



AT WORK

ВЫБОРКА РАЗЛИЧНЫХ ПРИМЕРОВ ИЗ ПОВСЕДНЕВНОГО ОПЫТА БОСКАЛИС | ВЕРАСЕНЬ 2016

МЕДЛЕННО, НО ВЕРНО МЫ ИДЕМ ВПЕРЕД



Пьет Йан ван дер Гиссен, руководитель флота

Оглядываясь на процесс развертывания NINA, могу сказать, что наиболее интересным для меня моментом было то, насколько ответственным стал наш общий подход к работе. Я очень ценю открытое

обсуждение с персоналом, как мы подходим к решению сложных вопросов. Но еще есть, над чем работать. Легко объявить себя профессионалом в области безопасности и призывать других работать безопасно. Но на самом деле сложно делать это самому. Проиллюстрирую сложности, с которыми я сам столкнулся, на двух примерах. Первый пример – использование сотового телефона на работе. Разговор по телефону во время вождения автомобиля влияет на способность управления так же, как алкоголь. Благодаря NINA я осознал, что использование сотового телефона в автомобиле неприемлемо. Поэтому я перестал это делать. У меня больше нет автомобильного комплекта. Однако желание ответить на звонок не исчезло. Я просто не отвечаю на звонки во время управления автомобилем. Второй пример –

использование шлема во время езды на велосипеде. Введение требования об обязательном использовании шлема значительно повлияло бы на безопасность дорожного движения в Нидерландах. Однако голландцы никогда не примут такого закона. С другой стороны, NINA говорит, что я сам отвечаю за собственную безопасность. Если я заставляю своих детей носить шлем, почему я не делаю этого сам? Что ж, могу сказать, что начал носить шлем. Правда, я все еще чувствую себя немного глупо. Но лучше выглядеть глупо и быть защищенным, чем быть дураком и сожалеть о последствиях. Мои примеры – это лишь незначительные шаги. Но с каждым шагом мы движемся вперед. Желаю всем нам сил и понимания, чтобы двигаться дальше и стать лучшей и самой безопасной компанией в мире!

СУБПОДРЯДЧИКИ НА ПРОЕКТЕ VEJA MATE

ВЫВОД: КАК СДЕЛАТЬ ТАК, ЧТОБЫ ВСЕ ПРОШЛИ ОБУЧЕНИЕ?

Строительство фундаментов для морской ветряной электростанции *Veja Mate* практически завершено. Для установки переходников на моносваи по договору субподряда привлечена компания *Seajacks*. Руководитель работ по монтажу переходников, Родерик ван Эрп, делится своими впечатлениями о сотрудничестве и роли NINA.

КАК ВЫ ОЦЕНИВАЕТЕ СТАНДАРТ БЕЗОПАСНОСТИ СУБПОДРЯДЧИКА?

«Мы выполнили детальную оценку всех процедур. Вся документация была в порядке. Но этого недостаточно. Важно, как фактически осуществляются различные работы на борту.»

ПОЭТОМУ ВЫ НАЧАЛИ С ОРГАНИЗАЦИОННОГО МЕРОПРИЯТИЯ NINA И ОБУЧЕНИЯ ПО ПРОГРАММЕ DO-IT.

«Точно. Команды оценили интерактивный характер обучения. Обычно на курсах клиентов по ОТ, ТБ и ООС приходится целый день слушать монолог.»

КАК ПРОХОДИЛИ РАБОТЫ?

«В связи с инцидентами при подъеме возникало множество опасных ситуаций. Непосредственно перед тем, как мы достигли отметки в 1 000 000 рабочих часов без происшествий с потерей

трудоспособности, произошел серьезный инцидент: строповщик застрял при подъеме мешка с раствором из контейнера и сломал таз. Мы расследовали происшествие и организовали дополнительный инструктаж NINA.»

ЧТО ДАЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТАЖ NINA?

«Приостановив работу на полдня, мы дали четко понять, насколько важна для нас безопасность. И мы предоставили работникам возможность поделиться впечатлениями и предложениями. Мы узнали, что 60% из них не прошли обучение NINA из-за ротации персонала. Вывод: Как сделать так, чтобы все прошли обучение? Кроме того, дополнительный инструктаж позволил повысить заинтересованность людей: работники хотели узнать больше о проекте и наших методах работы.»

В ЧЕМ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЗАКЛЮЧАЛАСЬ СЛОЖНОСТЬ?

«Работа продвигалась медленнее, чем предполагалось, и в отношении *Seajacks* (а, следовательно, и *Boskalis*) могли быть применены штрафные санкции. Необходимо было ускорить работы, но мы не хотели, чтобы *Seajacks* безответственно оказывала давление на свой персонал. Мы активно предлагали внести изменения в методы работы (что часто подразумевает финансовые вложения). Зачастую возникает сложный выбор между безопасностью и затратами, но он ни в коем случае не должен затрагивать команду судна, выполняющую работу. Однако мы заметили озабоченность команды тем, что в ущерб безопасности необходимо было работать как можно быстрее. Но по существу никакого выбора не требуется: как показывает мой опыт работы на проекте *West of Duddon Sands*, оптимальные сроки установки обеспечиваются именно при безопасной работе. Другими словами, чем лучше подготовленность и информированность, тем выше эффективность.»