



AT WORK

ESIMERKKEJÄ BOSKALIKSEN PÄIVITTÄISISTÄ KOKEMUKSISTA

Ndurance-aluksen ankkurivaijeri solmussa: kapteeni pysäytti työt.

“TIESIN, ETTÄ TÄSTÄ EI TULE MITÄÄN.”

Töiden pysäyttäminen on jotain, mitä ei tehdä noin vain. Sehän on kaikkein kauaskantoisin päätös, jonka voi tehdä, kun tilannetta ei pidetä turvallisena. Ndurance-aluksen kapteeni Rolf Benders määräsi viime keväänä ensimmäistä kertaa 21-vuotisen työuransa aikana työt pysäytettäväksi. “Se oli harkittu päätös, jonka myös projektinjohto ymmärsi”, hän sanoo.

Ndurance valmistautui juuri merenalaisten kaapeleiden johtamiseen rannikolle Zeebruggen edustalla Belgiassa, ja aluksella oli mukana viisi asiakkaiden edustajaa. Olosuhteet olivat haastavat: voimakas virtaus ja matalikko, johon oli ruopattu kaapelikaivanto, missä Ndurance pystyi kellumaan matalan veden aikana. Ankkurihinaaja 1 laski ensimmäiset kolme ankkuria ongelmitta. Ankkurihinaaja 2:n vinsissä ankkurivaijeri (400 m) meni kuitenkin solmuun. Rolf Benders kertoo: “Yritimme löysätä vaijeria, mutta tuloksetta. Ankkurivaijeriin kohdistui muutaman kerran äkkikuormitusta ankkurihinaajan liikkua voimakkaan virtauksen ja kohtalaisen merenkäynnin johdosta. Tämä on vaarallista: Se vetää alusta mukanaan, ja ankkurivaijeriin kohdistuu äkkikuormitusta. Silloin päätin laskea vara-ankkurin. Se onnistui. Sitten ankkurihinaaja tuli rinnallemme, ja pystyin tutkimaan vaijeria yhdessä deck supervisor Armand de Ruiter in kanssa. Silloin tiesin, että tästä ei tule

mitään, vaijeri oli niin pahasti vahingoittunut ja vääntynyt, että päätin katkaista sen.”

TURVALLISUUS

Kun Rolfilta kysyy, oliko päätös vaikea, hän vastaa: “Minulle on tärkeintä alus, miehistö ja lasti. Kapteenina varmistan ensin niiden turvallisuuden, ja (taloudelliset) seuraukset tulevat vasta toisena. Tiesin, että olimme turvallisesti kaivannossa neljällä ankkurillamme, että vaijeri hylättäisiin joka tapauksessa (myös asiakas esittäisi kysymyksiä sen laadusta) ja että myös ankkurihinaajalle tulisi ongelmia, koska se oli kiinni meissä matalassa vedessä. Neuvottelin yliperämies Aruanas Petrauskasin kanssa, tunnen hänet hyvin ja otan hänen mielipiteensä vakavasti. Loppujen lopuksi päätös oli kuitenkin minun vastuullani.”

LUOTTAMUS

“Tietysti koen painetta, mutta tämä oli harkittu päätös, jonka myös projektinjohto ja TD ymmärsivät. Meihin luotettiin. He järjestivät meille



| Rolf Benders

heti ankkuripaikan, missä pystyimme vaihtamaan vaijerin. Tällä tavalla osoitimme myös asiakkaille, että otamme turvallisuuden vakavasti. Voimme vain arvailla, miksi ankkurihinaajalle tuli ongelmia, mutta luottamuksemme oli kadonnut, ja paikalle hankittiin toinen ankkurihinaaja. Puolentoista vuorokauden viiveen jälkeen saimme työmme päätökseen ilman mainittavia yllätyksiä. Jälkikäteen arvioiden tekisin edelleen saman päätöksen.” ■



| Ndurance

“Kapteenina varmistan ensin niiden turvallisuuden, ja (taloudelliset) seuraukset tulevat vasta toisena.”

Urakoitsija pysäytti työt varmistamattoman sakkelin takia.

“TIESIMME, ETTÄ TÄMÄ ON VAARALLISTA.”

Mutterin puuttuminen oli tutkimusalue Volansin miehistölle riittävä syy pysäyttää työt ja palata satamaan.

Tanskan ja Saksan välille rakennetaan tunneliyhteyttä nimeltä Fehmarnbelt-tunnel. Boskalis ruoppaa sinne joint venture -hankkeena 16 kilometrin pituisen tunnelikaivannon. Boskalis on antanut ruoppausta edeltävän tutkimuksen Deep B.V:n tehtäväksi. Deep B.V. seuloa merenpohjasta räjähtämättömiä ammuksia Volans-aluksella, joka on varustettu ROTV-laitteistolla (Remote Operated Towed Vehicle).

TARKASTUS

Projektissa sovelletaan NINA-menetelmää, joka liittyy saumattomasti Deep B.V:n stop work -käytäntöön, kertoo HSEQ-asiiantuntija Ad Blaauw. “Meidän työntekijöillemme on itsestäänselvää tarkastaa, ja vielä kerran tarkastaa. Tällaisen merellä suoritettujen tarkastusten aikana kapteeni näki, että sakkelistä puuttuu mutteri. Sakkeli on se kiinnitin, jolla ROTV:n hinausköyttä käyttävä väkipyörä oli

kiinnitetty A-pukkiin. Se on tärkeä osa, kertoo party chief Dennis Oltheten. “Katsoimme kapteenin kanssa toisiamme ja tiesimme, että tämä on vaarallista. On olemassa riski, että väkipyörä sinkoutuu ulos sakkelistä, jolloin joku ihminen voi loukkaantua tai materiaalia voi vahingoittua. Meillä oli kaksi vaihtoehtoa: kiinnittää heti paikan päällä uusi mutteri tai palata satamaan. Valitsimme jälkimmäisen vaihtoehdon. Merenkäynti oli kovaa, ja jonkun olisi pitänyt tehdä tämä korjaustyö korkealla. Se ei mielestämme olisi ollut vastuuntuntoista”, Dennis sanoo. Päätös ei ollut vaikea: “Meille oli 20 sekunnin sisällä selvää, että emme halunneet ottaa riskiä.” Loppujen lopuksi Volans oli poissa toiminnasta vain vajaat kaksi tuntia.

YLPEÄ

Ad Blaauw on ylpeä miehistöstä: “Juuri tätä me haluamme: että ihmiset ottavat vastuuta ja asettavat turvallisuuden etusijalle. Teroitan aina miehistölle: Älä tee mitään, mikä ei tunnu turvalliselta. Tässä tapauksessa heidän olisi pitänyt tehdä merellä jotain, johon he eivät olisi voineet valmistautua. Siihen sisältyy aina riskejä. Nyt jälkikäteen tiedämme, että ongelmana oli vääränlainen varmistus: siinä oli käytetty teräksisen saksisokan asemasta nippusidettä. Kerroimme siitä opettavana esimerkkinä myös uutiskirjeessämme.” ■



| Deep Volans työssä

“Älä tee mitään, mikä ei tunnu turvalliselta.”