



# AT WORK

ВЫБОРКА РАЗЛИЧНЫХ ПРИМЕРОВ ИЗ ПОВСЕДНЕВНОГО ОПЫТА БОСКАЛИС

*Повреждение якорной цепи Ndurance: капитан останавливает работы.*

## Я ПОНЯЛ: «ЭТО БЕЗНАДЕЖНО».

Принять решение остановить работы всегда сложно. Ведь это - решение с самыми далеко идущими последствиями, которое вы можете принять, если посчитаете ситуацию небезопасной. Весной этого года Рольф Бендерс (Rolf Benders), капитан судна Ndurance, впервые за 21 год своей карьеры отдал приказ остановить работы. «Это было хорошо продуманным решением», - говорит он, «и оно было хорошо принято руководством проекта».

С пятью представителями заказчика на борту, на судне Ndurance в Зебрюгге (Бельгия) готовились к прокладке кабеля для передачи мощности на берег. Условия были сложными: сильные течения и мелководье, на котором была прокопана траншея, в которой Ndurance могло держаться на плаву во время отлива. Буксир-якорезаводчик 1 без проблем установил первые три якоря. «Но на буксире 2 якорная цепь (400 метров) запуталась на барабане», - рассказывает Рольф Бендерс. «Мы тщетно пытались высвободить цепь. Буксир несколько раз повисал на цепи, а это опасно: он тянет за собой судно, и якорная цепь подвергается ударным нагрузкам. В тот момент я решил выбросить вспомогательный (резервный) якорь. Это удалось. Потом буксир подошел к борту, и вместе с начальником палубы (deck supervisor) Армандом де Рёйтером (Armand de Ruyter), я смог осмотреть якорную цепь. И тут я понял: «это безнадежно»; цепь была настолько повреждена и запутана, что я решил ее обрезать».

### БЕЗОПАСНОСТЬ

На вопрос, было ли трудно принять это решение, Рольф отвечает: «Для меня самое важное - это судно, экипаж и груз. Как капитан ты сначала должен позаботиться об их безопасности, а только потом подумать про (экономические) последствия. Я понимал, что мы стояли в траншее на четырех якорях в полной безопасности, что цепь в любом случае была бы забракована (заказчик тоже поднял бы вопрос качества), и что сам буксир также попал бы в беду, потому что он оказался бы привязанным к нам во время отлива. Я посоветовался со старшим помощником Аруанасом Петраускасом (Aruanas Petrauskas), которого я хорошо знаю и к суждению которого я прислушиваюсь. Но в конечном счете решение принимаю я».

### ДОВЕРИЕ

«Конечно, я чувствовал бремя ответственности, но это было хорошо продуманным решением, и оно было хорошо принято и руководством проекта, и ТД. Нам доверяют. Они



| Rolf Benders

сразу договорились о причале, где мы смогли заменить цепь. Этим мы также показали заказчику, что мы серьезно относимся к вопросу безопасности. Что именно было не так с буксиром можно только догадываться, но мы отказались продолжать с ним работать, и нам его заменили. После задержки в полтора дня мы успешно завершили работу без каких-либо серьезных инцидентов. Оглядываясь назад, я знаю, что снова принял бы то же решение». ■



| Ndurance

*«Как капитан ты сначала должен позаботиться об их безопасности, а только потом подумать про (экономические) последствия».*

Субподрядчик остановил работу из-за незакрепленной скобы.

# МЫ ПОНИМАЛИ: «ЭТО ОПАСНО».

**Одной недостающей гайки оказалось достаточно, чтобы экипаж геодезического судна Volans остановил работу и вернулся в порт.**

Между Данией и Германией строится соединительный тоннель Fehmarnbelttunnel. В составе совместного предприятия Boskalis прокладывает здесь траншею для тоннеля длиной в 16 километров. Для проведения изысканий, предшествующих дноуглубительным работам, компания Boskalis наняла Deer BV. При помощи Volans, судна с ROTV (дистанционно управляемым буксируемым аппаратом), Deer BV прочесывает морское дно в поиске НРБ.

## ПРОВЕРКА

«Проект выполняется с соблюдением принципов NINA, которая органично вписывается в «политику прекращения работы» Deer», - рассказывает Ад Блау (Ad Blaauw), специалист по ОТОСБ и качеству (HSEQ). «Для наших ребят проверка и перепроверка стали второй натурой». Именно в ходе такой проверки в море шкипер обнаружил, что на соединительной скобе отсутствует гайка. Соединительная скоба - это затвор, с помощью которого шкив с буксирной линией для ROTV крепится к А-образной

раме. «Это важнейшая деталь», - говорит руководитель партии (party chief) Деннис Олтхетен (Dennis Oltheten). «Мы со шкипером переглянулись и поняли: «Это опасно». Есть риск выпадения шкива из соединительной скобы, что может привести к травме людей или повреждению оборудования». На тот момент у нас было два варианта: закрепить новую гайку на месте или вернуться в порт. Выбрали второй вариант. «Море было очень бурным, а кому-то пришлось бы выполнять ремонтные работы на высоте. Мы посчитали это безответственным», - говорит Деннис. Кстати, решение оказалось несложным: «Уже через 20 секунд стало ясно, что мы не хотим идти на такой риск». В конечном итоге простой Volans длился два часа.

## ГОРДОСТЬ

Ад Блау гордится своим экипажем: «Это именно то, к чему мы стремимся: люди берут на себя ответственность и делают выбор в пользу безопасности. Я не устаю повторять: не делай ничего, что заставит тебя почувствовать себя небезопасно. В этом случае им пришлось бы выполнить в море какую-то работу, к которой они не могли подготовиться. А это всегда рискованно». Позже стало ясно, что проблемой стало неверное крепление: вместо стального шплинта была использована стяжка. В информационном бюллетене об этом рассказали в качестве учебного примера. ■



Судно Volans компании Deer в процессе работы

*«не делай ничего, что заставит тебя почувствовать себя небезопасно».*