

2018

Nat. No.: 373-2/2019

EMCIP : 2019/0000100

»AMATRICE«





SLUŽBA ZA PREISKOVANJE LETALSKIH, POMORSKIH IN
ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN INCIDENTOV

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 82 53

E: maais@gov.si

www.mzip.gov.si

**DELOVNA NESREČA PRI NAKLADANJU TOVORA NA LADJO
»AMATRICE«
DNE 30.09.2018
V KOPRSKEM TOVORNEM PRISTANIŠČU**

– Poenostavljeno poročilo –

Ljubljana, 14.01.2019

(stran namerno puščena prazna)

Izveček iz Pomorskega zakonika Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 62/16 - uradno prečiščeno besedilo):

200.a člen

Namen preiskovanja pomorskih nesreč v skladu s tem zakonom ni ugotavljanje odgovornosti ali krivde, ampak ugotavljanje vzrokov nesreče in preprečevanje nastajanja podobnih nesreč.

200.e člen

Podatki, ki jih pridobi preiskovalec pri preiskavi pomorske nesreče, so zaupni in niso dostopni javnosti. Ti podatki so lahko dostopni javnosti samo, če za to obstaja prevladujoč javni interes, ki izhaja iz končnega poročila preiskovalca o pomorski nesreči.

200.g člen

Preiskovanje pomorske nesreče je neodvisno od preiskav kaznivih dejanj ali drugih vzporednih preiskav, ki ugotavljajo odgovornost ali delitev krivde. Zaradi teh preiskav ne sme biti neutemeljeno ovirano, prekinjeno ali odloženo preiskovanje nesreče na morju.

Vsi časi v tem poročilu so UTC+1h, v kolikor ni drugače navedeno.

KAZALO VSEBINE

KAZALO VSEBINE	4
POMEN IZRAZOV	5
POVZETEK	8
DEJANSKE INFORMACIJE	10
OPIS	12
ANALIZA	13
SKLEPI	17
VARNOSTNA PRIPOROČILA	18
KAZALO SLIK	20
PRILOGE	21

POMEN IZRAZOV

BIOS	BIOS (Basic Input Output System), temeljni vhodno-izhodni sistem
AB	Krmar, Able seaman
AIS	Automatic identification system
ALB	All weather lifeboat
ARPA	Automated Radar plotting Aid
BA	British Admiralty
BNWAS	Bridge Navigational Watch Alarm System
CA	Certifying Authority
CMOS	Complementary Metal-Oxide Semiconductor
CoC	Certificate of Competency
COG	Course over ground
COLREGS	International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea 1972 (as amended)
CoSWP	Code of Safe Working Practices
CPA	Closest point of approach
CPP	Controllable Pitch Propeller
DGPS	Differential global positioning system
DNV GL	Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd
DSC	Digital Selective Calling
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
EU	European Union
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GPS	Global positioning system
gt	Gross tonnage
IMO	Mednarodna pomorska organizacija

ISM Code	International Safety Management Code
ISM kodeks	Mednarodni varnostni kodeks, predpisan s SOLAS konvencijo
kt	Knot
LED	Light emitting diode
LOA	Dolžina preko vsega
LPP	Dolžina med perpendikularjem
LT	Lokalni čas
MARPOL	Mednarodna konvencija o zaščiti morskega okolja
MEPC	Odbor za varovanje morskega okolja pri IMO
MMSI	Maritime mobile service identity
MSC	Odbor za pomorsko varnost pri IMO
NAVTEX	Navigational Telex
nm	Nautical miles
NPD	Nominated Departure Point
OOW	Officer of the watch
RAM	Restricted in Ability to Manoeuvre
SAN	Surveyor Advice Note
SAR	Search and Rescue
SMC	Safety Management Certificate
SMCP	Standardne pomorske komunikacijske fraze
SMS	Safety Management System
SOG	Speed Over Ground
SOLAS	Mednarodna konvencija o varovanju človeškega življenja na morju
STCW	International Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended
T	Tonne

TRT	Terminal za razsute tovore
TSS	Traffic Separation Scheme
USB	Universal serial bus
UTC	Coordinated Universal Time
VDR	Zapisevalnik podatkov o plovbi, črna skrinjica
VHF	Very High Frequency (Radio)
VNT	Večnamenski terminal
VTS	Vessel Traffic Services

POVZETEK

Dne 20.09.2018 je v popoldanski izmeni skupina delavcev nakladala les v skladišče št. 3 na ladji »AMATRICE« (Slika 1).

Ob 16:14 uri je voznik viličarja s tovorom lesa (paket) stisnil delavca med druga dva paketa lesa ter ga poškodoval (Slika 2).



Slika 1: Ladja "AMATRICE"

Delavcu je bila takoj nudena nujna medicinska pomoč, obveščena je bila ekipa nujne medicinske pomoči, ki je ponesrečenca odpeljala v izolsko bolnišnico.

Za voznika viličarja je bil odrejen preizkus alkoholiziranosti, ki pa je bil negativen.



Slika 2: Mesto nesreče - Vez 5

DEJANSKE INFORMACIJE

Ime ladje	AMATRICE
Vrsta ladje	Ladja za prevoz generalnih tovorov
Lastnik	AMATRICE SHIPPING SRL, NAPOLI, ITALIJA
Upravljalavec	AMATRICE SHIPPING SRL, NAPOLI, ITALIJA
Leto izgradnje	2008
Klasifikacijsko društvo	RINA
Zastava	ITALIJA
Pristanišče vpisa	NAPOLI
IMO številka	9408712
MMSI številka	247387400
Pozivni znak	IBSL
Bruto tonaža	5.629
Neto tonaža	2.877
Dolžina	108,20m
Širina	18,2m
Maksimalni vgrez	7,3m
Število članov posadke	14
Pristanišče prihoda	Koper
Namembno pristanišče	Oran, Ažirija
Vrsta potovanja	Mednarodno, komercialno
Tovor	Les

Skladno z določili 2. točke prvega odstavka 2. člena Uredbe o preiskovanju pomorskih nesreč (Uradni list RS št. 67/11) pomeni **pomorska nesreča** vsak dogodek na ladji ali v zvezi z ladjo, kjer:

- oseba umre ali **utrpi hudo telesno poškodbo v zvezi z delovanjem ladje**;
- oseba pade z ladje zaradi delovanja ladje;
- je ladja izgubljena, domnevano izgubljena ali zapuščena;
- je ladja poškodovana;

- ladja nasede, razen če nasede namensko za krajši čas in zaradi tega ni poškodovana;
- je ladja nesposobna za plovbo;
- ladja trči;
- je povzročena premoženjska škoda zaradi delovanja ladje ali
- se onesnaži okolje zaradi poškodbe ladje ali zaradi delovanja ladje;

OPIS

Delavci izvajalca pristaniških storitev Šmitran, d.o.o. so v popoldanski izmeni izvajali nakladanje lesa na ladjo »AMATRICE« na vezu št.5, njihov delovodja je redno zaposlen v Luki Koper, d.d.

Vreme je bilo jasno, temperatura 23,5°C, veter rahel severovzhodnik z močjo 1,7 m/s.

Ob 16:14 uri je voznik viličarja s paketom lesa, katerega je dostavljal pod ladjo, stisnil delavca, ki je bil zadolžen za vpetje tovora na dvigalo (Slika 3, Slika 4 in Slika 6).

Poškodovani delavec je padel na tla, bil je pri zavesti, čutil je močne bolečine v predelu kolka in se ni mogel premikati.

Takoj je bila obveščena nujna medicinska pomoč ter luški gasilci, ki so na kraj prispeli le nekaj trenutkov po prejetem obvestilu.

Gasilci so ponesrečenca takoj imobilizirali – tožil je za hudimi bolečinami v desnem kolku. Gasilci ga položijo v ležeč položaj ter mu podložijo poškodovano nogo. Takoj tudi zavarujejo kraj dogodka.

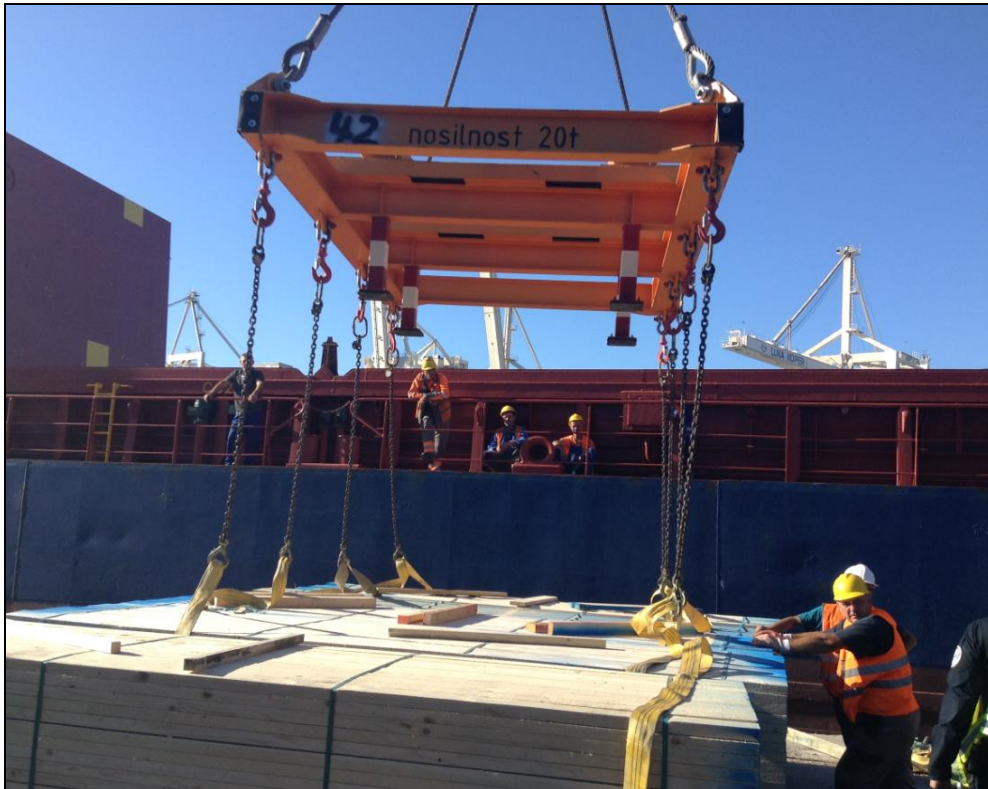
Po prihodu nujne medicinske pomoči gasilci pomagajo pri prenosu poškodovanca v reševalno vozilo. Poškodovanca odpeljejo v izolsko bolnico na preiskave in zdravljenje.

Pri vozniku viličarja je bil opravljen preizkus alkoholiziranosti, rezultati so bili negativni (Slika 5).

Kraj nesreče si ogleda tudi policija.

ANALIZA

Pri pregledu celotne dokumentacije je bilo ugotovljeno, da ima poškodovani delavec veljavno zdravniško spričevalo ter veljavno potrdilo o opravljenem preizkusu znanja iz zdravja in varstva pri delu.



Slika 3: Pripnjanje tovora na dvigalo

Pri izvajalcu pristaniških storitev Šmitrans, d.o.o. je zaposlen dve leti, dala na različnih terminalih, glede na delovno razporeditev. Dodatnih usposabljanj iz zdravja in varstva pri delu ni bil deležen. Pred nastopom popoldanske izmene je imel dovolj časa za počitek.

Kot je bilo ugotovljeno že pri preiskavah drugih delovnih nesreč na skupnih deloviščih v koprskem tovnem pristanišču, so bili tudi pri tej delovni nesreči ugotovljeni enaki vzroki.

Luka Koper za opravljanje določenih pretovornih manipulacij na osnovi pogodb sodeluje z IPS podjetji - izvajalci pristaniških storitev. Ta podjetja zagotavljajo opravljanje storitev na posameznih terminalih in niso specializirana za opravljanje del zgolj na enem terminalu.



Slika 4: Mesto nesreče, kjer je stisnilo delavca

Glede »Poslovnega sodelovanja z izvajalci pristaniških storitev (IPS-I)« ima Luka Koper, d.d. sprejet Organizacijski predpis št. 13 (OP13), Revizija 5.0.

V 5. točki navedenega predpisa je kot pogoj za sodelovanje z IPS-i v tretji in četrti alineji navedeno, da mora IPS izpolnjevati sledeče pogoje:

- Mora imeti sklenjen »Sporazum o ukrepih zagotavljanja varnosti na skupnih deloviščih koprskega pristanišča. Zaposleni pri IPS ali njihovi podpogodbeniki morajo izpolnjevati vse pogoje za izdajo dovolilnice, skladno z navodilom o izdajanju dovolilnic IPS in pravilnikom o notranjem redu.«;
- IPS mora biti seznanjen s tehnologijo dela PC-jev, ki je dostopna na spletnem portalu Luke Koper, d.d..



Slika 5: Rezultati preizkusa alkoholiziranosti voznika viličarja

V Poglavlju 5.1. pogoji za izdajo dovolilnice je navedeno, da podatke veljavnosti zdravniškega pregleda, preizkusa znanja iz VPD in strokovne usposobljenosti vodi, ažurira in nadzira Področje varovanja zdravja in ekologije v SAP. Med zahtevanimi dokazili, katere je IPS za svoje zaposlene dolžan dostaviti dokazila, ni posebej navedena strokovna usposobljenost za delo na posameznem terminalu, temveč zgolj usposobljenost za VZD (5. alineja). V navedenem OP13 nikjer ni določeno, kaj termin »strokovna usposobljenost« pomeni.

Med obveznostmi IPS-ov je v 6. alineji točke 5.2. navedeno:

- Ob podpisu pogodbe mora IPS predati vso potrebno dokumentacijo glede veljavnosti zdravniškega pregleda, preizkusa znanja iz VZD in *strokovne usposobljenosti* svojih zaposlenih.

V prvem odstavku točke 11. Kršitve in ukrepi pri nadzoru IPS je navedeno, da je IPS dolžan spoštovati nacionalno zakonodajo ter vse objavljene predpise na spletni strani Luke Koper, d.d. ter zagotoviti nemoteno obratovanje pristanišča, varovanje pristanišča, varstvo in zdravje pri delu ter varstvo okolja. Vsako zaznano nespoštovanje predpisov se evidentira kot kršitev in ukrepa.



Slika 6: Mesto nesreče

V pogodbah, katere ima Luka Koper sklenjene s posameznimi IPS podjetji je zapisano, da morajo ta podjetja zagotavljati kvalificirane delavce za opravljanje določenih del. Luka Koper posebej **NE** preverja kvalificiranosti posameznih delavcev, katere zagotavlja posamezni IPS.

Delavec je bil nesposoben za delo več kot 72 ur.

SKLEPI

V preiskavi je bilo ugotovljeno, da Luka Koper, d.d. posebej ne preverja strokovne usposobljenosti delavcev, katere zagotavljajo izvajalci pristaniških storitev in opravljajo delo na skupnem delovišču v pristanišču. Delavci, katere zagotavljajo IPS-i, imajo sicer res opravljen tečaj in preverjanje znanja iz VZD, ki pa je splošen in ne obravnava nevarnosti iz varstva in zdravja pri delu na posameznih terminalih. Isti delavci namreč opravljajo delo na različnih terminalih, kjer se nevarnosti bistveno razlikujejo in niso enake na vseh terminalih. Luka Koper d.d. bi ta odstopanja morala zaznati in se ne zgolj zanašati na določila pogodb, da mora IPS zagotavljati »*strokovno usposobljene*« delavce, še posebej zaradi dejstva, da ne obstaja ponudnik izobraževanja iz VZD za posamezne terminale znotraj pristanišča.

VARNOSTNA PRIPOROČILA

Varnostna priporočila, vezana na tovrstne delovne nesreče, so bila podana že v primeru drugih nesreč in so zapisana v končnih poročilih. Gre namreč za dejstvo, da dela na različnih deloviščih na področju koprskega tovornega pristanišča v glavnem opravljajo delavci, zaposleni pri različnih izvajalcih pristaniških storitev, ki za takšen spekter nevarnosti, ki nanje prežijo, niso usposobljeni.

Vsi ti delavci imajo veljavna potrdila o opravljenem preizkusu iz zdravja in varstva pri delu ter veljavna zdravniška spričevala. V prejšnjih poročilih je bilo vedno ugotovljeno, da ti delavci delajo na različnih terminalih znotraj pristanišča, kjer se varnost pri delu medsebojno bistveno razlikuje, delavci pa za takšne nevarnosti niso primerno usposobljeni.

Nujno bi bilo treba vzpostaviti red na tem področju, in sicer na dva načina:

1. Zagotoviti, da delavci delo opravljajo zgolj na enem terminalu, za katerega so usposobljeni, ali
2. Vse delavce izvajalcev pristaniških storitev usposobiti za varno delo na tistih terminalih, kjer opravljajo delo.

Luka Koper, d.d. je pred časom že imela vzpostavljen sistem izobraževanja delavcev iz zdravja in varstva pri delu na posameznih terminalih, vendar se je s časom to opustilo. Takšno nalogo bi vsekakor morala prevzeti Luka Koper, d.d., saj je edina, ki natančno pozna delovne procese in vse nevarnosti, ki iz njih izhajajo.

Varnostna priporočila na tem področju so bila v preteklosti že podana, in sicer:

1. Luka Koper, d.d.:

- 1.1. Kot edini usposobljeni subjekt za opravljanje pristaniške dejavnosti na terminalih vzpostaviti sistem izobraževanja iz varstva in zdravja pri delu za vsak posamezen terminal tudi za zunanje izvajalce, v skladu z mednarodnimi priporočili in standardi.
- 1.2. Vzpostaviti sistem preverjanja in nadzora nad strokovno usposobljenostjo delavcev, zaposlenih pri izvajalcih pristaniških storitev.
- 1.3. Zagotovi, da delo signalista opravljajo samo za to delo ustrezno usposobljeni delavci.
- 1.4. Signaliste opremiti s prenosnimi radijskimi postajami, s katerimi bo zagotovljena stalna povezanost z ostalimi ključnimi deležniki (upravljavec dvigala, upravljavec luške mehanizacije, signalist, ...)
- 1.5. Zagotoviti, da upravljavci dvigala – žerjavisti delo izvajajo izrecno s pomočjo signalista.
- 1.6. Izvajalcem pristaniških storitev, ki opravljajo storitve na skupnih deloviščih v pristanišču, predpisati, skladno z določili ZDR-1, enotno metodologijo sistemizacije delovnih mest.

2. Ministrstvo za infrastrukturo:

2.1. V sodelovanju z Ministrstvom za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti ter Upravo RS za pomorstvo pripraviti in sprejeti »*Kodeks pristaniške varnosti*«.

3. Ministrstvo za zdravje, Razširjeni strokovni kolegij za medicino dela, prometa in športa

3.1. Formalno urediti sistem izdajanja potrdil ali prepisov potrdil o opravljenih zdravniških pregledih za identično delovno mesto oziroma za delovno mesto s podobnim faktorjem tveganja znotraj obdobja dveh let.

KAZALO SLIK

Slika 1: Ladja "AMATRICE"	8
Slika 2: Mesto nesreče - Vez 5	9
Slika 3: Pripenjanje tovora na dvigalo	13
Slika 4: Mesto nesreče, kjer je stisnilo delavca	14
Slika 5: Rezultati preizkusa alkoholiziranosti voznika viličarja	15
Slika 6: Mesto nesreče	16

PRILOGE