

# NINA NO INJURIES NO ACCIDENTS AT WORK

UN CHOIX DE QUELQUES EXEMPLES TIRÉS DE LA PRATIQUE QUOTIDIENNE DE BOSKALIS | MARS 2016

## MANŒVRER POUR S'OBSERVER MUTUELLEMENT



**Henk Kuiper, capitaine de la drague suceuse porteuse Shoalway**

« Nous travaillons avec un équipage de huit personnes. C'est intensif. Si je considère la sécurité, nous satisfaisons à tout. Nous pensons NINA. Mais c'est réellement un défi : avec aussi peu de personnes, il faut

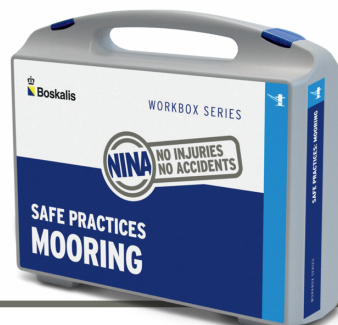
continuellement à manœuvrer pour s'observer mutuellement. Il faut pouvoir répartir son attention : en tant que 1er capitaine, vous ne devez pas seulement faire attention au trafic, mais aussi à la tête et au tube suceurs, voir où est occupé le second, après le dragage et si tout se passe bien. L'expérience est donc une condition pour pouvoir travailler de manière sûre avec une équipe de cette petite taille. Un équipage satisfait est ma priorité. J'essaie d'y apporter ma contribution en étant toujours disponible pour eux. Vice versa, mes hommes ne s'annoncent jamais absents : il me suffit d'un signe et le cuisinier et le machiniste sont aussi là pour aider sans réserve. Nous sommes une équipe soudée. Nous savons tous que nous ne pouvons pas nous passer les uns des autres. Cela signifie que vous vous souciez vraiment de vos collègues. Le mécanicien de garde va aussi la nuit seul à la salle des machines et la salle de pompage. Si pendant une demi-heure il n'a pas donné de signe, nous l'appelons par radio. S'il ne réagit pas à cet appel, le second va vérifier s'il se passe quelque chose. Même si cela signifie qu'il ne peut y avoir momentanément de dragage. »

## NOUVEAU : WORKBOX MOORING

**En février, Theo Baartmans, membre du Conseil d'administration, a introduit la workbox Mooring « Une seule mauvaise manœuvre lors de l'amarrage peut avoir un impact énorme. C'est pourquoi, l'élimination de ce risque doit recevoir une priorité absolue. »**

La workbox Mooring combine une information technique (caractéristiques des treuils et des aussières, la force nécessaire pour les rompre) avec la prise de conscience (inventorier des risques et le partage des expériences) et la connaissance des mesures de sécurité (choisir une position sûre, communiquer et signaler).

Les départements Fleet des divisions Dredging et Offshore vont faire dérouler la workbox dans toute la flotte centrale. Pour ce faire une équipe de formateurs spéciale a été constituée, avec entre autres le propre capitaine. Le déroulement au sein de la flotte centrale dans les marchés domestiques suit.



## POLITIQUE ACTIVE DE CARTE SHOC AU ROYAUME-UNI

**La carte SHOC est un outil important pour aborder les situations dangereuses. Elle est conçue pour encourager toutes les parties à prendre la responsabilité pour agir. Comment pouvons-nous stimuler une utilisation correcte des cartes SHOC ?**

Stuart Huth, conseiller SSE-Q au Royaume-Uni : « Sur un certain nombre de projets le système SHOC est identifié comme un objectif NINA.

Il engage : 'nous y adhérons tous ensemble et nous pouvons faire la différence'. Pour que le système fonctionne, le personnel devrait recevoir des conseils appropriés afin d'assurer que l'information fournie est profitable. Et il est important de donner une information de retour à l'auteur du message SHOC et de le remercier.

Pas tous les messages SHOC peuvent être facilement résolus au niveau du projet. C'est pourquoi le forum SHOC a été créé avec des hauts responsables de Boskalis Westminster, qui peuvent influencer la politique. Nous observons les tendances et partageons les leçons apprises dans nos bulletins NINA at Work. Au fil des années, le nombre de cartes SHOC a augmenté. Nous voyons plus de cartes SHOC concernant le comportement ; récemment quelques-unes sur le comportement des employés de sous-traitants. Et le nombre de cartes SHOC positives a augmenté, aussi de nos clients. »

Intéressant à savoir : pour chaque carte SHOC remplie, l'organisation au Royaume-Uni fait un don de £10, (= 12,50 €) au RNLI (Royal National Lifeboat Institute).

