

Catre,

Autoritatea Navala Romana

CN Administratia Porturilor Maritime SA

Directia de Sanatate Publica a Judetului Constanta

Institutia Prefectului Judetului Constanta

Prin prezenta dorim sa va supunem atentiei dv., si in acelasi timp sa obtinem sprijinul autoritatii competente, in solutionarea urmatoarei situatii:

M/v "Beautriumph" sub pavilion OLANDA a fost avizata cu sosire in portul Constanta urmand a fi operata prin incarcare de tevi, conform informatiilor primite, ultimul port de acostare al navei a fost portul Italian MARGHERA, in data de 14.03.2020.

Cum, incepand cu data de 16 martie a.c., in Romania a fost decretata starea de urgenta prin decret semnat de catre Presedintele Romaniei, avand in vedere si continua escaladare a pandemiei COVID 19, autoritatile romane de resort s-au aliniat, potrivit propriilor competente functionale, masurilor restrictive impuse prin ordonantele militare 1 si 2 din martie 2020.

In consens cu cele de mai sus, Directia de Sanatate Publica a Judetului Constanta a emis, in 10 martie 2020, o nota informativa, prin care se aducea la cunostinta Autoritatii Navale Romane *"aprobarea carantinarii in rada portului a tuturor navelor care vin din zonele de risc rosu sau galbene pana la implinirea celor 14 zile de la parasirea teritoriilor sus mentionate, sau de la imbarcarea unor membri de echipaj care vin din zonele de risc"*.

Demn de remarcat este faptul ca DSP a Judetului Constanta preciza, cat se poate de clar, ca “este de preferat carantinarea in rada, deoarece capacitatea de acostare in dana desemnata de catre CN APM SA ar putea fi depasita in scurt timp datorita numarului mare de nave ce sosesc din zonele de risc”.

Cum m/v “Beautriumph” venea dintr-un port Italian (se stie ca Italia este cel mai afectat stat european de pandemia COVID 19), nava a fost introdusa, in data de 21.03.2020, in carantina in rada portului Constanta. Carantina in rada portului urmand a expira in data de 28.03.2020

Din diverse motive, aceeasi Directie de Sanatate Publica a Judetului Constanta revine in 17 martie 2020, si, sub semnatura acelorasi persoane care au semnat “nota informativa” anterioara, revine si arata ca urmare a recomandarilor de ultima ora de la INSPS Bucuresti “toate navele, indiferent de zona de risc din care vin au permisiunea de a acosta la dana” si ca “sunt premise operatiuni de incarcare/descarcare”.

In continuare, sunt enumerate niste recomandari, care practic nu pot fi respectate in cazul operarii anumitor tipuri de marfa (produse laminate, marfa insacuita, colete agabaritice etc).

Se recomanda de catre autoritatile sanitare, pentru persoanele care urca la bordul navei, sa poarte echipament de protectie alcatuit din combinezon, masca cu filtru, manusi, ochelari de protectie, **toate de unica folosinta**. In cazul operarii unei nave cu marfuri vrac solide/lichide sau containerizate, terminalul este prevazut cu echipamente tehnologice care permit operarea navei folosind personal la bordul navei foarte putin numeros sau inexistent si se opereaza cu rate mari de operare, care reduc substantial stationarea navei in port si implicit riscul de contaminare al celor care urca la bord.

In cazul marfurilor generale, de tip laminate, marfuri insacuite, colete agabaritice, etc:

- 1) echipa de operarea a navei este mult mai numeroasa, informatiile pe care echipa este nevoita sa le schimbe cu reprezentantii navei sunt mult mai multe, ceea ce implica o prezenta a echipajului in zona de operare, fapt care conduce la cresterea majora a riscului de contaminare (urmarirea procesului de operare de catre echipaj pentru identificarea avariilor ce s-ar putea produce marfii, stivuirea marfurilor in hambar spre satisfactia echipajului, dezamararea marfurilor de catre echipaj, etc).

- 2) Ratele de operare sunt mult mai mici, rezultand implicit un timp de stationare al navei in port mult mai mare si rularea unui personal mult mai numeros la bordul navei, cu un impact direct proportional asupra riscului de contaminare.
- 3) Costurile operatorului pentru a asigura echipamentul recomandat ( *toate de unica folosinta* )sunt foarte mari si nu se regasesc in tariful de operare pentru marfurile care deja au fost contractate inaintea perioadei pandemice.
- 4) Posibilitatile operatorului de a procura echipamentul de protectie sunt substantial limitate, in aceasta perioada, datorita crizei aparute ca urmare a cererii foarte mari si a ofertei limitate pentru acest tip de produse. (*spre exemplu in cazul mastilor cu filtru exista o oferta numai pentru mastile care mai sunt in stoc la furnizor, dar fara a se garanta continuitatea furnizarii de filtre de rezerva, in afara celor din stoc*).

**In aceste conditii, nu stim de unde ar putea fi procurat intregul stoc de echipament de protectie de unica folosinta, in conditiile in care acesta de abia se gaseste in unitatile spitalicesti.**

**Nu putem estima, cantitativ, de cate astfel de echipamente de protectie de unica folosinta este nevoie (ca si necesar, prospectat in viitor), deoarece nu stim cat va dura epidemia, nu putem estima cate nave cu astfel de marfuri generale vor veni din porturi situate in zona rosie de COVID 19, cu ce fel de marfa vor veni, pentru ca, la randul nostru sa putem estima si echipa corespunzator forta de munca afectata descarcarii/incarcarii unei astfel de nave.**

Lasand la o parte necesarul logistic avut in vedere (echipament de protectie alcatuit din combinezon, masca cu filtru, manusi, ochelari de protectie, toate de unica folosinta) procurarea acestuia impune un efort financiar remarcabil tinand cont si de aspectele puternic speculative ale cresterii pretului acestor echipamente de protectie, efort financiar care, nu a fost avut in vedere, dupa cum nici nu poate fi luat in considerare, prin eventuala majorare a tarifelor de operare.

Mai mult, in urma evaluarilor de risc efectuate pentru fiecare loc de munca, conform cerintelor Legii securitatii si sanatatii in munca nr 319/2006, a fost identificat un set clar de echipamente individuale de protectie necesare protectiei fiecarui docher/stivator care efectueaza operatiuni de incarcare-descarcare la bordul navelor.

In plus, art 5(2) din HG 1048/2006 arata ca: “Orice echipament individual de protectie trebuie sa indeplineasca urmatoarele conditii:

a) sa fie corespunzator pentru riscurile implicate, fara sa conduca el insusi la un risc marit;”

Ori, conform ultimelor recomandari DSP Constanta, se cere folosirea la operare a unor manusi de latex de unica folosinta, a unor semi-masti cu supapa de unica folosinta si a unui echipament de protectie tip sanitar (combinezon de unica folosinta), toate aceste fiind suplimentare EIP deja acordat conform legislatiei mai sus amintite.

Daca semimasca si ochelarii de protectie au fost deja adaugate – E.I.P.-ului folosit de docheri/stivatori in operatiile de incarcare/descarcare laminate/marfuri generale/agabaritice, in acest caz, combinezonul de unica folosinta si manusile de latex nu ar face decat sa ingreuneze sau sa puna in pericol – activitatea de incarcare/descarcare si sa puna in pericol suplimentar – viata angajatilor nostri folositi in activitatile de incarcare/descarcare marfuri generale (tip laminate, insacuite, agabaritice etc) mai sus amintite, contravenind astfel unor prevederi de baza ale legislatiei de protectie muncii mai sus prezentate.

- Mai recomanda DSP a Judetului Constanta “limitarea contactului dintre echipaj si personalul de la tarm” precum si “limitarea interactiunii la cel mult 15 min”.

Dar echipajul navei este in subordinea capitanului acestuia, iar personalul de la tarm este circumscris numeric, prestatiei portuare ce se efectueaza. Este greu de realizat limitarea sugerata de catre DSP, dupa cum este greu de incadrat interactiunea in cel mult 15 min, stiut fiind ca o operatie de incarcare/descarcare a unui colet mai mare/a unei cotade mai complexe poate dura si peste 30 minute, iar in cazul acestui timp de marfuri, operatiunile pot dura intre 3-5 zile, 24h/24 si potentialul contact cu echipajul este pe masura de crescut, respectiv riscul asociat contaminarii cu COVID-19.

- DSP recomanda si testarea clinica si termometrizarea a echipajului; purtarea de catre persoanele de la bordul navei a mastilor cu filtru, etc.

Cum echipajul este in subordinea capitanului navei nu avem de unde sti ca aceste masuri au fost luate corespunzator si ca se controleaza corespunzator aplicarea acestor masuri de protectie pentru echipaj.

Nu in ultimul rand, consideram ca recomandarea de acostare direct la cheul operatorului, la sosirea navelor ce transporta marfuri generale (tip laminate, marfa

insacuita, colete agabaritice, etc), care vin din zone rosii COVID-19 si permisiunea de desfasurare a activitatilor de incarcare/descarcare, fara carantinarea timp de 14 zile expune lucratorii operatorului portuar unui risc crescut de contaminare (din motivele mai sus descrise), generand astfel aparitia unei stari de pericol grav si iminent de accidentare, asa cum este ea definita de art 101 din Normele Metodologice de aplicare a prevederilor Legii securitatii si sanatatii in munca nr 319/2006. Ori, in conformitate cu prevederile art. 102 din Normele sus mentionate, prima masura de securitate ce trebuie luata la constatarea starii de pericol grav si iminent este aceea de oprire a functionarii utilajelor si a intalatiilor de operare si/sau a activitatii.

Desfasurarea operatiunilor de incarcare/descarcare de marfuri generale (lamine, insacuite, agabaritice etc), la navele sosite din zone rosii inainte de expirarea perioadei de carantina de 14 zile, expune toti lucratorii operatorului portuar UMEX SA si ulterior, membrii familiilor acestora unui risc inacceptabil de contaminare (contactare) cu virusul COVID-19, fapt ce contravine in mod flagrant cu dispozitiile Legii 319/2006 privind securitatea si sanatatea in munca, care la art 6 prevede ca **“Angajatorul are obligatia de a asigura securitatea si sanatatea lucratorilor in toate aspectele legate de munca”**.

Urmeaza sa se constate ca operarea cu personal propriu la bordul unei nave cu astfel de tipuri de marfuri generale, venite din zona rosie a epidemiei COVID 19, inainte de expirarea carantinariei acesteia, este un risc enorm, pe care UMEX SA, impreuna cu Sindicatul Lucratorilor Portuari din UMEX SA si cu subcontractorii sai, nu doreste sa si-l asume. Eventualele consecinte, atat materiale, dar indeosebi umane, sunt majore, greu de previzionat.

In acelasi timp, insa, putem intelege ca aceasta recomandare a DSP se poate aplica in cazul navelor pentru care se fac operatiuni de incarcare/descarcare de cereale din siloz, de incarcare/descarcare marfuri lichide si alte vracuri sau marfuri containerizate pentru operarea carora echipa alocata de catre operatorul portuar se poate reduce la un personal minim (max. o persoana) careia i se poate asigura un echipament complet de protectie conform recomandarilor DSP, pentru a intra in contact cu personalul navei operate, iar restul operatiunilor se pot face numai cu utilaje care nu presupun niciun contact direct intre angajatii operatorului portuar si membrii echipajului.

In aceste cazuri, impactul potentialei contaminari a personalului de catre echipajul navei este redus la minim, deoarece operatiunile respective nu presupun

decat un minim contact direct intre personalul operatorului (de aceasta data, echipat/izolat complet si in timpii alocati conform recomandarilor DSP) si echipajul navei.

**In concluzie, UMEX SA nu isi propune sa submineze economia nationala, ci doar solicita cu respect, obtinerea unei eventuale derogari in ceea ce priveste posibilitatea operatorului portuar (UMEX SA si alti operatori similari) de a decide ce nave vor putea fi tinute in carantina, functie de tipul de marfa transportata si sustinerea unei astfel de decizii de catre Autoritatile Portuare, in functie de gradul de risc al expunerii personalului operator la potentiala contaminare cu COVID-19, identificat ca major, la nivelul operatiunilor desfasurate la nave ce transporta astfel de marfuri generale.**

In mod specific, solicitam aprobarea de catre Autoritatea Portuara competenta, aprobarea tinerii in carantina in rada, pentru 14 zile (pana pe 28.03.2020) , pentru nava m/v "Beautriumph", ce urmeaza a fi operata de catre personalul operational al UMEX SA pentru incarcarea de laminate, in acest caz, deoarece personalul nostru operator este cel mai expus potentialei contaminari cu COVID-19.

Mai solicitam ca la nivelul autoritatii competente, sa se stabileasca o procedura unitara de lucru, prin participarea si asumarea raspunderii corespunzatoare de catre toti factorii cu atributii in domeniu, pentru carantinarea in rada portului Constanta, pentru 14 zile, a tuturor navelor ce transporta marfuri solide generale, venite din zona rosie a epidemiei COVID 19, in rada portului, urmand ca la finele perioadei de carantina, si in consens cu rezultate examenarilor medicale, clinice si termometrizate, sa se stabileasca/aprobe procedura concreta de lucru.

24.03.2020