



Explosión en Beirut causa la muerte de 220 personas y lesiones a más de 6000

5 DE AGOSTO 2020

Una explosión en el puerto de Beirut, Líbano, causó la muerte de al menos 220 personas, lesiones a más de 6 000 y la desaparición de otras 110 el 4 de agosto. La inmensa explosión provocó fuertes ondas de choque en la ciudad que destruyeron edificios y volcaron varios automóviles, estas se alcanzaron a sentir en Chipre que se encuentra a una distancia de 150 millas (241 km).

Las operaciones de rescate continuaron el 5 de agosto junto con operaciones de búsqueda en toda la ciudad para encontrar sobrevivientes entre los escombros de los edificios destruidos. Se espera que el número de muertos y heridos continúe aumentando en los próximos días debido a que aún hay muchas personas desaparecidas.

El incidente comenzó cuando los bomberos fueron llamados alrededor de las 18:00 hora local a un incendio en una bodega en el puerto de Beirut, el puerto principal de Líbano. El fuego provocó una explosión más pequeña que envió una nube de humo oscuro al cielo. Algunos testigos informaron haber visto destellos de luces en el humo que parecían fuegos artificiales.



Imagen: Shutterstock

Una segunda explosión ocurrió unos minutos más tarde a las 18:08 y causó significativamente más daños que la primera. Varios videos tomados desde toda la ciudad captaron el momento en el que la explosión envía ondas de choque a toda la ciudad y destruye instantáneamente varios edificios que rodeaban el almacén en donde se originó. Esta explosión generó una nube de color marrón rojizo mucho más grande que la anterior.

Hubo una confusión inicial sobre la ubicación exacta de la explosión y sobre cual pudo haber sido la causa. Más tarde, en la noche del 4 de agosto, el director general de la Seguridad General de Líbano, Abbas Ibrahim, dijo que la explosión pudo haber involucrado alrededor de 2.750 toneladas de nitrato de amonio, un químico utilizado principalmente como fertilizante en la agricultura o para explosivos de minería. Ibrahim agregó que la gran cantidad de nitrato de amonio había sido confiscada hace seis años y se había almacenado en el puerto sin medidas de seguridad.

El ministro de Salud, Hamad Hasan, le comunicó a Reuters que el gobierno estaba teniendo problemas para lidiar con la magnitud del desastre, miles de personas están contactando constantemente a los departamentos de emergencia en búsqueda de familiares y amigos desaparecidos. Las operaciones de rescate se hicieron más difíciles durante la noche debido a la falta de electricidad en el área afectada.



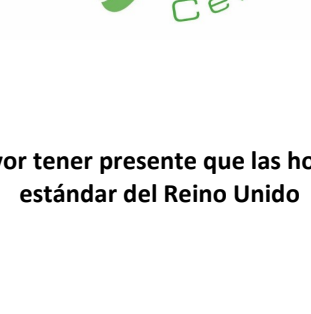
La flecha indica el lugar de la explosión (detrás de elevador de granos) – Imagen: Shutterstock

La explosión dejó una escena devastadora en la capital de Líbano, edificios destruidos o dañados con sus ventanas y puertas arrancadas. Algunos testigos informaron que edificios a una distancia de hasta 10 kilómetros (6 millas) resultaron afectados.

Tres hospitales de la capital fueron destruidos y otros dos fueron dañados parcialmente, esto obligó a tratar a los pacientes en las carreteras y aparcamientos circundantes. El gobierno del Líbano comunicó que la explosión también destruyó un importante elevador de granos en el puerto de Beirut, lo que causará más daños a la economía del país y al suministro de alimentos que ya venía siendo fuertemente afectado por los efectos de la pandemia de COVID-19.

Debido al potencial de gases tóxicos en las inmediaciones del origen de la explosión, los esfuerzos de extinción de incendios incluyeron el uso de varios helicópteros que arrojaron agua sobre el incendio. El fuego continuó ardiendo hasta el 5 de agosto.

Próximos Seminarios Web del IChemE Safety Centre



Por favor tener presente que las horas son estándar del Reino Unido

Conceptos de Procesos - Agosto 25 @ 08:30 BST

En este seminario web, Trish Kerin discutirá el marco de ISC para la seguridad de los procesos y cómo se aplica a varios conceptos de seguridad de procesos. Acompañela en esta discusión examinando cómo se aplican los conceptos de seguridad de procesos en diferentes industrias y cómo puede aplicarlos en su organización.

Para registrarse, haga clic en el siguiente enlace

<https://attendee.gotowebinar.com/register/4385913807808882443>

Liderazgo en Seguridad de Procesos y un poco de diversión – Septiembre 2 @ 08:30 BST

En este seminario web, Trish Kerin compartirá sus conocimientos sobre el liderazgo en seguridad de procesos, utilizando la narración divertida para lograr grandes resultados de seguridad en los procesos.

Para registrarse, haga clic en el siguiente enlace

<https://attendee.gotowebinar.com/register/7809967839456484624>

Ciber-seguridad y Seguridad de Procesos – Septiembre 10 @ 08:30 BST

En este seminario web Trish Kerin discutirá algunas brechas de seguridad cibernética que han tenido implicaciones de seguridad de procesos. Este seminario web se centrará en el aspecto de la seguridad del proceso, no en el aspecto cibernético. Usted debe buscar asesoramiento experto con respecto a los asuntos de seguridad cibernética en su organización.

Para registrarse, haga clic en el siguiente enlace

<https://attendee.gotowebinar.com/register/5411600926825683213>

Los seminarios son en idioma inglés. El CSP desarrollará versiones en español de algunos de ellos posteriormente.

Se solicita a gigante energético australiano pagar 200 millones de dólares australianos para limpiar FPSO en descomposición que la empresa operó hasta el 2016

14 DE AGOSTO 2020

Una revisión del gobierno australiano solicitó a los antiguos propietarios de sitios de producción en alta mar que se hagan responsables de los costos de remediación después de haberlos vendido. La revisión se produjo después de que se solicitara al gigante energético, Woodside Petroleum, pagar alrededor de 200 millones de dólares australianos (109 millones de libras esterlinas) para limpiar un FPSO en el mar de Timor que fue su propiedad hasta el 2016.

Woodside fue propietario de Northern Endeavour FPSO desde 1999 hasta 2016, cuando vendió el sitio por 24 millones de AUD (£ 13 millones de libras esterlinas) a Northern Oil and Gas Australia (NOGA). El periódico The Guardian informó que después de que el Northern Endeavour fue vendido a NOGA, experimentó tres años de producción interrumpida hasta que el regulador de seguridad nacional de Australia los obligara a detener el trabajo en julio de 2019, advirtiéndole que la corrosión en el sitio podría causar varias fatalidades.

El Northern Endeavour está amarrado permanentemente en el mar de Timor, frente a la costa de Darwin, en el norte de Australia. El cierre de la FPSO llevó a NOGA a declararse insolvente en septiembre y a la liquidación en febrero del 2020. Debido a su ubicación en aguas australianas, el gobierno australiano se vio obligado a intervenir y garantizar que el Northern Endeavour fuera seguro. The Guardian informa que el gobierno firmó un contrato con Upstream Petroleum Services para que realice el mantenimiento del FPSO y potencialmente se encargue del desmantelamiento y la remediación que se han estimado en 230 millones de AUD (£125m).



Imagen Representativa: Shutterstock

Esto llevó a una revisión por encargo del gobierno de los eventos que llevaron a la liquidación de NOGA, un informe que se publicó el 13 de agosto. La revisión independiente fue realizada por Steve Walker, un destacado experto con casi 40 años de experiencia en regulación e industria offshore.

El reporte destaca que Woodside anunció que planeaba cesar la producción y desmantelar el sitio Northern Endeavour a finales de 2016 antes de que se llegara a un acuerdo con NOGA. Walker continúa recomendando a las autoridades relevantes introducir una "trailing liability" (responsabilidad de seguimiento) en la que los propietarios de sitios de producción en alta mar seguirían siendo responsables del desmantelamiento incluso después de venderlos. El informe cuestiona si el "trailing liability" puede aplicarse de manera retrospectiva.

En un comunicado el 6 de agosto, la oficina de Keith Pitt, el Ministro de Recursos, Agua y el Norte de Australia, dijo que el gobierno seguía comprometido a mantener la instalación Northern Endeavour y el entorno marino circundante seguros y protegidos, y a encontrar una solución a largo plazo para las instalaciones y campos petroleros asociados. En abril, Pitt anunció que Upstream Production Solutions continuaría operando la instalación Northern Endeavour junto a las instalaciones y pozos submarinos asociados, en "modo faro".

Pitt dijo: "La seguridad de los trabajadores en alta mar y la protección del ecosistema marino sigue siendo la prioridad número uno del Gobierno. No se está produciendo petróleo y se está llevando a cabo un mantenimiento crítico que es necesario para mantener un entorno de trabajo seguro".

The Guardian cita a un portavoz de Woodside diciendo que la compañía estaba trabajando con el gobierno en un estudio de desmantelamiento del Northern Endeavour y estaba contribuyendo a las discusiones sobre políticas para evitar que incidentes similares volvieran a ocurrir. El portavoz agregó que Woodside no aceptó ser responsable de la limpieza del sitio.



La edición de Agosto de la revista Hazardex trae artículos interesantes y de mucha actualidad:

Estandares – IEC ofrece más que estándares y certificaciones

PPTex Suplemento No.9

- * [Artículos útiles para la industria post-pandemia](#)
- * [Porqué los elementos intrínsecamente seguros son la clave para la verdadera transformación digital](#)
- * [Aproximación inteligente a las alarmas críticas y la comunicación](#)

Features

- * [Intrínsecamente Seguro – separando la realidad de la ficción](#)
- * [No gaste tanto tiempo y dinero en la certificación de áreas peligrosas](#)
- * [Mejore la seguridad de procesos con la prevención de fuego y explosión y el control de inertización](#)

Lea la versión original en inglés de la publicación en el siguiente enlace:

www.hazardexonthenet.net

Explosión de fábrica química causa la muerte de seis en China

4 DE AGOSTO 2020

Una explosión causó la muerte de seis personas en una planta química en la ciudad de Xintao, China, el 3 de agosto. La explosión en la provincia de Hubei, en el centro de China, ocurrió en un taller de una compañía de silicio orgánico, hay cuatro personas heridas aparte de las seis muertas.

La agencia estatal de noticias Xinhua informa que la explosión repentina ocurrió alrededor de las 07:00 horas del 3 de agosto y finalmente se extinguió alrededor de las 17:30 hora local. Las imágenes publicadas por Xinhua muestran un edificio de varios pisos quemado con humo negro saliendo por todos lados.

Se cree que ninguno de los trabajadores lesionados se encuentra en estado crítico, de igual modo, todos fueron trasladados a un hospital local como medida de precaución.

La empresa propietaria de la fábrica dijo que se detuvo toda la producción y que se está llevando a cabo una investigación.



Imagen Representativa: Shutterstock

Las fábricas químicas en China han estado bajo un mayor escrutinio desde la explosión de marzo de 2019 en la que murieron 78 personas y cientos resultaron heridas. La explosión fue uno de los peores accidentes industriales de China, esta arrasó con un parque industrial y voló las ventanas de los edificios circundantes.

Administración Trump emite reglamentación final sobre el transporte de gas natural licuado por ferrocarriles

4 DE AGOSTO 2020

El gobierno de EE. UU. emitió una regla final el 24 de julio permitiendo el transporte de gas natural licuado (GNL) por ferrocarril a pesar de que los críticos advierten que existen riesgos de explosiones. US Department of Transportation (USDOT) y Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) modificaron las reglas federales sobre materiales peligrosos que prohibían el transporte de GNL por tren.

USDOT y PHMSA consultaron con Federal Railroad Administration (FRA) para emitir la resolución que permite el transporte a granel de GNL en carro tanques con especificación DOT-113C120W9 (DOT-113) que incluyen mejoras sobre los requerimientos para tanques exteriores y que cuentan con controles operativos adicionales.

Tradicionalmente, el GNL se ha transportado por carretera o por mar en los EE. UU., las regulaciones solo han permitido su transporte por ferrocarril cuando se ha obtenido una aprobación especial de PHMSA O FRA. La Asociación de Ferrocarriles Estadounidenses ha solicitado a la PHMSA durante varios años que permita el envío de GNL por ferrocarril debido a su similitud con otros líquidos criogénicos que se transportan en vagones de trenes.

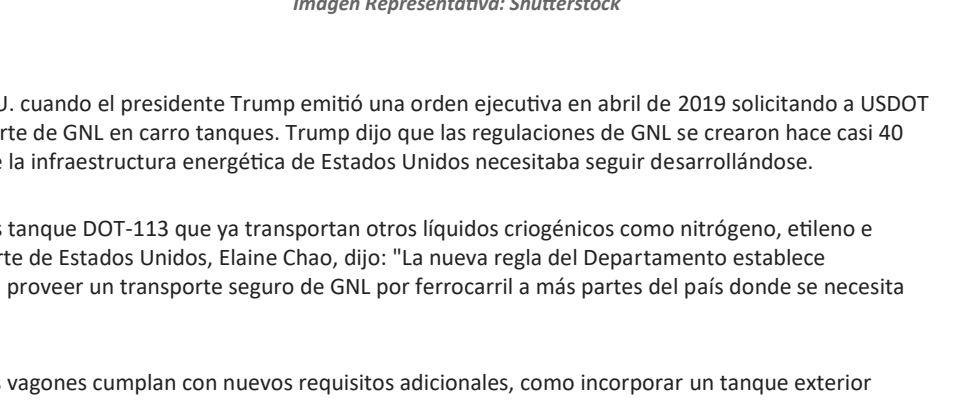


Imagen Representativa: Shutterstock

La situación llegó al nivel más alto del gobierno de EE.UU. cuando el presidente Trump emitió una orden ejecutiva en abril de 2019 solicitando a USDOT que modificara las regulaciones para permitir el transporte de GNL en carro tanques. Trump dijo que las regulaciones de GNL se crearon hace casi 40 años cuando la industria aún estaba en su infancia y que la infraestructura energética de Estados Unidos necesitaba seguir desarrollándose.

La nueva resolución permitirá el envío de GNL en carros tanque DOT-113 que ya transportan otros líquidos criogénicos como nitrógeno, etileno e hidrógeno líquido. Tras el fallo, la secretaria de Transporte de Estados Unidos, Elaine Chao, dijo: "La nueva regla del Departamento establece cuidadosamente las salvaguardas operativas claves para proveer un transporte seguro de GNL por ferrocarril a más partes del país donde se necesita esta fuente de energía".

Esta normativa final significa que será necesario que los vagones cumplan con nuevos requisitos adicionales, como incorporar un tanque exterior mejorado con un acero al carbono más grueso, para que puedan cargar GNL. También se requerirá el monitoreo remoto de la presión y la ubicación de los carros tanque de GNL, un mejor sistema de frenado y un análisis de los riesgos sobre las rutas de los ferrocarriles para evaluar el nivel de seguridad.

La reglamentación también exige un punto de control en ambos extremos del tren o un sistema de potencia distribuido cuando un tren esté transportando 20 o más carro tanques cargados con LNG en un bloque continuo, o cuando transporte más de 35 a lo largo de todo el tren.

Después de que se implementara la nueva regulación, los críticos destacaron los peligros de permitir que el GNL se transporte por ferrocarril. El Center for Biological Diversity y Earthjustice, dos organizaciones que se han opuesto a los cambios en las regulaciones de GNL durante varios años dijeron que lucharían contra la normativa en los tribunales.

En un comunicado, Emily Jeffers, abogada del Center for Biological Diversity, dijo: "La imprudente reglamentación sobre el transporte de GNL de la administración de Trump genera riesgo de explosiones e incendios en áreas pobladas. Lucharemos para proteger a nuestras comunidades de esta amenaza mortal. La industria de los combustibles fósiles está desesperada por cubrir su mala apuesta por el fracking tratando de transportar fácilmente más GNL. Nuestro clima y nuestras comunidades pagarán un precio terrible si dejamos que estos trenes explosivos pasen por nuestras ciudades y pueblos".

Las organizaciones dicen que los carros tanques DOT-113 recientemente diseñados serán más pesados que antes, lo que aumentará el riesgo de descarrilamientos y otros accidentes. El abogado de Earthjustice, Bradley Marshall, dijo: "El riesgo de explosión que surge al transportar esta carga volátil en carro tanques vulnerables a través de los principales centros de población está fuera de serie. Solo se necesitarían 22 carro tanques para contener la energía equivalente a la bomba de Hiroshima, un tren con 110 carro tanques llenos de gas natural licuado tendría cinco veces la energía de la bomba. Haremos que esta administración cumpla con su responsabilidad de proteger a los estadounidenses del desastre".

Center for Biological Diversity y Earthjustice han señalado la explosión de 2014 en una instalación de GNL en el estado de Washington que hirió a cinco trabajadores y obligó a cientos de personas a evacuar sus hogares para resaltar los peligros del transporte de GNL por ferrocarril.

La administración de Trump está lista para anunciar nuevas normas sobre las emisiones de metano de los pozos

11 DE AGOSTO 2020

US Environmental Protection Agency (EPA) está preparada para anunciar públicamente nuevas reglas sobre emisiones de metano, derogando las regulaciones de la era de Obama que exigen las emisiones de metano de los pozos de petróleo y gas. El anuncio se hará antes del 16 de agosto y pondrá fin a los requisitos que obligan a los productores de petróleo y gas a instalar y proceder a procedimientos para detectar y reparar fugas de metano.

El cambio de regulaciones de la administración Trump se esperaba hace meses, desde que la EPA presentó sus planes para nuevas reglas en agosto de 2019. Las nuevas reglas se aplicarán a los pozos nuevos y a los que se han perforado desde 2016, y removerán las tuberías y sitios de almacenamiento de la supervisión que realiza la EPA sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que producen los diferentes sitios industriales, informa el Wall Street Journal.

Sin embargo, cualquier cambio regulatorio que proponga la administración Trump desde ahora hasta el fin de año podría revertirse en 2021 si el demócrata Joe Biden gana las elecciones presidenciales de noviembre y los demócratas controlan el Senado. En los EE. UU., los legisladores tienen 60 días legislativos después de cualquier cambio regulatorio significativo que haya sido emitido por agencias federales para revocarlos. Tras la victoria del presidente Trump en las elecciones de 2016, los revocadores utilizaron el procedimiento para revocar 14 regulaciones de la administración Obama, informa el New York Times.

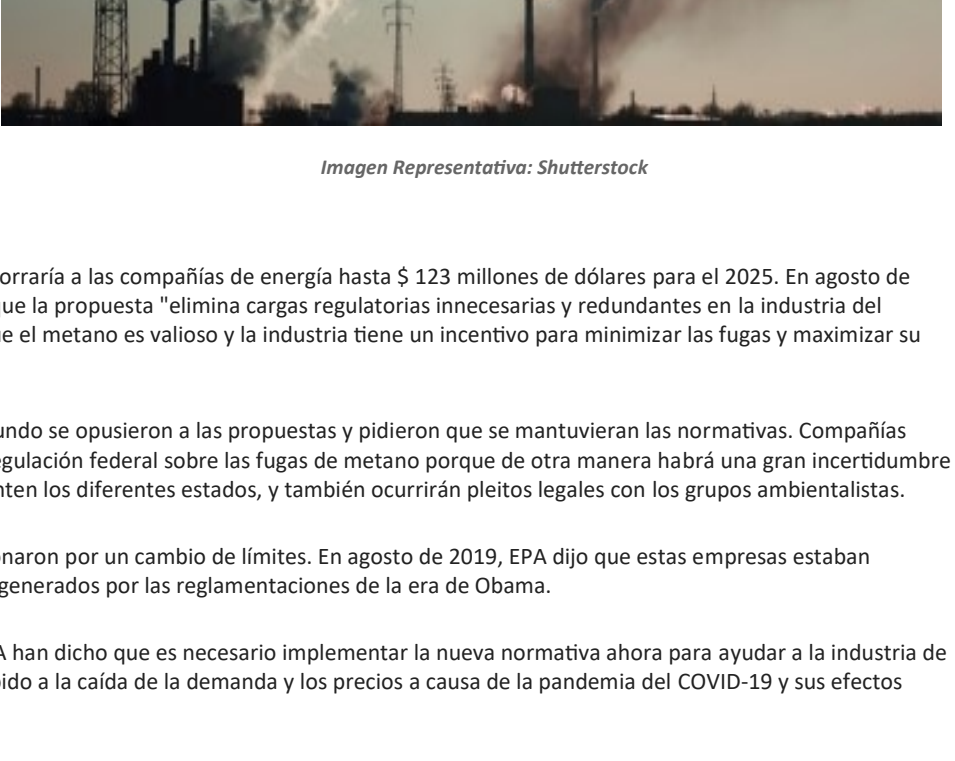


Imagen Representativa: Shutterstock

La EPA estima que flexibilizar las regulaciones de 2016 ahorraría a las compañías de energía hasta \$ 123 millones de dólares para el 2025. En agosto de 2019, el administrador de la EPA, Andrew Wheeler, dijo que la propuesta "elimina cargas regulatorias innecesarias y redundantes en la industria del petróleo y el gas". "La administración Trump reconoce que el metano es volátil y la industria tiene un incentivo para minimizar las fugas y maximizar su uso".

Algunas de las empresas energéticas más grandes del mundo se opusieron a las propuestas y pidieron que se mantuvieran las normativas. Compañías como Shell, Exxon Mobil y BP están a favor de la actual regulación federal sobre las fugas de metano porque de otra manera habrá una gran incertidumbre que surgirá a partir de las diferentes reglas que implementen los diferentes estados, y también ocurrirán pleitos legales con los grupos ambientalistas.

Por otro lado, empresas de energía más pequeñas presionaron por un cambio de límites. En agosto de 2019, EPA dijo que estas empresas estaban experimentando dificultades para cumplir con los costos generados por las reglamentaciones de la era de Obama.

El New York Times informa que los funcionarios de la EPA han dicho que es necesario implementar la nueva normativa ahora para ayudar a la industria de petróleo y gas con las problemáticas que han surgido debido a la caída de la demanda y los precios a causa de la pandemia del COVID-19 y sus efectos sobre la economía.

Frase de la semana:

"Durante mucho tiempo, la gente ha dicho que la mayoría de los accidentes se deben al error humano, y en cierto sentido es verdad, pero no es muy útil.

Es un poco como decir que las caídas se deben a la gravedad"

Trevor Kletz

(Gurú británico de la Seguridad de Procesos)

