

NINA NO INJURIES NO ACCIDENTS AT WORK

UN CHOIX DE QUELQUES EXEMPLES TIRÉS DE LA PRATIQUE QUOTIDIENNE DE BOSKALIS | MARS 2014

NOUS SOMMES UNE ORGANISATION QUI APPREND



Nicole van Vliet,
Gestionnaire de la flotte

« Que faites-vous quand une troupe de photographes grouille sur le terrain d'essai pour prendre la meilleure photo de la conduite testée à 32 bar ? Ou bien si un fabricant effectue ce test avec des moyens de levage non certifiés ? Voilà les questions que je rencontre quand je visite les fournisseurs avec notre inspecteur de qualité. La dernière fois en Chine, j'ai expliqué ce qui importe pour nous : qualité, temps de livraison, prix et aussi des conditions

de travail sûres. Certains fournisseurs réagissent avec étonnement ; généralement parlant, il n'existe qu'une très faible notion de sécurité. Et pourtant, le message est transmis que nous nous préoccupons des autres par le biais de NINA : à notre visite suivante, le levage est effectué avec de bons moyens de levage, ou bien la zone d'essai est correctement délimitée. La conduite qui est essayée en Chine est destinée au 'Taurus' transformé et pourvu d'une quatrième pompe foulante qui devra pouvoir résister à une pression bien plus élevée. Nos conduites habituelles ne sont pas appropriées. C'est pourquoi nous avons pris place à la table ronde avec le bureau principal et les divisions de développement de la flotte, de dynamisme maritime et d'achats, afin de définir une nouvelle conception. Ensuite, nous l'avons mise au point en collaboration avec nos fournisseurs afin d'obtenir un produit de bonne qualité et sûr. Ainsi, nous sommes en train de deviser un système de couplage des conduites sans intervention humaine. Nous sommes une organisation qui apprend : en réfléchissant ensemble, nous pouvons élever la sécurité à un plan supérieur. Depuis que NINA participe à la table ronde, nous le faisons plus consciemment que jamais. »

NINA RENCONTRE LA RUSSIE

À Saint-Petersbourg, Boskalis est impliqué dans la construction du nouveau port. Dans les bagages : patience et créativité.

La construction du port de Bronka est une tâche plutôt coriace, nous raconte le chargé de projet Jack van Rees. Il a déjà tenu tête à plusieurs défis. Par exemple, il savait que le trafic maritime continuerait pendant les travaux, donc des pilotes étaient engagés

24 heures par jour. De même, il pensait être préparé à la bureaucratie, mais les mauvaises surprises ne lui ont pas été épargnées : arranger tout de suite du personnel différent parce qu'un visa n'était pas en règle, par exemple.

Slippers

La conscience de la sécurité n'est pas particulièrement développée en Russie. De la part des clients, on ne peut s'attendre à aucune stimulation à propos du travail sûr. Pire encore : ils considèrent une formation de sécurité comme une perte de temps, explique Mattijs Siebinga, le Directeur pour l'Europe. Et cela cause des dilemmes. Jack déclare : « Que faites-vous quand les employés d'une compagnie de construction locale en flipflops réparent sous votre nez une conduite flottante ? Notre contremaître ne pouvait pas voir cela. Il a interrompu les travaux : « Maintenant, nous allons procéder autrement ! » L'idée est de prendre sa responsabilité à l'égard de la sécurité. Nous essayons également de communiquer ce message en Russie. »

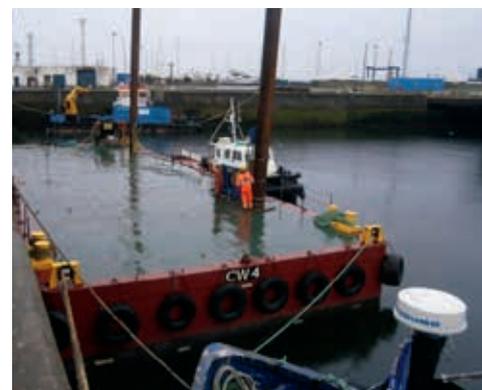
Managementvisit, project Bronka



AMÉLIORATION VIA SHOC

Pour un sous-traitant, une carte SHOC était l'occasion de se préoccuper de son navire. Un bel exemple comment l'implication peut donner lieu à une amélioration structurelle.

« Par le biais de NINA, nous pouvons aider des tiers qui ne satisfont pas à nos normes à améliorer leur niveau », déclare Adrian Cronin, chargé de projet en Écosse. « À condition qu'ils veulent changer, bien sûr. Le sous-traitant qui a reçu une carte SHOC en raison de problèmes de sécurité pendant le levage de pieux d'ancrage ne manquait pas de bonne volonté. Son navire ne disposait pas d'installation de levage et donc il fallait qu'un multicat avec une



Collaborer sur la sécurité

grue vienne le long du navire. Notre recommandation était de placer une installation de levage sur le navire. Cet état des choses a été inclus au rapport final et était de nouveau un sujet de discussion quand nous avons voulu louer le même navire pour un projet suivant.

Dépannage

Pour le sous-traitant, cette adaptation était un processus d'apprentissage. Et nous avons pu prêter assistance en tant que dépanneurs. Pendant la mobilisation, nous avons eu affaire à un quasi-accident : l'opérateur a presque tiré le pieu d'ancrage trop haut. Cela demandait une fois de plus d'agir, par exemple en apportant une marque sur les pieux d'ancrage. À présent, huit mois après la carte SHOC, tout est optimisé. Leçon apprise : la procédure de SHOC à l'amélioration demande du temps ».