

NINA

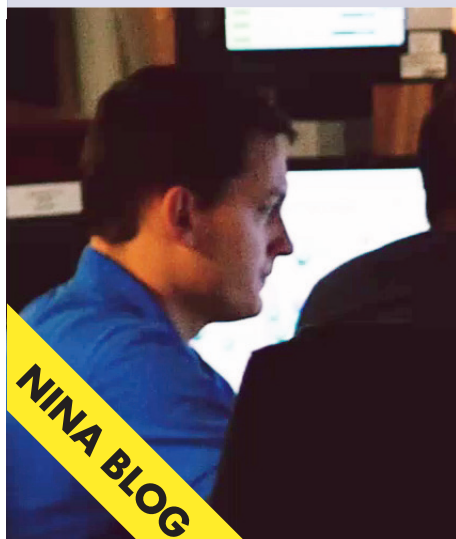
**NO INJURIES
NO ACCIDENTS**

AT WORK

EEN GREEP UIT DIVERSE VOORBEELDEN UIT DE DAGELIJKSE PRAKTIJK VAN BOSKALIS

NUMMER 2 / 2017

WAITING ON SURVEY?!



NINA BLOG

Erwin Goedendorp, Survey Party Chief

"Ik werk met een team van zes surveyers vast aan boord van het valpijpschip de Rockpiper. Dat werkt prettig, we zijn echt onderdeel van het team. Wij voorzien het schip van informatie voor de navigatie, zoals de diepte van het zeebed.

Vaak werken we heel dicht op olie- en gasplatforms en dan is het cruciaal dat je informatie klopt. Al zeg ik er altijd bij: wij zijn een hulpmiddel, niet de Bijbel van het navigeren. Dus blijf vooral ook naar buiten kijken. Op de brug doen we dat overigens samen, wij roepen net zo hard 'let op' en 'kijk uit'. Dat is teamwork: je gebruikt elkaars goede dingen en als de een iets niet opmerkt doet een ander dat wel.

Dat is nodig ook. Zo bleek tijdens de pre-survey van een oliewingebied dat de

twalf meter grote luiken van een template (een afdak van 25 bij 25 meter boven de buizen van een pompstation) open stonden. Daar voeren we rakelings langs. Want die luiken waren natuurlijk dicht op de info van de klant.

Wat ik inmiddels geleerd heb is dan ook: doorvragen. Het schip is tot op zekere hoogte afhankelijk van mijn informatie. En ik ben weer afhankelijk van de informatie die de klant aanlevert. Dus voel ik het als mijn verantwoordelijkheid richting mijn collega's om die klant het hemd van het lijf te vragen tot ik zeker weet dat het klopt.

Dus als er weer eens gekscherend wordt gezegd 'waiting on survey' dan weten jullie waar wij mee bezig zijn!"

VEILIGE OVERTOCHT MET 219 RIDERS AAN BOORD



Ted Karioen

Eind vorig jaar bracht de Dockwise Vanguard het FPU Likouf vanuit Korea naar Gabon. Tijdens de zeereis verrichtten 219 riders, vanwege tijdgebrek, nog diverse werkzaamheden: de afbouw van modules en installaties, het testen van systemen, lassen, gritstralen, schilderen. Hoe organiseer je dan de veiligheid? Ted Karioen, gepensioneerd Dockwise Project Superintendent en voor het project ingehuurd als interface manager, vertelt.

"Alles staat of valt met goede afspraken, die je voor aanvang met de klant (Hyundai Heavy Industries) maakt: Wat willen jullie gaan doen, hoe, en welke

veiligheidsmaatregelen nemen jullie?

De klant had voor alle activiteiten een plan en procedure ingediend, die wij hebben beoordeeld. Omdat de Dockwise Vanguard ons schip is, zijn wij verantwoordelijk en zijn onze veiligheidsregels leidend. Activiteiten die te risicovol waren hebben we dan ook niet goedgekeurd.

Harmonie

Gedurende de reis was er dagelijks contact in de vorm van vergaderingen over de voortgang, de planning voor de volgende dag, voorgevallen incidenten en oplossingen.

"Alles staat of valt met goede afspraken"

Maar veel communicatie gebeurde informeel: wij liepen continu rond op de FPU om te controleren of zij zich aan hun eigen afspraken hielden. Op papier kan de veiligheid voor 100% geregeld zijn, maar onder druk gaan mensen bochten afsnijden. Dat zagen we hier ook. Er lagen bijvoorbeeld zware afsluiters van pijpsystemen los aan boord en zware kisten



Dockwise Vanguard & FPU Likouf

met materieel die werden geopend bleven open en los staan. Bouten, moeren en pijpen die tijdens het (de)monteren van steigers vielen werden niet opgeruimd. Dat wil je niet hebben slingeren op een bewegend schip! Zagen we iets wat niet veilig was, dan spraken we de man(nen) in kwestie daar direct op aan. Dat werkt het beste, want als je het gelijk rapporteert krijg je tegengas en daarmee bereik je het gezamenlijke doel - een veilige overtocht - niet. Omdat wij al zes weken op de werf hadden rondgelopen verliep dit overwegend in goede harmonie. Zo hebben we zonder noemenswaardige incidenten Gabon bereikt."