



AT WORK

EINIGE EPISODEN AUS DER TÄGLICHEN PRAXIS BEI BOSKALIS | SEPTEMBER 2016

MIT KLEINEN SCHRITTEN VORAN



Piet Jan van der Giessen, Fleet Manager

Im Rückblick auf die Einführung von NINA ist es für mich am erstaunlichsten, dass hierdurch jeder Einzelne selbst für seine Arbeit verantwortlich gemacht wird. Ich lege besonderen Wert auf die offenen

Diskussionen mit den Besatzungen über Dilemmas und wie wir damit umgehen. Es gibt aber immer noch einiges zu tun. Es ist nur allzu einfach, zu sagen, dass man „für“ Sicherheit ist, und von den anderen sicheres Arbeiten einzufordern. Es selbst zu tun, ist aber eine andere Sache. Ich möchte zwei Beispiele meines eigenen Zwiespalts illustrieren. Erstes Beispiel: die Verwendung von Handys während der Arbeit. Telefonieren beim Fahren hat dieselbe Wirkung auf den Fahrzeuglenker wie Alkohol. NINA hat mich einsehen lassen, dass das Telefonieren im Auto unakzeptabel ist. Also habe ich damit aufgehört; ich habe auch keine Freisprechanlage mehr. Der Drang jedoch, einen Anruf anzunehmen, ist immer noch da. Beim Fahren reiße ich mich jedoch zusammen. Zweites Beispiel: einen Fahrradhelm tragen. Würde es eine

Tragepflicht geben, hätte dies enorme Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in den Niederlanden. Die Niederländer werden aber niemals ein Gesetz akzeptieren, das eine solche Tragepflicht einführt. Und gleichzeitig lerne ich von NINA, dass ich selbst für meine Sicherheit verantwortlich bin. Wenn ich also meinen Kindern einen Helm aufsetze, sollte ich das dann nicht auch selbst tun? Und ich kann Ihnen sagen: ich trage jetzt einen Fahrradhelm. Ich komme mir zwar etwas lächerlich vor, aber lieber lächerlich und sicher als dumm zu sein und es später bereuen. Meine Beispiele sind nur kleine Schritte, aber all diese kleinen Schritte sorgen dafür, dass wir weiter vorankommen. Ich wünsche uns allen die Kraft und Weisheit, um in diesem Sinne weiterzumachen und das beste und sicherste Unternehmen der Welt zu werden!

SUBUNTERNEHMER AUF DEM PROJEKT VEJA MATE

GELERNT LEKTION: WIE SORGT MAN DAFÜR, DASS JEDER MITARBEITER AUSGEBILDET IST?

Der Bau der Fundamente für den Windpark Veja Mate nähert sich seiner Vollendung. Mit der Montage der Zwischenstücke auf den Monopiles wurde Seajacks beauftragt. TP Installation Manager Roderique van Erp berichtet über die Zusammenarbeit und die Rolle von NINA.

WIE BEURTEILT MAN DEN SICHERHEITSSTANDARD EINES SUBUNTERNEHMERS?

„Wir haben alle Verfahren einer intensiven Beurteilung unterzogen. Und auf Papier schien letztlich alles gut geregelt zu sein. Das reicht aber nicht, denn wie sieht es wirklich aus, wenn an Bord unterschiedliche Tätigkeiten in der Praxis durchgeführt werden?“

UND DESHALB HABT IHR MIT EINEM NINA KICK-OFF UND DO IT-TRAININGS BEGONNEN.

„Richtig. Die Besatzung schätzte den interaktiven Charakter; normalerweise müssen wir uns bei einem HSE-Training beim Kunden einen Tag lang nur Monologe anhören.“

UND WIE VERLIEF DIE OPERATION?

„Beim Heben gab es mehrere Beinaheunfälle. Kurz bevor wir mit unserem Projekt die 1.000.000 LTI-freien Stunden fast erreicht hatten, gab es einen schwerwiegenden Vorfall: ein Rigger wurde beim Anheben eines

Mörtelsacks aus einem Container eingeklemmt und erlitt einen Beckenbruch. Wir haben den Vorfall untersucht und einen NINA Refresher, also Auffrischkurs organisiert.“

UND WAS HAT DIESER NINA REFRESHER GEBRACHT?

„Indem wir die Arbeit einen halben Tag lang stillgelegt haben, gaben wir ein Signal ab, wie wichtig uns Sicherheit ist. Und wir konnten der Besatzung ein Podium schaffen, ihre Erfahrungen und Vorschläge zu teilen. So stellte sich heraus, dass 60 % von ihnen durch Personalwechsel bedingt kein NINA-Training absolviert hatte. Also hat man es mit falschen Erwartungen unsererseits zu tun. Das ist also eine gelernte Lektion: Wie sorgt man dafür, dass jeder Einzelne ausgebildet ist? Außerdem hat der Refresher das Engagement gesteigert, denn die Besatzung wollte mehr über das Projekt und unseren Ansatz wissen.“

UND WAS WAR DAS GRÖSSTE DILEMMA?

„Die Arbeit verlief langsamer als erwartet, und es waren Bußgelder für Seajacks - und demnach auch für Boskalis - abzusehen. Das Tempo musste also angezogen werden, wir wollten aber nicht, dass Seajacks die eigenen Leute auf verantwortungslose Weise unter Druck setzen würde. Daher haben wir intensiv über Anpassungen der Arbeitsverfahren mit nachgedacht (die häufig mit finanziellen Investitionen einhergingen). Zwischen Sicherheit und Kosten herrscht nur allzu oft ein Spannungsfeld, die Praxis darf davon jedoch nicht berührt werden. Man merkte jedoch, dass die Besatzung das Gefühl hatte, sich in einem Zwiespalt zu befinden: sicher oder schnell? Aber es ist keine Frage der Entscheidung: Meine Erfahrung bei WODS ist, dass wir die besten Montagezeiten erzielt haben, wenn sicherer - besser vorbereitet und demnach effizienter - gearbeitet wurde.“



Das Hubschiff Zaratán von Seajacks an der Arbeit bei Veja Mate