



# AT WORK

UNA MUESTRA DE DIVERSOS EJEMPLOS DE LA PRÁCTICA DIARIA DE BOSKALIS

*El cable de anclaje del Ndurance se enreda: el capitán suspende el trabajo.*

## “VI QUE ERA IMPOSIBLE.”

**El trabajo no se suspende así como así. Pues es la decisión que más consecuencias tiene cuando una situación se considera insegura. Esta primavera, Rolf Benders, capitán del Ndurance, tuvo que anunciar por primera vez en sus 21 años de profesión que suspendía el trabajo. “Una decisión muy meditada”, dice él mismo, “que fue bien recibida por la dirección del proyecto.”**

Con cinco representantes del cliente a bordo, el Ndurance estaba en Zeebrugge (Bélgica) preparándose para llevar a tierra un cable de exportación. Las condiciones eran difíciles: una fuerte corriente y una zona poco profunda, en la que se dragó una fosa para que el Ndurance pudiera flotar durante la bajamar. El buque para manejo de anclas 1 (AHT) lanzó las tres primeras anclas sin dificultad. Pero en el AHT 2 el cable de anclaje (400 metros) se enredó en el encarretado del chigre; Rolf Benders dice: “Intentamos soltarlo pero no pudimos. El cable de anclaje recibió varias cargas bruscas debido a los movimientos del AHT, provocados por la fuerte corriente y un estado de mar moderada. Esto es peligroso, pues tira del barco y el cable de anclaje sufre una serie de cargas de choque. En ese momento decidí echar el ancla de contingencia (el back-up) y eso lo conseguimos. A continuación, el AHT fue abarloado y el deck supervisor, Armand de Ruiter, y yo pudimos inspeccionar el cable de anclaje. En ese momento vi que era imposible; el cable

estaba tan dañado y enredado que decidí cortarlo.”

### SEGURIDAD

A la pregunta de si fue una decisión difícil, Rolf contesta: “Para mí, lo más importante son el buque, la tripulación y la carga. Como capitán, primero te aseguras de que estén a buen recaudo y solo después consideras las consecuencias (comerciales). Yo sabía que con cuatro anclas en la fosa estábamos seguros, que de todos modos el cable sería rechazado (también el cliente haría preguntas sobre la calidad) y que el AHT tendría problemas también, porque estaba conectado a nosotros en bajamar. Consulté al primer oficial Aruanas Petrauskas, a quien conozco bien y me tomo su opinión muy en serio. Pero al final, soy yo el que tiene que tomar una decisión.”

### CONFIANZA

“Por supuesto que siento presión, pero fue una decisión muy meditada que fue bien recibida por la dirección del proyecto y el servicio técnico. Hay



| Rolf Benders

confianza. Inmediatamente se encargaron de conseguir un atracadero donde pudimos cambiar el cable. De esta manera pudimos mostrar también a los clientes que nos tomamos la seguridad muy en serio. En cuanto al por qué y el cómo salió mal con el AHT no está claro, pero hemos retirado nuestra confianza y han puesto a disposición un AHT de sustitución. Tras un retraso de día y medio, hemos terminado el trabajo satisfactoriamente sin grandes incidentes. Volviendo la vista atrás, volvería a tomar exactamente la misma decisión.” ■



| Ndurance

*“Como capitán, primero te aseguras de que estén a buen recaudo y solo después consideras las consecuencias (comerciales).”*

*Subcontratista paraliza el trabajo debido a grillete sin sujetar.*

# “SABÍAMOS QUE ERA PELIGROSO.”

**La falta de una tuerca fue suficiente para que la tripulación del barco de inspección Volans paralizara el trabajo y volviera al puerto.**

Entre Dinamarca y Alemania se está construyendo un túnel de conexión: el túnel Fehmarnbelt. Boskalis está dragando aquí en joint venture una fosa para el túnel sobre una distancia de 16 kilómetros. Boskalis contrató a Deep BV para el estudio preliminar del dragado. Con el Volans, un buque que está equipado con un ROTV (Remote Operated Towed Vehicle [vehículo remolcador teledirigido]), rastrear los fondos marinos para detectar posibles artefactos sin explotar.

## COMPROBACIÓN

En el proyecto se trabaja con arreglo a NINA, que se adapta perfectamente a la ‘stop work policy’ de Deep, dice Ad Blaauw, especialista de HSEQ. “Comprobar, comprobar y volver a comprobar es la segunda naturaleza de nuestra gente.” Durante una comprobación de este tipo en el mar, el capitán se dio cuenta de que al grillete le faltaba la tuerca. El grillete es el cierre con que la polea, con la línea de remolque del ROTV, está

sujeta al marco A. Una parte esencial, dice Dennis Oltheten, party chief. “El capitán y yo nos miramos el uno al otro y sabíamos que era peligroso. Corres el riesgo de que la polea se salga del grillete, pudiendo lastimar a alguien o causar daños en el equipo.” En ese momento teníamos dos opciones: colocar una nueva tuerca allí mismo o volver al puerto. Optamos por lo último. “El mar estaba bastante agitado y alguien tendría que realizar los trabajos de reparación a altura, y no lo consideramos responsable”, dice Dennis. Que, por otra parte, no fue una decisión difícil: “En 20 segundos tuvimos claro que no queríamos correr ese riesgo”. Al final, el Volans estuvo fuera de servicio algo menos de dos horas.

## ORGULLO

Ad Blaauw está orgulloso de la tripulación: “Eso es exactamente lo que queremos: que asuman la responsabilidad y opten por la seguridad. Yo siempre lo remacho: no debemos hacer nada que nos haga sentir inseguridad. En este caso tendríamos que haber hecho algo en el mar que no habíamos podido preparar, lo cual es siempre arriesgado”. Volviendo la vista atrás, la causa fue una mala sujeción: se había utilizado una brida en lugar de una clavija de acero. Este suceso fue compartido en un boletín como una experiencia de aprendizaje. ■



| Deep Volans en funcionamiento

*“No debemos hacer nada que nos haga sentir inseguridad.”*