



# AT WORK

EINIGE EPISODEN AUS DER TÄGLICHEN PRAXIS BEI BOSKALIS

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

## SELBSTKRITIK

### ÜBER DIE BEDEUTUNG DER REFLEXION UND EINIGKEIT NACH EINEM UNFALL.

**Jeder Unfall ist einer zu viel. Aber, wenn etwas geschieht, ist es notwendig, kritisch das eigene Handeln zu betrachten und sich trauen, Verantwortung zu übernehmen, mit dem Ziel, etwas daraus zu lernen. Piet Bolt (Kapitän), Eugène van Dodeweerd (Director Fleet Management Offshore) und Steve van Hulle (Business Unit Director Transport & Marine Services) blicken auf den Unfall mit der Union Lynx im vergangenen Sommer zurück.**

#### DER UNFALL

Im Juli 2017 musste die Union Lynx ein Kransschiff von Heerema verankern. Da die Leine nicht richtig auf der Winde lag und so Risiken für den Ankervorgang beinhaltete, wurde beschlossen, diese zuerst noch einmal aufzuwickeln. Am Abend davor wurde die Verfahrensweise besprochen: mit dem Heck im Wind sollte das Gewicht des Schiffes eine konstante Kraft bewirken, um die Leine ab- und wieder richtig aufzuwickeln. Am nächsten Morgen wehte der Wind bereits zu Anfang stark und nahm rasch weiter zu. Wegen des Schiffskurses und da das Schiff von der Leine festgehalten wurde, wurde das Heck sozusagen in die Wellen gezogen. Bei der ersten hohen Welle ergriffen der Bootsmann und ein Matrose die *crash rail*, aber vergeblich: die zweite Welle erfasste sie und schleuderte sie gegen eine *boat landing*, die an Deck befestigt war. Die Männer mussten mit mehreren Verletzungen ins Krankenhaus gebracht werden. Beiden geht es zum Glück wieder gut.

#### DIE UNTERSUCHUNG

Das Wetter als Risikofaktor war ein Gegenstand der anschließenden Untersuchung. Das ist der übliche Ablauf. Was diese Untersuchung außergewöhnlich macht, ist, wie sich der Kunde und Boskalis direkt Seite an Seite stellen: nicht mit dem Finger auf den anderen zeigen, sondern in aller Offenheit das eigene Handeln und Verantwortlichkeiten betrachten. Eugène: „Der Kunde befand sich auf derselben Linie wie wir. Wo wir NINA haben, hat Heerema IIF, mit vergleichbaren *values & rules*. Das erleichterte das gemeinsame Vorgehen.“ Steve: „Alle Parteien wollten daraus lernen. Das gefiel mir.“

#### NUN JETZT, WIE GEHT ES WEITER?

Dieses gemeinsame Vorgehen ergab einige *lessons learned*, die per Safety Newsflash verteilt wurden, und eine Protokolländerung: alle müssen vor Beginn eines Arbeitsvorgangs zusammenkommen (das Seefunkgerät reicht nicht aus), um beispielsweise Wetteränderungen zu besprechen. „Der zugrunde liegende Gedanke ist, dass man sich eher ausspricht, wenn man sich in die Augen sehen kann“, sagt Steve. „Denn das bleibt sensibel.“ Er selbst hat sich vorgenommen, seine Menschen noch mehr nach NINA zu

fragen: „Wir müssen auch weiterhin auf das Ausführen von Start-ups, Toolboxen, Teamreflexionen bestehen, denn durch NINA wird man sich wirklich bewusst, wo die eigenen Verantwortlichkeiten liegen und dass man proaktiv handeln muss.“ Eugène teilt diese Meinung: „NINA verringert den Abstand zwischen Kade und Schiff durch den Dialog, den man führt. Genau dort befindet sich unsere Verantwortlichkeit: an einer offenen Beziehung im eigenen Team *und* zum Kunden, interner Organisation und Schiffsbesatzung arbeiten.“



*„Wir müssen auch weiterhin auf das Ausführen von Start-ups, Toolboxen, Teamreflexionen bestehen, denn durch NINA wird man sich wirklich bewusst, wo die eigenen Verantwortlichkeiten liegen und dass man proaktiv handeln muss.“ Steve van Hulle*

*Kapitän Piet Bolt:*

# „ES HAT MICH SEHR GETROFFEN.“

**Piet Bolt trat sofort nach der Seefahrtsschule bei Smit ein. Er verfügt über eine jahrelange Erfahrung in Offshore und Schleppen. Der Unfall mit der Union Lynx ist der erste, der sich unter seiner Leitung ereignete, berichtet er in seinem Wohnzimmer in Zuidhorn. Seine Frau serviert Kaffee mit selbst gebackenem Apfelkuchen. „Es hat mich sehr getroffen“, sagt er. „Es beschäftigt mich immer noch sehr: wenn ich dieses oder jenes anders gemacht hätte, wären dann diese Männer nicht verletzt worden. Ich habe die Lage falsch eingeschätzt. Wenn ich es noch einmal machen könnte, würde ich mit dem Bug im Wind liegen oder einen anderen Zeitpunkt wählen.“**



**Das sagst du jetzt, aber damals hielst du deine Vorgehensweise für verantwortlich; wie trifft man eine solche Entscheidung?**

„In der Praxis ist man allein verantwortlich. Für das Projekt war es die beste Vorgehensweise, aber das Wetter bleibt ein Unsicherheitsfaktor. Man orientiert sich an der eigenen Erfahrung, wie man die Situation einschätzt und was die Besatzung meint. Die Menschen müssen sich sicher fühlen, sonst muss man es sein lassen.“

**Wie versichert man sich, dass sie sich sicher fühlen?**

„Wenn ich sie alle für die Toolbox beieinander habe, frage ich, ob sie

Vertrauen haben. Wenn man eine aufeinander eingespielte Mannschaft hat, dann trauen sie sich, ihre Meinung zu äußern. Ansonsten sieht man ab und zu, dass Menschen zwar „ja“ sagen, aber bedenklich dreinschauen. Manchmal sehen wir es uns an Deck an: was meinst du? Wenn einer aus irgendeinem Grund zweifelt, machen wir es nicht.“

**Meinst du, dass das Management deiner Beurteilung der Situation vertraute?**

„Es kam niemand zu mir und sagte, dass ich es falsch gemacht hatte oder wie ich es richtig hätte machen sollen. Das hat mich eigentlich erstaunt.“

**Du bist also erstaunt, dass dich niemand kritisiert, während du an dir selbst Kritik übst?**

„Vielleicht ja. Aber am wichtigsten ist, dass es gemeldet wird, gründlich untersucht wird, dass Lehren daraus gezogen werden und dass auch weiterhin darüber gesprochen wird. Das ist im Sinne der Werte von NINA.“

**MÖCHTEN SIE IHRE  
ERFAHRUNGEN IN NINA  
AT WORK TEILEN? GERN!**  
NINA@boskalis.com