



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,  
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

1000 ул. „Дякон Игнатий” № 9, София 1000

[www.mtitc.government.bg](http://www.mtitc.government.bg)

тел.: (+359 2) 940 9771

[mail@mtitc.government.bg](mailto:mail@mtitc.government.bg)

факс: (+359 2) 988 5094

**Дирекция**

**„Звено за разследване на произшествия във въздушния,  
водния и железопътен транспорт“**

**ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД**

**ОТ**

**РАЗСЛЕДВАНЕТО НА МНОГО ТЕЖКО ПРОИЗШЕСТВИЕ -  
СМЪРТ НА ДОКЕР ПРИ ПАДАНЕ В ТОВАРЕН ТРЮМ НА  
МОТОРЕН КОРАБ SANTANA В ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС**



**2018 г.**

## ПРЕДГОВОР:

### Извадка от Кодекса на търговското корабоплаване:

„... **Чл. 79.** (Изм. - ДВ, бр. 113 от 2002 г., бр. 87 от 2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 92 от 2011 г., бр. 93 от 2017 г. ) (1) Разследването на морски произшествия и инциденти се извършва от инспектори по разследването – служители в специализираното звено за разследване на морски произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(2) Разследването по ал. 1 има за цел да съдейства за повишаване на безопасността на морския транспорт и за предотвратяване на морски произшествия, като се установяват причините и обстоятелствата за възникване на конкретно произшествие, без да се правят заключения за наличието на вина или за разпределяне на отговорност. Разследването по ал. 1 се извършва отделно и независимо от провежданото по повод същото морско произшествие наказателно, административнонаказателно или гражданско производство и не може да бъде възпрепятствано, спирано или забавяно поради провеждането на такова производство.“

Забележка: Материалите от разследването не следва да се използват в съдебни процеси и/или уреждане на търговски спорове, и специализираното звено, респективно Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията не може да бъде страна, нито замесвана в подобни процеси и спорове.

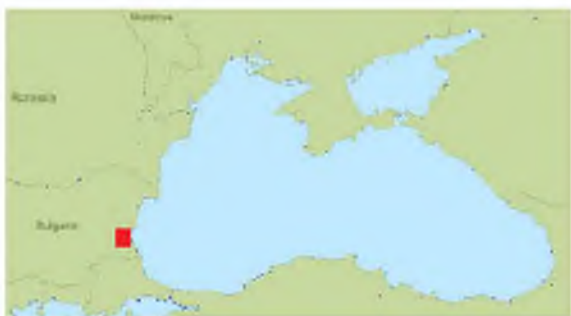
Докладът е публикуван в интернет за обществено достояние на официалната страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията: <https://www.mtitc.government.bg/>.

*Събитието е отразено в местно време (GMT/UTC +2 часа).*

## СЪДЪРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ.	3
1. ФАКТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ.	4
1.1. ДАННИ ЗА КОРАБА.	4
1.2. ИНФОРМАЦИЯ ЗА РЕЙСА.	4
1.3. ИНФОРМАЦИЯ ЗА МОРСКОТО ПРОИЗШЕСТВИЕ.	4
1.4. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ЗАГИНАЛИЯ ПРИСТАНИЩЕН РАБОТНИК.	4
1.5. СИСТЕМА ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ПРИСТАНИЩЕТО.	5
1.6. СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА КОРАБА.	6
1.7. ВЕРТИКАЛЕН ТРАП НА ТРЮМ № 2.	6
2. ОПИСАНИЕ.	7
3. АНАЛИЗ.	9
3.1. АНАЛИЗ НА ЧОВЕШКИЯ ФАКТОР.	9
3.2. СПАЗВАНЕ НА МЕРКИТЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ.	10
3.3. ДОСТЪП ДО ТОВАРЕН ТРЮМ № 2.	10
4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ.	10
4.1. ОСНОВНА ПРИЧИНА ЗА ПРОИЗШЕСТВИЕТО.	10
4.2. НЕПОСРЕДСТВЕНИ ПРИЧИНИ ЗА ПРОИЗШЕСТВИЕТО.	10
4.2. СЪПЪТСТВАЩИ ПРИЧИНИ, ДОВЕЛИ ДО ПРОИЗШЕСТВИЕТО.	10
5. ПРЕДПРИЕТИ ДЕЙСТВИЯ.	10
6. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ.	11
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	12

## РЕЗЮМЕ



На 05.11.2016 г. в 14:00 ч. пристанищен работник – механизатор е открит в тежко състояние на дъното на трюм № 2 на моторен кораб *Santana*, в близост до вертикалния трап /стълба/ за слизване в трюма. Непосредствено преди инцидента работникът е видян да слиза по трапа в трюма за възобновяване на работа след обедна почивка. Няма пряк очевидец на

произшествието, но нараняванията по тялото говорят за падане от голяма височина и удар в металния найол /под/ на трюма. В резултат от получените наранявания, пострадалият почива на път за болницата.

Работникът е бил част от бригада, служители на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД – Терминал „Бургас Запад“, разтоварваща кюпели /метални профили/ от кораба.

Заклучението на комисията, разследваща много тежкото морско произшествие е, че основна причина за допускането му е неспазването на правилата за безопасност при слизване по вертикалния трап от страна на пострадалия работник.

След произшествието, ръководството на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД е предприело комплекс от мерки, целящи превенция, минимизиране и елиминиране на рисковете от подобни тежки и фатални инциденти.

Комисията отправя една препоръка за безопасност към ръководството на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД.



Фиг. 1 м/к *Santana*

## 1. ФАКТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ.

1.1. ДАННИ ЗА КОРАБА	
Име	<i>Santana</i>
Знаме/националност	Liberia
ИМО №	9449388
Корабособственик	SANTANA MARITIME LTD-LIB, IMO 5785042
Пристанище на регистрация	Monrovia
Мениджър и Оператор	INTRESCO LTD-UKE 24/02/2014
Класификационна сертифицираща организация	Russian Maritime Register of Shipping (IACS) 23/05/2013
Тип	Кораб за генерални товари
Година на построяване	2007
Корабостроителница	ZHEJIANG DONGHONG SHIPYARD NINGBO
Бруто тонаж	7 345
Дължина (най-голяма)	126,6 m
Ширина (най-голяма)	18,6 m
Дедуейт	10 860

1.2. ИНФОРМАЦИЯ ЗА РЕЙСА		
Последни посетени пристанища	Бургас, България	03.11.2016
	Бердянск, Украйна	28.10 - 30.10.2016
	Венеция, Италия	02.10 - 05.10.2016
Пристанище на отплаване	Бердянск, Украйна	
Дестинация	Бургас, България	
Вид на рейса	Международен	
Информация за товара	STEEL PRODUCTS /BILLETS/ 10 053.850 mts	
Екипаж	17, украински граждани	
Работни езици	Украински	

1.3. ИНФОРМАЦИЯ ЗА МОРСКОТО ПРОИЗШЕСТВИЕ	
Дата и час	05.11.2016 г., 14:00 ч.
Вид на произшествието	Много тежко морско произшествие
Координати и местоположение	22 корабно място Терминал-Запад, Пристанище Бургас
Външни и вътрешни условия	Видимост добра – 6-8 NM, светла част на денонощието, вятър южна четвърт 1 бал. море 1 бал. Време - ясно
Място на борда	Товарен трюм № 2
Последици	Починал пристанищен работник-механизатор
Последици за кораба и товара	не
Последици за околната среда	не

### 1.4. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ЗАГИНАЛИЯ ПРИСТАНИЩЕН РАБОТНИК.

Загиналият пристанищен работник е на 44 години, български гражданин. Работникът е с дългогодишен стаж по посочената професия - 21 г. и общ трудов стаж над 25 г. На последната си длъжност „пристанищен работник-механизатор“ в „БМФ Порт Бургас“ ЕАД – Терминал „Бургас Запад“ е от 10.07.2014 г. Бил е в добро физическо състояние. Последният периодичен медицински преглед, извършен десет месеца преди произшествието, потвърждава способността му да изпълнява посочената длъжност.

Назначената след инцидента физикохимична експертиза не е установила наличие на алкохол в кръвта на пострадалия.

## 1.5. СИСТЕМА ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ПРИСТАНИЩЕТО.

Системата за оценка на риска на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД – Терминал „Бургас Запад“, определя риска за конкретното работно място (фактор, свързан с опасности: „3.3. Нива-работа на височина: лошо обезопасяване, труден достъп“) като „допустим“. Препоръчаната мярка за намаляване на риска е „Контрол върху обезопасяването на стълбите и работните площадки“.

Изискванията за безопасност при използване на корабните трапове са регламентирани в:

- „Правилник по безопасност на труда в пристанищата“ В-05-03-20:

**Чл.277(1)** Устройството на ползваните при товаро-разтоварни работи на плавателния съд корабни съобщителни пътища, на вертикалните, наклонените и задбордните му стълби, на стълбищните площадки и на сходните, както и ползването им, да отговарят на изискванията на Правилника за безопасността на труда при експлоатацията на плавателните съдове, глава втора, т. 38 до 117.

- „Правилник по безопасност на труда при експлоатацията на плавателните съдове“ В-05-03-01:

**т.38** В корабите трябва да има следните стълби и проходи:

а) Вертикални стълби – устройства за вертикално съобщение с помощта на стъпала или скоби (скобостълби).

**т.92** Пред изхода на вертикалните стълби, в горната им част, трябва да имат здрави дръжки (къси перила) или други приспособления, осигуряващи безопасност и удобство за влизане и излизане от тях.

**т.94** Дължината на вертикалните стълби без площадките не следва да превишава 9 м с изключение на стълбите към мачтите и аварийните изходи. При по-голяма дължина стълбите трябва да бъдат снабдени с междинни площадки от съответен размер.

**т.95** Разстоянията между стъпалата или скобите на вертикалната стълба трябва да бъде в границите 280-350 мм. Разстоянието (дълбочината) от средата на стъпалата при тези стълби до преградите или други плоскости, успоредни на стълбите трябва да бъде не по-малко от 150 мм.

В местата, където конструктивно е невъзможно да се оформят скоби с необходимата широчина, като например на някои мачти и други тесни конструкции, широчината на скобите може да бъде намалена до 250 мм.

**т.99** Отговорност за техническото състояние на корабните стълби, щорм-трапове и сходни носи старшият-помощник капитан.

- Инструкция № 162/2016 г. за безопасна работа със съобщителните пътища – сходни, стълби и стълбищни площадки.

стр.1, ред 12 “При слизане и качване в/от трюм на кораб по стълби, които конструктивно не са обезопасени с предпазен обръч следва да се използват най-малко 3 опорни точки през цялото време на слизането и качването.”

С горесцитираните документи експлоатационният персонал на пристанището е запознат.



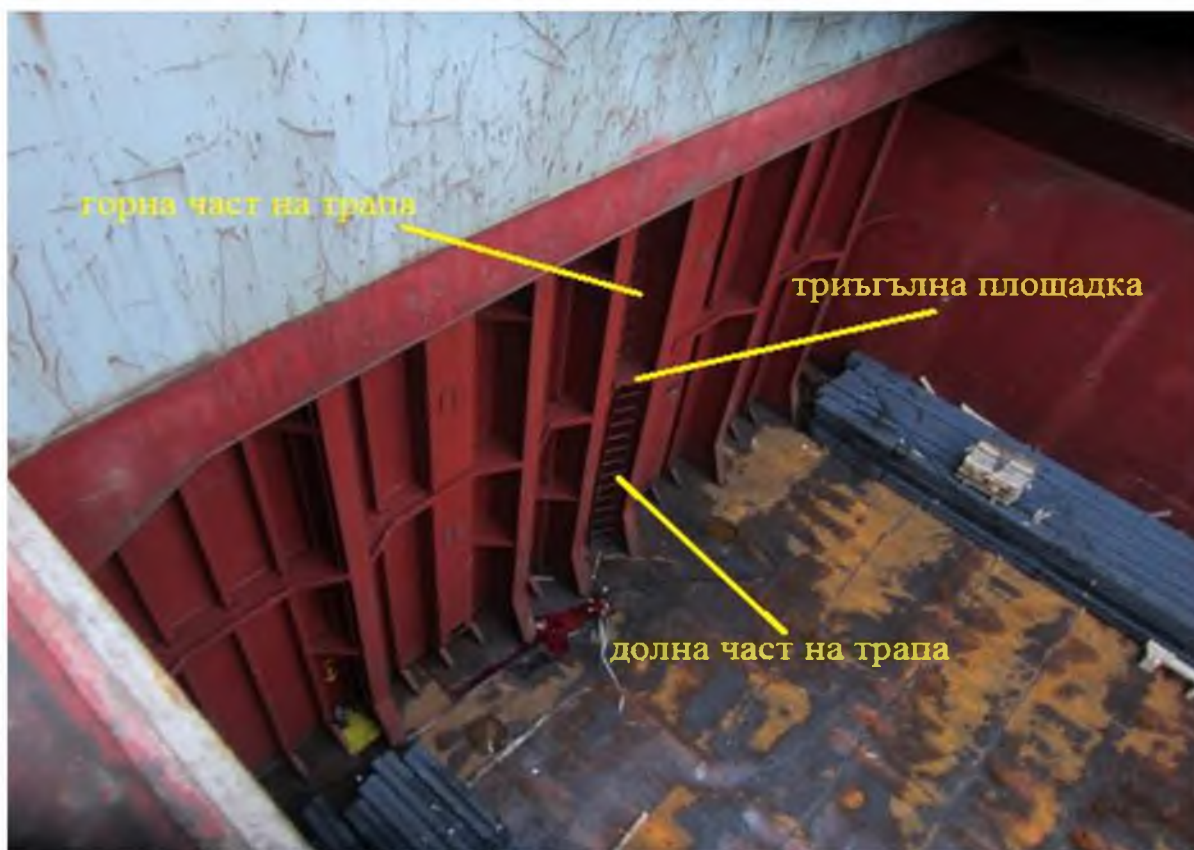
## 1.6. СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА КОРАБА.

Построеният през 2007 г. моторен кораб *Santana* е сертифициран, тестван технически и с изправна конструкция и оборудване, документално потвърдена от администрацията на флага – Либерия. Процедурите по управление на безопасността са на борда на кораба и са изготвени в съответствие с изискванията на Международния кодекс за управление на безопасността, както и на Морската трудова конвенция по международни и национални стандарти 2006 г. Корабът притежава сертификат за безопасна конструкция на товарен кораб, за корпус и машини, Международен сертификат за управление на безопасността, Морски трудов сертификат, както и всички останали сертификати на Международната морска организация, потвърждаващи годност, безопасност и съответствие на кораба с международните изисквания за безопасност на корабоплаването.

Корабът не попада в обхвата на изискванията по отношение конструкцията на корабите трапове, регламентирани в Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г., (правило II-1/3-6 “Достъп до и от товарните помещения на нефтени танкери и кораби за насипни товари”), тъй като те се отнасят за нефтени танкери над 500 брт и кораби за насипни товари над 20 000 брт.

## 1.7. ВЕРТИКАЛЕН ТРАП НА ТРЮМ № 2.

Вертикалният трап /Фиг.2/ за слизане в трюм № 2 е с обща височина 9.10 м. Трапът е здраво закрепен към корпуса на кораба, без видими деформации на стъпалата. Състои се



Фиг. 2 Изглед към трюм № 2 и вертикалният трап.

от две части, с междинна площадка за стъпване, част от конструктивния набор на кораба. Площадката е с триъгълна форма, на височина от пода 5.10 м. Двете части на трапа, както



и междинната площадка между тях са без обезопасителни парапети или скоби. Стъпалата са квадратни пръчки, широки по 0.40 m, с разстояние между тях 0.30 m.

Долната част на трапа не е продължение на горната, като стъпалата на долната са под ъгъл 45° спрямо стъпалата на горната /Фиг. 2/.

**Фиг. 3** Вход към вертикалния трап, горна част.

## **2. ОПИСАНИЕ.**

Плаващият под либерийски флаг моторен кораб *Santana* застана в 08:00 ч. на 03.11.2016 г. на кейово място № 22 на пристанище „БМФ Порт Бургас“ ЕАД – Терминал „Бургас Запад“ /фиг. 4 и фиг. 5/.



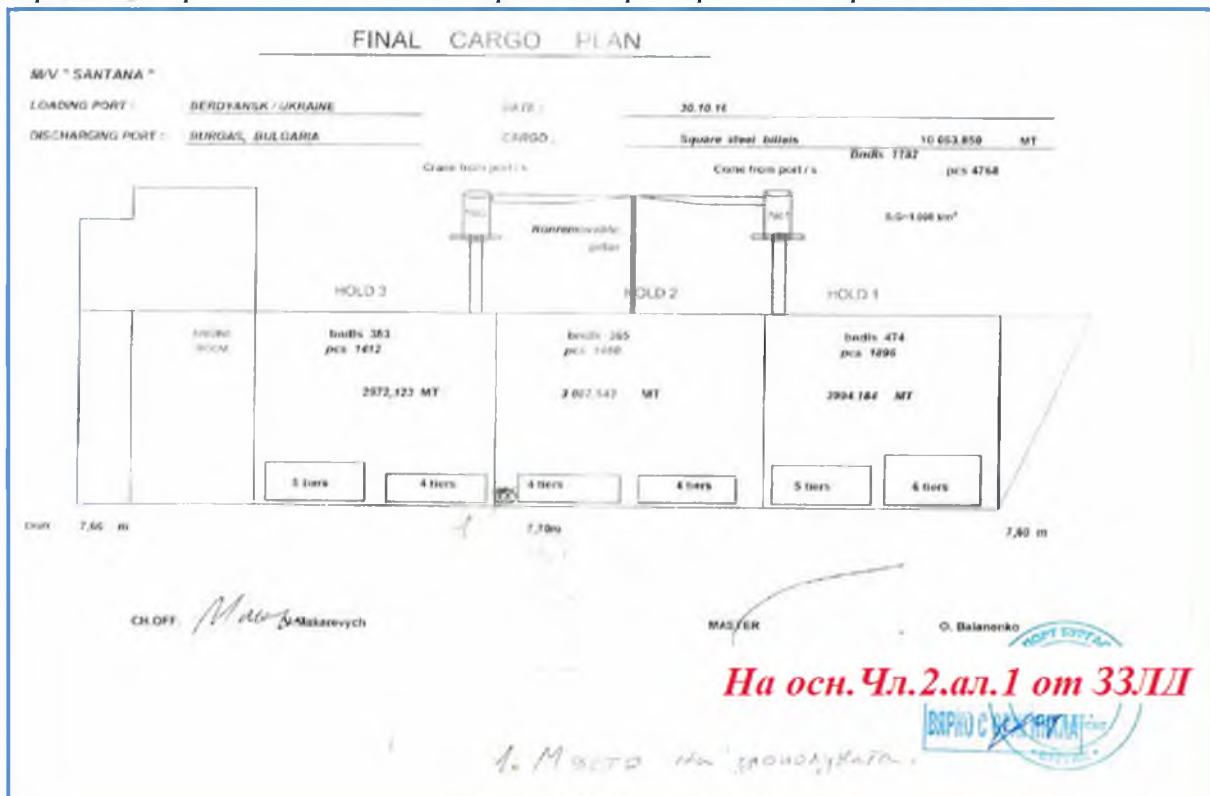
**Фиг. 4**





Фиг. 5

Товарът – 10 000 MT метални заготовки /кнюпели/, натоварени в пристанище Бердянск, Украйна са поместени в трите товарни трюма на кораба /Фиг. 6/.



Фиг. 6 Товарен план.

Бригадата, в която е работил пострадалият работник, е извикана извънредно на работа, за да помогне на дежурната бригада в дейностите по разтоварването на кораба. Съгласно утвърден график за сумарно отчитане на работното време на работниците и служителите в Терминал „Бургас Запад“ групата, състояща се от 6 работника, работи на смени по 12 часа, като един ден работи дневна смяна от 08:00 ч.до 20:00 ч., един ден нощна от 20:00 ч.до 08:00 ч., след което почива 2 дена. На 03.11.2016 г. бригадата е работила



нощна смяна от 20:00 ч. до 08:00 ч. на следващия ден, 04.11.2016 г. През двата дена – 04 и 05.11.2016 г. работниците е следвало да ползват почивка. Поради големия обем на работа на терминала, почиващите работници са помолени, но възможност, да отидат извънредно на работа на 05.11.2016 г. Явяването на работа не е било задължително и евентуален отказ не би имал никакви последици. Всички, с изключение на ръководителя на смяната, който е имал личен ангажимент, са дали съгласието си. За промяната на работния график на шестимата работници е издадена заповед на главния директор на пристанището.

В 08:00 ч. на 05.11.2016 г., след проведен от стифадора ежедневен предварителен инструктаж по мерките за безопасност, бригадата започва работа по разтоварване на металните изделия от първи товарен трюм на кораба, на камиони на кея. Разпределението на работниците по длъжности е както следва: двама механизатори-товарачи, извършващи дейност на камиона, на който са товарят профилните метални пръти, един крановик, един сигналчик и двама механизатори – разтоварачи, в това число и пострадалия работник, извършващи дейност по закачване на товара в трюма за последващото му разтоварване на брега.

В 13:00 ч. е разтоварен първи товарен трюм и бригадата ползва обедна почивка.

В 14:00 ч. приключва почивката и групата се отправя на заемане на работните си места за разтоварване на трюм № 2. Първият от определените за работа в трюма работници /пострадалият/ започва слизане по вертикалния трап на трюм № 2, докато вторият работник, съгласно правилата за безопасност, изчаква на палубата окончателното слизане на първия на дъното на трюма. Вторият работник, поглеждайки през люка на трапа вижда, че първият вече е стигнал средата на трапа и също започва да се приготвя за слизане. Веднага след това кранистът, качвайки се по стълбите на крана чува тъп, приглушен удар от падане, идващ от дъното на трюм № 2. Качвайки се в кабината на крана, кранистът вижда на пода на трюма да лежи по корем неподвижно човешко тяло. С клаксона на крана и с викове подава сигнал на останалите работници за инцидента. Спусналите се на дъното работници от бригадата откриват колегата си в безсъзнание, с учестено дишане и пулс. На пода, около главата на пострадалия, има петно от кръв, което се разраства. Извиканият екип на Спешна помощ пристига след около 20 минути и пострадалият е транспортиран за оказване на медицинска помощ, но по пътя за болницата почива.

Назначената съдебно-медицинска експертиза установява като непосредствена причина за смъртта получената тежка черепно-мозъчна травма. Последната, както и останалите увреждания (гръдна травма, счупване на ребра и др.), са характерни при падане от високо. Не са открити увреждания, които да не могат да се обяснят с падане от височина.

### **3. АНАЛИЗ.**

#### **3.1. АНАЛИЗ НА ЧОВЕШКИЯ ФАКТОР.**

Няма непосредствени очевидци на инцидента с работника, но от показанията на свидетелите, видели го да предприема слизане в трюма на кораба, както и от характера на нараняванията може да се направи заключението, че причина за инцидента е падане от вертикалния трап. За височината, от която е паднал работникът може да се съди по свидетелските показания на втория работник /средата на горната част на трапа/ и от тежестта на получените травми. Падането от по-малка височина не би причинило сериозните поражения, констатирани при съдебно-медицинската експертиза.

Пострадалият е с дългодишен стаж на посочената длъжност, преминал е всички необходими инструктажи по безопасни условия на труд, физически е бил здрав. Въпреки извънредното явяване на работа, от последната /нощна/ смяна на бригадата, до началото на последната са минали 24 ч., достатъчни за възстановяване. Следователно, може да се направи заключение, че причина за падането не е липса на опит на работника, лошо физическо състояние или натрупана умора.

### **3.2. СПАЗВАНЕ НА МЕРКИТЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ.**

Организацията на работа на бригадата предполага, че са предприети достатъчно ефективни превантивни мерки за недопускане на подобни инциденти.

### **3.3. ДОСТЪП ДО ТОВАРЕН ТРЮМ № 2.**

Вертикалният трап за достъп до товарен трюм №2 е изпълнен от две части, разделени от площадка. Не са предвидени обезопасителни паранети или скоби. Долната част на трапа не е продължение на горната, а е изнесена напред на около 50 cm и стъпалата и са под ъгъл 45° са спрямо горните. Предприемането на слизане по долната половина на трапа изисква първоначално захващане за стъпалата на горната. Конструкцията на трапа предполага повишено внимание за предпазване от падане при неговото използване, но не може да бъде непосредствена причина за инцидента.

## **4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

### **4.1. ОСНОВНА ПРИЧИНА ЗА ПРОИЗШЕСТВИЕТО.**

Основната причина, довела до много тежкото произшествие е неспазването на правилата за безопасност от страна на пострадалия, а по-специално, на изискването на Инструкцията № 162 – *„При слизане и качване в/от трюм на кораб по стълби, които конструктивно не са обезопасени с предпазен обръч, следва да се използват най-малко 3 опорни точки на тялото през цялото време на слизането и качването“*.

### **4.2. НЕПОСРЕДСТВЕНИ ПРИЧИНИ ЗА ПРОИЗШЕСТВИЕТО.**

Вероятни непосредствени причини за произшествието /падането/ биха могли да бъдат: отклоняване на вниманието поради странични фактори - телефонно обаждане, необичаен шум в трюма и др., както и спъване, подхлъзване и др.

### **4.3. СЪПЪТСТВАЩИ ПРИЧИНИ, ДОВЕЛИ ДО ПРОИЗШЕСТВИЕТО.**

Главна съпътстваща причина за произшествието е свързана с конструктивното оформление на вертикалния трап за слизане в трюм № 2 на кораба, предполагащо повишено внимание при неговото използване.

## **5. ПРЕДПРИЕТИ ДЕЙСТВИЯ.**

Непосредствено след инцидента, на основание чл. 404 от Кодекса на труда, за недопускане на подобни злополуки, ръководството на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД е организирано и привело извънреден инструктаж на експлоатационния персонал по осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд при обработка на метали в Терминал „Запад“, с акцентирание на вниманието върху безопасността при движението по корабите – палуби, сходни, стълби, трюмове и др.

Пълният комплекс от мерки, предприети от администрацията на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД и по-конкретно от отдел „Безопасност и здраве при работа“ за превенция,

минимизиране и елиминиране на рисковете от тежки и фатални инциденти е изложен в Приложение 1 – „Доклад за дейностите в отдел БЗР 2016, 2017, 2018 г.“.

## **6. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ**

Въз основа на извършеното разследване и направения анализ на много тежкото произшествие, както и на направените заключения за основната и съпътстващите причини за неговото възникване, с оглед на предприетите действия от ръководството на пристанището след произшествието, Комисията препоръчва:

### **6.1. Към ръководството на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД:**

В Инstrukция № 162/2016 г. за безопасна работа със съобщителните пътища – сходни, стълби и стълбищни площадки, да се допълни изискването: *„При товаро-разтоварни работи на кораби, траповете на които са конструктивно потенциално опасни, съобразно конкретния случай, да се предприемат допълнителни мерки за безопасното им използване“*.

**ДОКЛАД за дейностите в ОТДЕЛ БЗР  
(2016, 2017, 2018)**

**I. Предприети мерки по БЗР при влизане и излизане в/от трюма, непосредствено свързани с трудовата злополука на м/к Сантана**

Действия, свързани със злополуката :

- Незабавно е изпратен отговор до Дирекция „Инспекция по труда“, Бургас.
- Мерки при работа на височина – консултирано мнение на специалисти по височинна работа с цел минимизиране и елиминиране рисковете при работа в трюмовете.

Във връзка с експертното мнение на горепосочените специалисти е взето решение за закупуване на сбруи за цяло тяло, самонавиващи се макари и клетки за транспортиране на хора. Закупени са две клетки в комплект с преносими носилки, както и сбруи за цяло тяло, и самонавиващи се макари. Същите се ползват при въвеждане на работници в трюмовете на кораби.

След закупуване на клетките е издадена Инstrukция № 175 за работа с клетка при влизане/излизане в/от трюм на кораб. Паралелно с това е издадена и Инstrukция № 180 за влизане и излизане в/от трюм при скорост на вятъра над 7 м/с, и Заповед № 223 относно действия при форсмажорни условия.

- През Януари 2017 бе сключен договор с нова служба по трудова медицина, като от своя страна същата изготви нова пълна оценка на риска на БМФ Порт Бургас.

**II. Разширяване състава на отдел Безопасност и здраве при работа (БЗР):**

1. През м. декември 2016 година към Отдел БЗР са назначени нови четири служители - двама Инспектори БЗР и двама Експерти БЗР. Така съставът на отдела от двама експерти се увеличи на 6-ма инспектори и експерти.

Отдел БЗР и ОС (Околна среда) се състои от следните сектори:

Сектор БЗР - 6-ма служители

Сектор ЦПО (Център за професионално обучение) - 2-ма служители

Сектор ППО (Противопожарна охрана) – 1 служител

Сектор Околна среда - 5-ма служители и работници

2. През втората половина на 2017 се извършва ново реструктуриране на отдел БЗР с нови назначения. Назначен е Координатор БЗР, проведено е ново реструктуриране на отдела в частта БЗР (общо в част БЗР – 11 човека), както следва:

Звено Общопристанищни дейности - Координатор БЗР, един Експерт БЗР и един Инспектор БЗР;

Звено Проекти – 5-ма Експерти БЗР, 2-ма инспектори БЗР

От ноември 2017 към звено „Общопристанищни“ в БЗР е открита длъжност Консултант опасни товари и експерт БЗР. Също през ноември 2017 е назначен един нов специалист обучение към ЦПО.

3. Към настоящия момент Отдел БЗР и ОС наброява 19 човека, както следва:

БЗР - 11;

ОС - 5;

ЦПО - 2;

ППО - 1.

**III. Обучения:**

1. През 2017 година са проведени всички задължителни обучения, касаещи служителите в отдел БЗР. Проведени са обучения и на други служители и работници за ЛПС – новости, промени в нормативната база, други.
2. През септември 2017 две групи са изпратени за теоретическо и практическо обучение в Кризисния щаб в гр. Монтана, във връзка с влизането в експлоатация на Комплекс „Сярна Киселина“.



3. През септември 2017 група от четири души от отдела премина обучение за вътрешни одитори по Здраве и околна среда, в офиса на Бюро Веритас в София.
4. През месец ноември 2017 един експерт БЗР премина обучение по ADR и RID, във връзка с експлоатацията на терминали, обслужващи опасни товари. Същият е назначен за консултант опасни товари.
5. През месец декември 2017 трима експерти БЗР преминаха обучение по NEBOSH Oil & Gas.
6. През януари 2018 стартират пакетни обучения по БЗР, състоящи се от 15 модула. Целта на тези обучения е повишаване на техническото и технологично ниво на специалистите в отдела, което ще служи при разследване на инциденти и ситуации с и без последствия. Основните теми са: Машиностроене, ел. машини, апарати и обзавеждане, основни понятия за техническия надзор, работа на височина и скелета, заваряване и материалознание, пожарна и аварийна безопасност, разследване на инциденти, опасни товари, авто- и ж.п. транспорт, безопасност при работа на кораб, нормативни изисквания за безопасност при работа, лични и колективни предпазни средства, основи на пристанищната техника – експлоатация и ремонт. Обученията се провеждат от външни и от пристанищни лектори.

Основната цел на всички обучения е повишаване на квалификацията на служителите от отдел БЗР с цел превенция, минимизиране и елиминирание на рисковете от тежки и фатални инциденти с човешки фактор, и тежки и неотстраними повреди по оборудване и инфраструктура.

#### IV. Дейност на ЦПО:

Основната цел на Центъра за професионално обучение е повишаване на квалификацията на персонала на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД при изпълнение на дейностите, пряко свързани с процесите по осъществяване на предлаганите услуги. Работи се в посока разширяване на лиценза и допълване на професии, които се използват в оперативните дейности на територията на пристанището. Разширява се материалната база и се усъвършенства съществуващата.

#### V. Дейности, свързани с документалната част в отдел БЗР. Изготвени инструкции и заповеди по БЗР:

Основна цел - Поддържането и правилното оформяне на фирмените документи, свързани с безопасността и здравето при работа, както и изискващата се от нормативните актове документация в отдел БЗР.

- Съставяне на нови документи и актуализирането на стари такива, съгласно изискванията на нормативните актове.
- Поддържане и разпространяване на документи и записи, свързани с дейностите по ЗБУТ.
- Подготовката на заповеди, програми и други документи за дейността на отдел БЗР.
- Участие в съставянето на мерки за минимизиране на риска.
- Създаване и разработване на изцяло нов информационен портал
- Съставяне и подаване на документи за сформирание на комисия по трудоустрояването и определяне на определени места за трудоустроени.
- Събиране на оферти за избор на доставчици за ЛПС и КПС. Консултация за избор на подходящи параметри и нива на защита.

#### VI. Изготвени документи през 2017 и 2018:

1. Част от изготвените Технологични Инструкции и Заповеди в отдел БЗР са:

ТИ – 174 БР за безопасна работа и пожаробезопасност по време на пълнене, транспортиране и зареждане машините с гориво, чрез мобилна цистерна “HIPROTANK”.

ТИ – 175 Работа с клетка за влизане / излизане в/от трюм на кораб.

ТИ – 177 - За извършване на работа в ограничено пространство.

ТИ – 179 - За безопасна работа и пожаробезопасност по време на пълнене, транспортиране и зареждане с гориво, чрез автоцистерна.

ТИ – 180 БР при влизане и излизане в трюм на кораб при вятър над 7 метра в секунда.

ТИ – 181 рев. 1 - За издаване и попълване на Наряда за работа в ограничено пространство.

ТИ – 182 рев. 1 - За работа с наряди и отговорности на лицата, работещи под наряд в СТ за съхранение на сярна киселина.

ТИ – 183 рев. 1 - За работа с наряди и отговорности на лицата, работещи под наряд.

ТИ – 184 - Наредба за ремонт.

ТИ – 186 рев. 1 - за действия при инцидент и събитие с или без последици на територията на БМФ Порт Бургас ЕАД.

Заповед № 223 Относно действия при форсмажорни условия.

2. Работа по процедури, касаещи дейността на отдела, съгласно ИСУ:

Процедура П-06 в сила от м. август 2017 г. Целта на П-06 е системно обучение, документиране и анализ по потенциалните опасности в БМФ Порт Бургас.

Процедури в процес на разработка:

П-20 – Нарядна система по БЗР

П-21 – Политики, правила и работа по БЗР

П-22 – Лични предпазни средства и РО.

#### **V. Заключение от годишния одит съгласно изискванията на Интегрираната система за управление (ИСУ) на дружеството за 2017:**

Документацията на интегрираната система за управление на качество, околна среда и здравословни и безопасни условия на труд е променена частично във връзка с преминаването към новите версии на стандарти ISO 9001:2015 и ISO 14001:2015. Дейностите по идентификация на опасностите и оценка на рисковете в дружеството са регламентирани в т. 3.2. от процедура П-06 „Методика за системно наблюдение и измерване на изпълнението на дейностите, свързани с БЗР“, Издание №1 от 22.08.2017 г. Документирането на оценката на риска се извършва в съответствие с чл. 20, ал. 1, 2 и 3 на Наредба № 5/ 11.05.1999г. Процесът на оценяване и всички произтичащи от него документи се регламентира в отделен документ - „Оценка на риска“, който се разработва от Служба по трудова медицина, приема се от „БМФ Порт Бургас“ ЕАД и се прилага за всяко отделно оценяване на рисковете. Идентификация на опасностите и оценка на рисковете се извършва от Служба по трудова медицина, въз основа на договорни отношения с участие на създадената Работна група от „БМФ Порт Бургас“ ЕАД. Определянето на приложимите правни и други изисквания и оценка на съответствието по ЗБУТ се извършва съгласно регламента в документацията на ИСУ. Оценяване на съответствието се извършва, за да се установи до каква степен се изпълняват приложимите за дейността нормативни и корпоративни изисквания, относно здравословните и безопасни условия на труд, като резултатите се документират във Ф-06.01 „Таблица за съответствие с нормативните актове по ЗБР“. Определените приложими нормативни и корпоративни изисквания се документират в същата форма. Формата предоставя възможност да се документират и последващи действия при установяване на несъответствие. В случай, че се установи несъответствие, то се управлява съгласно регламента в процедура П-03 „Коригиращи действия и постоянно подобряване“.

#### **VI. Заключение**

Специалистите по БЗР извършват ежедневни и непрекъснати наблюдения на спазването на въведените правила за безопасност, както и на носенето на лични предпазни средства, като ежедневно се изготвят доклади с констатации. При наличие на несъответствия същите незабавно се управляват и насочват към ресорните ръководители отдели и звена в дружеството.

През последните осем месеца няма каквито и да е леки, средни, тежки и фатални инциденти, както и неотстраними повреди по оборудване и инфраструктура.

Елена Узункова

Ръководител отдел БЗР и ОС

*На осн. Чл.2.ал.1 от ЗЗЛД*

08.03.2018 г.

Бургас