



AT WORK

UN CHOIX DE QUELQUES EXEMPLES TIRÉS DE LA PRATIQUE QUOTIDIENNE DE BOSKALIS | JUIN 2012

CHERCHEZ LES DIFFÉRENCES !

Cet été, NINA aura déjà fait deux ans de chemin. Voyez-vous les différences ? Après son introduction, nous sommes parvenus à la phase de croissance et NINA devient de plus en plus mûre. Bien entendu, tout n'est pas encore NINA-proof, mais jetez donc un regard en arrière et pensez à tout ce que nous avons déjà atteint ensemble ! NINA est devenue évidente. L'année dernière, nous avons fêté « 1 an NINA » au niveau de toute l'entreprise. Nous n'anticipons pas de faire la même chose cette fois-ci, mais plus tard cette année, nous allons certainement considérer où nous en sommes avec NINA. Bien entendu, libre aux organisations locales, projets et navires de porter cet été eux-mêmes leur attention à ce sujet. C'est même chaudement recommandé ! Le team de projet NINA ■

Chaque mois, un collègue relate ses pensées concernant le domaine de NINA. Cette fois-ci, c'est le tour de Ronald Stegenga, Chargé de Projet au Kenya.

NINA
blog

THIS IS AFRICA!

T.I.A, soit : « This Is Africa! ». Pour ceux qui ont travaillé en Afrique, voilà un slogan bien connu, mais avec NINA nous n'avons pas le droit de nous cacher derrière lui. Récemment, nous avons effectué une enquête de base pour un nouvel ouvrage dans le port de Mombasa. Pour prendre les échantillons en pleine mer, il nous fallait louer les services d'un chalands de débarquement avec une grue mobile. À ma question si celle-ci était bien arrimée, j'ai reçu la réponse de ne pas m'en faire, puisqu'on travaillait ainsi « depuis des années ». Quand on me dit ça, je suis toujours sur mes gardes. Et la suite m'a donné raison. Car pendant notre inspection, nous avons constaté que la plupart des arrimages étaient soudés sous un faux angle. Par conséquent, la houle risquait de les rompre en pleine mer et la grue pourrait ainsi glisser ou tomber par-dessus bord... Après notre explication, le soudeur sur les lieux s'est mis au travail et nous avons pu partir sûrement. Comme bagage, tout le monde a reçu une introduction à NINA où nous avons mentionné les principaux dangers. Cela ne change rien au fait que chaque jour, il nous faut aborder des personnes à l'égard de leur conduite. Les raisons vont de la correction de comportement de levage audacieux du conducteur de grue à l'avertissement du matelot qui se trouve dans la ligne de tir et l'encouragement des membres de l'équipage qui pensent à la sécurité. Notre résultat : beaucoup de sable et un ouvrage sans accidents !

Ronald Stegenga est curieux d'en apprendre plus sur les expériences de Felmer Nieves, comptable au Congo. Pour le savoir, lisez le prochain NINA At Work. Ou bien réagissez vous-même. Envoyez un mail à NINA@boskalis.nl



TIRER, ARRIMER ET LEVER : NINA SUR LE MULTICAT...

Un multicat effectue le travail le plus dangereux qui soit dans le monde de l'excavation : tirer, arrimer, lever, remorquer. Ce sont des navires compacts sur lesquels l'équipage travaille avec des forces énormes, opère des grues de levage en pleine mer et utilise des cordes et treuils soumis à des charges énormes.

Pourtant, il n'y a que peu de catastrophes. Le secret ? Les justes personnes au juste endroit. C'est ce que dit Arjan van Kooten, capitaine du multicat BKM 104. « Nous travaillons autant que possible avec une équipe fixe. Nous voyons les dangers et nous nous corrigeons mutuellement si nécessaire. » La situation devient plus difficile – et plus dangereuse – quand le BKM 104 est obligé d'engager du personnel sur place. « Ce travail demande une certaine sensibilité. Quand j'ai un nouveau garçon à bord, je vois immédiatement s'il est doué pour cette tâche. Grâce à NINA, il est plus facile de documenter cette sorte de choses. Nous n'acceptons pas que quelqu'un mette les autres en danger. »



...et sur le chantier naval

Récemment, le BKM se trouvait sur le chantier naval Chet Morisson au Mexique pour travaux d'entretien. Il s'agit d'un chantier naval qui, sur papier, a ses affaires bien en ordre, mais où des câbles et tuyaux traînaient dans les escaliers et où l'environnement de travail était très en désordre. Même quand il fallait souder. Piet Kant, ingénieur sur les lieux, déclare : « Nous avons chargé un responsable de la sécurité de s'occuper du problème et celui-ci a tenu une courte réunion de sécurité chaque matin et chaque soir. Ce qu'on observe, c'est que les travailleurs sont quasiment absorbés par leur ouvrage et oublient alors la sécurité. Ce n'est que lorsqu'ils ont vraiment compris le risque d'une tâche qu'ils changent leur mode de travail. Cela s'apprend en se l'indiquant mutuellement. Grâce aux valeurs NINA, nous avons observé une amélioration réelle sur le chantier naval. » ■