



# AT WORK

UNA MUESTRA DE DIVERSOS EJEMPLOS DE LA PRÁCTICA DIARIA DE BOSKALIS

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

## MIRARSE A SÍ MISMO

**SOBRE LA IMPORTANCIA DE LA REFLEXIÓN Y EL CONSENSO DESPUÉS DE UN ACCIDENTE.**

**Cada accidente es un accidente de más. Pero si sucede algo debe considerarse críticamente la forma en que se actuó y atreverse a asumir la responsabilidad, con el fin de aprender de ello. Piet Bolt (capitán), Eugène van Dodeweerd (Director Fleet Management Offshore) y Steve van Hulle (Business Unit Director Transport & Marine Services) vuelven la vista atrás sobre el accidente con el Unión Lynx el verano pasado.**

### EL ACCIDENTE

En julio de 2017 el Union Lynx tenía que llevar el ancla en un barco grúa de Heerema. Como el cable no estaba correctamente izado y suponía un riesgo para el trabajo del ancla, se decidió enrollarlo primero. La noche anterior se habló del enfoque: con la popa en el viento, el peso de la nave podría garantizar una fuerza constante para desenrollar y enrollar el cable. A la mañana siguiente ya había mucho viento, que rápidamente aumentó todavía más. Debido al curso de la nave y como la nave estaba sujeta por el cable, la popa fue como arrastrada por las olas. Con la primera gran ola el contramaestre y un marinero agarraron el *crash rail*, pero en vano; la segunda ola los levantó haciendo que se estrellaran contra un desembarcadero que estaba amarrado en la cubierta. Los hombres tuvieron que ser trasladados al hospital con heridas diversas. Afortunadamente, los dos están bien ahora.

### LA INVESTIGACIÓN

El tiempo, como un factor de riesgo, es uno de los temas de la investigación que siguió, que es la práctica normal. Lo que hizo esta investigación particularmente especial es cómo tanto el cliente como Boskalis colaboraron inmediatamente: no se atribuyeron la culpa, sino que reflexionaron sobre sus propios actos y responsabilidades con toda franqueza. Eugène: "El cliente estaba en la misma onda que nosotros. Donde nosotros tenemos NINA, Heerema tiene IIF, con valores y normas comparables, lo que hizo mucho más fácil abordar el asunto juntos." Steve: "Todas las partes querían aprender de ello. Lo cual me pareció algo muy especial."

### ¿CÓMO SEGUIR ADELANTE?

El enfoque colectivo dio lugar a una serie de enseñanzas aprendidas, que fueron compartidas a través de Safety Newsflash, así como un cambio en el protocolo: ahora todos deben reunirse antes de empezar con el trabajo (la radio marítima no es apropiada), para tratar, por ejemplo, de cualquier cambio en las condiciones meteorológicas. "La idea es que las personas son más propensas a decir algo si pueden mirarse a los ojos", dice Steve, "porque esto sigue siendo algo

complicado". Él tiene la intención de preguntar aún más a su gente por NINA: "Debemos seguir insistiendo en la ejecución de los inicios, las cajas de herramientas y las reflexiones en equipo, porque debido a NINA empiezas a darte realmente cuenta de cuáles son tus responsabilidades y que necesitas actuar de forma proactiva." Eugène comparte esta opinión: "NINA reduce la distancia entre tierra firme y el barco a través del diálogo que se entabla. Y ahí es precisamente donde está nuestra responsabilidad: construir una relación abierta dentro de tu propio equipo y con el cliente, la organización interna y la tripulación del buque."



*"Debemos seguir insistiendo en la ejecución de los inicios, las cajas de herramientas y las reflexiones en equipo, porque debido a NINA empiezas a darte realmente cuenta de cuáles son tus responsabilidades y que necesitas actuar de forma proactiva."*

**Steve van Hulle**

*El capitán Piet Bolt:*

# “ESTABA REALMENTE DEVASTADO”

**Piet Bolt entró en Smit nada más terminar la escuela náutica. Tiene muchos años de experiencia en offshore y con el remolque. El accidente con el Union Lynx es el primero que ocurrió bajo su mando, cuenta en el salón de su casa en Zuidhorn, mientras su esposa sirve café y tarta de manzana casera. “Estaba realmente devastado”, dice. “Es algo que sigue atormentándote; si hubiera hecho esto o aquello los hombres no hubieran resultado heridos. Fue un error de cálculo. Si pudiera hacerlo otra vez pondría la cabeza en el viento, o elegiría otro momento.”**



**Eso es lo que dices ahora, pero entonces tú modo de abordarlo te pareció justificado; ¿cómo tomas una decisión así?**

“En la práctica tienes que tomarla tú solo. Para este trabajo era el mejor enfoque, pero el tiempo sigue siendo un factor incierto. Uno aprecia la situación sobre la base de la propia experiencia y lo que piensa la tripulación. La gente debe sentirse segura; de lo contrario, no se debe hacer en absoluto.”

**¿Cómo te aseguras de que se sienten seguros?**

“Una vez los he reunido a todos para la caja de herramientas, les pregunto si

están seguros al respecto. Si tienes un equipo perfectamente adaptado como equipo se atreven a expresar su opinión. Si no, ves que la gente dice que “sí”, pero en las caras ves que no están convencidos del todo. A veces vamos a dar un vistazo en la cubierta: ¿qué te parece ahora? Si alguien no tiene buena sensación, no lo hacemos.”

**¿Crees que la dirección confiaba en tu evaluación de la situación?**

“Bueno, nadie ha venido a decirme que haya cometido un error o lo que debía haber hecho. Eso sí que me sorprendió bastante”.

**¿Te sorprende que nadie te lo tomara a mal, pero tú sí que te lo tomas a mal?**

“Quizás, sí. Pero lo más importante es que se haya informado, que se haya investigado debidamente, que se hayan sacado lecciones y que pueda ser tratado abiertamente, en línea con los valores de NINA”.

**¿QUIERE CONTAR SUS EXPERIENCIAS EN NINA AT WORK?**

**¡ADELANTE!**

[NINA@boskalis.com](mailto:NINA@boskalis.com)