

NINA AT WORK

UNA MUESTRA DE DIVERSOS EJEMPLOS DE LA PRÁCTICA DIARIA DE BOSKALIS | NOVIEMBRE 2015

¿10 DEDOS O 9½?



Anne Jan Fokkema, jefe del proyecto QEZ3 Channel Dredging, y **Amit Walia**, coordinador de SHE-Q para Oriente Medio

Anne Jan: "Al conectar una tubería flotante, un marino filipino (32) sufrió un aplastamiento en la mano. Algo más tarde, ese mismo día, me llamaron: si se amputaba una parte de su dedo meñique, el hombre podría volver inmediatamente al trabajo. Mi respuesta: "¿No puede salvarse el dedo?" Al parecer, sí que se podía, aunque las posibilidades eran pocas y el hombre debía permanecer una semana ingresado en observación. ¿Es esto un dilema? Para mí no. Pero resulta peculiar: la elección que yo hago sobre el tratamiento de una persona puede traducirse en un accidente de trabajo con pérdida de días laborables (LTI) o no".

BUSCANDO LAS CAUSAS

Amit: "Después del accidente, organizamos una sesión de reflexión sobre las normas NINA (No Injuries, No Accidents: sin lesiones, sin accidentes) en el CSD Taurus, que incluyó entre otros al capitán, a la tripulación del multicat y a los jefes de trabajo. Los tripulantes filipinos contaron que a veces se sentían presionados para trabajar con rapidez, porque cuanto más se prolonga la reparación de una tubería, más tiempo permanece la tolva inactiva. Gracias a su sinceridad, se mantuvo una discusión que fue más allá del incidente concreto. Todos

los presentes, incluida la dirección, reconocieron que no les gustaba que se detuviera el trabajo o que se desarrollase con lentitud, pero señalaron que no querían que se produjeran lesiones. En ese momento, te das cuenta de que todos estamos del mismo lado. Unas semanas después, la tripulación me comentó que desde entonces tratan en detalle cada nuevo trabajo y reciben aportaciones muy prácticas del jefe de operaciones. Así de útil puede ser una sesión de reflexión".

¿CÓMO ACTUAR CUANDO SE PRODUCEN PROBLEMAS?

Anne Jan: "Para mí, la sesión de reflexión puso de manifiesto una causa importante. La tripulación cree que trabaja de forma segura si hacen un inventario de los riesgos, pero lo que no piensan bien es cómo actuar cuando algo no funciona o se producen problemas y tienen que improvisar para completar el trabajo de otra manera. Carecen de esa profundidad, que exige conocimientos y experiencia, pero que es esencial para evitar incidentes. La única forma de solucionarlo es invertir en formación. Aquí se encarga de ello el jefe de operaciones. Una complicación adicional es que siempre trabajamos con gente distinta y es difícil construir algo sólido. Por cierto: nuestro marino filipino está bien. Después de la operación, permaneció durante ocho semanas en Qatar desempeñando trabajos ligeros y sometiéndose a controles y a un proceso de rehabilitación. Ya ha vuelto a su trabajo y ¡con todos los dedos!"

H2S SIN ESTRÉS

Poco después de que la draga Strandway comenzara a trabajar en el proyecto Caland Kanaal de Rotterdam, se extendió un inconfundible olor a huevos podridos. ¿Qué hacer?

Se sabía que había que dragar suelo contaminado, pero no se había previsto liberar H2S. Por suerte, el experimentado capitán Jan Zuijderduin tuvo la previsión de colgar medidores ToxiRae-3. Cuando alcanzaron cifras superiores a 5PPM, se interrumpió inmediatamente el trabajo, se evacuó a la tripulación y se descargó la carga.

El encargado Dirk Bogaard sabía que a bordo del Waterway había un sistema de filtrado de H2S sin utilizar. Se encargó de que fuera transportado e instalado en el Strandway que, entretanto, fue avanzando con el proyecto en que estaba trabajando antes del incidente. Cinco días después, la draga pudo retomar el trabajo con una instalación de filtrado del aire. Los postes de detección de H2S recientemente instalados registraron valores de más de 23PPM (!).

