



AT WORK

ВЫБОРКА РАЗЛИЧНЫХ ПРИМЕРОВ ИЗ ПОВСЕДНЕВНОГО ОПЫТА БОСКАЛИС

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

ВЗГЛЯД НА СЕБЯ

О ВАЖНОСТИ АНАЛИЗА И КОНСЕНСУСА ПОСЛЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ.

Всякое ЧП – уже лишнее. Но если что-то случается, важно критически взглянуть на свои собственные действия и осмелиться взять на себя ответственность, чтобы извлечь уроки из происшедшего. Пит Болт (Piet Bolt), капитан, Эжен ван Додеверд (Eugène van Dodeweerd), директор департамента управления парком морских установок (Fleet Management Offshore) и Стив ван Хюлле (Steve van Hulle), менеджера подразделения транспортного и эксплуатационного обеспечения (Transport & Marine Services) вспоминают о чрезвычайном происшествии, случившемся на борту Union Lynx прошлым летом.

ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ

В июле 2017 года Union Lynx должен был снять с якоря крановую установку компании Heerema. Поскольку укладка троса на барабане лебедки была неправильной, – а это опасно при проведении якорных работ, – было принято решение сначала его перемотать. Накануне вечером обсудили план действий: в положении кормой по ветру вес судна должен был обеспечить постоянное усилие для того, чтобы размотать и правильно смотать трос обратно. На следующее утро, когда работы начались, погода уже была очень ветреной и ветер быстро усиливался. Из-за курса судна и натяжения троса, который его держал, корму практически затягивало в волны. При ударе первой высокой волны боцман и матрос ухватились за поручень, но тщетно: второй волной их подняло и бросило на причально-посадочное устройство, которое было прикреплено к палубе. Оба были госпитализированы с различными

травмами. К счастью, сейчас с ними все в порядке.

РАССЛЕДОВАНИЕ

Погодные условия как фактор риска были одним из предметов последующего расследования, что является обычной практикой. Особенность этого расследования состоит в том, что и заказчик, и компания Boskalis сразу же заняли солидарную позицию: не стали искать крайнего, а провели открытый анализ собственных действий и ответственности. Эжен: «Заказчик был с нами на одной волне. Там где мы используем программу NINA, в компании Heerema используется программа IIF с аналогичными ценностями и правилами. Благодаря этому нам легче было выработать совместный подход в данной ситуации». Стив: «Все стороны были настроены сделать выводы из происшедшего. Было приятно осознавать это».

КАК ДВИГАТЬСЯ ДАЛЬШЕ?

Результатом применения такого совместного подхода стал ряд извлеченных уроков, которые были опубликованы в выпуске Safety Newsflash, а также изменение в протоколе: теперь перед началом работ все должны лично присутствовать на совещании (не допускается проведение совещания по радиосвязи), чтобы обсудить, например, изменение погодных условий. «Идея состоит в том, что люди с

большей готовностью высказывают свое мнение, если они могут смотреть друг другу в глаза, – говорит Стив, – не всем это дается легко.» Он намерен усилить подготовку своих подчиненных по программе NINA: «Мы должны постоянно проводить вводные семинары по программе NINA, инструктажи и разборы ситуаций в команде, потому что NINA действительно заставляет каждого понять сферу его ответственности и необходимость действовать проактивно». Эжен разделяет это мнение: «NINA позволяет сократить дистанцию между офисом на берегу и судном посредством диалога, который вы иницилируете. Именно в этом состоит наша ответственность – строить открытые отношения внутри нашей собственной команды, а также между заказчиком, внутренней организацией и экипажем корабля».



«Мы должны постоянно проводить вводные семинары по программе NINA, инструктажи и разборы ситуаций в команде, потому что NINA действительно заставляет каждого понять сферу его ответственности и необходимость действовать проактивно». Steve van Hulle

Капитан Piet Bolt:

«Я ТЯЖЕЛО ПЕРЕЖИВАЛ СЛУЧИВШЕЕСЯ».

Пит Болт пришел в компанию Smit сразу же после мореходного училища. Он имеет многолетний опыт работы с плавучими установками и буксировочными судами. Чрезвычайное происшествие на Union Lynx – первое, которое случилось под его руководством, – рассказывает он в своей гостиной в Зейдхорне. Его жена угощает нас кофе и домашним яблочным пирогом. *«Я тяжело переживал случившееся»,* – говорит он. *«Меня не покидает та мысль, что если бы я сделал что-то иначе, люди бы не пострадали. Я допустил просчет в своих оценках. Если бы я все мог сделать заново, я бы держал нос по ветру или выбрал бы другое время».*



Вы говорите это сейчас, но тогда вы считали, что ваш подход вполне обоснован; как вообще принимаются такие решения?

«На деле, принятие решения – это ваша единоличная ответственность. Для выполнения поставленной задачи это был наилучший подход, но погода всегда остается неопределенным фактором. Вы исходите из собственного опыта, оценки ситуации и мнения экипажа. Люди должны чувствовать себя в безопасности, иначе вы не должны приступать к работе».

Как вы можете убедиться, что люди чувствуют себя в безопасности?

«Когда я собираю всех на инструктаж, я

спрашиваю, уверенно ли они себя чувствуют. Если у вас сплоченная команда, то они не боятся высказывать свое мнение. В противном случае вы зачастую видите, что люди говорят «да», но не вполне искренне. Иногда мы выходим смотреть на палубу: что вы думаете об этом сейчас? Если у кого-либо возникают сомнения, работу мы не начинаем».

Считаете ли вы, что руководство доверяло вашей оценке ситуации?

«Никто не пришел и не сказал мне, что мои действия были неправильными или как именно я должен был действовать. Для меня это было весьма удивительно».

То есть удивительно то, что вас никто не обвиняет, но при этом вы вините себя?

«Наверное. Но самое главное то, что ЧП было зарегистрировано, тщательно расследовано, из него извлекаются уроки и оно обсуждается открыто. А это соответствует ценностям NINA».

ХОТИТЕ ПОДЕЛИТЬСЯ СВОИМ ОПЫТОМ НА СТРАНИЦАХ NINA AT WORK? ВАМ СЛОВО!
NINA@boskalis.com