



Alerta de Seguridad

De la Asociación Internacional de Contratistas de Perforación (IADC)

ALERTA 99-26

ACCIDENTE FATAL - PARADO DEBAJO DE UNA CARGA SUSPENDIDA

¿QUÉ SUCEDIÓ?:

Un ingeniero submarino sufrió una lesión fatal mientras trabajaba en un equipo de perforación semi-sumergible. La persona que murió estaba parada dentro de la cavidad del Conector H4 del Preventor de Reventones (BOP), inspeccionando el área de asentamiento de la junta tipo anillo. El BOP (Aproximadamente 110 toneladas) estaba suspendido por dos puentes-grúa de 70 toneladas (en la parte delantera y trasera). Los frenos mecánicos de la grúa delantera fallaron. Esto ocasionó que el BOP se columpiara libremente desde la parte delantera del equipo hacia atrás. El ingeniero quedó atrapado entre el BOP y el tocón de pruebas.

¿QUÉ LO OCACIONÓ?:

1. La investigación reveló que era una práctica común en este equipo el examinar el área de asentamiento de la junta del Conector H4 del BOP estando parado debajo de la carga suspendida.
2. El puente-grúa no poseía un dispositivo mecánico de bloqueo positivo (es decir un pasador, etc.) sino que dependía de un sistema de frenado por fricción empleando un tambor y cintas de freno.
3. Antes del accidente, se creía que los puentes-grúa incluían un sistema hidráulico de frenado redundante. Luego se descubrió que solamente el dispositivo de frenado mecánico estaba diseñado para sostener una carga suspendida. El sistema hidráulico estaba diseñado solamente para proveer un descenso controlado cuando se bajaba la carga.
4. No se les había realizado el mantenimiento debido a los sistemas de frenos de la grúa. Se observó que los frenos mecánicos de las grúas delantera y trasera estaban desajustados.

ACCIONES CORRECTIVAS:

1. En el equipo de perforación se iniciaron cambios en los procedimientos para evitar que el personal trabajara debajo de una carga suspendida. Todo el personal del propietario y de los contratistas serán informados del incidente y de los requerimientos para cumplir estrictamente con esta regla de seguridad.
2. El programa de Mantenimiento Preventivo del Contratista (PM) será modificado para incluir los sistemas de frenado mecánico de las grúas.
3. Al propietario y al resto del personal se les requerirá revisar los sistemas de grúas, en particular los sistemas de frenos, y asegurar que se implementen programas adecuados de mantenimiento preventivo (PM).

Este material se presenta solamente con fines informativos.

Los gerentes y supervisores deberán evaluar la información para determinar si puede aplicarse a sus situaciones y prácticas específicas.

[Regresar a la Página Principal de Alertas](#)

<http://iadc.org/espanol/alertas/es99-26.htm>