



AT WORK

EEN GREEP UIT DIVERSE VOORBEELDEN UIT DE DAGELIJKE PRAKTIJK VAN BOSKALIS

Ankerdraad Ndurance in de knoop: kapitein legt werk stil.

“IK WIST ‘DIT IS HOPELOOS’.”

Het is iets wat je niet zomaar doet: het werk stil leggen. Het is immers de meest verstrekkende beslissing die je kunt nemen als je een situatie niet veilig acht. Rolf Benders, kapitein van de Ndurance, riep dit voorjaar voor het eerst in zijn 21-jarige carrière een stop-the-job af. “Een weloverwogen beslissing,” zegt hij zelf, “die goed is ontvangen door het projectmanagement.”

Met aan boord vijf client reps bereidde de Ndurance zich bij Zeebrugge (België) voor op het aan wal brengen van een exportkabel. De omstandigheden waren uitdagend: sterke stroming en een ondiep gebied, waarin een trench was gebaggerd waar de Ndurance tijdens laag water in kon drijven.

Ankerhandelingsleepboot 1 (AHT) zette de eerste drie ankers probleemloos uit. Maar bij AHT 2 raakt de ankerdraad (400 meter) op diens trommel in de knoop, vertelt Rolf Benders: “We hebben tevergeefs geprobeerd de draad los te krijgen. De AHT kwam een aantal keer in de draad te hangen en dat is gevaarlijk: hij trekt het schip mee én de ankerdraad krijgt een aantal shock loads te verwerken. Op dat moment besloot ik het contingency-anker (de back-up) uit te zetten. Dat lukte. Daarna kwam de AHT langszij en kon ik met deck supervisor Armand de Ruiter de ankerdraad inspecteren. Toen wist ik ‘dit is hopeloos’; de draad

was zo beschadigd en vastgedraaid dat ik besloot hem te kappen.”

VEILIGHEID

Op de vraag of het een lastige beslissing was zegt Rolf: “Voor mij zijn het schip, de bemanning en de lading het belangrijkste. Als kapitein zorg je eerst dat zij in veiligheid zijn, pas daarna kijk je naar de (commerciële) gevolgen. Ik wist dat wij op vier ankers veilig in de trench lagen, dat de draad sowieso afgekeurd zou worden (ook de klant zou vragen stellen over de kwaliteit) en dat de AHT zelf ook in de problemen zou komen doordat hij aan ons vastzat bij laag water. Ik heb overleg gepleegd met eerste stuurman Aruanas Petrauskas, die ik goed ken en wiens oordeel ik serieus neem. Maar uiteindelijk is het aan mij.”

VERTROUWEN

“Natuurlijk voel ik een druk, maar het was een weloverwogen beslissing, die ook door het projectmanagement en de TD goed ontvangen is. Het



| Rolf Benders

vertrouwen is er. Zij hebben meteen een ligplaats geregeld waar we de draad konden vervangen. Ook richting de klanten hebben we zo laten zien dat wij veiligheid serieus nemen. Waarom en hoe het mis ging met de AHT is onduidelijk, maar wij hebben het vertrouwen opgezegd en er is voor een vervangende AHT gezorgd. Na anderhalve dag vertraging hebben wij het werk succesvol afgerond zonder noemenswaardige incidenten. Terugkijkend zou ik dezelfde beslissing zo weer nemen.” ■



| Ndurance

“Als kapitein zorg je eerst dat zij in veiligheid zijn, pas daarna kijk je naar de (commerciële) gevolgen.”

Onderaannemer legt werk stil vanwege niet-geborgde harp.

“WE WISTEN ‘DIT IS LINK’.”

Een ontbrekende moer was voldoende voor de bemanning van survey-schip Volans om het werk stil te leggen en terug te keren naar de haven.

Tussen Denemarken en Duitsland wordt een tunnelverbinding gemaakt: de Fehmarnbelttunnel. Boskalis baggert hier in joint venture een tunnelsleuf over een afstand van 16 kilometer. Voor de pre-dredge survey heeft Boskalis Deep BV ingehuurd. Met de Volans, een schip dat beschikt over een ROTV (Remote Operated Towed Vehicle),

speuren zij de zeebodem af naar UXO's (Unexploded Ordnance).

CHECK

Op het project wordt gewerkt volgens NINA, wat naadloos aansluit bij de 'stop work policy' van Deep, vertelt Ad Blaauw, HSEQ-specialist. "Voor onze mensen is check-check-dubbelcheck een

tweede natuur." Tijdens zo'n check op zee zag de schipper dat de moer van de harp ontbrak. De harp is de sluiting waarmee de katrol, met sleeplijn voor de ROTV, bevestigd is aan het A-frame. Een essentieel onderdeel, zegt party chief Dennis Oltheten. "De schipper en ik keken elkaar aan en wisten 'dit is link'. Je loopt het risico dat de katrol uit de harp schiet, waarbij iemand gewond kan raken of schade aan het materieel veroorzaakt." Op dat moment waren er twee opties: ter plaatse een nieuwe moer bevestigen, of terugkeren naar de haven. Gekozen is voor het laatste. "Er was forse zeeegang en er zou iemand op hoogte dat herstelwerk moeten doen. Dat vonden we niet verantwoord", aldus Dennis. Geen lastige beslissing overigens: "Het was in 20 seconden duidelijk dat we dat risico niet wilden nemen." Uiteindelijk is de Volans nog geen twee uur buiten dienst geweest.

TROTS

Ad Blaauw is trots op de crew: "Dit is precies wat we willen: je verantwoordelijkheid nemen en kiezen voor veiligheid. Daar hamer ik altijd op: doe niets waar jij je niet veilig bij voelt. In dit geval hadden ze op zee iets moeten doen dat ze niet hadden kunnen voorbereiden. Dat is altijd risicovol." Terugkijkend was de oorzaak een foutieve borging: er was een tie wrap gebruikt in plaats van een stalen split pen. Dit is als leermoment gedeeld in een nieuwsbrief. ■



| Deep Volans aan het werk

*“Doe niets waar jij
je niet veilig bij voelt.”*