



AT WORK

EINIGE EPISODEN AUS DER TÄGLICHEN PRAXIS BEI BOSKALIS | NOVEMBER 2015

10 FINGER ODER 9 1/2?



Anne Jan Fokkema, Projektleiter QEZ3 Channel Dredging, & **Amit Walia**, SHE-Q-Koordinator Mittlerer Osten

Anne Jan: „Bei der Kopplung einer Treibleitung quetschte sich ein philippinischer Matrose (32) die Hand. Später erhielt ich einen Anruf: Wenn ein Teil seines kleinen Fingers amputiert würde, könnte der Mann sofort wieder mit der Arbeit beginnen. Worauf ich erwiderte: 'Kann der Finger nicht gerettet werden? Das war offensichtlich möglich, wenn auch nur mit geringen Chancen. Außerdem musste der Mann eine Woche zur Beobachtung im Krankenhaus bleiben. Ist das ein Dilemma? Für mich jedenfalls nicht. Es ist aber schon merkwürdig: die Entscheidung, die ich hinsichtlich der Behandlung einer Person treffe, gibt die Richtung an, ob es ein LTI wird oder nicht.“

AUF DER SUCHE NACH URSACHEN

Amit: „Nach dem Unfall haben wir eine NINA-Reflektionssitzung auf der CSD Taurus organisiert, unter anderem mit dem Kapitän, der Besatzung des Multicat und den Arbeitsmanagern. Die philippinischen Besatzungsmitglieder erklärten, dass sie manchmal das Gefühl haben, dass sie bei der Arbeit unter Zeitdruck stehen, denn je länger eine Reparatur an der Rohrleitung dauert, umso länger steht der Hopper still. Dank ihrer Offenheit kam eine Diskussion zustande, die über den Vorfall hinaus reichte. Alle Anwesenden, einschließlich Management, gaben zu, dass sie es nicht gerne sehen würden, wenn die Arbeit

eingestellt wird oder zu träge verläuft, dass man aber keinesfalls möchte, dass jemand verletzt wird. In einem solchen Moment fühlt man, dass alle am gleichen Strang ziehen. Später erzählte mir die Besatzung, dass sie seitdem intensiver über eine neue Arbeit diskutieren und vom Offshore-Leiter ein gutes Feedback erhalten. Solche Ergebnisse kann also eine Reflektionssitzung bringen.“

WAS IST ZU TUN, WENN ETWAS SCHIEF LÄUFT?

Anne Jan: „Für mich hat die Reflektionssitzung eine wichtige Ursache offen gelegt. Die Besatzung geht nämlich davon aus, nach der Durchführung einer Risikoinventarisierung sicher zu arbeiten. Was sie aber nicht beachten, ist die Frage, was zu tun ist, wenn etwas nicht funktioniert oder schief läuft. Und dann versuchen, durch Improvisation die Aufgabe auf andere Weise fertigzustellen. Eine fundierte Analyse, die Kenntnisse und Erfahrungen erfordert, fehlt, sie ist aber zur Vermeidung von Unfällen von wesentlicher Bedeutung. Und dies lässt sich nur durch Investitionen in Coaching erzielen. Hier tut dies der Offshore-Leiter. Das Problem dabei ist, dass wir mit ständig wechselndem Personal arbeiten, so dass es nicht einfach ist, etwas aufzubauen. Übrigens: unserem philippinischen Matrosen geht es wieder gut. Nach der Operation ist er zur Kontrolle und Genesung noch acht Wochen in Katar geblieben und hat dort leichte Arbeiten durchgeführt. Mittlerweile arbeitet er wieder in vollem Umfange. Mit allen zehn Fingern.“

H2S OHNE STRESS

Kurz nachdem der Hopper Strandway am Projekt Caland Kanaal in Rotterdam gestartet war, stieg der Gestank von faulen Eiern auf. Was nun?

Bekannt war, dass verunreinigtes Erdreich abgebaggert werden sollte, dass aber H2S freigesetzt werden würde, konnte niemand vorhersehen. Glücklicherweise hatte der erfahrene Kapitän Jan Zuijderduin daran gedacht, ToxiRae-3-Messgeräte aufzuhängen. Als diese über 5PPM ausschlugen, wurden die Arbeiten unmittelbar eingestellt, die Besatzung evakuiert und die Ladung gelöscht.

Bauleiter Dirk Bogaard wusste, dass an Bord der Waterway ein unbenutzter H2S-Filterschrank stand. Er organisierte dessen Transport und die Montage auf der Strandway, die sich mittlerweile auf dem anderen Projekt nützlich gemacht hatte, auf dem sie vorher eingesetzt worden war. Fünf Tage später konnte der Hopper seine Arbeit bei gefilterter Luft wieder aufnehmen. Die ebenfalls installierten H2S-Luftmessstationen registrierten H2S-Werte von >23PPM (!).

