

# Alerta De Seguridad

De la Asociación Internacional de Contratistas de Perforación

---

ALERTA 13-03

## GOLPE DE LÁTIGO DE MANGUERA DE TRANSFERENCIA DE NAVE A NAVE RESULTA EN FATALIDAD

### QUÉ SUCEDIÓ:

Una nave recibió instrucciones de abastecer combustible a una nave de perforación que trabajaba costas afuera. Mientras se completaba la conexión al tubo distribuidor de la nave, la manguera de transferencia sufrió una repentina tensión y fue arrancada del tubo distribuidor de la nave. La manguera comenzó a dar golpes de látigo y golpeó a un marinero de primera, arrojándolo al mar. Las alarmas generales sonaron en ambas naves. El marinero de primera fue recuperado por el bote de rescate de la nave de perforación y se observó que sufría de lesiones múltiples. El marinero lesionado fue evacuado por helicóptero hasta el hospital más cercano donde falleció.

### QUÉ LO CAUSÓ:

- La manguera se había enrollado en la hélice de babor mientras se conectaba.
- Una parte de la manguera (el lado de la nave) no estaba equipada con collares de flotación.
- Debido a la excesiva tensión, la manguera y los adaptadores de conexión se partieron.
- No se llevaba a cabo un monitoreo de la manguera desde la nave de perforación en el momento de ocurrir el accidente.

### ACCIÓN CORRECTIVA: Para evitar este tipo de incidentes, esta compañía hizo lo siguiente:

- Se les recordó a todas las naves de la flota que una manguera de transferencia con dispositivos de flotación en toda su longitud, o una manguera auto-flotante, son las opciones preferidas durante las operaciones de transferencia.
- Se instruyó a todos los comandantes de las naves que si la manguera no está equipada completamente con dispositivos de flotación, deben asegurarse que el tramo sin dispositivos de flotación quede asegurada sobre cubierta (si fuera posible) o que el tramo en el agua sea de un mínimo estricto.
- Asegurarse que el recorrido de la manguera esté siempre monitoreada o revisada desde la conexión hasta la desconexión desde ambas unidades.
- Se recordó a todos miembros de las cuadrillas que deben repasar los JSAs sobre el riesgo de que la manguera quede atrapada debajo del casco de la nave o que quede enrollada en una hélice.
- Se recordó también a los miembros de las cuadrillas que repasen el JSA para asegurar que se complete una revisión del estado físico de la manguera de transferencia y asegurar que los últimos 33 pies (10 metros) del extremo de la manguera (lado de la nave) esté equipada con dispositivos de flotación.
- Además de los dos marineros de primera que se hallan en cubierta llevando a cabo las conexiones y las operaciones de transferencia, se instruyó al comandante de la nave asignar a un miembro de la tripulación como supervisor. El supervisor estará encargado de la conexión y desconexión de la(s) manguera(s) de transferencia y no estará involucrado en las operaciones de transferencia. El

**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 HS & E del IADC.**

---

supervisor recibirá también un radio transmisor con el fin de mantener contacto con el puente de mando.

- Se instruyó a todos los comandantes de las naves que no se deberá llevar a cabo otras operaciones que puedan distraer a los miembros de la tripulación de la operación de transferencia al por mayor del combustible. Una vez comenzada la transferencia, ésta no debe interrumpirse. Si una interrupción es absolutamente necesaria, la transferencia debe asegurarse y la manguera deberá desconectarse.

**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 HS & E 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 © 2008 International Association of Drilling Contractors. Todos los Derechos Reservados  
**Emitido en enero del año 2013**