

## 6.5 Elaborazione di un database comune dei dati infortunistici nei porti dell'alto Adriatico / Obdelava splošnih osnovnih podatkov v slučaju nesreče v pristaniščih severnega Jadranskega morja

Na področju preprečevanja nezgod v severnojadranskih pristaniščih je sodelovanje učinkovitejše kot pa konkurenca.

Partner, odgovoren za poročilo:



Verzija: 1.0

Kraj: Trst

Avtor: APT

Sprejelo partnerstvo:



- Za označevanje izbirnih gumbov v datotekah:
1. Kliknite na tipko Microsoft Office, nato na Možnosti v programu Word.
  2. Kliknite na Splošne nastavitve.
  3. Izberite kontrolno polje Pokaži list Razvoj na večfunkcijski vrstici.
  4. Odprite list Razvoj.
  5. Izberite Zaščiti formular
  6. Označite izbirni gumb

Pozor: Ko je formular zaščiten, ne morete spremeniti besedila v dokumentu.

Projekt financiran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Italija - Slovenija 2007-2013, s sredstvi iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in iz državnih skladov.



Ministrstvo za  
gospodarstvo in  
regionalno sodelovanje



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI  
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO



2007-2013  
cooperazione territoriale europea  
programma per la cooperazione  
transfrontaliera  
Italia-Slovenia  
evropsko teritorialno sodelovanje  
program čezmejnega sodelovanja  
Slovenija-Italija



<b>Tipo di documento</b> <i>Vrsta dokumenta</i>	Rapporto <i>Poročilo</i>
<b>Numero documento</b> <i>Številka dokumenta</i>	1
<b>Componente</b> <i>Komponenta</i>	WP6
<b>Attività</b> <i>Aktivnost</i>	6.5
<b>Responsabile</b> <i>Odgovornost</i>	Autorità Portuale di Trieste / Tržaška pristaniška uprava
<b>Livello di disseminazione</b> <i>Obseg diseminacije rezultatov</i>	Partner / Partnerji SAFEPOR
<b>Circolazione</b> <i>Pregled</i>	Consorzio/Konzorcij SAFEPOR
<b>Data di scadenza dell'attività</b> <i>Datum zaključka aktivnosti</i>	
<b>Versione</b> <i>Verzija</i>	1.0

## Informazioni sul documento

### *Podatki o dokumentu*

<b>Autori</b> <i>Izdelovalci</i>	Dario Galvani (PTS S.p.A.) Cristiano Guida (PTS S.p.A.) Sergio Nardini (APT) Nicoletta Pietrobelli (APT)
-------------------------------------	---

## Rivisitazioni del documento

### *Revizije dokumenta*

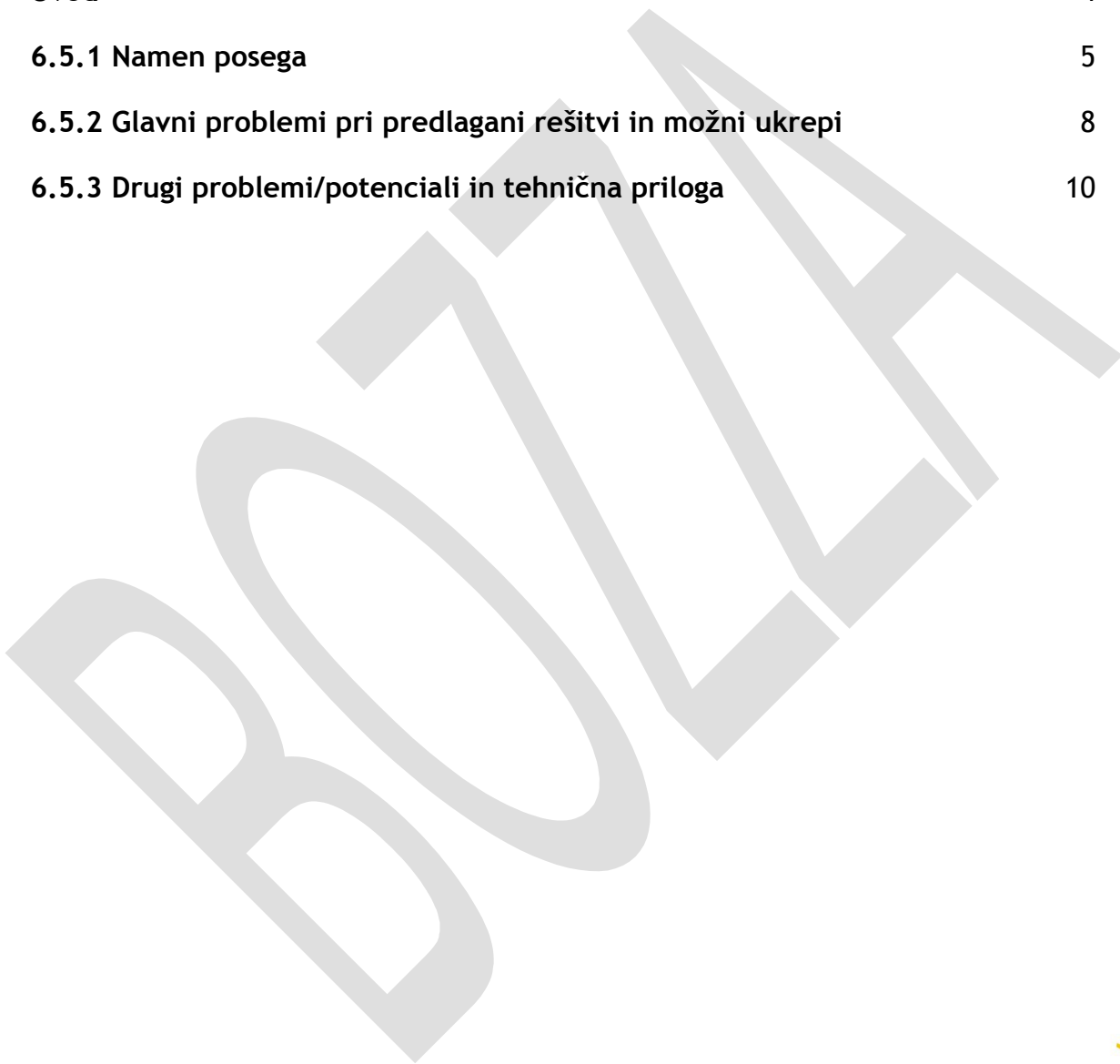
<b>Versione</b> <i>Verzija</i>	<b>Data</b> <i>Datum</i>	<b>Breve descrizione</b> <i>Status</i>	<b>Dettagli sulle modifiche</b> <i>Opis sprememb</i>
1.0	11.04.2014	Prima bozza <i>Prva verzija</i>	-



--	--	--	--

# Kazalo

<b>Uvod</b>	<b>4</b>
<b>6.5.1 Namen posega</b>	<b>5</b>
<b>6.5.2 Glavni problemi pri predlagani rešitvi in možni ukrepi</b>	<b>8</b>
<b>6.5.3 Drugi problemi/potenciali in tehnična priloga</b>	<b>10</b>



## Uvod

To poročilo je nastalo v sklopu projekta, financiranega s strani Evropske skupnosti v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Italija-Slovenija 2007-2013, poimenovanega »Safeport - pristanišče in obvladovanje industrijskih in okoljskih tveganj v pristanišču«.

Partnerske luke so: Ravenna, Chioggia, Benetke (*lead partner*), San Giorgio di Nogaro, Tržič, Trst in Koper (Luka Koper), ki jih zastopajo trije italijanski pravni subjekti, ustanovljeni v skladu z zakonom št. 84/1994 s kasnejšimi spremembami in dopolnili (zakon za reformiranje zakonodaje na pristaniškem področju) - pristaniške uprave iz Ravenne, Benetk in Trsta, ki so jim na osnovi zgoraj omenjenega zakona dodeljena pooblastila za izdajanje pravilnikov in odločb; dve Posebni podjetji iz pristanišč Chioggia in Tržič; en konzorcij (Conorzio per lo Sviluppo Industriale nella Zona dell'Aussa – Corno - Konzorcij za industrijski razvoj območja Aussa-Corno), uprava Luke Koper in Univerza na Primorskem, ki potrjujeta čezmejni značaj projekta.

Kot je navedeno v *Prijavnici*, so pri tem *delovnem sklopu* soudeležene sledeče luke: Chioggia, Benetke, San Giorgio di Nogaro, Tržič, Trst in Koper.

Pristanišče v Ravenni ima vlogo opazovalca, Univerza na Primorskem pa se posega št. 6 projekta Safeport ne udeležuje.



## 6.5.1 Namen posega

Besedilo iz prijavnice se glasi: »Partnerstvo bo na osnovi predlogov, oblikovanih v sklopu aktivnosti 6.3 in 6.4, preverilo izvedljivost skupne podatkovne baze o nezgodah in izpostavilo močne in šibke točke formuliranih predlogov. Zveza North Adriatic Port Articulation bo prav tako prejela poročilo o preverjanju skupne podatkovne baze«.

Za učinkovito preprečevanje nezgod na delu je treba najprej dobro poznati razmere v delovnem okolju, v katerem poteka raziskava, in opredeliti najpogostejše in za zdravje najnevarnejše faktorje tveganja, tudi s pomočjo sistemov za beleženje, arhiviranje in statistično obdelavo podatkov o nezgodah in/ali nesrečah (preprečenih nezgodah).

Zaradi kompleksnosti problema<sup>1</sup> in ob upoštevanju kakovosti in količine podatkov o nezgodah, zbranih v sklopu partnerstva Safeport (2009 - 2011) smo se domenili, da se bomo poslužili določenih **kazalnikov kakovosti na področju varnosti**, ki bi na sintetičen in homogen način ponazorili trende glede nezgod v obravnavanem obdobju<sup>2</sup>.

Sklicevali smo se tudi na normativ UNI 7429:2007, ki uvaja med drugim sledeče kazalnike: srednje trajanje, indeks pogostosti, indeks incidence (INAIL) in indeks teže.

Ko smo torej za vsako pristanišče pridobili skupne podatke o številu delavcev, številu nezgod, skupnem številu ur dela in o številu dni prognoze, izdane ponesrečencu, smo lahko

<sup>1</sup>Za boljše razumevanje kompleksnosti pojma *safety* na pristaniškem področju glej uvod k dokumentu Safeport 6.1, verzija 4.0.

<sup>2</sup>Glej op. cit.



opredelili zgoraj omenjene indekse za **vsak pristaniški sistem**; indeksi so sami po sebi homogeni in<sup>3</sup> vsaj približno primerljivi.

Podatke, zbrane v t. i. *zgodovinski partnerski podatkovni bazi*, smo »normalizirali«, predvsem glede najbolj pomenljivih spremenljivk, ki nudijo podatke o<sup>4</sup> vzrokih in dinamikah nezgod; tako smo na osnovi tesne komunikacije med partnerji opredelili »pravilne« kodifikacije<sup>5</sup>, ki jih gre pripisati spremenljivkam, ob upoštevanju posebnih značilnosti in izbir vsakega pristanišča ter standardov ESAW<sup>6</sup>.

Rezultat tu omenjenega dela je partnerjem na voljo na spletni strani: <http://safeport.porto.trieste.it>

Dodana vrednost te aktivnosti 6.5 temelji na **predlogu novega informatičnega orodja** za zbiranje podatkov o nezgodah in nesrečah (ali preprečenih nezgodah), ki bo poleg statistične metodologije, s katero bomo na testni ravni **obdelali** zgodovinsko podatkovno bazo<sup>7</sup>: ko jo bo končni uporabnik ponovno interpretiral<sup>8</sup>, ob upoštevanju sistema ESAW na področju preprečevanja nezgod<sup>9</sup>, bo lahko izboljšal **preventivno dejavnost**, mišljeno kot

<sup>3</sup>Glej op. cit.

<sup>4</sup>Specifi na fizi na aktivnost, odstop, stik.

<sup>5</sup>Pri tem mislimo na aktivnosti 6.3 in 6.4 in na z njima povezane dokumente, ki bodo omogo ili zagon podatkovne baze, ki je cilj projekta Safeport (aktivnost 6.5 za zagon orodja, ki naj bi v bodo nosti omogo il, da bodo severnojadranska pristaniš a »govorila isti jezik«).

<sup>6</sup>*European Statistics of Accidents at Work*.

<sup>7</sup>Metodologija je nastala v sklopu prvega dela poro ila aktivnosti 6.2.

<sup>8</sup>Sodelavec, odgovoren za varnost – *safety* – v Italiji so to ASPP (Addetto al Servizio di Prevenzione e Protezione - pristojni za prepre evanje nezgod in varnost), il RSPP (Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione - odgovorni za prepre evanje nezgod in varnost), RLS (Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza - odgovorni za varnost delavcev) itd. (HS&E v angleš ini).

<sup>9</sup>»Cause e circostanze degli incidenti sul lavoro nella UE 2008 (ESAW) - Vzroki in okoliš ine nesre na delu v ES 2008 (ESAW)«, glej 1. poglavje 2. dela »Using ESAW data in the development of preventive measures«, ki ga je partnerstvo že prejelo v prejšnjih mesecih.



ponovljivo dejavnost, ki bi težila k stalnemu izboljšanju (in k idealnemu stanju **zero accident/zero incident**).

Ta aktivnost je torej vmesni korak, ki sam po sebi **ne** izpolnjuje preventivne naloge, temveč nudi *bolj prefinjeno* in *deljeno* orodje za statistično primerjavo, ki bi morale interesentom pomagati ugotoviti (v primeru relativne obravnave podatkov, to je v primerjavi z drugimi pristanišči), kako določen akter/sistem/logistično vozlišče ukrepa za opredelitev tistih rešitev, ki bi blažile ali izničile negativne vplive na ljudi, okolje, premičnine in nepremičnine v sklopu zvrsti blaga, ki se pretovarjajo v pristanišču.

## 6.5.2 Glavne šibke točke predlagane rešitve in možni ukrepi

Glavne šibke točke, opazne v tej fazi, so prej institucionalnega in organizacijskega kot tehnično-informatičnega značaja.

V sklopu partnerstva je po eni strani opaziti prisotnost različnih institucionalnih in organizacijskih struktur, ki pripadajo celo dvema različnima državam, pa čeprav sta obe državi članici ES. Te strukture so: posebna podjetja, industrijski konzorciji, upravna podjetja po slovenskem pravu, pristaniške uprave po italijanskem pravu.

To je pomembno *predvsem* v luči **različnih** pristojnosti in oblasti, ki jih zagotavljajo veljavni zakoni s področja varnosti, nadzora in preprečevanja nezgod na delovnem mestu, možnosti ali nezmožnosti izdajanja odlokov z upravno veljavo v posameznih okrajih/jurisdikcijskih območjih (odločb, pravilnikov).

Posledica je ta, da nekateri partnerji prejmejo obvestilo o nezgodi/nesreči *posredno in v kasnejšem trenutku (z večjo ali manjšo zakasnitvijo)*, predvsem zaradi sodelovanja med zasebnimi akterji in pristojnimi oblastmi<sup>10</sup>.

Z izjemo partnerja Luka Koper (ki je upravni organ koprskega pristanišča, Republika Slovenija) je seveda *večja ali manjša zakasnitev* pri posredovanju podatka o nezgodi vezana bodisi na samo nezgodo (beleženje in opis dogodka je možno le *po* nezgodi oz. nesreči) bodisi na orodje, ki ga tu predlagamo (temelječe na opisni statistiki) bodisi na

<sup>10</sup>V Italiji npr. Pomorska oblast - luška kapetanija; zavod INAIL.





dejstvu, da v Italiji trenutno veljavna zakonodaja poverja zasebniku vlogo upravljanja z logistično-pristaniško dejavnostjo: prav sodelovanje z gospodarskim akterjem je bistveni faktor uspeha, in to tudi ob upoštevanju pravilnikov, veljavnih v vsakem posameznem pristanišču (pod pogojem, da ima pristanišče organ, pristojen za izdajanje uredb, ustrezne vire in posledične probleme, vezane na t. i. *rule – enforcement*).

Poleg tega gre zabeležiti različno stopnjo tehnološkega razvoja tudi glede statističnega beleženja nezgod.

Odločitve pristaniškega upravnega organa se lahko v določenem smislu pod gospodarsko-upravnim vidikom izkažejo kot *sunk cost*.

Potem ko so vsi partnerji sklenili sprejeti tukaj predlagano **skupno severnojadransko metodologijo** zbiranja, arhiviranja in obdelave statističnih podatkov, se je porodilo vprašanje ocenjevanja tehnično-gospodarske izvedljivosti avtomatskega prenosa podatkov iz posameznih obstoječih sistemov v portal Safeport - ki ni vključeno v to delo - in izvedba tega prenosa ob upoštevanju vsaj 4 načinov/scenarijev, ki smo jih ponazorili v preprostih grafičnih oblikah, dosegljivih na naslovu: <https://wiki.safeport.si/doku.php?id=start&do=login>.

Nazadnje gre izpostaviti, da bi bilo lahko zanimivo vzpostaviti določen odnos medsebojne izmenjave med pristojnimi javnimi subjekti (na primer med Pristaniško upravo in zavodom INAIL) z namenom izboljšati kakovost in olajšati privatnim gospodarskim akterjem izpolnjevanje prijavnice.



## 6.5.3 Drugi problemi/potenciali in tehnična priloga

Drugi problemi, ki smo jih v tej fazi zaznali v zvezi z orodjem, so:

### **Pomanjkljivosti pri analizi / Neskladnost podatkov**

- [ Pri končnem obračunu se podatek ne prišteje samodejno, temveč ga mora operater ročno dodati.
- [ Število dni odsotnosti se ne izračuna avtomatsko na osnovi dejanskega dneva povratka na delo, temveč ga je treba vpisati ročno.
- [ Število dni trajne invalidnosti je izključeno.

➔ REŠITEV: gre za operativne omejitve, ki jih je mogoče zlahka premostiti, saj je sistem že vnaprej programiran za upravljanje s tovrstnimi podatki.

### **Potenciali**

- [ Integracija s katerim koli sistemom IKT preko spletnega strežnika (treba jo je še načrtovati)
- [ Orodje je mišljeno kot *enotna ploščad* za upravljanje tega vidika varnosti.
- [ Z integracijo in katalogiranjem podatkov glede na vrsto tveganja je mogoče zasnovati sistem za upravljanje dokumentov, ki omogoča iskanje in upravljanje deljenih podatkov (glej npr. ploščad za razvoj protokolov v preiskovalnem laboratoriju)
- [ Možnost integracije avtomatskih in neavtomatskih sporočil
- [ Možnost nalaganja dogodkov, srečanj, sestankov, predstavitev



┌ Možnost deljenja dobrih praks

→ Sistem se bo lahko uveljavil kot orodje za **deljeno upravljanje** varnosti

Podrobnejši podatki o tehničnih značilnostih so na voljo v tehnični prilogi (PDF datoteka "safeport\_972003"), ki je na voljo na naslovu <https://wiki.safeport.si/doku.php?id=start&do=login> pod zavihkom »WP6 Autorità Portuale di Trieste/Tržaška pristaniška uprava«

