

RESERVADO

ARMADA DE CHILE
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
CENTRO DE ENTRENAMIENTO



NORENT SS.AA. N°1 / 2022

NORMATIVA DE ENTRENAMIENTO SS.AA. (CENTARM) “SHIPHAZ”

Referencias:

- BR 2924 VOL 1, 2003. Radio Hazards in the Naval Service, General RF Hazards & SHIPHAZ, Procedures, Cap. 6.
- [Directiva DIRECSAN S-012, Prevención de Riesgos.](#)
- [Reglamento G.O. 7-44/1, art. 408.](#)

1. INTRODUCCION:

La seguridad para desarrollar un buen desempeño a bordo de las Unidades de la Armada de Chile, requiere de procedimientos y protocolos estrictos, sin dejar nada al azar. Es por este motivo que nuestras Unidades deben contar con la implementación del procedimiento “SHIPHAZ”.

La definición de “SHIPHAZ” proviene del término genérico para referirse a los procedimientos usados para resguardar la seguridad del personal ante peligros mecánicos, ruidos y radioemisiones, tanto en puerto como durante períodos de operación, en tareas de mantención, trabajos por alto, buceo, faenas de combustible o munición.

El término “SHIPHAZ” corresponde a una evolución del concepto “RADHAZ”, (acrónimo derivado de “Radio Hazard”) el cual solo consideraba dentro de los peligros existentes a bordo los producidos por emisiones de radiofrecuencia, por “SHIPHAZ” (acrónimo derivado de “Ship Hazard”), al incluir en él al buque como un todo y reconocer que los peligros a bordo no sólo se encuentran asociados a fuentes de radiofrecuencia, sino que también a elementos mecánicos, generadores de ruido, y como consecuencia de trabajos propios.

Complementando el procedimiento administrativo asociado al “SHIPHAZ”, existen otros procesos estandarizados tendientes a minimizar los riesgos asociados a tareas peligrosas propias de un buque, como son los chequeos previos o “Permit To Work” (PTW), los cuales complementan el procedimiento SHIPHAZ.

En resumen, el tablero SHIPHAZ es la herramienta que reúne las actividades comunes desarrolladas por el buque, tanto en puerto como en la mar, que revisten algún tipo de riesgo al personal y/o material, ya sea por efecto de radiaciones ionizantes, no ionizantes, peligros mecánicos, peligros asociados a fuentes generadoras de ruido, trabajos de buceo, trabajos por alto, entre otros, el cual dependiendo del trabajo a realizar, se podrá complementar con el “Formato de Autorización de Trabajos por Alto” o el “Certificado de Buceo”, según corresponda, con el objetivo de minimizar los riesgos, en base a la legislación y reglamentación vigente.

2. RESPONSABILIDADES:

- A.- El Segundo Comandante, como Oficial de Prevención de Riesgos de la unidad es el responsable de velar por que se efectúe el procedimiento SHIPHAZ cuando corresponda, que este se encuentre estandarizado y al día de acuerdo a su equipamiento y la reglamentación vigente, al igual que la dotación esté instruida respecto de cómo efectuarlo.
- B.- El Jefe del Departamento de Sistemas de Armas o el Jefe del Departamento de Armamento según corresponda, se desempeñará como Oficial de Emisiones de la unidad, el cual es responsable de proporcionar asesoría sobre peligros de emisiones electromagnéticas.
- C.- El Oficial a Cargo de los Sensores de la unidad es el “Oficial SHIPHAZ” y ante cualquier duda sobre procedimiento, se debe recurrir a él para consulta. El

RESERVADO

Oficial SHIPHAZ será responsable de instruir a los Oficiales de Guardia respecto a la correcta ejecución del procedimiento SHIPHAZ. Con el objeto de asegurar la calidad del procedimiento, efectuará verificaciones aleatorias de la ejecución del procedimiento SHIPHAZ en puerto y en la mar.

- D.- El Oficial de Guardia (Puerto o Mar) será el responsable del control de la ejecución y uso de los procedimientos SHIPHAZ efectuados durante su guardia, velando que el personal no trabaje en zonas o efectúe actividades peligrosas sin haber efectuado las medidas de seguridad indicadas en el tablero SHIPHAZ, además deberá conocer las prioridades de los distintos trabajos a realizar en su guardia, objeto resolver conflictos de actividades eficientemente. Será el responsable de activar, mantener y desactivar las acciones indicadas en el tablero SHIPHAZ, asegurando que no se extravíen carteles o llaves de equipos.
- E.- Los Oficiales de División instruirán al personal bajo su cargo sobre el propósito y ejecución del procedimiento SHIPHAZ.
- F.- Toda la dotación será responsable de conocer los distintos lugares y actividades peligrosas que requieren efectuar el procedimiento SHIPHAZ, al igual que dar estricto cumplimiento a sus disposiciones.

3. PELIGROS:

Los peligros considerados en el procedimiento SHIPHAZ [se encuentran detallados](#) en el anexo "A" [del presente documento](#).

4. TABLERO Y RUTINA SHIPHAZ:

- A.- El tablero SHIPHAZ del buque, normalmente se encuentra situado en cercanías del puente y es controlado por el Oficial de Guardia, tanto en puerto, como en la mar. El personal que requiera acceder a lugares peligrosos, realizar trabajos por alto, operaciones de buceo u otra actividad detallada en el anexo "A" o que de acuerdo a su evaluación requiera adoptar medidas preventivas, debe solicitar permiso al Oficial de Guardia y una vez autorizado, completar el procedimiento SHIPHAZ detallado en el [anexo "C"](#).
- B.- Para permitir que el Oficial de Guardia mantenga un control positivo de la seguridad en los sectores peligrosos, conforme a lo indicado en anexo "A", se deberá mantener un certificado (PTW) de todos los trabajos peligrosos en ejecución, en el libro de registro SHIPHAZ ubicado en el tablero. Estos certificados deben ser retirados una vez que el trabajo finalice y cuando el procedimiento de restablecimiento del SHIPHAZ se complete.
- C.- Las áreas peligrosas pueden ser identificadas por los avisos de peligro "Hazardous", instalados en los lugares de acceso a sectores de peligro, cubierta o mamparos. Para el caso de los rotatorios, sus áreas de peligro deberán identificarse mediante líneas amarillas y negras, delimitando los arcos de movimiento [conforme a lo indicado en anexo "B"](#). Las áreas afectadas por peligros de radiación [estarán indicadas según la siguiente figura:](#)

RESERVADO

Figura N°1

Marca de radiación



D.- El personal de astilleros o contratistas que efectúen trabajos fuera de los períodos de reparaciones deben contar con autorización de la Unidad y se debe verificar que ejecuten los procedimientos de SHIPHAZ correspondientes según Anexo "C".

5. ANEXOS:

- "A" : Peligros asociados al "SHIPHAZ".
- "B" : Límites de seguridad asociados al "SHIPHAZ".
- "C" : Procedimiento "SHIPHAZ".

6. OTROS:

Formatos PTW y lista chequeo para trabajos con buzos se encuentran disponibles en NORENTING N°1.

ANEXO “A”

PELIGROS ASOCIADOS AL “SHIPHAZ”

Los peligros considerados en las rutinas SHIPHAZ están divididos en 5 categorías:

1. PELIGROS MECÁNICOS:

Los peligros mecánicos son aquellos que resultan del movimiento físico de un equipo, incluyendo antenas de radar, armas o peligros bajo el agua tales como hélices y estabilizadores, los cuales tiene directa repercusión sobre los trabajos con Buzos al Costado.

2. TRABAJOS POR ALTO:

Los peligros en trabajos por alto existen al trabajar en condiciones en que se pueda caer desde una altura mayor a 1.8 metros. El peligro de accidente no se limita sólo a la altura donde se ejecuta el trabajo, sino que también, si existe el riesgo que caiga una herramienta o equipo cuando se ejecuten tareas de mantención o reparación.

3. PELIGROS DE RADIACIÓN:

Corresponden a aquellos **peligros** asociados a fuentes emisoras de radiación ya sean “**IONIZANTES**” o “**NO IONIZANTES**”.

Radiación “**IONIZANTE**” corresponde a aquella generada por frecuencias más altas, normalmente derivada de fuentes radioactivas. Por sus efectos, es mucho más peligrosa que la “**NO IONIZANTE**”, puesto que no tiene un efecto inmediato, motivo por el cual muchas veces se puede estar expuesto a ella y no percibirlo, además de que su daño es acumulativo y permanente. Estas radiaciones se pueden clasificar en dos grandes grupos:

- a. Fuentes Radioactivas: Contenidas en detectores de humo, fuentes de iluminación de tritium, válvulas electrónicas y cualquier otro tipo de elemento rotulado que contenga radioactividad.
- b. Rayos-X: Producidos por equipamiento médico y componentes para transmisión de alto poder de Radio Frecuencia (RF).

Radiación “**NO IONIZANTE**” corresponde a aquella generada por baja energía, es decir, no son capaces de ionizar la materia con la que interaccionan. Estas radiaciones se pueden clasificar en dos grandes grupos:

- a. Radiaciones electromagnéticas. A este grupo pertenecen las radiaciones generadas por Radares, líneas de corriente eléctrica o por campos eléctricos estáticos. Otros ejemplos son las ondas de radiofrecuencia, utilizadas por las emisoras de radio y las microondas utilizadas en electrodomésticos y en el área de las telecomunicaciones.

RESERVADO

- b. Radiaciones ópticas. Pertenecen a este grupo los rayos infrarrojos, la luz visible y la radiación ultravioleta.

4. PELIGROS DE EMISIONES DE RADIO:

Las ondas de radio no son ionizantes (no forman cáncer), sin embargo, pueden producir dos tipos de daños:

- a. Shock eléctrico y quemaduras: Puede ser inducido por antenas de comunicaciones, superestructura o aparatos expuestos a transmisiones de RF en que el contacto físico puede ser afectado por quemaduras o recibir un shock eléctrico.
- b. Radiación de RF: Las transmisiones de radio y radar pueden ser absorbidas por el cuerpo y elevar temperatura de órganos internos provocando daño permanente o muerte.

5. PELIGROS POR FUENTES GENERADORAS DE SONIDO:

Los peligros asociados a fuentes generadoras de sonido pueden dañar severamente los oídos o causar falta de concentración en áreas de peligro. Las fuentes más comunes de peligro son: ecosondas, sonares, pitos, sirenas, descargas, admisiones y buques al costado.

ANEXO “B”**LIMITES DE SEGURIDAD ASOCIADOS AL “SHIPHAZ”**

De acuerdo a la directiva de la referencia b) y c), en cuanto a colores empleados en demarcaciones o límites de seguridad, también conocidas como “SEÑALES DE BALIZAMIENTO”, estas proporcionan indicaciones de no traspaso, prohibición, obligación y advertencia con el objeto de prevenir accidentes a bordo, estableciendo las siguientes condiciones:

Tabla N°1

Tipos de marcas a emplear asociados al “SHIPHAZ”

USO	COLOR DE LA SEÑAL	DIMENSIONES	UBICACION
Montajes de Armas. Antenas de Radares.	Amarillo / Negro (Cola de Tigre)	Línea segmentada de 5 Cm. de ancho. En forma paralela al radio de giro.	Máxima distancia de movimiento rotatorio.
Antenas de comunicaciones (TX y TRANSEPTORAS) de HF.	Rojo.	Línea de seguridad (continua) de 5 Cm. de ancho.	Línea de seguridad con radio de 1 Mt. Base de la antena TX con color de la señal.
Antenas de comunicaciones (RX) de HF.	Azul.	Línea de seguridad (continua) de 5 Cm. de ancho.	Línea de seguridad con radio de 1 Mt. Base de la antena RX con color de la señal.
Antenas TRANSEPTORAS de Comunicaciones.	Plomo Costado.	Dimensión de la base de la antena TRANSEPTORA.	Base de la antena TRANSEPTORA.

ANEXO “C”

PROCEDIMIENTO SHIPHAZ

El tablero SHIPHAZ es controlado por el Oficial de Guardia cuando el buque está en puerto y por el Oficial de Guardia de Puente cuando el buque está navegando. Este procedimiento es usado para salvaguardar al personal de todos los peligros o riesgos del buque, que incluye:

- a. Salvaguardar al personal, armamento y materiales inflamables de los efectos de la radiación de RF.
- b. Salvaguardar al personal en áreas peligrosas del buque **propensos a** ruidos repentinos o equipos en movimiento.
- c. Salvaguardar al personal en el agua de peligros submarinos.
- d. Salvaguardar buques adyacentes, equipos y su personal de los riesgos de trabajar por alto.

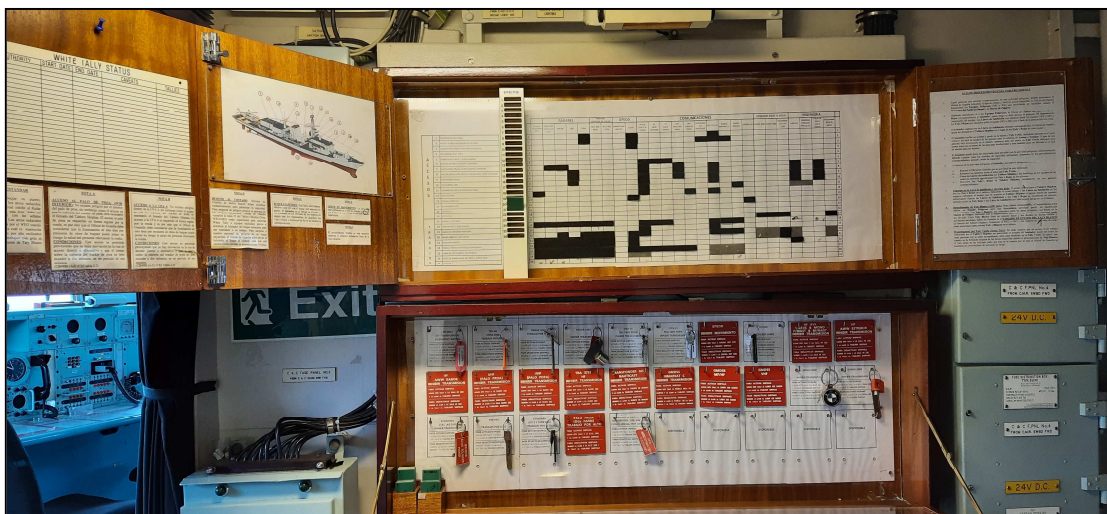
El tablero SHIPHAZ permite al ODG/ODG de Puente identificar que equipos se requieren inhibir antes de dar una autorización para que el personal pueda acceder a ciertas áreas del buque o previo a comenzar una actividad específica.

1. DESCRIPCIÓN TABLERO SHIPHAZ:

El tablero está compuesto por dos partes, la superior denominada “BOARD MATRIX” y la inferior denominada “KEY / TALLY SOWAGE”.

Figura N°2

Tablero SHIPHAZ



RESERVADO

A.- BOARD MATRIX:

Esta parte consiste de una matriz que detalla las áreas de peligro del buque en conjunto con las actividades peligrosas del buque, las cuales van dispuestas en una fila numerada y con detalle de los equipos que se deben inhibir en las respectivas columnas, **las cuales aparecen marcadas idealmente con velcro de color rojo o negro** en su intersección fila/columna.

A la izquierda de la matriz de trabajos y equipos a inhibir, existe un plano general del buque denominado “perfil” en donde se indican las principales actividades que revisten peligro, las cuales se encuentran asociadas a un número, el cual a su vez corresponde a una de las filas de la respectiva matriz.

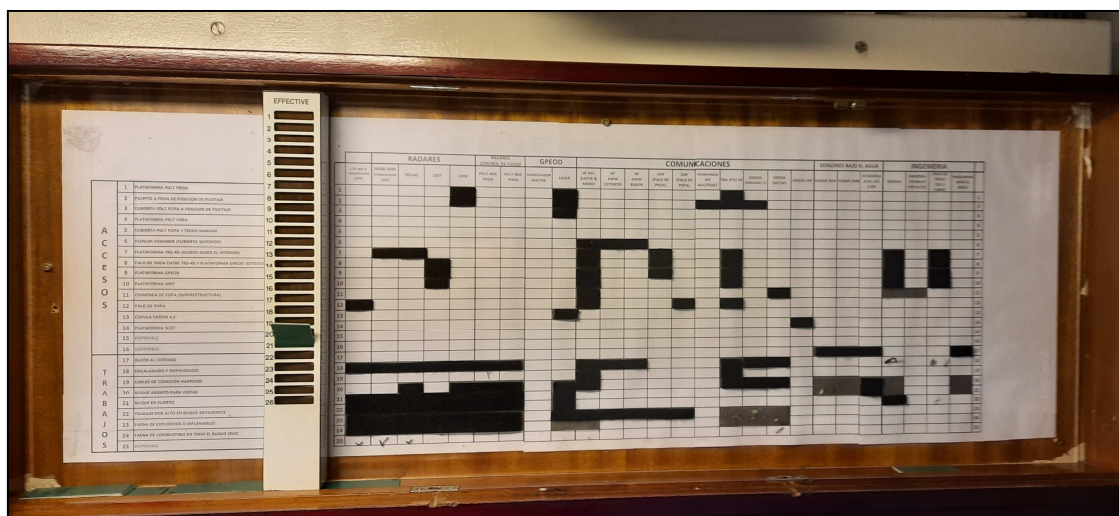
Cada una de las filas de la matriz se encuentra relacionada con actividades específicas del buque (por ejemplo, buque al costado, faena de combustible, faena de munición, etc.).

En las columnas de la matriz se encuentran detallados los equipos asociados a la respectiva fila de actividades, y que deben ser inhibidos antes de comenzar la correspondiente actividad.

Al costado izquierdo de la matriz existe un calzo con una serie de ranuras, cada una de ellas alineada con las filas de las actividades peligrosas del buque. Esta sección se denomina como “columna efectiva” y tiene como objetivo el recibir las tarjetas de registro de personal o “GREEN RECORD CARD” la cual es colocada antes que se inicie el trabajo y retirada una vez que se retira la última persona del lugar peligroso y previo a levantar las restricciones “SHIPHAZ”, e incluye un listado del personal que ingresará al área peligrosa o llevará a cabo una actividad registrada dentro de las actividades peligrosas de la matriz.

Figura N°3

BOARD MATRIX



RESERVADO

B.- “KEY/TALLY STOWAGE”:

La parte baja del tablero SHIPHAZ es una caja donde se almacenan bajo llave los dispositivos de seguridad de los equipos y/o llaves de habilitación o elemento similar.

Quando los equipos no están restringidos un “TALLY” rojo es colgado en el espacio provisto, indicando que el equipo puede ser operado sin restricciones.

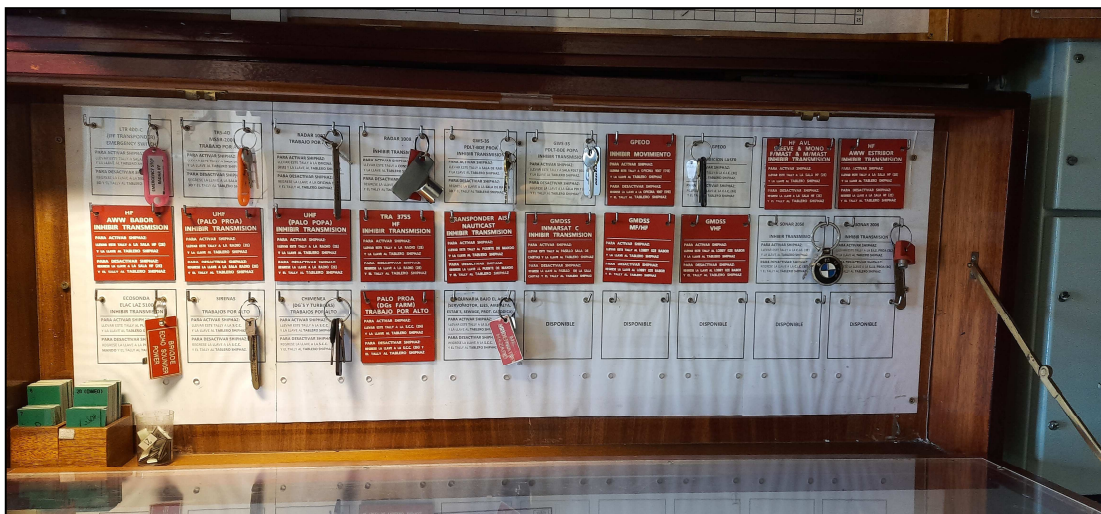
Notas:

Existen equipos transmisores que por razones operativas son restringidos con el propósito de controlar las emisiones (EMCON), sin embargo, este tipo de restricciones no son reflejadas en el tablero SHIPHAZ.

Con el propósito de lograr la realización de trabajos de forma segura, cada equipo debe contar o implementar de forma mandatoria un sistema que permita efectuar el aislamiento o inhibición de forma física, incluso en aquellos equipos que por diseño de fabricación no cuenten con este.

Figura N°4

KEY/TALLY STOWAGE



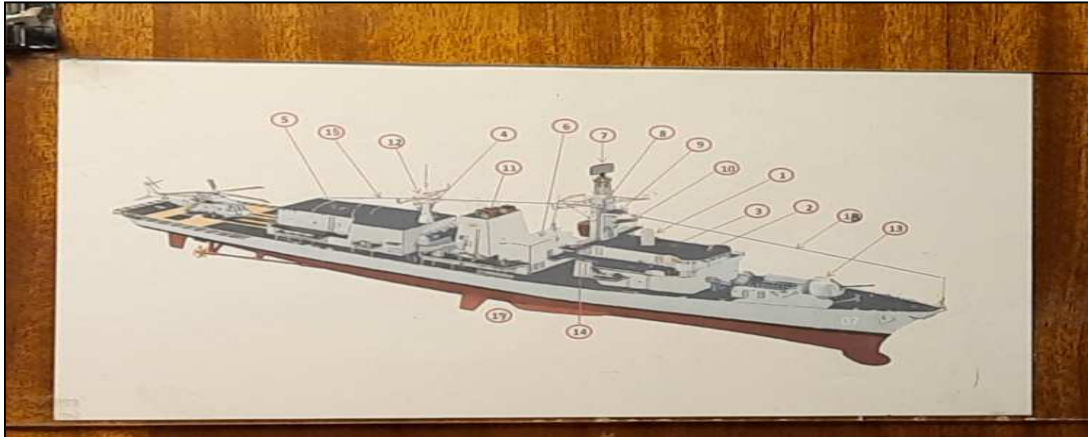
C.- PERFIL DEL BUQUE:

Consiste en una imagen lateral del buque que muestra las áreas donde se deben tomar precauciones, y que por su nivel de riesgo son marcadas con un número dentro de un círculo, el cual coincide con el número detallado en el listado de actividades peligrosas descrito en las filas de la MATRIX BOARD del tablero SHIPHAZ.

RESERVADO

Figura N°5

PERFIL DEL BUQUE



2. PROCEDIMIENTO SHIPHAZ:

La persona que requiera hacer ingreso a un área peligrosa del buque debe informar de sus intenciones al ODG/ODG de Puente.

El iniciador del trabajo completará el formato de “Autorización para Trabajos Peligrosos” también denominado “Permit To Work” (P.T.W.), detallando el nombre de las personas que trabajarán en el área peligrosa.

Una vez verificados todos los detalles descritos en el P.T.W., el ODG/ODG de Puente abre la sección superior del tablero SHIPHAZ y obtiene del iniciador del trabajo el área exacta del buque donde requiere acceso.

Con la información del área en donde se realizarán los trabajos, el ODG/ODG de Puente verifica en el PERFIL DEL BUQUE el número asociado a la respectiva “Actividad Peligrosa”, procediendo a identificar los equipos que deben ser inhibidos, los cuales se encuentran indicados hacia la derecha de la respectiva fila.

A continuación, el ODG/ODG de Puente entrega los respectivos “RED TALLIES” de los equipos a inhibir al iniciador del trabajo, quien, para el caso de los equipos dependientes del Departamento de Sistemas de Armas, se deberá dirigir a la ubicación del equipo o sistema detallado en cada uno de los respectivos “RED TALLIES”, ubicar al encargado, entregar el “TALLY” y obtener del mismo mantenedor las llaves de inhabilitación del equipo o elemento similar.

Durante horario franco, en ausencia de los mantenedores, las acciones de inhibición de equipos de Sistemas de Armas serán realizadas por el [personal de guardia perteneciente al departamento de SS.AA. o aquel control designado en aquellas Unidades que no cuenten con guardia de SS.AA.](#)

Para el caso de los equipos que pertenezcan al Departamento de Ingeniería, el iniciador del trabajo se deberá dirigir al (HQ1 / S.C.C./ TC), o donde se encuentre

RESERVADO

apostado el personal del Departamento de Ingeniería que tenga el control de la maquinaria y entregar a éste los “RED TALLIES”, siguiendo un procedimiento similar al del Departamento de SS.AA., centralizado en la persona de guardia de ingeniería.

Figura N°6

Activación SHIPHAZ



Los aislamientos de equipos riesgosos son positivos, cuando son llevados a cabo por bloqueo de tableros o extracción de fusibles/llaves.

Es responsabilidad del personal del Departamento de Ingeniería verificar el tablero SHIPHAZ antes de poner en servicio cualquier maquinaria, objeto asegurar que ningún “TALLY” que advierta de algún riesgo sea desatendido.

Una vez que el iniciador entregue la totalidad de los “RED TALLIES” detallados en la matriz de SHIPHAZ para el trabajo específico que realizará, debe regresar al tablero y dejar dichos elementos en la parte baja del tablero, sobre la cara blanca del respectivo equipo, como testimonio de que el equipo se encuentra efectivamente inhibido.

A.- TALLIES EFECTIVOS:

Una vez autorizado el trabajo, el ODG/ODG de Puente seleccionará la “GREEN CARD” respectiva, numerada de igual forma que la fila que se va a hacer segura, escribiendo el número del P.T.W. en la tarjeta.

El iniciador del trabajo escribirá su nombre y grado en la “GREEN CARD” apropiada, la cual es colocada en la ranura correspondiente (quedando el lado verde visible). Si más de una persona está involucrada en el trabajo todos los nombres deben ser colocados en la tarjeta.

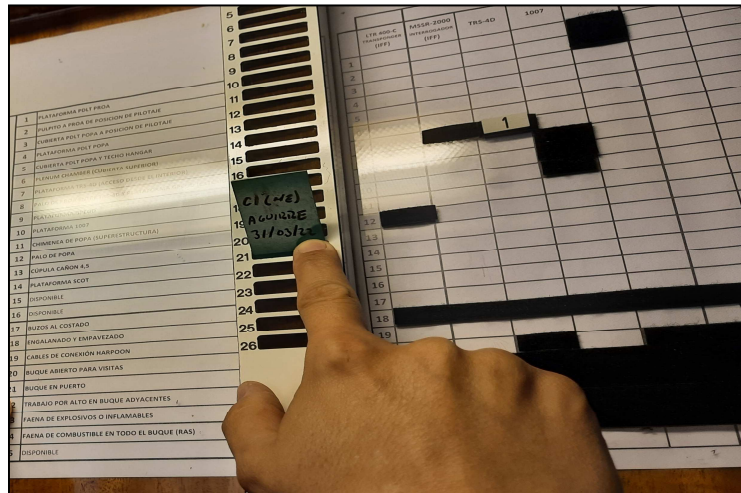
La fecha, tiempo, nombres y grados de todas las personas que desean entrar a una zona de riesgo deben estar escritos en el P.T.W. correspondiente.

RESERVADO

El ODG/ODG de puente cerrará ambas secciones del tablero SHIPHAZ.

Teniendo el P.T.W. firmado, de ODG/ODG de Puente dará el permiso para que el personal señalado en el P.T.W. y la "GREEN CARD" proceda al área de riesgo ahora hecha segura.

Figura N°7
GREEN CARDS



Las autorizaciones para efectuar trabajos serán controladas en una bitácora y los formularios (P.T.W.) guardados en un “Archivador de Trabajos Peligrosos” bajo control en la Oficina SS.AA. y podrán ser destruidos después de 3 meses si la actividad se ha ejecutado sin accidentes.

B.- TRABAJO FINALIZADO:

Al completar el trabajo que implicó la activación del SHIPHAZ y sólo una vez que la totalidad del personal que accedió a la zona de riesgo se ha retirado del lugar, el iniciador del trabajo reportará al ODG/ODG de Puente que la actividad concluyó.

El ODG/ODG de Puente verificará que efectivamente el trabajo haya terminado y que no exista personal en el área, procediendo posteriormente a tarjar con una cruz los nombres del formulario P.T.W., en caso de que se haya generado un documento de éste tipo para la ejecución del respectivo trabajo.

A continuación, el ODG/ODG de Puente abrirá la parte baja del tablero y entregará las llaves de inhabilitación de los equipos, fusibles y/o elementos similares al iniciador, quien deberá dirigirse a los respectivos mantenedores o **personal de guardia de SS.AA.** y/o personal de guardia de Ingeniería.

Durante este procedimiento, el ODG/ODG de Puente deberá tener especial precaución con no habilitar equipos o sistemas que afecten otro trabajo que se esté realizando en paralelo, para lo cual deberá verificar si existen más “GREEN TALLIES” instalados.

RESERVADO

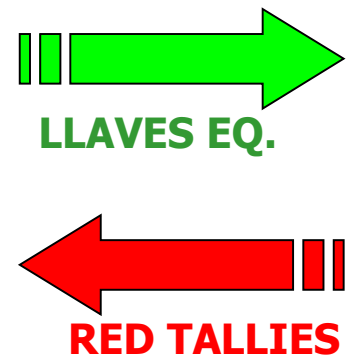
A continuación, las llaves de inhabilitación de los equipos, fusibles y/o elementos similares son regresadas a los equipos y sistemas involucrados y cambiadas por los “RED TALLIES”.

Los “RED TALLIES” son regresados al tablero SHIPHAZ en donde el ODG/ODG de Puente los coloca en el lugar adecuado del “KEY/TALLY STOWAGE”.

El ODG/ODG de Puente borra la “GREEN CARD” y regresa la tarjeta a su calzo, firma el P.T.W. en la sección “Trabajo Completado”, cierra el ciclo y procede a cerrar ambas secciones del tablero SHIPHAZ.

Figura N°8

Desactivación SHIPHAZ



3. PROCEDIMIENTO WHITE TALLY:

La correcta ejecución del procedimiento SHIPHAZ requiere que la totalidad de los equipos indicados en la respectiva fila de actividad sean inhabilitados; sin embargo, existen ocasiones en que la ejecución de dicho procedimiento afectará a un proceso de mantenimiento u operación.

El procedimiento para “autorizar” que alguno de los equipos y/o sistemas indicados en la fila de actividad, de la respectiva “Actividad Peligrosa” no sea inhabilitado es conocido como “WHITE TALLIE”.

Cuando por algún motivo justificado se requiera que un determinado equipo no sea inhabilitado durante un procedimiento SHIPHAZ deberá efectuarse una evaluación de la actividad que se llevará a cabo, versus el riesgo asociado. En caso de que el riesgo sea menor y no exista un riesgo inmediato a la seguridad de las personas, el “OFICIAL INGENIERO CALIFICADO” podrá autorizar un “WHITE TALLY”.

Los Oficiales “INGENIEROS CALIFICADOS” sólo autorizarán el empleo de “WHITE TALLY” dentro de la competencia de su autoridad, su experiencia y conocimiento, en una ventana de tiempo acotada.

RESERVADO

Los Oficiales "INGENIEROS CALIFICADOS" autorizados a promulgar un "WHITE TALLIE" son: W.E.O. / M.E.O.

En caso de autorizarse un “WHITE TALLIE”, este se registrará en la tabla de “WHITE TALLIES” (Figura N8), la cual se ubica a la izquierda del “PERFIL DEL BUQUE”, indicando el número de la tarjeta correspondiente, el nombre de la autoridad que lo autoriza, el equipo involucrado y la vigencia de la autorización.

A continuación, el “WHITE TALLIE” será pegado sobre el indicador de actividad (velcro de color rojo o negro), el cual cambiará a color blanco, indicando que dicho equipo no requiere ser inhibido para una determinada actividad, como se indica en la figura N°9.

Figura N°9

Registro WHITE TALLIES

WHITE TALLY STATUS					
LINE	AUTHORITY	START DATE	END DATE	CAVEATS	TALLIES
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					
80					
81					
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					
93					
94					
95					
96					
97					
98					
99					
100					

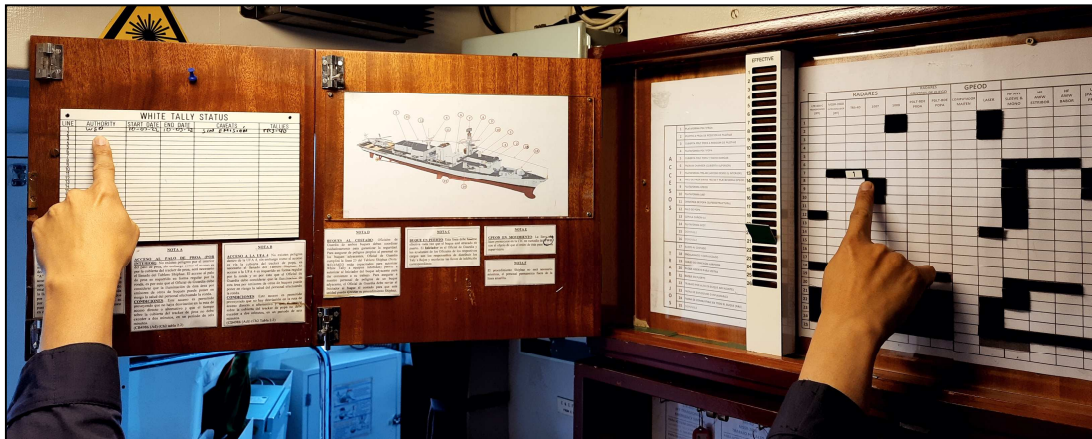
Ante la existencia de un “WHITE TALLIE”, durante el proceso de activación del SHIPHAZ, el ODG/ODG de Puente no necesitará inhibir los equipos con “WHITE TALLY” en la fila de actividad, sin embargo, los procedimientos de “GREEN CARD” y P.T.W. deben ser llevados a cabo y completados con el fin de tener un registro de todo el personal que entra a un área de riesgo o lleva a cabo una actividad riesgosa.

Los “WHITE TALLY” no deben ser movidos a otra fila de actividades, debiendo permanecer en la celda que sólo fue autorizada.

Al completar una actividad que involucre el uso de “WHITE TALLY” el ODG/ODG de Puente se debe asegurar que el “WHITE TALLY” sea removido de la matriz.

Figura N°10

WHITE TALLIES



4. PROCEDIMIENTO SHIPHAZ OPERACIONAL:

Durante la operación normal del buque, se requiere mantener un alto grado de disponibilidad operacional, pudiendo no ser apropiado o práctico llevar a cabo el procedimiento SHIPHAZ tradicional, en especial en aquellas ocasiones en que el procedimiento es requerido sólo por ciertos períodos de tiempo, haciendo necesario un procedimiento alternativo, que mantenga la seguridad del personal y/o material, pero que permita ser activado y desactivado en un corto período y sin restringir a quien tiene el control del buque así también dejando a quien conduce el buque con la posibilidad de utilizar en forma inmediata el equipo y/o sistema inhibido ante una emergencia.

Este procedimiento se denomina “SHIPHAZ OPERACIONAL” y es autorizado por el Jefe de Guardia o por el Oficial de Guardia de Puente en los buques que no cuenten con este control.

El “SHIPHAZ OPERACIONAL” permite que ciertos equipos y/o sistemas, principalmente sistemas de armas y de control de fuego automáticos sean inhibidos por un breve periodo, con la opción de tener una disponibilidad inmediata en caso de ser requeridos.

El procedimiento de activación del “SHIPHAZ OPERACIONAL” se realiza solamente en la mar y es el siguiente:

- La persona que requiere acceso al área de riesgo informará la situación y solicitará la autorización del ODG de Puente.
- En caso de corresponder, el ODG de Puente contactará al PWO en la CIC, a través de una línea abierta (NO PUNTO A PUNTO) y solicitará la venía para

RESERVADO

llevar a cabo el procedimiento de “SHIPHAZ OPERACIONAL” a un determinado equipo y/o sistema.

- En caso de ser autorizado, el Jefe de Guardia en la CIC promulgará el “SHIPHAZ OPERACIONAL” al determinado equipo y/o sistema, lo cual informará por su línea abierta al general, dando instrucciones al respectivo Operador/Mantenedor del equipo, ordenándole la inhibición (hacer seguro) del equipo. El Operador/Mantenedor del equipo acusa recibo e inhibe el equipo y/o sistema.
- El Operador/Mantenedor informa al PWO en la CIC una vez el equipo se encuentre seguro. El PWO informará de esto al ODG de Puente quien autorizará al personal a llevar a cabo la actividad de riesgo.
- Los equipos son llevados a “STANDBY” o apagados, pero no se requiere que se le remuevan las llaves o sistemas de seguridad.
- Todos los participantes (ODG de puente, PWO en la CIC, Operador/Mantenedor de Equipo) pueden comunicarse libremente por la línea abierta del mando (COL), objeto permitir una rápida vuelta a la operatividad del equipo involucrado, una vez que el personal haya aclarado del área de riesgo.

En el caso particular de las sirenas o Pitos del Buque, éstas se encuentran bajo control directo del ODG de Puente. Cuando por circunstancias operacionales se requiera el aislamiento de alguno de estos elementos, se deberá colocar un “TALLY”, previa orden del ODG de Puente, en la posición de operación de las sirenas del puente.

El ODG de Puente dará instrucciones claras al timonel y personal de puente involucrado en la operación de las sirenas, para que éstos asuman su responsabilidad en el riesgo que significa operar las sirenas en ese momento y no las utilicen.