



AT WORK

ALGUNS EXEMPLOS DA PRÁTICA COTIDIANA DA BOSKALIS

Eugène van Dodeweerd (Director Fleet Management Offshore) e Steve van Hulle (Business Unit Director Transport & Marine Services)

OLHAR PARA NÓS MESMOS

SOBRE A IMPORTÂNCIA DA REFLEXÃO E DO CONSENSO APÓS UM ACIDENTE.

Qualquer acidente é sempre um acidente a mais. Mas, sempre que acontece alguma coisa, devemos refletir criticamente sobre a forma como agimos e assumir a responsabilidade, com vista a aprender com os nossos erros. Piet Bolt (Capitão), Eugène van Dodeweerd (Director Fleet Management Offshore) e Steve van Hulle (Business Unit Director Transport & Marine Services) recordam o acidente com o Union Lynx no passado verão.

O ACIDENTE

Em julho de 2017, o Union Lynx teve de ancorar um navio-grua da Heerema. Uma vez que o cabo não estava devidamente içado, constituindo um risco para os trabalhos de ancoragem, decidimos içá-lo primeiro. Na noite anterior, foi discutida a abordagem: com a popa ao vento, o peso do navio iria garantir uma força constante para içar o cabo. Na manhã seguinte, havia já muito vento, que rapidamente aumentou. Devido ao curso do navio e como estava segura pelo cabo, a popa era como que impelida para as ondas. Com a primeira vaga, o contramestre e um marinheiro agarraram a calha de proteção, mas em vão; a segunda vaga levantou-os e lançou-os contra a plataforma do barco que estava fixada no convés. Ambos tiveram de ser transportados para o hospital com várias lesões. Felizmente, ambos estão bem.

A INVESTIGAÇÃO

As condições climáticas enquanto fator de risco foram um dos aspetos da investigação que se seguiu, o que é a prática normal. O que tornou esta investigação particularmente especial foi a forma como tanto o cliente como a Boskalis se apoiaram mutuamente: sem jogos de culpas, mas refletindo sobre os seus atos e responsabilidades com grande abertura. Eugène: "O cliente estava em sintonia conosco. Nós temos o NINA e a Heerema tem o IIF, com valores e regras semelhantes, o que facilitou muito o tratamento do problema em conjunto." Steve: "Todas as partes envolvidas quiseram aprender algo com este problema. Para mim, isso é algo muito especial."

COMO ULTRAPASSAR A SITUAÇÃO?

A abordagem coletiva levou a vários ensinamentos, que foram partilhados através do Safety Newsflash, bem como a uma mudança no protocolo: agora, todos se devem reunir antes de iniciarem os trabalhos (o rádio não pode ser usado para este efeito) para, por exemplo, discutir qualquer mudança nas condições climáticas. "A ideia é que as pessoas têm maior probabilidade de dizer alguma coisa se puderem estar cara a cara" - afirma Steve - "porque esta continua a ser uma

situação complicada." Ele pretende exigir ainda mais do seu pessoal no âmbito do NINA: "Temos de continuar a insistir na inovação, nas ferramentas, nas reflexões em equipa porque, graças ao NINA, começamos a perceber quais são as nossas responsabilidades e de que necessitamos de ser mais proativos." Eugène partilha o seu ponto de vista: "O NINA reduz a distância entre a costa e o navio através do diálogo que permite estabelecer. E essa é precisamente a nossa responsabilidade: construir uma relação aberta dentro da nossa própria equipa e com o cliente, organização interna e tripulação do navio."



"Temos de continuar a insistir na inovação, nas ferramentas, nas reflexões em equipa porque, graças ao NINA, começamos a perceber quais são as nossas responsabilidades e de que necessitamos de ser mais proativos."

Steve van Hulle

Capitão Piet Bolt:

“NA VERDADE, SENTI-ME ARRASADO.”

Piet Bolt entrou para a empresa Smit logo após a escola náutica. Tem vários anos de experiência na costa e com reboques. O acidente com o Union Lynx foi o primeiro sob a sua liderança, conta ele na sua sala em Zuidhorn, enquanto a sua esposa serve café e tarte de maçã caseira. “Na verdade, senti-me arrasado.”, afirma. “É algo que nos persegue; se eu tivesse feito isto ou aquilo de forma diferente, aqueles homens nunca se teriam magoado. Fiz mal os cálculos. Se pudesse fazer tudo de novo, teria optado pela proa ou por outro momento.”



Isso é o que diz agora, mas na altura pensou que a sua abordagem era a mais responsável; como é que toma essas decisões?

“Na verdade, estamos entregues a nós próprios. Para este trabalho, aquela foi a abordagem mais correta, mas as condições climáticas continuam a ser um fator de incerteza. Nós avaliamos a situação com base na nossa experiência e nas informações da tripulação. As pessoas devem sentir-se seguras, caso contrário, nem devemos arriscar.”

Como é que se certifica de que eles se sentem seguros?

“Depois de os reunir todos para a toolbox, pergunto-lhes se se sentem

confiantes. Se tivermos uma equipa perfeitamente sintonizada, eles sentem-se confiantes para expressar a sua opinião. Se não for esse o caso, vemos frequentemente as pessoas a dizerem “sim”, mas na verdade sentem-se relutantes. Por vezes vamos ao convés e perguntamos o que pensam agora sobre o assunto. Se houver alguém que não se sinta confortável com a situação, não o fazemos.”

Acha que a gerência acreditou na sua avaliação da situação?

“Bem, ninguém me disse que tinha cometido um erro, ou o que deveria ter feito. Na verdade, fiquei bastante surpreendido.”

Então, está surpreendido por ninguém o culpar, mas culpa-se a si próprio?

“Talvez sim. Mas o mais importante é que a situação foi comunicada, devidamente investigada, que foram retirados ensinamentos e que o assunto pode ser discutido abertamente – em linha com os valores do NINA.”

GOSTARIA DE PARTILHAR AS SUAS EXPERIÊNCIAS NO NINA AT WORK? ESTA É A SUA PLATAFORMA!

NINA@boskalis.com