

NINA NO INJURIES NO ACCIDENTS AT WORK

EEN GREEP UIT DIVERSE VOORBEELDEN UIT DE DAGELIJKE PRAKTIJK VAN BOSKALIS | NOVEMBER 2015

10 VINGERS OF 9½?



Anne Jan Fokkema, projectleider QEZ3 Channel Dredging & **Amit Walia**, SHE-Q coördinator Middle East

Anne Jan: "Bij het koppelen van een drijvende leiding raakte een Filipijnse matroos (32) met zijn hand beknelde. Kort daarop werd ik gebeld: als een deel van zijn pink werd geamputeerd kon de man direct weer aan het werk. Waarop ik zei: 'Kan die vinger niet gered worden?' Dat bleek gelukkig inderdaad het geval, zij het dat de kans klein was en de man een week ter observatie in het ziekenhuis moest blijven. Apart: de keuze die ik maak over iemands behandeling maakt dat het wel of geen LTI wordt. Is dit een dilemma? Voor mij niet."

OP ZOEK NAAR OORZAKEN

Amit: "Na het ongeval hebben we een NINA reflectiesessie georganiseerd op de CSD Taurus, met onder meer de kapitein, multicat bemanning en works managers. De Filipijnse bemanningsleden vertelden soms het gevoel te hebben snel te moeten werken, want hoe langer een reparatie aan een pijpleiding duurt, hoe langer de hopper standby staat. Dankzij hun openheid kwam er een discussie op gang die het incident oversteeg. Alle aanwezigen, inclusief management, gaven toe dat ze niet graag zien dat het

werk wordt gestopt of traag verloopt, maar dat ze nooit willen dat iemand gewond raakt. Op dat moment voel je dat iedereen aan dezelfde kant staat. Later vertelde de bemanning me dat ze sindsdien diepgaander overleg voeren voor een nieuw werk, en goede feedback krijgen van de waterbaas. Dat kan een reflectiesessie dus opleveren."

HOE TE HANDELEN ALS HET FOUT GAAT?

Anne Jan: "Voor mij heeft de reflectiesessie een belangrijke oorzaak blootgelegd. De bemanning denkt namelijk dat ze veilig werken door een risico-inventarisatie te doen, maar wat ze niet goed doordenken is hoe te handelen als het niet werkt of fout gaat en via improviseren de taak op een andere manier proberen te volbrengen. Die diepgang, die kennis en ervaring vergt, ontbreekt, maar is wel essentieel om incidenten te voorkomen. Dat los je alleen op door te investeren in coaching. Hier doet de waterbaas dit. Lastig daarbij is dat wij met steeds wisselende mensen werken, waardoor het niet eenvoudig is iets op te bouwen. Overigens: met onze Filipijnse matroos gaat het goed. Hij is na de operatie acht weken met lichte werkzaamheden in Qatar gebleven voor controle en revalidatie. Inmiddels is hij weer aan het werk. Met alle tien zijn vingers."

H2S ZONDER STRESS

Vlak nadat de hopper Strandway was gestart op het project Caland Kanaal in Rotterdam, steeg de geur van rotte eieren op. Wat nu?

Bekend was dat er vervuilde grond moest worden weggebaggerd, maar dat er H2S zou vrijkomen was niet voorzien. Gelukkig was ervaren kapitein Jan Zuiderduin zo alert geweest om ToxiRae-3 meters op te hangen. Toen deze boven de 5PPM uitsloegen werden het werk direct gestopt, de bemanning geëvacueerd en de lading gelost.

Uitvoerder Dirk Bogaard wist dat er aan boord van de Waterway een werkloze H2S filterkast stond. Hij regelde het transport ervan en de installatie op de Strandway, die zich in de tussentijd nuttig maakte op het vorige project waar zij werkzaam was geweest. Dankzij het adequate handelen van Jan en Dirk kon de hopper vijf dagen later onder gefilterde luchtomstandigheden het werk hervatten. De eveneens geïnstalleerde H2S snuffelpalen registreerden waarden H2S tot >23PPM(!).

