



Alerta de Seguridad

de la Asociación Internacional de Contratistas de Perforación

ALERTA 12 – 20

PELIGROS DE OBSTRUCCIONES EN LA CUBIERTA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS: MARCACIÓN Y NOTIFICACIÓN

ASUNTO:

Un accidente fatal reciente involucrando un helicóptero ha puesto énfasis en la necesidad de una coordinación efectiva de información entre los operadores de las instalaciones costas afuera y los proveedores de servicios de transporte aéreo sobre obstrucciones y cierres de la cubierta helipuerto.

Tal como ocurre con tantos accidentes, habían múltiples barreras las cuales, si se hubiera gestionado e implementado cualquiera de ellas en forma efectiva, se podría haber evitado el accidente. Una de estas barreras, que se halla bajo el control de la gerencia de la instalación costas afuera, es la identificación apropiada de obstáculos posibles en la cubierta helipuerto, la declaración del cierre de la cubierta helipuerto, la marcación adecuada de dicho cierre y la notificación a los proveedores de servicios de transporte aéreo de dicho cierre. En este incidente, el piloto intentó aterrizar en la cubierta helipuerto de una plataforma que no estaba marcada como cerrada, a pesar de que se hallaba aparentemente obstaculizada por una unidad *jackup* que trabajaba sobre la plataforma. Se desconoce el porqué el piloto intentó aterrizar en la cubierta helipuerto de la plataforma en lugar de la cubierta de la Unidad Móvil de Perforación Costas Afuera (*MODU*, por sus siglas en inglés), o porqué el piloto no pudo identificar que la ruta de vuelo estaba obstaculizada, aún sin la marcación de cerrado del helipuerto. Después del incidente, la gerencia de la plataforma marcó la cubierta helipuerto como cerrada.

DISCUSIÓN:

El Sector con Limitación de Obstáculos (*LOS*, por sus siglas en inglés) de una cubierta helipuerto está generalmente marcada sobre la cubierta. Sin embargo, las operaciones de rutina de la *MODU* o plataforma pueden causar obstáculos en las cubiertas helipuerto o invadir el *LOS* o el sector libre de obstáculos con el potencial de un impacto negativo en la seguridad de vuelos. Éstas incluyen, pero no están limitadas, a las siguientes:

- La ubicación de una *MODU* en una posición tal que la estructura de la unidad obstruya la ruta de vuelo a una plataforma helipuerto de otra instalación costas afuera;
- Ubicar la *MODU* en una posición que obstruye las áreas debajo de la cubierta helipuerto de otra instalación, la cual debe mantenerse libre con el fin de proveer una ruta de vuelo para un helicóptero que tenga que abortar un aterrizaje o que no pueda lograr buena elevación durante el despegue;
- Ubicar la *MODU* en una posición tal que su propia cubierta helipuerto quede obstaculizada por una estructura en o debajo de la plataforma;
- Permitir que las naves ocupen una posición que obstaculicen el área debajo de la cubierta helipuerto de su propia unidad o de una instalación cercana, la cual debe dejarse libre con el fin de proveer una ruta de vuelo para un helicóptero que tenga que abortar un aterrizaje o que no pueda lograr buena elevación durante el despegue;
- Estar invadidos por pescantes de grúas que tienen el alcance para entrar al *LOS* de la cubierta helipuerto;

Las Acciones Correctivas indicadas en este alerta son las acciones de una compañía para resolver el incidente y no reflejan necesariamente la postura de la IADC o el Comité de Salud, Seguridad y Medio Ambiente (HSE) del IADC.

Este material se presenta solamente con fines informativos. Los Gerentes y Supervisores deben evaluar esta información para determinar si puede aplicarse a sus situaciones y prácticas específicas. Propiedad Intelectual © 2008 International Association of Drilling Contractors. Todos los derechos reservados.

Emitido en agosto del año 2012



Alerta de Seguridad

de la Asociación Internacional de Contratistas de Perforación

- Colocar en la cubierta helipuerto sin autorización materiales o equipos que constituyan un obstáculo.

Una cubierta helipuerto que se halle obstaculizada debe sacarse del servicio y marcarse de acuerdo con las normas y los reglamentos que aplican al caso. La Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO, por sus siglas en inglés) ha establecido normas para la limitación de obstáculos en el camino de las cubiertas helipuerto y para la marcación para helipuertos cerrados. Mientras que las normas de la ICAO se aplican solamente a aviación internacional, sus normas (a menudo con modificaciones) se reflejan generalmente en la normativa nacional o en las normas para las industrias, la más completa de las cuales es la norma CAP 437 de la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido, *Normas para Áreas de Aterrizaje de Helicópteros Costas Afuera*.

ACCIÓN RECOMENDADA:

Antes de desplazar una MODU a su nuevo sitio de operación, debe realizarse una evaluación para determinar si hay posibilidad de que la unidad, o su estructura, pueda invadir las áreas de limitación de obstáculos de otras instalaciones costas afuera en el área; o que la estructura de estas instalaciones puedan invadir las áreas de limitación de obstáculos de la cubierta helipuerto de la misma MODU.

Para las MODU que participan en operaciones combinadas, los arreglos para puentes entre la MODU y la instalación asociada deben identificar claramente si una cubierta helipuerto tanto de la MODU o de la instalación deberá quitarse del servicio. Los arreglos de puentes deben también tomar medidas para la comunicación de información referente a las operaciones en alguna de las instalaciones que puedan requerir, o garantizar, el cierre provisorio del helipuerto en la otra instalación, como pueden ser el potencial de obstáculos temporales causados por maniobras de grúas o naves, o ciertas operaciones críticas (por ejemplo, el empleo de explosivos para operaciones de perforación).

Las autoridades reguladoras, los servicios de aviación de búsqueda y rescate, y los proveedores de servicios de transporte aéreo deben ser notificados de cualquier cierre de una cubierta helipuerto, siguiendo los procedimientos correctos para las operaciones del área; y las cubiertas helipuerto cerradas deberán marcarse de manera adecuada.

Para mayor información, se dispone de las siguientes referencias:

- Reglamentos nacionales de aviación civil
- Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido
 - CAP 437: Normas para Áreas de Aterrizaje de Helicópteros Costas Afuera – [\[link\]](#)
- Prácticas Recomendadas del HSAC (E.E. U.U. de Norteamérica) – [\[link\]](#)
 - 92-1 – Advertencia(s) y Procedimiento(s) para Riesgos Operacionales en Cubiertas Helipuerto/Helipuertos
 - 92-4 – Venteo de Gas, Advertencia(s) y Procedimiento(s) para Riegos Operacionales en Cubiertas Helipuerto/Helipuertos
 - 92-5 – Cubiertas Helipuerto/Helipuertos Cerrados, Advertencia(s) y Procedimiento(s) para Riegos Operacionales en Cubiertas Helipuerto/Helipuertos
 - 2004-1 – Inspección de Cubiertas Helipuerto Costas Afuera
 - 2004 -7 – Peligros en Cubiertas Helipuerto
 - 2008-1 – Marcación de Cubiertas Helipuerto en el Golfo de México

Las Acciones Correctivas indicadas en este alerta son las acciones de una compañía para resolver el incidente y no reflejan necesariamente la postura de la IADC o el Comité de Salud, Seguridad y Medio Ambiente (HSE) del IADC.

Este material se presenta solamente con fines informativos. Los Gerentes y Supervisores deben evaluar esta información para determinar si puede aplicarse a sus situaciones y prácticas específicas
Propiedad Intelectual © 2008 International Association of Drilling Contractors. Todos los derechos reservados.

Emitido en agosto del año 2012



Alerta de Seguridad

de la Asociación Internacional de Contratistas de Perforación

- Organización Internacional de Aviación Civil (*ICAO*)
 - Convención *ICAO*, Anexo 14, Volumen II (Helipuertos)
- Asociación Internacional de Productores de Petróleo y Gas (*OGP*, por sus siglas en inglés)
 - Guía para Gestión de Aviación
- Organización Internacional Marítima (*IMO*, por sus siglas en inglés)
 - Código para Construcción y Equipamiento de Unidades Móviles de Perforación Costas Afuera, 2009, Capítulo 13

Las Acciones Correctivas indicadas en este alerta son las acciones de una compañía para resolver el incidente y no reflejan necesariamente la postura de la IADC o el Comité de Salud, Seguridad y Medio Ambiente (HSE) del IADC.

Este material se presenta solamente con fines informativos. Los Gerentes y Supervisores deben evaluar esta información para determinar si puede aplicarse a sus situaciones y prácticas específicas
Propiedad Intelectual © 2008 International Association of Drilling Contractors. Todos los derechos reservados.
Emitido en agosto del año 2012