

Zpravodaj

o stavu bezpečnosti práce ve Spolaně v únoru 2008

2

Iniciativa údržbáře se provozu VCM nelíbila

Každý má v provozu, a netýká se to pouze Spolany, vymezené místo. Ví přesně co má dělat, kde se může pohybovat, za co odpovídá. Zbytečná iniciativa, jak se již nejednou u nás ukázalo, se nevyplácí. Přesto se čas od času objeví jednotlivci, kteří, mnohdy v dobré vůli, chtějí pomáhat, napravovat, dávat více, než se od nich očekává. V nedávné minulosti skončila jedna nežádoucí iniciativa těžkým úrazem.

Poslední případ se stal 18. února dopoledne v závodě VCM. Čerpadlo P 203 a filtr na jeho sání čekaly na opravu a vyčištění. Médium bylo vedeno přes „bypass“ – obchvatem na VCM kolonu, aby zařízení mohlo být bez problémů opraveno. Správně bylo vystaveno povolení na práci, pracovníka firmy K-Protos nečekalo nic, co by mu mělo zkomplikovat práci. Jemu ne, ale jak se ukázalo, on svojí iniciativou způsobil horké chvílky obsluze. S tou se měl dohodnout a začít na opravě a čištění čerpadla a filtru. „Vyložil si ale, že má

čistit filtr nejen na sání čerpadla (odstaveného), ale i na obchvatu (s médiem). Sám od sebe, aniž by informoval obsluhu, zavřel kohout a pustil se do uvolňování šroubů. Na tuto činnost neměl oprávnění ani povolení. Tím odstavil nástřík na VCM kolonu, což je poslední a hodně důležité místo na kraku. Obchvat s nástříkem na kolonu

odstavil asi na 10 minut, což je limitní doba pro provozování jednotky, pak by se muselo odstavit celé krakování. Obsluze trvalo necelých deset minut, než přišla na to, kde se stal problém a než údržbář dotáhnul zpátky všechny matky,“ krátce shrnul několik chvil, které mohly způsobit neplánovanou díru do rozpočtu celého podniku, vedoucí závodu VCM



Aleš Patočka

Aleš Patočka. Pro 80 tun méně kvalitního VCM se naštěstí našlo řešení, jak ho zachránit aniž by se muselo přepracovávat.



Jen se souhlasem obsluhy!

Poučení? Nedělat žádné zásahy do technologie bez vědomí obsluhy. „Ani já jako vedoucí závodu si nemohu dovolit, abych si otočil ventilem, kde se mi zachce. Nedělám to z principu, vše řeším standardně přes obsluhu s vysílačkou. Samozřejmě jiná je situace během zastávky, kdy závod stojí,“ dodal A. Patočka. Poznamenal, že nejvíce ho na tomto případě mrzí to, že se stal zkušenému údržbáři, který zřejmě svoji aktivitu tentokrát přehnal.

Jak se chováme na komunikacích

V minulém čísle jsme popisovali závažnou dopravní nehodu na území podniku, která naštěstí nedopadla tragicky. Podívejme se dnes trochu na to, jak se chovají někteří z nás jako účastníci provozu na pozemních komunikacích. Tentokrát cyklisté.

Život cyklisty za stovku?

Snad největším nepřítelem řidičů a hazardérem se svým zdravím je neosvětlený cyklista. Kdo jezdí autem brzy ráno do Spolany, nasbíral při jízdě kolem třetí nebo čtvrté vrátnice v minulých měsících, kdy byla ještě v ranních hodinách tma, příkladů více než dost. Do této skupiny musíme započítat i ty, kterým v „blikačích“ různých barev dochází baterie. Nebo se také vymlouvají na dynamo a na další jejich vlastní prohřešky, se kterými by v rámci fungujícího pudu sebezáchovy vůbec neměli vyjždět na silnici. Jak si asi tito jedinci, kteří se jistě v těchto řádcích poznají, cení svoje zdraví nebo i život? V daném případě na 50-100 korun, protože víc je dostatečně osvětlení jízdního kola stát nemůže! A tím by vlastně vyřešili hlavní zásadu bezpečné jízdy na kole: **Nestačí dobře vidět, ale je důležité být také dobře viděn!**

POZOR!

Technické vybavení cyklistů uvnitř podniku je stále na dobré úrovni. V poslední době lze však pozorovat zhoršení kázně – tu se objeví údržbář s brašnou na řídítkách, tu jede cyklista s přilbou bez upnutí, přichází zprávy o výskytu „neosvětlených“ i v areálu podniku. Stejně tak, jak se namátkově kontrolují řidiči osobních aut, připravuje se i rozsáhlá kontrola vybavení jízdních kol a dodržování pravidel jízdy na kole v průmyslovém areálu Spolany. Jak se ukazuje – morálka od léta 2004, kdy se tato pravidla

dla zpřísnila, sice tu a tam poklesla, ale celkově tato změna přinesla důležitý efekt – od této doby nebyl ve Spolaně zaznamenán ani jeden úraz způsobený jízdou na kole. A jen si vzpomeňte na stav před srpnem 2004 – kolik z vás cyklistů jste hlásili úraz a kolik dní jste odmarodili například kvůli tomu, že se jednomu zamotala taška zavěšená na předních řídítkách do předního kola. Kuriozních příkladů je známo daleko více.

Desatero cyklisty

1. Před každou jízdou si musíš zkontrolovat technický stav kola.
2. Musíš ovládat předpisy silničního provozu,
3. Při jízdě po silnici jezdí vždy co nejbliže k pravému okraji vozovky.
4. Při jízdě používej řádně upevněnou cyklistickou přilbu.
5. Nikdy nejezdí bez držení řídítek oběma rukama.
6. Při jízdě skupiny cyklistů jezdíte vždy za sebou.
7. Pokud vjíždíš z místa ležícího mimo silnici, musíš dát vozidlům na silnici vždy přednost.
8. Při změně směru jízdy musíš vždy dát s dostatečným předstihem znamení upaženou rukou.
9. Během jízdy se musíš plně věnovat řízení.
10. Nevož na řídítkách předměty, které by znesnadňovaly řízení kola nebo ohrožovaly ostatní.



Pracovní úrazy v únoru hodnotíme známkou

Za celý únor došlo pouze k jedinému drobnému poranění pracovníka jednotky HZS podniku.

◆ Pátek 22. února, 18.30 hodin

Petr Vrána, technik chemické služby HZS. Při manipulaci s nožem (krájení chleba), se lehce řízl do ukazováku pravé ruky.

Následky: Byl ošetřen na pracovišti – zranění bez pracovní neschopnosti.

Příčiny: Nepozornost při krájení chleba.

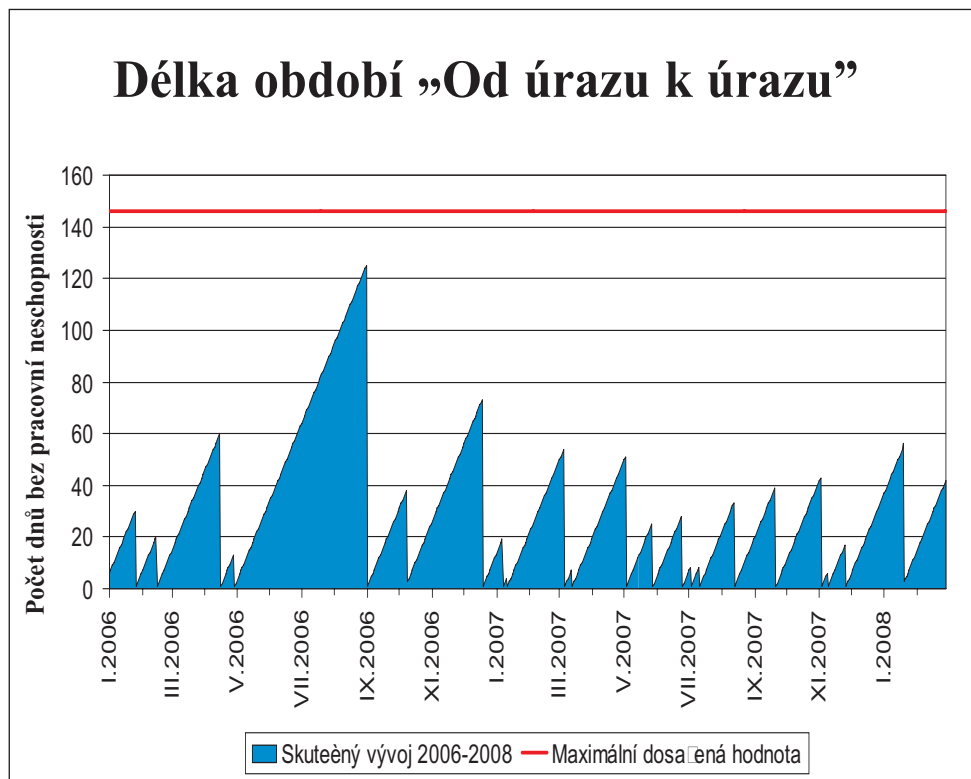
Opatření: Seznámení zaměstnanců s příčinami úrazu.

Na centrální dispečink nebylo v únoru oznámeno žádné zranění zaměstnance cizí firmy nebo kontraktora.

Jak jsme na tom s délkou období bez úrazu?

Na konci února můžeme připočítat dalších 29 dnů bez pracovní neschopnosti. V pátek 7. března (uzávěrka Zpravodaje) uplynulo od posledního úrazu (18. 1.) 49 dnů. V podmínkách Spolany bylo dosaženo u tohoto kritéria hodnot maximálně 146 dnů.

Pokud se porozhlédneme kolem sebe, zjistíme, že mnohem lépe jsou na tom rafinérie. Ve společnosti Synthos (dříve Kaučuk) například zaznamenali poslední úraz před 306 dny a nejdelší období bez úrazu bylo 509 dnů.



INSPIRACE



Strategie EU pro oblast BOZP na období 2007 - 2012



Motto:

Podle mínění inspekce práce ve starých zemích EU mají zaměstnanci firem z ČR na jejich trhu práce pověst „Pracovníků, kteří si dostatečně nechrání své vlastní zdraví“, zejména mladí lidé si neuvědomují a nepřipouští nebezpečí a rizika při práci. Tato skutečnost naše dodavatele v těchto zemích významně znevýhodňuje.

Pracovní úrazy přinášejí ekonomické ztráty

- ◆ Ztráty způsobené pracovními úrazy s pracovní neschopností delší než tři dny byly vyčísle-ny v EU na 3 – 7 % HDP,
- ◆ V roce 2006 v ČR činily ztráty způsobené těmito úrazy 30 miliard Kč (z toho 1/3 připadá na pojištění, 2/3 činí nevytvořený zisk),
- ◆ U smrtelných úrazů je vyčíslena ztráta na 11 milionů Kč,
- ◆ Nemoc z povolání přijde na 4 miliony Kč.

Strategický cíl EU

- ◆ Snížení úrazovosti o 25 % (rozdíl v letech 2007 – 2012),
- ◆ Zjednodušení právních předpisů pro oblast BOZP,
- ◆ Změny v postupech činnosti inspekce práce,
- ◆ Sjednocení požadavků ve všech státech Evropské unie,
- ◆ Podpora změny přístupu pracovníků k práci.

Hlavní body programu inspekce práce v ČR na rok 2008

- ◆ Používání nebezpečných chemických látek v malých a středních podnicích,
- ◆ Používání nebezpečných chemických látek v rámci REACH,
- ◆ Analýza rizik při používání nebezpečných chemických látek.