



AT WORK

ALGUNS EXEMPLOS DA PRÁTICA COTIDIANA DA BOSKALIS

Cabo da âncora do Ndurance emaranhado: o capitão suspende o trabalho.

“EU SABIA QUE ISTO IA SER IMPOSSÍVEL.”

Suspender o trabalho não é uma decisão simples e é certamente a decisão mais abrangente que se pode tomar quando consideramos uma situação insegura. Esta primavera, Rolf Benders, capitão do Ndurance, suspendeu um trabalho pela primeira vez na sua carreira de 21 anos. “Foi uma decisão informada”, ele afirma, “e foi bem recebida pela gestão do projeto”.

Com cinco representantes de clientes a bordo, o Ndurance preparava-se para levar um cabo de exportação para terra em Zeebrugge (Bélgica). As condições eram desafiantes: uma corrente forte numa área pouco profunda, na qual tinha sido dragada uma trincheira para permitir ao Ndurance flutuar durante a maré baixa. O rebocador de âncora (anchor handling tug 1 (AHT)) lançou as três primeiras âncoras sem dificuldades. Mas depois, com uma AHT 2, o cabo da âncora (400 metros) ficou preso no guincho de enrolamento, conta Rolf Benders: “Tentámos soltar o cabo, mas sem sucesso. O cabo da sofreu vários esticões devido aos movimentos de AHT causados pela corrente forte e pelo estado do mar relativamente agitado. Isto é muito perigoso pois o navio é puxado violentamente e o cabo da âncora também sofre grandes choques. Nesse momento, decidi lançar a âncora de contingência (de reserva), o que resultou. O rebocador veio para o lado e eu consegui inspecionar o cabo da âncora juntamente com o supervisor de convés, Armand de Ruiten. Foi nessa

altura que pesei ‘isto vai ser impossível’; o cabo estava de tal forma danificado e emaranhado que decidi cortá-lo.”

SEGURANÇA

Quando lhe perguntamos se esta foi uma decisão difícil, Rolf responde: “Para mim, o navio, a tripulação e a carga são o mais importante. Como capitão, tenho de assegurar que eles ficam em segurança e só depois verifico as consequências (comerciais). Eu estava ciente de que estávamos em segurança com quatro âncoras na trincheira, que o cabo seria definitivamente rejeitado (o cliente também colocaria questões sobre a qualidade) e que o próprio AHT também teria problemas porque estava ligado a nós com a baixa-mar. Consulte o imediato Aruanas Petrauskas, que conheço bem e no qual tenho muita confiança, mas por fim, a decisão era a minha responsabilidade.”

CONFIANÇA

“É claro que senti alguma pressão, mas foi uma decisão informada e foi bem recebida, tanto pelos gestores do projeto



| Rolf Benders

como pelos serviços técnicos”. Eles apoiaram-me e arranjam de imediato um berço de atracação para podermos substituir o cabo. Desta forma, mostrámos também ao cliente que levamos a segurança a sério. Como e porque é que isto aconteceu com o AHT não sei, mas conseguimos que ele fosse substituído por outro. Após um atraso de um dia e meio, concluímos o trabalho com sucesso e sem grandes incidentes. E se isto me acontecesse novamente, eu certamente tomaria a mesma decisão”. ■



| Ndurance

“Como capitão, tenho de assegurar que eles ficam em segurança e só depois verifico as consequências (comerciais).”

Subempreiteiro suspende o trabalho devido a manilha não segura.

“NÓS SABÍAMOS: ‘ISTO É PERIGOSO.’”

A falta de uma rosca foi suficiente para que a tripulação do navio de pesquisa Volans suspendesse o trabalho e regressasse ao porto.

Entre a Dinamarca e a Alemanha está a ser construída uma ligação para o túnel de Fehmarnbelt. A Boskalis está encarregada da escavação de uma vala de 16 quilómetros para o túnel, em regime de joint venture. Para a pesquisa anterior à escavação, a Boskalis contratou a Deep BV. Com o Volans, um navio que está equipado com um ROTV (veículo de reboque operado remotamente), pesquisaram o leito marinho para verificar a existência de UXOs.

VERIFICAÇÃO

No projeto trabalhamos de acordo com o NINA, o que está em perfeita sintonia com a política ‘stop work’ da Deep, afirma Ad Blaauw, especialista em HSEQ. “Para os nossos colaboradores, os repetidos controles são uma espécie de segunda natureza.” Durante um desses controles no mar, o capitão verificou que a porca da manilha estava em falta. A manilha é o fixador com o qual a polia, com cabo de reboque para o ROTV, está presa à estrutura A.

Isto é um componente essencial, afirma o chefe da equipa Dennis Oltheten. “O capitão e eu olhámos um para o outro e pensámos: ‘isto é perigoso’. Corremos o risco de a polia se soltar da manilha, ferindo alguém ou causando danos ao equipamento.” Nesse momento, tínhamos duas opções: fixar uma nova rosca ou regressar ao porto. Escolhemos a última opção. “O mar estava bastante agitado e alguém teria de realizar o trabalho de reparação em altura, o que considerámos irresponsável”, diz Dennis. E isto não foi uma decisão difícil: “Em 20 segundos, tornou-se evidente que não queríamos correr esse risco.” No final, o Volans ficou inativo durante apenas duas horas.

ORGULHO

Ad Blaauw está orgulhoso da sua tripulação: “É exatamente isto que desejamos: assumir a responsabilidade e optar pela segurança. Eu sempre reforço isto: não façam nada que vos faça sentir-se inseguros. Neste caso, eles tinham de fazer um trabalho no mar para o qual não estavam preparados. Isto é sempre arriscado.” Em retrospectiva, verificou-se que a causa tinha sido a segurança inadequada: tinha sido usada uma braçadeira de plástico (tie-wrap) em vez de um contrapino de aço. Isto foi comunicado numa newsletter como experiência de aprendizagem. ■



| Deep Volans em funcionamento

“Não façam nada que vos faça sentir-se inseguros.”