determinará en cada caso -accidente dentro o fuera de la Base - quien asumirá la dirección y control del equipo de respuesta inmediata (Contraincendio \* Sanidad ).
1. Con el propósito de identificar y concurrir rápidamente al lugar del accidente se utilizará la siguiente cartografía:
  - 1) En la Base: Carta o plano de la Base debidamente identificado por sectores.
    - a) Fuera de la Base: Cartografía escala 1:20.000 con reticulado o cuadrulado para facilitar la exacta ubicación dentro de un radio de 30 Km.
    - b) Planos, guías de turismo, etc. Para facilitar la utilización del camino de mayor conveniencia.

1. El Plan Pre-Accidente será completado por un listado de los Organismos, que como consecuencia de un accidente deban ser activados para realizar tareas de carácter administrativo. El mismo se encontrará en el Departamento Operaciones/Coordinación quien, de acuerdo a la magnitud del accidente, será el responsable de hacer actuar a los que correspondan.
1. Se deberá realizar contacto, una vez elaborado el Plan con la Bases Antárticas más próximas a fin de coordinar esfuerzos en casos de accidentes fuera de la Base.
1. A fin de mantener un EFICIENTE ESTADO DE APRESTO, el Plan deberá ser periódicamente practicado, probando y perfeccionando los procedimientos establecidos y a la vez adiestrando al personal que debe actuar.
1. El Plan deberá ser adecuadamente difundido a todos los integrantes de la Base con el único propósito de evitar interferencias por parte de personal voluntario que desea colaborar. EN CASO DE ACCIDENTE O EMERGENCIA SOLO ACTUARAN LOS ORGANISMOS INCLUIDOS EN EL PLAN PRE-ACCIDENTE.

### **INFORME DE SITUACION RIESGOSA (I.S.R.)**

1. Situación riesgosa. Es cualquier acto, omisión, condición o suceso, que puede afectar la seguridad del personal o material, antes que se produzca el daño. Si se produce el daño ya se transforma en accidentes.
1. Informe de Situación Riesgosa. Es un documento en el que se notifica la novedad, se investiga el problema, se establecen las soluciones adecuadas para evitar el accidente, y se transmite la

información en sentido vertical y lateral.

1. Este documento, debe ser de empleo obligatorio por parte de todo el personal de la Organización que tenga conocimiento directo de una situación riesgosa, es el de mayor importancia para el cumplimiento de la acción fundamental de la Prevención de Accidentes.
1. La notificación de la situación riesgosa es responsabilidad de todo el personal; la investigación del problema, el establecimiento de las soluciones y la transmisión de la información es responsabilidad del Sistema de Prevención de Accidentes y de los organismos específicos.
1. La Asesoría de Prevención de Accidentes desarrolla, controla, y tramita los Informes de Situación Riesgosa (ISR).

1. La notificación de la novedad se realiza a la Asesoría de Prevención de Accidentes del Organismo (Base) a la que pertenece el personal que lo presenta, o a la Asesoría de Prevención de Accidentes del Organismo donde se presentó u observó el evento.
1. En el primer caso, el Asesor de Prevención de Accidentes lo remitirá directamente a la Asesoría de Prevención de Accidentes de la Organismo donde se observó el evento, donde se desarrollará el Informe de Situación Riesgosa.
1. El objetivo del Informe de Situación Riesgosa, es establecer un procedimiento que permite detallar e investigar esa situación, a fin de determinar y aplicar la acción correctiva adecuada para evitar la materialización del accidente en el futuro.

### **Notificación de un Informe de Situación Riesgosa**

1. La notificación se realizará en el formulario de ISR, o en el que establezcan las Asesorías de Prevención de Accidentes, o por medio de un escrito (pudiendo ser manuscrito), donde se establecerá con claridad:
  - 1º) Día y hora en que se observó la situación riesgosa.
  - 2º) Lugar o elemento, aclarando los datos necesarios para la identificación del evento.
  - 3º) Descripción de la situación riesgosa.
  - 4º) Firma, aclaratoria, categoría o cargo dentro del organismo, y destino, del personal que presenta la notificación.
1. El Asesor de Prevención de Accidentes, determinará de acuerdo a las normas vigentes, si corresponde la elaboración de un ISR, en caso afirmativo lo desarrollará en el formulario ISR.

### **Características**

1. Las características del I.S.R. son:
  - 1º) Es una acción realizada "antes que se produzca un daño".
  - 2º) Entre él y una Investigación de Accidente existe una marcada semejanza, su única diferencia es la existencia o no del daño.
  - 3º) Es un procedimiento obligatorio para todo el personal de la Organización.
  - 4º) Normalmente se origina en las Unidades Operativas, cuya experiencia es la más valiosa para el logro de la seguridad en las operaciones.
  - 5º) Es el medio más rápido y efectivo de intercambio de información, tanto en el sentido vertical como lateral.



## **Calidad de la información.**

1. La amplitud de la investigación será acorde con la trascendencia de la situación.
1. El Asesor de Prevención requerirá el servicio de los especialistas necesarios para su tramitación, de tal forma que siempre intervenga personal idóneo tanto en la investigación como en las recomendaciones y acciones correctivas.

## **Transmisión de información**

1. La información sobre medidas de Prevención que surja de inspecciones y de la investigación de accidentes, I.A.T. e I.S.R., como asimismo de cualquier otra fuente, será de mejor aprovechamiento cuando mayor difusión tenga entre aquel personal relacionado o con afinidad a la misma.
1. Una inmediata difusión contribuye a la eficacia de las medidas de Prevención obtenidas.
1. El Boletín Informativo de Prevención de Accidentes (B.I.P.A.), es un complemento a este sistema de transmisión.

## **INFORME DE ACCIDENTE TERRESTRE (I.A.T.)**

1. Accidente terrestre es cualquier suceso no intencionado que ocasiona daños al personal o material, excepto accidentes de aviación o navales.
1. El objetivo del Informe de Accidente Terrestre, es establecer un procedimiento que permita investigar ese suceso, a fin de encontrar sus causas y determinar las medidas preventivas que eviten su repetición.
1. Los I.A.T. e. I.S.R. a pesar de su condición investigativa son analizados dentro de la Prevención a fin de aprovechar el carácter permanente de la actividad del sistema de la misma, a diferencia de la Investigación que entra en actividad por requerimiento.
1. En razón de que en los Informes de Situación Riesgosa (ISR) y en los Boletines Informativos de Prevención de Accidentes (BIPA), existen conceptos doctrinarios y responsabilidades que deben ser conocidos por todo el personal de la Organización / Sistema, se aclaran estos aspectos en el presente Documento. Con el mismo criterio se aclaran aspectos del Informe de Accidente Terrestre (IAT), que constituye un procedimiento de Investigación de Accidentes.

## **BOLETÍN INFORMATIVO DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (BIPA)**

1. La acción fundamental de la Prevención de Accidentes de detectar peligros potenciales, se fundamenta en el conocimiento oportuno de los problemas y sus soluciones, para lo cual es necesario entre otros aspectos, transmitir información, como un complemento a este sistema de trasmisión, se establece el Boletín Informativo de Prevención de Accidentes (BIPA).
1. Los BIPA serán publicados por el Departamento Prevención de Accidentes en forma periódica, numerados correlativamente e indicando con una barra el año de su publicación, con los Anexos necesarios para adecuar la información y remitidos a todas las Asesorías de Prevención y otros Organismos que se consideren necesarios.
1. Se incluirá entre otra información de interés, síntesis de Informes de Accidentes Terrestres (IAT) y de Informes de Situación Riesgosa (ISR) cuya divulgación dentro del Sistema de Prevención de Accidentes se considere conveniente para conocimiento de todo el personal de la Organización.

En Anexos: Ejemplos de Formularios de INFORME DE SITUACIÓN RIESGOSA(ISR) y de INFORME DE ACCIDENTE TERRESTRE (IAT)