



AT WORK

EEN GREEP UIT DIVERSE VOORBEELDEN UIT DE DAGELIJKE PRAKTIJK VAN BOSKALIS

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

KIJKEN NAAR JEZELF

OVER HET BELANG VAN REFLECTIE EN EENSGEZINDHEID NA EEN ONGEVAL.

Ieder ongeval is er één te veel. Maar als er iets gebeurt, is het zaak om kritisch naar je eigen handelen te kijken en verantwoordelijkheid te durven nemen, met als doel ervan te leren. Piet Bolt (Kapitein), Eugène van Dodeweerd (Director Fleet Management Offshore) en Steve van Hulle (Business Unit Director Transport & Marine Services) kijken terug op het ongeval met de Union Lynx afgelopen zomer.

HET ONGEVAL

In juli 2017 moest de Union Lynx een kraanschip van Heerema op-ankeren. Omdat de draad niet goed op de winch zat en dit risico's voor het ankerwerk meebracht, werd besloten om deze eerst opnieuw op te spoelen. De avond tevoren werd de aanpak besproken: met het achterschip in de wind zou het gewicht van het schip voor een constante kracht zorgen om de draad af- en weer goed op te spoelen. Bij aanvang de volgende ochtend waaide het al hard en de wind nam rap toe. Vanwege de koers van het schip en omdat het schip door de draad werd vastgehouden, werd het achterschip als het ware in de golven getrokken. Bij de eerste hoge golf grepen de bootsman en een matroos de crash rail vast, maar tevergeefs: de tweede golf pakte hen op en smeed hen tegen een boat landing, die aan dek was vastgesjord. De mannen moesten met verschillende verwondingen naar het ziekenhuis. Beiden maken het gelukkig weer goed.

HET ONDERZOEK

Het weer als risicofactor was één van de onderwerpen van het onderzoek dat volgde. Dat is de gewone gang van zaken. Wat dit onderzoek bijzonder maakt is hoe de klant en Boskalis direct zij-aan-zij gingen staan: niet vingerwijzen, maar in alle openheid reflecteren op je eigen handelen en verantwoordelijkheden. Eugène: "De klant zat in dezelfde versnelling als wij. Waar wij NINA hebben, heeft Heerema IIF, met vergelijkbare values & rules. Dat maakte het makkelijker om het gezamenlijk aan te pakken." Steve: "Alle partijen wilden ervan leren. Dat vond ik heel mooi om te zien."

HOE NU VERDER?

Die gezamenlijke aanpak leverde een aantal lessons learned op, die via de Safety Newsflash zijn verspreid, en een wijziging in het protocol: iedereen dient voor aanvang van een werk bij elkaar te komen (de marifoon voldoet niet) om bijvoorbeeld weersveranderingen door te spreken. "De gedachte daarachter is dat je je eerder uitspreekt als je elkaar in de ogen kunt kijken", zegt Steve. "Want dat blijft lastig." Zelf heeft hij zich voorgenomen om zijn mensen nog meer te vragen naar NINA: "We moeten blijven

hameren op het uitvoeren van start-ups, toolboxes, teamreflecties, want door NINA ga je werkelijk beseffen waar jouw verantwoordelijkheid ligt en dat je proactief moet handelen." Eugène staat hier hetzelfde in: "NINA verkleint de afstand tussen de wal en het schip door de dialoog die je aangaat. Precies daar ligt onze verantwoordelijkheid: bouwen aan een open relatie in je eigen team én tussen klant, interne organisatie en scheepsbemanning."



"We moeten blijven hameren op het uitvoeren van start-ups, toolboxes, teamreflecties, want door NINA ga je werkelijk beseffen waar jouw verantwoordelijkheid ligt en dat je proactief moet handelen."

Steve van Hulle

Kapitein Piet Bolt:

“IK WAS ER AARDIG KAPOT VAN.”

Piet Bolt kwam direct na de zeevaartschool in dienst bij Smit. Hij heeft vele jaren ervaring, in de offshore en met slepen. Het ongeval met de Union Lynx is het eerste dat onder zijn leiding gebeurde, vertelt hij in zijn huiskamer in Zuidhorn. Zijn vrouw serveert koffie met zelfgebakken appeltaart. “Ik was er aardig kapot van”, zegt hij. “Het blijft maar in je hoofd rondspoken: als ik dit of dat anders had gedaan dan waren die mannen niet gewond geraakt. Ik heb een verkeerde inschatting gemaakt. Als ik het over zou kunnen doen zou ik met de kop in de wind gaan liggen, of een ander tijdstip kiezen.”



Dat zeg je nu, maar toen vond je jouw aanpak wel verantwoord; hoe neem je zo'n beslissing?

“In de praktijk sta je er alleen voor. Voor de klus was dit de beste aanpak, maar het weer blijft een onzekere factor. Je gaat af op je eigen ervaring, hoe je de situatie inschat en wat de bemanning vindt. De mensen moeten zich veilig voelen, anders moet je er niet aan beginnen.”

Hoe verzeker je je ervan dat ze zich veilig voelen?

“Als ik ze allemaal bij elkaar heb voor de toolbox, vraag ik of ze er vertrouwen in hebben. Als je een op

elkaar ingespeelde ploeg hebt dan durven ze hun mening te geven. Anders zie je nogal eens dat mensen wel ‘ja’ zeggen, maar wat moeilijk kijken. Soms gaan we aan dek kijken: wat vind je er nu van? Als het voor wie dan ook niet goed voelt doen we het niet.”

Denk je dat het management vertrouwen had in jouw beoordeling van de situatie?

“Er is niemand naar mij toe gekomen om te zeggen dat ik het fout had gedaan, of hoe ik het wél had moeten doen. Daar was ik best wel verbaasd over.”

Dus je bent verbaasd dat niemand het jou kwalijk neemt, terwijl je het jezelf wel kwalijk neemt?

“Misschien wel ja. Maar het belangrijkste is dat het gemeld wordt, goed onderzocht, dat er lessen uit worden getrokken en dat het bespreekbaar blijft. Dat sluit aan bij de waarden van NINA.”

WILT U UW ERVARINGEN DELEN IN NINA AT WORK? GRAAG!

NINA@boskalis.com