



# Alerta de Seguridad

De la Asociación Internacional de Contratistas de Perforación (IADC)

---

ALERTA 05 – 26

## OPERACIONES SEGURAS CON HELICÓPTEROS

### QUÉ SUCEDIÓ:

Recientemente ocurrió un incidente de elevado potencial en una plataforma de perforación costa afuera durante un cambio normal de cuadrilla, el cual fue el resultado de varias fallas de procedimientos y de comportamiento. Un helicóptero se hallaba en la cubierta y los pasajeros y la carga fueron descargados sin incidente. El HLO (*Helicopter Landing Officer* o “Encargado de Aterrizajes de Helicópteros”) solicitó y recibió permiso para cargar en el helicóptero parte del equipaje y la carga que figuraban en el conocimiento de embarque, ya que el espacio para equipajes era insuficiente. Una vez completada esta operación, el HLO comenzó a abordar los pasajeros. En el conocimiento de embarque figuraban ocho (8) pasajeros. El piloto observó un movimiento en la pluma de la grúa de babor en el momento en que el Operador de la Grúa intentaba realizar un levantamiento desde un barco de aprovisionamiento que se hallaba al lado de la plataforma. El piloto notificó de esto al HLO y éste abandonó la cubierta para detener y asegurar a la grúa. Luego de detener a la grúa, el HLO regresó a la cubierta helipuerto y observó que habían sido aseguradas todas las puertas del helicóptero. A continuación de una inspección del área circundante, el HLO dio la señal de vía despejada para que el helicóptero tomara vuelo. El viaje de regreso a la costa se llevó a cabo sin problemas, y cuando el piloto se preparó para dar la aprobación para el desembarque de los pasajeros, notó que uno de ellos tenía equipaje apoyado en sus rodillas y asegurado con el cinturón de seguridad. Luego de realizar un conteo descubrió que tenía un total de diez (10) pasajeros y no los ocho (8) originalmente listados. El piloto ordenó una revisión del conocimiento de embarque y solicitó que todos los pasajeros y la carga fueran pesados. Se determinó que el helicóptero había realizado el vuelo de regreso con aproximadamente 308 kg. o aproximadamente 690 libras de exceso de peso por sobre los límites máximos permitidos para este tipo de aeronave.

### QUÉ LO CAUSÓ:

- Operación no autorizada de la grúa causó que se distrajera el HLO, a la vez que violaba las políticas de la compañía.
- El empleado asignado como Despachador para gestionar la sala de espera del helicóptero durante la llegada y partida regresaba de su turno con anterioridad y había organizado su propia partida en el mismo vuelo que traía a su relevo. Además de esto, fue el primero en abordar la nave en lugar de ser el último. Esto fue una falla en los procedimientos de la compañía para la Gestión de Cambios.
- No existían restricciones para limitar el acceso a la sala de espera del helicóptero y esto se sumó a la confusión reinante, permitiendo que dos empleados se colocaran trajes de supervivencia sin supervisión y que abordaran con su propio equipaje. Esto constituye mal planeamiento, falta de controles efectivos en la organización y una ausencia de procedimientos específicos establecidos para la plataforma de perforación.
- La plataforma de perforación operaba con un “sistema de confianza” que permitía que los pasajeros se pesaran a sí mismos y que dieran la información acerca de su peso y el peso de sus equipajes sin la correspondiente verificación. Se determinó que los pesos indicados no eran exactos, lo cual es una violación de otra política de HSE (Salud, Seguridad y Medio Ambiente).
- Falta de procedimientos establecidos para permitir una adecuada comunicación del arribo de un helicóptero para el personal de la plataforma de perforación y los pasajeros con rumbo a tierra firme.
- Hubo mala supervisión en todo el incidente, desde el Operador de la Grúa hasta la suposición por parte del HLO de que porque las puertas estaban cerradas y aseguradas, todo debía estar en orden.
- Antes de la señal de autorización y del despegue y durante todo el viaje de regreso, existió la oportunidad para que cualquier pasajero solicitara un pare y que alertara al piloto de que un pasajero se

**Las Acciones Correctivas indicadas en esta alerta son las acciones de una compañía para resolver estos incidentes y no reflejan necesariamente la posición del IADC o el Comité de Salud y Seguridad Laboral (HSE) del IADC.**

---

Este material se presenta solamente con fines informativos. Los Gerentes y Supervisores deberán evaluar esta información para determinar si puede aplicarse a sus situaciones y prácticas específicas  
Propiedad Intelectual ©2005 International Association of Drilling Contractors. Todos los Derechos Reservados

Emitido en julio del 2005



# Alerta de Seguridad

De la Asociación Internacional de Contratistas de Perforación (IADC)

---

hallaba sentado con carga sobre sus rodillas y con un cinturón de seguridad sobre la carga. Esto es un evidente comportamiento riesgoso que no motivó acción alguna e indica el nivel de tolerancia de riesgo de todos los pasajeros en este vuelo.

**ACCIÓN CORRECTIVA: Para resolver este incidente, esta compañía instruyó a los supervisores de los equipos de perforación en lo siguiente:**

El transporte de personal desde y hacia las instalaciones costa afuera mediante el uso de helicópteros es una práctica común y rutinaria en la industria de la perforación petrolífera. **Gestionamos nuestra seguridad mediante la planificación de nuestro trabajo, mediante la comunicación efectiva y siguiendo todos los procedimientos establecidos. La evaluación y la disminución de los riesgos** deberá aplicarse debidamente en lo relacionado a los helicópteros de la misma manera que se hace cuando se realiza cualquier otro tipo de trabajo que posee un riesgo inherente y un alto potencial de severidad. Aunque el piloto, como comandante del helicóptero, es el responsable final por la seguridad del helicóptero, **nuestra compañía posee procedimientos para las actividades de a bordo**, los cuales han sido desarrollados e implementados para mitigar todos los riesgos conocidos hasta un nivel aceptable de gestión. **Todos los empleados de la Compañía** relacionados con la llegada, carga, descarga y partida de un helicóptero en alguna de nuestras plataformas deberá también comprender y cumplir las funciones y deberes para asegurar que el proceso es administrado de manera segura. Todos los pasajeros que viajan en un helicóptero tienen la misma responsabilidad para cumplir al pie de la letra con los requisitos establecidos. **Las operaciones con helicópteros, a la vez que son consideradas de rutina, son por definición operaciones de seguridad crítica.**

Es importante discutir estos hechos y compartir las “lecciones aprendidas”:

- **Repasar los procedimientos de carga y descarga específicos para su plataforma de perforación para asegurar que este incidente no pueda ocurrir en su plataforma.**
- Asegurar que esta operación de seguridad crítica esté bien planificada y que se hallen implementados los controles adecuados para asegurar la ejecución sin fallas del plan.
- Repasar los lineamientos de las políticas en el manual de HSE de la compañía e incluir requerimientos de las normas que sean específicos para el área.
- Realizar una crítica de las operaciones buscando debilidades o incumplimientos y si éstas se hallasen, implementar la acción necesaria para corregirlas.
- La plataforma de perforación en cuestión ha desarrollado e implementado actualmente un procedimiento para operaciones con helicópteros que es específico para dicha plataforma.

**En este incidente particular se dejó a la suerte la seguridad y fuimos en extremo afortunados con el resultado. Por favor cumpla con su parte en ayudar a asegurar que este tipo de incidente no vuelva a ocurrir.**

---

**Las Acciones Correctivas indicadas en esta alerta son las acciones de una compañía para resolver estos incidentes y no reflejan necesariamente la posición del IADC o el Comité de Salud y Seguridad Laboral (HSE) del IADC.**

Este material se presenta solamente con fines informativos. Los Gerentes y Supervisores deberán evaluar esta información para determinar si puede aplicarse a sus situaciones y prácticas específicas  
Propiedad Intelectual ©2005 International Association of Drilling Contractors. Todos los Derechos Reservados  
**Emitido en julio del 2005**