ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(91) 466 τελικό - ΣΥΝ 369

Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 1991

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας

και υγείας κατά την εργασία

σε αλιευτικά σκάφη

10η ειδική οδηγία

της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας και της υγείας σε αλιευτικά σκάφη.

1) ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 118Α της Συνθήκης ΕΟΚ και παρουσιάζεται με τη μορφή ειδικής οδηγίας κατά την έννοια του άρθρου 16 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 12 Ιουνίου 1989, που αφορά τη λήψη μέτρων με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία(1), οδηγία της οποίας το παράρτημα αναφέρει ρητά τον τομέα της αλιείας.

Η Επιτροπή είχε ήδη επισημάνει στην ανακοίνωσή της αναφορικά με το πρόγραμμά της στον τομέα της ασφάλειας, της υγιεινής και της υγείας στο χώρο εργασίας(2) ότι ο τομέας της αλιείας ήταν ένας από τους τομείς υψηλού κινδύνου λόγω της συχνότητας και της σοβαρότητας των ατυχημάτων που συμβαίνουν σ'αυτόν. Το Συμβούλιο έλαβε εξάλλου υπόψη τις ενέργειες, που η Επιτροπή ανήγγειλε στην προαναφερθείσα ανακοίνωση, στο ψήφισμα του της 21 Δεκεμβρίου 1987(3). Η πρόταση αποτελεί μέρος των ενεργειών

(1) ΕΕ L 183 της 29.06.1989, σελ. 1 και 59.
(2) ΕΕ C 28 της 03.02.1988, σελ. 3-8.
(3) ΕΕ C 28 της 03.02.1988, σελ. 1-2.

που προβλέπονται για να δοθεί μία κοινωνική διάσταση στην επίτευξη της εσωτερικής αγοράς[4] και αναφέρεται μεταξύ των πρωτοβουλιών που η Επιτροπή ανέφερε στην ανακοίνωσή της σχετικά με το πρόγραμμα δράσης της σχετικά με την εφαρμογή του κοινοτικού χάρτη των θεμελιωδών κοινωνικών δικαιωμάτων των εργαζομένων[5].

2) ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η πρόταση αυτή, η οποία αφορά όλα τα σκάφη μήκους άνω των 12 m, ήτοι στην πράξη όλα τα σκάφη που έχουν προσωπικό άνω του ενός ατόμου στοχεύει:

- να θεσπίσει για όλους τους ειδικούς χώρους εργασίας, που αποτελούν τα αλιευτικά σκάφη, ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας, καθώς η οδηγία του Συμβουλίου 89/654/ΕΟΚ[6] της 30.11.1989 (πρώτη ειδική οδηγία) τα εξαιρεί του πεδίου εφαρμογής της.

(4) Λευκή βίβλος - COM (85) 310 τελικό.
(5) COM (89) 568 τελικό.
(6) ΕΕ L 393 της 30.12.1989, σελ. 1-12.

- να προωθήσει στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας επί του σκάφους καλύτερες συνθήκες εργασίας, αφενός λαμβάνοντας υπόψη τις εξωτερικές συνθήκες, κυρίως τις μετεωρολογικές και αφετέρου μέσω της συμμόρφωσης κατά την εκτέλεση των διαφόρων καθηκόντων ειδικών ελάχιστων προδιαγραφών.

- να ανταποκριθεί στην εφαρμογή στον τομέα της αλιείας της ελεύθερης διακίνησης των εργαζομένων θεσπίζοντας γενικά κριτήρια κατάρτισης τόσο για τη ότι αφορά την ασφάλεια και την υγεία επί του σκάφους και κατά τη χρησιμοποίηση των μέσων διάσωσης και επιβίωσης όσο και αναφορικά με την παροχή μιας σε βάθος κατάρτισης σε κάθε άτομο που ενδέχεται να κυβερνήσει ένα σκάφος.

- να προωθήσει την ύπαρξη επί του σκάφους κατάλληλων μέσων διάσωσης και επιβίωσης καθώς και, για τα σκάφη που απομακρύνονται της ακτής, ενός μέσου που επιτρέπει τον ακριβή εντοπισμό τους σε περίπτωση ναυαγίου.

- να προωθήσει τη χρησιμοποίηση επί του σκάφους εξοπλισμών ατομικής προστασίας προσαρμοσμένων στις ιδιαιτερότητες της εργασίας στη θάλασσα.

3) **Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ**

α) Όλα τα κράτη μέλη με πρόσβαση στη θάλασσα διαθέτουν νομοθεσία που καλύπτει ορισμένες πλευρές σχετικά με την ασφάλεια και την υγεία των πληρωμάτων αλιευτικών σκαφών.

Κατά βάση η νομοθεσία τους έχει προέλθει από διατάξεις υφιστάμενες σε διεθνές επίπεδο:

- Διεθνής σύμβαση της διεθνούς οργάνωσης θαλάσσης (OMI) για τη διάσωση ανθρωπίνων ζωών στη θάλασσα (1974)

- Πρωτόκολλο του 1978 σχετικό με την διεθνή σύμβαση 1974 για τη διάσωση ανθρωπίνων ζωών στη θάλασσα.

- Σύμβαση της διεθνούς οργάνωσης εργασίας (ΔΟΕ) αριθ. 125 αναφορικά με τα πτυχία επαγγελματικής ικανότητας των αλιέων

- σύμβαση (καλούμενη του Torremolinos) σχετικά με την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών (OMI) (1977).

καθώς και τις "διατάξεις που πρέπει να προβλέπονται στον τομέα της ασφάλειας και υγιεινής για την κατασκευή των αλιευτικών σκαφών", οι οποίες έχουν εκπονηθεί από κοινού με την OMI, την ΔΟΕ και τον FAO (1974).

Σχετικά με αυτό, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η σύμβαση 125 της ΔΟΕ και η λεγόμενη του Torremolinos δεν έχουν επικυρωθεί και μεταφερθεί στη εσωτερική τους νομοθεσία παρά από περιορισμένο αριθμό κρατών μελών (αντίστοιχα 3 και 7). Οι περισσότερες των νομοθεσιών λαμβάνουν υπόψη τουλάχιστον μερικώς, ένα από τα κείμενα αυτά. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί για ότι αφορά τη σύμβαση του Torremolinos ότι αυτή εφαρμόζεται μόνο στα σκάφη μήκους μεγαλύτερου των 24 m, και ότι δεν έχει τεθεί σε ισχύ λόγω του ότι οι χώρες που την έχουν επικυρώσει δεν αντιπροσωπεύουν επαρκή συνολική χωρητικότητα κατά την έννοια της προαναφερθείσας σύμβασης. Επιπλέον προβλέπεται η αναθεώρησή της ώστε να μην καθίστανται υποχρεωτικές ορισμένες από τις διατάξεις της παρά για τα σκάφη άνω των 55 m.

Κατόπιν αυτών, αυτά τα διεθνή κείμενα και κατά συνέπεια οι διατάξεις εσωτερικού δικαίου που προκύπτουν από αυτά στα κράτη μέλη αφορούν κατ'ουσίαν την εσωτερική ασφάλεια των σκαφών ή τα μέσα διάσωσης. Εντούτοις, οι πλευρές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία δεν θίγονται ουδόλως. Έτσι, η Επιτροπή επιθυμεί να καλύψει κατ'αρχή τον τομέα αυτό.

Εξάλλου, η πρόταση δεν επηρεάζει τις διεξαγόμενες εργασίες σχετικά με την αναθεώρηση της σύμβασης του Torremolinos, στο βαθμό που οι εργασίες αυτές εξασφαλίζουν τουλάχιστον ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας των εργαζομένων. Ως προς αυτό, η Επιτροπή διατηρεί κάθε δικαίωμα πρωτοβουλίας προκειμένου να εφαρμόσει τη Σύμβαση αυτή ή ανάλογες διατάξεις, στα περισσότερα αλιευτικά σκάφη στην Κοινότητα.

β) Μεγάλες ανομοιότητες υφίστανται εξάλλου στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών σε σχέση με τις διατάξεις της παρούσας πρότασης. Η ανάλυση αυτών των νομοθεσιών καθιστά εμφανές ότι σε πολλά κράτη μέλη αυτές οι διατάξεις δεν εφαρμόζονται παρά σε σκάφη μεγαλύτερα ενός ορισμένου μήκους, μήκους που μπορεί να διαφέρει από το ένα κράτος στο άλλο.

Τέλος ορισμένα κράτη μέλη δεν έχουν καμιά ειδική διάταξη για ορισμένες πλευρές που καλύπτονται από την παρούσα πρόταση, κυρίως την κατάρτιση των πληρωμάτων αλιευτικών σκαφών σε θέματα ασφάλειας και υγείας.

γ) Οι διατάξεις της πρότασης που σχετίζονται με την πληροφόρηση, την κατάρτιση, την λήψη της γνώμης και τη συμμετοχή των πληρωμάτων αλιευτικών σκαφών, κατανοώντας πάντα τα στοιχεία ιδιαιτερότητας της αλιείας είναι σύμφωνες με εκείνες που προβλέπονται στην οδηγία 89/391/ΕΟΚ και της ειδικής οδηγίας 89/654/ΕΟΚ, 89/655/ΕΟΚ(7), 89/656/ΕΟΚ(8), 90/269/ΕΟΚ(9), 90/270/ΕΟΚ(10), και την παρούσα πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου που αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σήμανση ασφάλειας και/ή υγείας κατά την εργασία(11).

(7) ΕΕ L 393 της 30.12.1989, σελ. 13-17.
(8) ΕΕ L 393 της 30.12.1989, σελ. 18 και 59.
(9) ΕΕ L 156 της 21.06.1990, σελ. 9-13.
(10) ΕΕ L 156 της 21.06.1990, σελ. 14 και 59.
(11) ΕΕ C 53 της 28.02.1991, σελ. 46-64.

Η μεταφορά αυτών των διατάξεων θα μπορεί λοιπόν να πραγματοποιηθεί κατ'αναλογία· τα κράτη μέλη που έχουν ήδη μεταφέρει τις προαναφερθείσες οδηγίες θα διαθέτουν μια κάποια εμπειρία στον τομέα αυτό.

4) <u>ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ</u>

α) Η παρούσα πρόταση βασίζεται στο άρθρο 118Α της Συνθήκης ΕΟΚ. Ως εκ τούτου αυτή τείνει να ορίσει τις ελάχιστες προδιαγραφές στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας κατά την εργασία στον υπόψη τομέα.

β) Για να ληφθεί υπόψη το νομικό πλαίσιο που θεσπίζεται με την οδηγία 89/391/ΕΟΚ, η πρόταση αυτή αποτελεί μία ειδική οδηγία αυτής κατά την έννοια του άρθρου 16. Αυτό συνεπάγεται ότι ορισμένες αιτιολογικές σκέψεις, οι διατάξεις που αφορούν την πληροφόρηση, την κατάρτιση, τη λήψη της γνώμης και τη συμμετοχή των εργαζομένων (εδώ των πληρωμάτων αλιευτικών σκαφών) καθώς και οι τελικές διατάξεις έχουν συνταχθεί κατ'αναλογία προς τις διατάξεις με το ίδιο αντικείμενο που περιέχονται στην οδηγία 89/391/ΕΟΚ και/ή στις ειδικές της οδηγίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 γ).

Για τους ίδιους λόγους, οι ορισμοί που περιέχονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ, εφαρμόζονται στην παρούσα πρόταση και κατά συνέπεια δεν περιλαμβάνονται σ'αυτήν.

γ) Η πρόταση, στο άρθρο της 4, περιλαμβάνει μια διάταξη για την πρίπτωση που τα αλιευτικά σκάφη ή οι εξοπλισμοί που βρίσκονται σ'αυτά θα αποτελούσαν αντικείμενο μιας οδηγίας βασισμένης στο άρθρο 100Α και αυτό προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμφωνία με την παρούσα οδηγία.

δ) Οι ελάχιστες προδιαγραφές που προτείνονται έχουν ληφθεί ή εμπνευσθεί από διεθνή κείμενα που αναφέρονται στο 3 α). Η πρόταση τείνει στους τομείς αυτούς πολύ περισσότερο να επεκτείνει και να εναρμονίσει παρά να εισαγάγει νέες διατάξεις. Εν τούτοις, λαμβανόμενων υπόψη των κενών των διεθνών κειμένων σε θέματα ασφάλειας και συνθηκών εργασίας στην αλιεία εισάγονται νέες διατάξεις στα σημεία αυτά. Οι διατάξεις αυτές αφορούν τη διευθέτηση των θέσεων εργασίας, την οργάνωση των καθηκόντων, τις συνθήκες διαβίωσης επί τους σκάφους καθώς και την κατάλληλη κατάρτιση στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας των πληρωμάτων αλιευτικών σκαφών και μία περισσότερο σε βάθος κατάρτιση στο σημείο αυτό για κάθε άτομο που ενδέχεται να κυβερνήσει ένα σκάφος.

5) <u>ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ</u>

Η Επιτροπή κατά την κατάρτιση της πρότασης ζήτησε τη γνώμη και συνεργάστηκε με εμπειρογνώμονες καθώς και με εκπροσώπους των κυβερνήσεων και των οργανώσεων εργαζομένων και εργοδοτών. Ιδιαίτερα η ισομερής επιτροπή για τα κοινωνικά προβλήματα στην θαλάσσια αλιεία προεκλήθηκε να διατυπώσει τα σχόλια σχετικά με την πρόταση και αυτά έχουν ληφθεί υπόψη στην παρούσα πρόταση.

Από τη Συμβουλευτική Επιτροπή για την Ασφάλεια, την Υγιεινή και την Προστασία της Υγείας στο χώρο εργασίας (που θεσπίστηκε με την

απόφαση 74/325/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27.06.1974[12] ζητήθηκε μια γνώμη και αυτή εξέδωσε μία γενικά ευνοϊκή τοιαύτη, η οποία επίσης λήφθηκε υπόψη κατά την σύνταξη της παρούσας πρότασης.

6) ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Τα άρθρα 1 και 2 περιέχουν γενικές διατάξεις στις οποίες ενσωματώνονται το αντικείμενο της οδηγίας, το πεδίο εφαρμογής της και οι ενδεδειγμένοι ορισμοί.

- Τα άρθρα 3 έως 7 ορίζουν τις υποχρεώσεις των εφοπλιστών στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας των πληρωμάτων αλιευτικών σκαφών:

  . αναφορικά με την εκμετάλλευση του σκάφους (άρθρο 3),
  . αναφορικά με τη διαρρύθμισή του ανάλογα με το αν πρόκειται για καινούργιο σκάφος (άρθρο 4), για ένα ήδη εξοπλισμένο σκάφος (άρθρο 5) ή για ένα σκάφος που υφίσταται μετατροπές (άρθρο 6),
  . κατά τη συντήρηση του σκάφους (άρθρο 7) και

- Το άρθρο 8 αφορά την ενημέρωση των πληρωμάτων αλιευτικών σκαφών σε θέματα ασφάλειας και υγείας.

- Το άρθρο 9 αφορά την κατάρτιση των πληρωμάτων αλιευτικών σκαφών σε θέματα ασφάλειας και υγείας.

(12) ΕΕ L 185 της 09.07.1974, σελ. 15.

- Το άρθρο 10 αφορά μία περισσότερο σε βάθος κατάρτιση σε θέματα ασφάλειας και υγείας προοριζόμενη για κάθε άτομο που ενδέχεται να κυβερνήσει ένα σκάφος.

- Το άρθρο 11 αφορά τη λήψη της γνώμης και τη συμμετοχή των πληρωμάτων αλιευτικών σκαφών.

- Το άρθρο 12 αφορά τη διαδικασία προσαρμογής των παραρτημάτων.

- Τα άρθρα 13 και 14 αφορούν τις τελικές διατάξεις.

- Το παράρτημα I ορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για τα αλιευτικά σκάφη που χρησιμοποιούνται για πρώτη φορά ή για τα σκάφη που έχουν υποστεί μετατροπή ή άλλη αλλαγή από την 1η Ιανουαρίου 1995.

- Το παράρτημα II ορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για τα σκάφη που είναι ήδη εξοπλισμένα πριν την 1η Ιανουαρίου 1995.

- Το παράρτημα III ορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας αναφορικά με τα μέσα διάσωσης και επιβίωσης.

- Το παράρτημα IV ορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας ειδικά για τους εξοπλισμούς ατομικής προστασίας που χρησιμοποιούνται στη θάλασσα.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ
ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑΣ
ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και κυρίως το άρθρο 118Α,

την πρόταση της Επιτροπής που υποβλήθηκε ύστερα από διαβούλευση με τη Συμβουλευτική Επιτροπή για την Ασφάλεια, την Υγιεινή και την Προστασία της Υγείας στο Χώρο Εργασίας,

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

εκτιμώντας:

ότι η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το πρόγραμμά της στον τομέα της ασφάλειας, της υγιεινής, και την υγείας στο χώρο εργασίας[1] προβλέπει επείγουσες ενέργειες ώστε να ενταχθεί καλύτερα η ασφάλεια κατά τη μελέτη τόσο των σκαφών όσο και των καθηκόντων.

(1) ΕΕ C 28 της 3.2.1988, σ. 3.

ότι το Συμβούλιο, στο ψήφισμά του της 21ης Δεκεμβρίου 1987 σχετικά με την ασφάλεια, την υγιεινή καιτην υγεία στο χώρο εργασίας[2], σημείωσε την πρόθεση της Επιτροπής να του υποβάλει σε σύντομο χρονικό διάστημα, τις ελάχιστες προδιαγραφές σχετικά με την οργάνωση της ασφάλειας και την υγείας των εργαζομένων στο χώρο εργασίας·

ότι η τήρηση των ελάχιστων προδιαγραφών που μπορεί να εξασφαλίσουν ένα καλύτερο επίπεδο ασφάλειας και υγείας στο πλήρωμα των αλιευτικών σκαφών αποτελεί επιτακτική ανάγκη για την εξασφάλιση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων·

ότι επειδή οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης του πληρώματος των αλιευτικών σκαφών είναι ιδιαίτερα δύσκολες, οι συντελεστές συχνότητας των θανατηφόρων ατυχημάτων στους επαγγελματίες της θαλάσσιας αλιείας είναι υψηλότεροι από τους δείκτες των άλλων επικίνδυνων επαγγελμάτων·

ότι η παρούσα οδηγία είναι μία ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16 παράγραφος 1 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 12ης Ιουνίου 1989[3], σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία· ότι ως εκ τούτου, οι διατάξεις της οδηγίας αυτής εφαρμόζονται πλήρως στον τομέα της εργασίας στα αλιευτικά σκάφη, με την επιφύλαξη πιο δεσμευτικών και/ή ειδικών διατάξεων που περιέχονται στην παρούσα οδηγία·

ότι οι ειδικές οδηγίες που έχουν ήδη εκδοθεί στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας κατά την εργασία εφαρμόζονται, εκτός αν υπάρχουν αντίθετες ενδείξεις, στη θαλάσσια αλιεία και ότι πρέπει συνεπώς να διευκρινιστούν οι τυχόν ιδιαιτερότητες που εμπίπτουν σε αυτή τη δραστηριότητα ώστε να αριστοποιηθεί η εφαρμογή αυτών των ιδιαίτερων οδηγιών·

---

(2) ΕΕ C 28 της 3.2.1988, σ. 1.

(3) ΕΕ C 183 της 29.6.1989, σ. 1.

ότι η οδηγία του Συμβουλίου περί ελάχιστων προδιαγραφών υγείας και ασφάλειας για την προώθηση μιας βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης του πληρώματος των πλοίων[4] εφαρμόζεται πλήρως στον τομέα της θαλάσσιας αλιείας·

ότι η παρούσα οδηγία αποτελεί συγκεκριμένο στοιχείο στο πλαίσιο της υλοποίησης της κοινωνικής διάστασης της εσωτερικής αγοράς·

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

---

(4) ΕΕ C 183 της 24.7.1990, σ. 6.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Άρθρο 1

1) Η παρούσα οδηγία η οποία είναι μία ειδική οδηγία σύμφωνα με το άρθρο 16 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ, ορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας σχετικά με την εργασία του πληρώματος των αλιευτικών σκαφών που έχουν σημαία κάποιου κράτους μέλους.

2) Οι διατάξεις της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ εφαρμόζονται πλήρως για το σύνολο του τομέα που αναφέρεται στην παράγραφο 1, με την επιφύλαξη πιο δεσμευτικών και/ή ειδικών διατάξεων που περιέχονται στην παρούσα οδηγία.

ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

- αλιευτικό σκάφος (που στο εξής θα ονομάζεται σκάφος): κάθε σκάφος που έχει νηολογηθεί σε ένα κράτος μέλος ή φέρει τη σημαία ενός κράτους μέλους, το οποίο χρησιμοποιείται για την αλιεία ή για την επεξεργασία του ψαριού ή άλλων έμβιων θαλάσσιων οργανισμών, του οποίου το μήκος μεταξύ κατακορύφων είναι ανώτερο ή ίσο με 12 μέτρα.
- αλιευτής ναυτικός: κάθε εργαζόμενος σύμφωνα με το άρθρο 3α) της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ, που ασκεί δραστηριότητα πάνω στο σκάφος καθώς και

κάθε άτομο το οποίο κατά την άσκηση της δραστηριότητάς του υπάγεται για την άσκηση της δραστηριότητας αυτής στον πλοίαρχο του σκάφους.

- εφοπλιστής: ο εγγεγραμμένος ως ιδιοκτήτης ενός σκάφους, εκτός αν το σκάφος έχει ναυλωθεί ως γυμνό σκάφος (bare boat) ή αν η διαχείρισή του ασκείται, συνολικά ή τμηματικά, από άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο από τον εγγεγραμμένο ως ιδιοκτήτη σύμφωνα με τους όρους μιας σύμβασης διαχείρισης· στην περίπτωση αυτή, θεωρείται ότι ο εφοπλιστής ενδεχόμενα είναι ο ναυλωτής του σκάφους ως γυμνού σκάφους (bare boat) ή το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εξασφαλίζει τη διαχείριση του σκάφους.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε:

- οι εφοπλιστές να εξασφαλίζουν ότι τα σκάφη τους να είναι δυνατό να χρησιμοποιούνται, με ευθύνη του πλοιάρχου, κάτω από εξωτερικές και ιδίως μετεωρολογικές συνθήκες που να λαμβάνουν υπόψη την ασφάλεια και την υγεία των αλιευτών ναυτικών·
- κατά την εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 4 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ, να λαμβάνονται υπόψη οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι για το υπόλοιπο πλήρωμα·
- τα θαλάσσια γεγονότα που έχουν ή που ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στην υγεία και στην ασφάλεια των αλιευτών ναυτικών εν πλω, να αποτελούν το αντικείμενο αναλυτικής έκθεσης η οποία πρέπει να διαβιβάζεται στην αρμόδια για το σκοπό αυτό, ναυτιλιακή υπηρεσία και να καταγράφονται τακτικά και με αναλυτικό τρόπο στο ημερολόγιο του πλοίου, αν η τήρησή του απαιτείται βάσει της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας ή των κανονισμών για αυτή την κατηγορία σκάφους.

ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ

Άρθρο 4

Τα σκάφη που αρματώνονται για πρώτη φορά από την 1 Ιανουαρίου 1996 και μετά θα πρέπει να ικανοποιούν τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας που παρατίθενται στα παραρτήματα I και III.

Εντούτοις, η εφαρμογή των ελάχιστων προδιαγραφών του παραρτήματος I στα σκάφη τα οποία αφορά η πρώτη παράγραφος του παραπάνω άρθρου, εξαρτάται από την έλλειψη εφαρμοστέων κοινοτικών διατάξεων που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 100Α της Συνθήκης εφόσον αυτές εξασφαλίζουν ένα τουλάχιστον ισοδύναμο επίπεδο προστασίας.

ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΗΔΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ

Άρθρο 5

Τα πλοία που έχουν ήδη αρματωθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996 θα πρέπει να ικανοποιούν τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας που παρατίθενται στα παραρτήματα I και III, τρία έτη το αργότερο μετά την ημερομηνία αυτή.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Άρθρο 6

Από την 1η Ιανουαρίου 1996 και μετά, όταν τα σκάφη υφίστανται τροποποιήσεις, και/ή αλλαγές, αυτές οι τροποποιήσεις, και/ή αλλαγές θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις ελάχιστες αντίστοιχες προδιαγραφές που παρατίθενται στα παραρτήματα I και III.

Άρθρο 7

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε, για να προφυλάσσεται η υγεία και η ασφάλεια των εργαζομένων, ο εφοπλιστής:

- να επαγρυπνά για την τεχνική συντήρηση των σκαφών και των εγκαταστάσεων και συστημάτων και ιδίως εκείνων που αναφέρονται στα παραρτήματα I και II και ώστε να διορθώνονται το ταχύτερο δυνατό τα ελαττώματα που διαπιστώνονται, όταν αυτά μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια και την υγεία των αλιέων ναυτικών,
- να λαμβάνει τα μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση του τακτικού καθαρισμού των σκαφών και του συνόλου των εγκαταστάσεων και συστημάτων για να διατηρούνται οι κατάλληλες συνθήκες υγιεινής,
-να διατηρεί στα σκάφη τα κατάλληλα μέσα διάσωσης και επιβίωσης σε καλή κατάσταση και σε ποσότητα επαρκή για τον αριθμό των αλιευτών ναυτικών του πληρώματος· τα μέσα αυτά πρέπει να αντιστοιχούν στις προδιαγραφές του παραρτήματος III,
- κατά την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 89/656/ΕΟΚ(5), να λαμβάνει υπόψη τις προδιαγραφές που υπάρχουν στο παράρτημα IV σχετικά με τον εξοπλισμό ατομικής προστασίας.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΛΙΕΥΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άρθρο 8

Με επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 10 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ, οι αλιευτές ναυτικοί ενημερώνονται για όλα τα ληπτέα μέτρα όσον αφορά την ασφάλεια και την υγεία πάνω στο σκάφος.

ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΩΝ ΑΛΙΕΥΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άρθρο 9

Με επιφύλαξη του άρθρου 12 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ, στους αλιευτές ναυτικούς πρέπει να δίνεται η κατάλληλη επιμόρφωση, κυρίως με την μορφή επακριβών εντολών, σχετικά με την ασφάλεια και την υγεία πάνω στο σκάφος.

---

(5) ΕΕ L393 της 30.12.1989, σ. 18.

Αυτή η κατάρτιση θα αφορά ιδιαίτερα τη χρήση των μέσων διάσωσης και επιβίωσης και για τους ενλόγω αλιευτές ναυτικούς, τη χρήση των αλιευτικών εργαλείων και του εξοπλισμού έλξης, καθώς και τους διαφόρους τρόπους επικοινωνίας, κυρίως με χειρονομίες.

ΔΙΕΞΟΔΙΚΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Άρθρο 10

Με επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 5 παρ. 3 της οδηγίας του Συμβουλίου περί των ελαχίστων προδιαγραφών υγιεινής και ασφάλειας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης του πληρώματος των πλοίων, σε κάθε άτομο στο οποίο ενδέχεται να ανατεθούν καθήκοντα πλοιάρχου πρέπει να δίνεται διεξοδική κατάρτιση σχετικά με :

- την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων στο σκάφος,
- την ευστάθεια του σκάφους και τη διατήρησή της κάτω από όλες τις συνθήκες φορτίου και κατά τη διάρκεια των αλιευτικών εργασιών,
- τη ναυσιπλοΐα και τις επικοινωνίες μέσω ασυρμάτου.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΑΛΙΕΥΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άρθρο 11

Η διαβούλευση και η συμμετοχή των αλιευτών ναυτικών και/ή των εκπροσώπων τους γίνονται σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ σχετικά με τα θέματα που καλύπτει η παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων της.

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 12

Οι αυστηρά τεχνικές προσαρμογές των παραρτημάτων σε συνάρτηση με :

- την έκδοση οδηγιών σχετικά με την τεχνική εναρμόνιση και τυποποίηση, όσον αφορά ορισμένες πλευρές του τομέα αυτού που προβλέπει η παρούσα οδηγία·

και/ή

- την τεχνολογική πρόοδο, την εξέλιξη των διεθνών κανονισμών ή προδιαγραφών και των γνώσεων στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας πάνω στα σκάφη,

εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 17 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ.

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 13

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 1995. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

   Κατά την υιοθέτηση των διατάξεων αυτών από τα κράτη μέλη, οι διατάξεις περιλαμβάνουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από τέτοια αναφορά κατά την επίσημη έκδοσή τους. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής εκδίδονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου, που έχουν ήδη θεσπίσει ή θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

3. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ανά πενταετία έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή στην πράξη των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, αναφέροντας τις απόψεις των κοινωνικών εταίρων.

Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Συμβουλευτική Επιτροπή για την Ασφάλεια την Υγιεινή και την Προστασία της Υγείας στο Χώρο Εργασίας.

Άρθρο 14

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Έγινε στις

Για το Συμβούλιο

ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ, ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 4, 6 ΚΑΙ 7 ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

1. Προκαταρκτική παρατήρηση

Οι υποχρεώσεις που προβλέπονται στο παρόν παράρτημα εφαρμόζονται κάθε φορά που το απαιτούν τα χαρακτηριστικά του χώρου εργασίας, της δραστηριότητας, οι περιστάσεις ή ο κίνδυνος που προβλέπεται στα αλιευτικά σκάφη εν πλω.

2. Στερεότητα και ευστάθεια

2.1. Η στερεότητα του σκάφους του πλοίου, των ανωδομών των υπερστεγασμάτων, των τυμπάνων των μηχανών, των κλιμάκων και των λοιπών κατασκευών καθώς και του εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει στο σκάφος να ανθίσταται σε όλες τις προβλεπόμενες συνθήκες εκμετάλλευσης για τις οποίες προορίζεται.

2.2. Το σκάφος πλοίου που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στους πάγους πρέπει να είναι ενισχυμένο σε σχέση με τις συνθήκες ναυσιπλοΐας και τις προβλεπόμενες ζώνες εκμετάλλευσης.

2.3. Κάθε σκάφος οφείλει να έχει και να διατηρεί επαρκή ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση κάτω από τις προβλεπόμενες συνθήκες εκμετάλλευσης.

2.4. Κάθε άτομο στο οποίο ενδέχεται να ανατεθούν καθήκοντα πλοιάρχου οφείλει να γνωρίζει τις παραμέτρους που διέπουν την ευστάθεια του σκάφους αυτού ώστε να μπορεί να τη διατηρήσει κάτω από όλες τις συνθήκες φορτίου καθώς και κατά τις αλιευτικές εργασίες. Οι πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά ευστάθειας του σκάφους πρέπει να είναι διαθέσιμες εν πλω και προσβάσιμες στο πλήρωμα.

3. Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις

Οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις πρέπει να έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με τρόπο ώστε να μην δημιουργούν κανένα κίνδυνο και να εξασφαλίζουν:

- προστασία του πληρώματος και του σκάφους από ηλεκτρικούς κινδύνους.
- τις αναγκαίες υπηρεσίες ώστε στο σκάφος να τηρούνται οι συνθήκες κανονικής λειτουργίας και κατοικίας χωρίς να απαιτείται η προσφυγή σε παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης,
- τις ουσιαστικές υπηρεσίες για την ασφάλεια όταν συμβαίνει διακοπή του κύριου συστήματος ηλεκτρικής ισχύος.

Πρέπει να διατίθεται πηγή ηλεκτρικής ισχύος έκτακτης ανάγκης εγκατεστημένη έξω από τους χώρους των μηχανών και διαρρυθμισμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργία της σε περίπτωση πυρκαγιάς ή άλλων αιτίων βλάβης της κυρίας ηλεκτρικής εγκατάστασης.

Η πηγή ισχύος έκτακτης ανάγκης πρέπει να διαθέτει ικανότητα ταυτόχρονης τροφοδοσίας για 3 ώρες τουλάχιστον ώστε να επιτρέπεται η επέμβαση των συνεργείων διάσωσης:

- του εσωτερικού εξοπλισμού επικοινωνίας, των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαγιάς και των σημάτων που θα απαιτηθούν ενδεχομένως σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

- των φώτων ναυσιπλοΐας εφόσον είναι μόνο ηλεκτρικά και των φώτων έκτακτης ανάγκης επί του σκάφους·
- των αντλιών πυρόσβεσης έκτακτης ανάγκης ή των αντλιών αναρρόφησης υδάτων κύτους, εφόσον υπάρχουν.

Οι κύριοι και οι εφεδρικοί ηλεκτρικοί πίνακες πρέπει να είναι τοποθετημένοι σε διαφορετικές θέσεις έτσι ώστε να μην υπάρχει περίπτωση ταυτόχρονης έκθεσής τους στο νερό ή στη φωτιά.

4. Οδοί, μέσα διαφυγής και έξοδοι κινδύνου

4.1. Οι οδοί ή τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη διαφυγή καθώς και οι έξοδοι κινδύνου πρέπει να είναι ελεύθερες από εμπόδια και να οδηγούν όσο είναι δυνατόν πιό απευθείας στο ανοικτό κατάστρωμα ή σε μια ασφαλή περιοχή και από εκεί στο σκάφος επιβίβασης έτσι ώστε οι αλιείς να μπορούν να εκκενώσουν τις θέσεις εργασίας και τους χώρους ενδιαίτησης ταχέως και με ασφάλεια.

4.2. Ο αριθμός, η κατανομή και οι διαστάσεις των οδών, των μέσων διαφυγής και των εξόδων κινδύνου πρέπει να εξαρτώνται από το μέγιστο αριθμό ατόμων που ενδέχεται να παρίστανται.

4.3. Η αεροστεγανότητα και η υδατοστεγανότητα καθώς και η αντίσταση στη φωτιά των θυρών κινδύνου και των άλλων εξόδων κινδύνου, πρέπει να προσαρμόζονται ανάλογα με τη θέση τους και την ειδική τους λειτουργία.

Οι θύρες έκτακτης ανάγκης πρέπει να είναι δυνατόν να λειτουργούν από κάθε πλευρά και να μπορούν να ανοίξουν εύκολα και αμέσως από οποιοδήποτε άτομο ενδέχεται να απαιτηθεί να τις χρησιμοποιήσει σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

4.4. Οι ειδικές οδοί, τα μέσα διαφυγής και οι έξοδοι κινδύνου πρέπει να επισημαίνονται σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους που έχουν θεσπιστεί για

την εφαρμογή στην εθνική νομοθεσία της οδηγίας 77/576/ΕΟΚ(6).

Τα σήματα πρέπει να τοποθετούνται στα κατάλληλα σημεία και η κατασκευή τους να είναι ανθεκτική.

4.5. Οι οδοί, τα μέσα διαφυγής και οι έξοδοι κινδύνου καθώς και οι οδοί κυκλοφορίας και οι θύρες που παρέχουν πρόσβαση σ'αυτές πρέπει να μην περιλαμβάνουν εμπόδια έτσι ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθούν οποιαδήποτε στιγμή χωρίς κώλυμα.

4.6. Οι οδοί, τα μέσα διαφυγής και οι έξοδοι κινδύνου που απαιτούν φωτισμό πρέπει να είναι εφοδιασμένες με φωτιστικά σώματα έκτακτης ανάγκης επαρκούς έντασης για την περίπτωση διακοπής του φωτισμού.

5. Πυρανίχνευση και πυρόσβεση.

5.1. Ανάλογα με τις διαστάσεις και τη χρήση του σκάφους, τον υπάρχοντα εξοπλισμό, τα φυσικά και χημικά χαρακτηριστικά των χρησιμοποιούμενων ουσιών, προϊόντων και υλών, καθώς και το μέγιστο αριθμό των ατόμων που μπορεί να βρίσκονται εκεί, οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος, οι εσωτερικές θέσεις εργασίας καθώς και το αμπάρι αλιεύματος εάν κρίνεται απαραίτητο, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με κατάλληλο εξοπλισμό κατάσβεσης της πυρκαγιάς και, εφόσον χρειάζεται, με πυρανιχνευτές και συστήματα συναγερμού.

5.2. Ο μη αυτόματος εξοπλισμός κατάσβεσης της πυρκαγιάς πρέπει να είναι ευπρόσιτος και εύχρηστος.

---

(6) ΕΕ L 229 της 7.9.1977, σ. 12.

Ο εξοπλισμός πρέπει επίσης, να επισημαίνεται σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες εφαρμογής της οδηγίας 77/576/ΕΟΚ.

Τα σήματα αυτά πρέπει να τίθενται σε κατάλληλα σημεία και να είναι άφθαρτα.

6. **Εξαερισμός των κλειστών χώρων εργασίας**

Στους κλειστούς χώρους εργασίας πρέπει να υπάρχει επαρκής φρέσκος αέρας, λαμβανομένων υπόψη των μεθόδων εργασίας και της σωματικής προσπάθειας την οποίαν καταβάλλουν οι αλιευτές ναυτικοί.

Εάν χρησιμοποιείται εγκατάσταση εξαερισμού, πρέπει να διατηρείται σε κατάσταση καλής λειτουργίας.

Πρέπει να υπάρχει σύστημα ελέγχου που θα προειδοποιεί σε ενδεχόμενη περίπτωση βλάβης, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την υγεία των αλιευτών ναυτικών.

7. **Θερμοκρασία των χώρων**

Η θερμοκρασία των χώρων ενδιαίτησης, των χώρων εργασίας, των εγκαταστάσεων υγιεινής, καθώς και των χώρων παροχής πρώτων βοηθειών, πρέπει να ανταποκρίνεται στο ειδικό προορισμό των χωρών αυτών.

8. **Φυσικός και τεχνητός φωτισμός των χώρων εργασίας**

8.1. Οι χώροι εργασίας πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να διαθέτουν αρκετό φυσικό φωτισμό και να είναι εφοδιασμένοι με εγκατάσταση που να επιτρέπει τον κατάλληλο για τις συνθήκες αλιείας τεχνητό φωτισμό χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία των αλιευτών ναυτικών και τον πλού άλλων σκαφών.

8.2. Οι εγκαταστάσεις φωτισμού των χώρων εργασίας, των κλιμακοστασίων και των διαδρόμων επικοινωνίας πρέπει να είναι τοποθετημένες κατά τρόπον ώστε ο προβλεπόμενος τύπος φωτισμού να μην ενέχει κίνδυνο ατυχήματος για τους αλιευτές ναυτικούς και να μην παρακωλύει με οποιοδήποτε τρόπο την πλεύση του σκάφους.

8.3. Οι χώροι εργασίας στους οποίους οι αλιευτές ναυτικοί είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένοι σε κινδύνους σε περίπτωση βλάβης του τεχνητού φωτισμού, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με εφεδρικό φωτισμό ικανοποιητικής έντασης.

9. Δάπεδα, εσωτερικές επενδύσεις και οροφές των αιθουσών.

9.1. Τα δάπεδα των χώρων εργασίας πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αντιολισθητική επικάλυψη και να διατηρούνται καθαρά και χωρίς εμπόδια.

Οι αίθουσες εργασίας όπου υπάρχουν θέσεις εργασίας πρέπει να διαθέτουν επαρκή ακουστική και θερμική μόνωση ανάλογα με τον τύπο της εργασίας και τη σωματική δραστηριότητα των αλιευτών ναυτικών.

9.2. Η επιφάνεια αυτών των δαπέδων, των εσωτερικών επενδύσεων και των οροφών στους χώρους πρέπει να μπορεί να καθαρίζεται και να ανακαινίζεται προκειμένου να επιτυγχάνονται κατάλληλες συνθήκες υγιεινής.

10. Θύρες

10.1 Η θέση και ο αριθμός των θυρών στα υδατοστεγή διαφράγματα και στις αεροστεγείς κλειστές υπερκατασκευές, πρέπει να μειώνονται στο ελάχιστο που συμβιβάζεται με τις γενικές ρυθμίσεις και τις λειτουργικές ανάγκες του αλιευτικού σκάφους· τα ανοίγματα θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τα κατάλληλα κλείστρα.

10.2 Οι θύρες και ειδικότερα οι συρόμενες θύρες - όταν είναι αδύνατον να αποφευχθεί η παρουσία τους -,πρέπει να λειτουργούν χωρίς να δημιουργούν κινδύνους ατυχήματος για τους αλιευτές ναυτικούς, ειδικά κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες και συνθήκες θάλασσας.

11. Διάδρομοι κυκλοφορίας - ζώνες κινδύνου

11.1 Οι διάδρομοι κυκλοφορίας, τα φρεάτια, το εξωτερικό μέρος των υπερστεγασμάτων και γενικά όλοι οι διάδρομοι κυκλοφορίας πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με προστατευτικά κιγκλιδώματα, κιγκλιδώματα αρπαγής, χειραγωγούς ή άλλα μέσα προφύλαξης της ασφάλειας του πληρώματος κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων του στο σκάφος.

Οι περιοχές μεγάλης κυκλοφορίας γύρω από το κάτω και το επάνω μέρος των κλιμάκων πρέπει να διαθέτουν αντιολισθητική επικάλυψη.

11.2 Οι σταθερές κλίμακες και τα κλιμακοστάσια πρέπει να έχουν τις κατάλληλες διαστάσεις και στερεότητα με αντιολισθητικές βαθμίδες και κουπαστές. Αν το άνω μέρος της κλίμακας του ανώτερου καταστρώματος οδηγεί σε φρεάτιο , φρεάτιο πρέπει να διατίθεται κεφαλόσκαλο. Αν η κλίμακα οδηγεί σε άνοιγμα στο ανώτερο κατάστρωμα, οι κουπαστές θα πρέπει να προεκτείνονται έως το προστατευτικό κιγκλίδωμα που προφυλάσσει το άνοιγμα στο ανώτερο κατάστρωμα.

11.3 Αν υπάρχει κίνδυνος να πέσουν οι αλιευτές ναυτικοί μέσα από κάποιο άνοιγμα στο κατάστρωμα ή από το ένα κατάστρωμα στο άλλο, θα πρέπει να διατίθεται η κατάλληλη προστασία, όπου είναι πιθανό με τη μορφή προστατευτικού κιγκλιδώματος κατάλληλου ύψους και εν πάση περιπτώσει ανώτερου από 1 μέτρο.

11.4 Πρέπει να εγκατασταθούν αποτελεσματικά παραπέτα σε όλα τα εκτιθέμενα μέρη του καταστρώματος εργασίας, κατάλληλου ύψους ώστε να προστατεύουν

το πλήρωμα από τα νερά που εισρέουν στο κατάστρωμα, λαμβανομένων υπόψη της κατάστασης της θάλασσας και των καιρικών συνθηκών κάτω από τις οποίες ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί το σκάφος. Μέσα στα παραπέτα πρέπει να διαμορφώνονται μπούνια ή άλλα παρόμοια συστήματα για τη γρήγορη αποχέτευση των νερών.

Το ύψος των σταθερών παραπέτων πρέπει να καθοριστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζει την προστασία των αλιευτών ναυτικών από πτώσεις και οπωσδήποτε σε ύψος μεγαλύτερο από 750 mm.

Πάντως, εάν τα παραπέτα του ύψους αυτού αποτελούν εμπόδιο στις αλιευτικές εργασίες σε οποιοδήποτε μέρος του καταστρώματος, πρέπει να υπάρχουν άλλες διατάξεις που να εξασφαλίζουν το ίδιο επίπεδο ασφάλειας.

11.5 Η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις που πρέπει να γίνεται πάνω από το κατάστρωμα για λόγους λειτουργίας ή συντήρησης πρέπει να είναι έτσι κατασκευασμένη ώστε να εξασφαλίζει την ασφάλεια του πληρώματος. Πρέπει να υπάρχουν προστατευτικά κιγκλιδώματα ή παρόμοια μέσα προστασίας κατάλληλου ύψους ώστε να αποτρέπονται οι πτώσεις.

11.6 Στις μηχανότρατες με οπίσθια σύρση, η ράμπα -αν υπάρχει- πρέπει, να είναι εξοπλισμένη με θύρα ή άλλο μέσο εξασφάλισής της, του ιδίου ύψους με τα πλευρικά παραπέτα , για την προστασία των ναυτικών από τα ύδατα που εισέρχονται από την πρύμνη και από τον κίνδυνο πτώσης στην ράμπα. Η θύρα ή η άλλη αυτή διάταξη πρέπει να ανοίγει και να κλείνει εύκολα, κατά προτίμηση με τηλεχειρισμό, και θα ανοίγει μόνο για το τράβηγμα του διχτυού και πρέπει να μπορεί να κλείνει μόλις το συρόμενο δίχτυ ανυψωθεί στο σκάφος.

12. Διευθέτηση των θέσεων εργασίας

12.1 Οι επιφάνειες του πατώματος στους χώρους χειρισμού των αλιευτικών εργαλείων και των αλιευμάτων, στο μηχανοστάσιο, στα εργαστήρια, στην κουζίνα και στις άλλες περιοχές εργασίας θα πρέπει να εφοδιασμένες με αντιολισθητική επένδυση.

12.2 Οι περιοχές εργασίας πρέπει να τηρούνται καθαρές, να προστατεύονται από τα κύματα και να παρέχουν επαρκή προστασία για τους ναυτικούς από πτώση πάνω στο σκάφος ή στη θάλασσα.

Οι περιοχές χειρισμών πρέπει να είναι αρκετά ευρύχωρες, τόσο σε ύψος όσο και σε εμβαδόν.

12.3 Ο έλεγχος των κινητήρων πρόωσης του σκάφους πρέπει να πραγματοποιείται από θάλαμο ο οποίος θα βρίσκεται ξεχωριστά, θα είναι ακουστικά και θερμικά μονωμένος από το μηχανοστάσιο και προσπελάσιμος χωρίς να υπάρχει ανάγκη διέλευσης από το μηχανοστάσιο.

12.4 Τα χειριστήρια των μηχανημάτων έλξης πρέπει να είναι εγκαταστημένα σε μια περιοχή αρκετά μεγάλη που να επιτρέπει στους χειριστές να εργάζονται ανεμπόδιστα. Τα μηχανήματα έλξης πρέπει εξάλλου να διαθέτουν μηχανισμούς αυτόματης διακοπής της λειτουργίας σε περίπτωση λανθασμένης χρήσης και μηχανισμούς επείγουσας διακοπής της λειτουργίας.

12.5 Ο χειριστής των μηχανημάτων έλξης πρέπει να έχει πλήρη οπτική επαφή με τους εργαζομένους κατά την εργασία.

Αν ο χειρισμός των μηχανημάτων έλξης γίνεται από τη γέφυρα, ο χειριστής πρέπει να βλέπει καθαρά τους εργαζομένους, είτε απευθείας είτε μέσω οποιουδήποτε άλλου κατάλληλου μέσου.

12.6. Πρέπει να χρησιμοποιείται ένα αξιόπιστο σύστημα επικοινωνίας μεταξύ της γέφυρας και του καταστρώματος εργασίας.

12.7. Η κίνηση των ακάλυπτων σχοινιών, των συρματοσχοίνων και των κινητών τμημάτων των μηχανημάτων πρέπει να μειώνεται στο ελάχιστο με την τοποθέτηση προστατευτικών μηχανισμών.

Πρέπει να διενεργούνται έλεγχοι για τις κινούμενες μάζες, ιδίως πάνω στις μηχανότρατες:

- Διατάξεις ακινητοποιήσης των δοκών της πόρτας της τράτας
- διατάξεις ελέγχου της κίνησης αιώρησης του σάκου της τράτας.

13. Ενδιαιτήματα

13.1 Η τοποθέτηση, η διάρθρωση, η ηχομόνωση και η θερμομόνωση, η διαρρύθμιση των ενδιαιτημάτων του πληρώματος, οι χώροι εξυπηρέτησης και τα μέσα πρόσβασης σ'αυτά πρέπει να είναι τέτοια ώστε να παρέχουν επαρκή προστασία από τις καιρικές συνθήκες και τις συνθήκες της θάλασσας, τις δονήσεις, τις συνέπειες των επιταχύνσεων, καθώς και τις αναθυμιάσεις από τους άλλους χώρους που ενδέχεται να ενοχλούν τους αλιείς κατά τη διάρκεια της περιόδου ανάπαυσης. Πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία των μη καπνιστών από την ενόχληση που προκαλείται από το κάπνισμα.

13.2 Τα ενδιαιτήματα του πληρώματος πρέπει να εξαερίζονται κατάλληλα ώστε να εξασφαλίζεται η σταθερή παροχή καθαρού αέρα και η πρόληψη της συμπύκνωσης των υδρατμών.

Στις καμπίνες του πληρώματος πρέπει να προβλέπεται φωτισμός που να περιλαμβάνει:

- επαρκή κανονικό γενικό φωτισμό,
- μειωμένο γενικό φωτισμό για να αποφεύγεται η διατάραξη της ησυχίας των αλιέων που αναπαύονται,
- τοπικό φωτισμό σε κάθε κουκέτα.

13.3 Το μαγειρείο και η τραπεζαρία πρέπει να έχουν τις κατάλληλες διαστάσεις, να φωτίζονται και να εξαερίζονται επαρκώς και να τηρούνται με ευκολία τα επιβαλλόμενα επίπεδα καθαριότητας.

Πρέπει να διατίθεται αποθήκη τροφίμων καταλλήλων διαστάσεων, να εξαερίζεται και να εξασφαλίζεται ότι τηρείται δροσερή και χωρίς υγρασία.

Πρέπει να παρέχονται ψυγεία και λοιπός εξοπλισμός αποθήκευσης τροφίμων σε χαμηλή θερμοκρασία.

14. Εγκαταστάσεις υγιεινής

Στα σκάφη που διαθέτουν καμπίνες, πρέπει να υπάρχουν εγκαταστάσεις ντους με ζεστό νερό. Οι εγκαταστάσεις υγιεινής, οι νιπτήρες και τα ντους πρέπει να έχουν εγκατασταθεί σωστά, να είναι κατάλληλες και να εξαερίζονται. Πρέπει να προβλέπονται τουαλέτες, οι οποίες θα βρίσκονται σε ξεχωριστό χώρο από τις άλλες υγειονομικές εγκαταστάσεις. Η πρόσβαση στις υγειονομικές εγκαταστάσεις από τις καμπίνες πρέπει να είναι δυνατή χωρίς να είναι απαραίτητη η διέλευση από την ανοικτή γέφυρα.

15. Κλίμακες και ράμπες επιβίβασης

Πρέπει να διατίθεται μια κλίμακα επιβίβασης, μια ράμπα επιβίβασης ή μια άλλη παρόμοια διάταξη που να προσφέρει την κατάλληλη και ασφαλή πρόσβαση στο πλοίο.

16. **Θόρυβος**

Με επιφύλαξη της εθνικής νομοθεσίας με την οποία μεταφέρεται η οδηγία 86/188/ΕΟΚ(7), και η οποία εφαρμόζεται για τους εργαζομένους κατά την εργασία, ο θόρυβος μέσα στα ενδιαιτήματα (ιδίως στις καμπίνες) και στις εγκαταστάσεις υγιεινής πρέπει να μειώνεται σε επίπεδο που να συμβιβάζεται με τη λειτουργία των χώρων αυτών.

(7) ΕΕ L137 της 24.5.1986.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΗΔΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ, ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 5 ΚΑΙ 7 ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

1. **Προκαταρκτική παρατήρηση**

Οι υποχρεώσεις που προβλέπονται στο παρόν παράρτημα εφαρμόζονται κάθε φορά που το απαιτούν τα χαρακτηριστικά του χώρου εργασίας, της δραστηριότητας, οι περιστάσεις ή ο κίνδυνος που προβλέπεται στα αλιευτικά σκάφη εν πλω.

2. **Στερεότητα και ευστάθεια**

2.1. Η στερεότητα του σκάφους του πλοίου,των ανωδομών, των υπερστεγασμάτων, των τυμπάνων, των μηχανών, των κλιμάκων και των λοιπών κατασκευών καθώς και του εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει στο σκάφος να ανθίσταται σε όλες τις προβλεπόμενες συνθήκες εκμετάλλευσης για τις οποίες προορίζεται.

2.2. Το σκάφος πλοίου που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στους πάγους πρέπει να είναι ενισχυμένο σε σχέση με τις συνθήκες ναυσιπλοΐας και τις προβλεπόμενες ζώνες εκμετάλλευσης.

2.3. Κάθε σκάφος οφείλει να έχει και να διατηρεί επαρκή ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση κάτω από τις προβλεπόμενες συνθήκες εκμετάλλευσης.

2.4. Κάθε άτομο στο οποίο ενδέχεται να ανατεθούν καθήκοντα πλοιάρχου οφείλει να γνωρίζει τις παραμέτρους που διέπουν την ευστάθεια του σκάφους αυτού ώστε να μπορεί να τη διατηρήσει κάτω από όλες τις

συνθήκες φορτίου καθώς και κατά τις αλιευτικές εργασίες. Οι πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά ευστάθειας του σκάφους πρέπει να είναι διαθέσιμες εν πλω και προσβάσιμες στο πλήρωμα.

3. **Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις**

Οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις πρέπει να έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με τρόπο ώστε να μην δημιουργούν κανένα κίνδυνο και να εξασφαλίζουν:

- προστασία του πληρώματος και του σκάφους από ηλεκτρικούς κινδύνους.
- τις αναγκαίες υπηρεσίες ώστε στο σκάφος να τηρούνται οι συνθήκες κανονικής λειτουργίας και κατοικίας χωρίς να απαιτείται η προσφυγή σε παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης,
- τις ουσιαστικές υπηρεσίες για την ασφάλεια όταν συμβαίνει διακοπή του κύριου συστήματος ηλεκτρικής ισχύος
  Πρέπει να διατίθεται πηγή ηλεκτρικής ισχύος έκτακτης ανάγκης εγκατεστημένη έξω από τους χώρους των μηχανών και διαρρυθμισμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργία της σε περίπτωση πυρκαγιάς ή άλλων αιτίων βλάβης της κυρίας ηλεκτρικής εγκατάστασης.

  Η πηγή ισχύος έκτακτης ανάγκης πρέπει να διαθέτει ικανότητα ταυτόχρονης τροφοδοσίας για 3 ώρες τουλάχιστον ώστε να επιτρέπεται η επέμβαση των συνεργείων διάσωσης:
  - του εσωτερικού εξοπλισμού επικοινωνίας, των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαγιάς και των σημάτων που θα απαιτηθούν ενδεχομένως σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
  - των φώτων ναυσιπλοΐας εφόσον είναι μόνο ηλεκτρικά και των φώτων έκτακτης ανάγκης επί του σκάφους.
  - των αντλιών πυρόσβεσης έκτακτης ανάγκης ή των αντλιών αναρρόφησης υδάτων κύτους, εφόσον υπάρχουν.

Οι κύριοι και οι εφεδρικοί ηλεκτρικοί πίνακες πρέπει να είναι τοποθετημένοι σε διαφορετικές θέσεις έτσι ώστε να μην υπάρχει περίπτωση ταυτόχρονης έκθεσής τους στο νερό ή στη φωτιά.

4. Οδοί, μέσα διαφυγής και έξοδοι κινδύνου

4.1. Οι οδοί ή τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη διαφυγή καθώς και οι έξοδοι κινδύνου πρέπει να είναι ελεύθερες από εμπόδια και να οδηγούν όσο είναι δυνατόν πιό απευθείας στο ανοικτό κατάστρωμα ή σε μια ασφαλή περιοχή και από εκεί στο σκάφος επιβίβασης έτσι ώστε οι αλιείς να μπορούν να εκκενώσουν τις θέσεις εργασίας και τους χώρους ενδιαίτησης ταχέως και με ασφάλεια.

4.2. Ο αριθμός, η κατανομή και οι διαστάσεις των οδών, των μέσων διαφυγής και των εξόδων κινδύνου πρέπει να εξαρτώνται από το μέγιστο αριθμό ατόμων που ενδέχεται να παρίστανται.

4.3. Η αεροστεγανότητα και η υδατοστεγανότητα καθώς και η αντίσταση στη φωτιά των θυρών κινδύνου και των άλλων εξόδων κινδύνου, πρέπει να προσαρμόζονται ανάλογα με τη θέση τους και την ειδική τους λειτουργία.

Οι θύρες έκτακτης ανάγκης πρέπει να είναι δυνατόν να λειτουργούν από κάθε πλευρά και να μπορούν να ανοίξουν εύκολα και αμέσως από οποιοδήποτε άτομο ενδέχεται να απαιτηθεί να τις χρησιμοποιήσει σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

4.4. Οι ειδικές οδοί, τα μέσα διαφυγής και οι έξοδοι κινδύνου πρέπει να επισημαίνονται σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους που έχουν θεσπιστεί για την εφαρμογή στην εθνική νομοθεσία της οδηγίας 77/576/ΕΟΚ.

Τα σήματα πρέπει να τοποθετούνται στα κατάλληλα σημεία και η κατασκευή τους να είναι ανθεκτική.

4.5. Οι οδοί, τα μέσα διαφυγής και οι έξοδοι κινδύνου καθώς και οι οδοί κυκλοφορίας και οι θύρες που παρέχουν πρόσβαση σ'αυτές πρέπει να μην περιλαμβάνουν εμπόδια έτσι ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθούν οποιαδήποτε στιγμή χωρίς κώλυμα.

4.6. Οι οδοί, τα μέσα διαφυγής και οι έξοδοι κινδύνου που απαιτούν φωτισμό πρέπει να είναι εφοδιασμένες με φωτιστικά σώματα έκτακτης ανάγκης επαρκούς έντασης για την περίπτωση διακοπής του φωτισμού.

5. Πυρανίχνευση και πυρόσβεση.

5.1. Ανάλογα με τις διαστάσεις και τη χρήση του σκάφους, τον υπάρχοντα εξοπλισμό, τα φυσικά και χημικά χαρακτηριστικά των χρησιμοποιούμενων ουσιών, προϊόντων και υλών, καθώς και το μέγιστο αριθμό των ατόμων που μπορεί να βρίσκονται εκεί, οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος, οι εσωτερικές θέσεις εργασίας καθώς και το αμπάρι αλιεύματος εάν κρίνεται απαραίτητο, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με κατάλληλο εξοπλισμό κατάσβεσης της πυρκαγιάς και, εφόσον χρειάζεται, με πυρανιχνευτές και συστήματα συναγερμού.

5.2. Ο μη αυτόματος εξοπλισμός κατάσβεσης της πυρκαγιάς πρέπει να είναι ευπρόσιτος και εύχρηστος.

Ο εξοπλισμός πρέπει επίσης, να επισημαίνεται σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες εφαρμογής της οδηγίας 77/576/ΕΟΚ.

Τα σήματα αυτά πρέπει να τίθενται σε κατάλληλα σημεία και να είναι άφθαρτα.

6. **Εξαερισμός των κλειστών χώρων εργασίας**

Στους κλειστούς χώρους εργασίας πρέπει να υπάρχει επαρκής φρέσκος αέρας, λαμβανομένων υπόψη των μεθόδων εργασίας και της σωματικής προσπάθειας την οποίαν καταβάλλουν οι αλιευτές ναυτικοί.

Εάν χρησιμοποιείται εγκατάσταση εξαερισμού, πρέπει να διατηρείται σε κατάσταση καλής λειτουργίας.

Πρέπει να υπάρχει σύστημα ελέγχου που θα προειδοποιεί σε ενδεχόμενη περίπτωση βλάβης, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την υγεία των αλιευτών ναυτικών.

7. **Θερμοκρασία των χώρων**

Η θερμοκρασία των χώρων ενδιαίτησης, των χώρων εργασίας, των εγκαταστάσεων υγιεινής, καθώς και των χώρων παροχής πρώτων βοηθειών, πρέπει να ανταποκρίνεται στο ειδικό προορισμό των χωρών αυτών.

8. **Φυσικός και τεχνητός φωτισμός των χώρων εργασίας**

8.1. Οι χώροι εργασίας πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να διαθέτουν αρκετό φυσικό φωτισμό και να είναι εφοδιασμένοι με εγκατάσταση που να επιτρέπει τον κατάλληλο για τις συνθήκες αλιείας τεχνητό φωτισμό χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία των αλιευτών ναυτικών και τον πλου άλλων σκαφών.

8.2. Οι εγκαταστάσεις φωτισμού των χώρων εργασίας, των κλιμακοστασίων και των διαδρόμων επικοινωνίας πρέπει να είναι τοποθετημένες κατά τρόπον ώστε ο προβλεπόμενος τύπος φωτισμού να μην ενέχει κίνδυνο ατυχήματος για τους αλιευτές ναυτικούς και να μην παρακωλύει με οποιονδήποτε τρόπο την πλεύση του σκάφους.

8.3. Οι χώροι εργασίας στους οποίους οι αλιευτές ναυτικοί είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένοι σε κινδύνους σε περίπτωση βλάβης του τεχνητού φωτισμού, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με εφεδρικό φωτισμό ικανοποιητικής έντασης.

9. **Δάπεδα, εσωτερικές επενδύσεις και οροφές των αιθουσών.**

9.1. Τα δάπεδα των χώρων εργασίας πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αντιολισθητική επικάλυψη και να διατηρούνται καθαρά και χωρίς εμπόδια.

Οι αίθουσες εργασίας όπου υπάρχουν θέσεις εργασίας πρέπει να διαθέτουν επαρκή ακουστική και θερμική μόνωση ανάλογα με τον τύπο της εργασίας και τη σωματική δραστηριότητα των αλιευτών ναυτικών.

9.2. Η επιφάνεια αυτών των δαπέδων, των εσωτερικών επενδύσεων και των οροφών στους χώρους πρέπει να μπορεί να καθαρίζεται και να ανακαινίζεται προκειμένου να επιτυγχάνονται κατάλληλες συνθήκες υγιεινής.

10. **Θύρες**

10.1 Η θέση και ο αριθμός των θυρών στα υδατοστεγή διαφράγματα και στις αεροστεγείς κλειστές υπερκατασκευές, πρέπει να μειώνονται στο ελάχιστο που συμβιβάζεται με τις γενικές ρυθμίσεις και τις λειτουργικές ανάγκες του αλιευτικού σκάφους· τα ανοίγματα θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τα κατάλληλα κλείστρα.

10.2 Οι θύρες και ειδικότερα οι συρόμενες θύρες - όταν είναι αδύνατον να αποφευχθεί η παρουσία τους -,πρέπει να λειτουργούν χωρίς να δημιουργούν κινδύνους ατυχήματος για τους αλιευτές ναυτικούς, ειδικά κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες και συνθήκες θάλασσας.

11. **Διάδρομοι κυκλοφορίας - ζώνες κινδύνου**

11.1 Οι διάδρομοι κυκλοφορίας, τα φρεάτια, το εξωτερικό μέρος των υπερστεγασμάτων και γενικά όλοι οι διάδρομοι κυκλοφορίας πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με προστατευτικά κιγκλιδώματα, κιγκλιδώματα

αρπαγής, χειραγωγούς ή άλλα μέσα προφύλαξης της ασφάλειας του πληρώματος κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων του στο σκάφος.

Οι περιοχές μεγάλης κυκλοφορίας γύρω από το κάτω και το επάνω μέρος των κλιμάκων πρέπει να διαθέτουν αντιολισθητική επικάλυψη.

11.2 Οι σταθερές κλίμακες και τα κλιμακοστάσια πρέπει να έχουν τις κατάλληλες διαστάσεις και στερεότητα με αντιολισθητικές βαθμίδες και κουπαστές.Αν το άνω μέρος της κλίμακας του ανώτερου καταστρώματος οδηγεί σε φρεάτιο , φρεάτιο πρέπει να διατίθεται κεφαλόσκαλο. Αν η κλίμακα οδηγεί σε άνοιγμα στο ανώτερο κατάστρωμα, οι κουπαστές θα πρέπει να προεκτείνονται έως το προστατευτικό κιγκλίδωμα που προφυλάσσει το άνοιγμα στο ανώτερο κατάστρωμα.

11.3 Αν υπάρχει κίνδυνος να πέσουν οι αλιευτές ναυτικοί μέσα από κάποιο άνοιγμα στο κατάστρωμα ή από το ένα κατάστρωμα στο άλλο, θα πρέπει να διατίθεται η κατάλληλη προστασία, όπου είναι πιθανό με τη μορφή προστατευτικού κιγκλιδώματος κατάλληλου ύψους και εν πάση περιπτώσει ανώτερου από 1 μέτρο.

11.4 Πρέπει να εγκατασταθούν αποτελεσματικά παραπέτα σε όλα τα εκτιθέμενα μέρη του καταστρώματος εργασίας, κατάλληλου ύψους ώστε να προστατεύουν το πλήρωμα από τα νερά που εισρέουν στο κατάστρωμα, λαμβανομένων υπόψη της κατάστασης της θάλασσας και των καιρικών συνθηκών κάτω από τις οποίες ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί το σκάφος. Μέσα στα παραπέτα πρέπει να διαμορφώνονται μπούνια ή άλλα παρόμοια συστήματα για τη γρήγορη αποχέτευση των νερών.

Το ύψος των σταθερών παραπέτων πρέπει να καθοριστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζει την προστασία των αλιευτών ναυτικών από πτώσεις και οπωσδήποτε σε ύψος μεγαλύτερο από 750 mm.

Πάντως, εάν τα παραπέτα του ύψους αυτού αποτελούν εμπόδιο στις αλιευτικές εργασίες σε οποιοδήποτε μέρος του καταστρώματος, πρέπει να υπάρχουν άλλες διατάξεις που να εξασφαλίζουν το ίδιο επίπεδο ασφάλειας.

12. Διάταξη των θέσεων εργασίας

12.1 Οι επιφάνειες του πατώματος στους χώρους χειρισμού των αλιευτικών εργαλείων και των αλιευμάτων, στο μηχανοστάσιο, στα εργαστήρια, στην κουζίνα και στις άλλες περιοχές εργασίας θα πρέπει να εφοδιασμένες με αντιολισθητική επένδυση.

12.2 Οι περιοχές εργασίας πρέπει να τηρούνται καθαρές, να προστατεύονται από και να παρέχουν επαρκή προστασία για τους ναυτικούς από πτώση πάνω στο σκάφος ή στη θάλασσα.

Οι περιοχές χειρισμών πρέπει να είναι αρκετά ευρύχωρες, τόσο σε ύψος όσο και σε εμβαδόν.

12.3 Όταν η κατασκευή του σκάφους το επιτρέπει, τα χειριστήρια των μηχανημάτων έλξης πρέπει να είναι εγκατεστημένα σε μια περιοχή αρκετά μεγάλη που να επιτρέπει στους χειριστές να εργάζονται ανεμπόδιστα.

Τα μηχανήματα έλξης πρέπει εξάλλου να διαθέτουν μηχανισμούς αυτόματης διακοπής της λειτουργίας σε περίπτωση λανθασμένης χρήσης και μηχανισμούς επείγουσας διακοπής της λειτουργίας.

12.4 Όταν η κατασκευή του σκάφους το επιτρέπει, ο χειριστής των μηχανημάτων έλξης πρέπει να έχει πλήρη οπτική επαφή με τα μηχανήματα αυτά και με τους εργαζόμενους.

Αν ο χειρισμός των μηχανημάτων έλξης γίνεται από τη γέφυρα, ο χειριστής πρέπει να βλέπει καθαρά τους εργαζομένους είτε απευθείας, είτε μέσω οποιοδήποτε άλλου κατάλληλου μέσου.

12.5. Πρέπει να χρησιμοποιείται ένα αξιόπιστο σύστημα επικοινωνίας μεταξύ της γέφυρας και του καταστρώματος εργασίας.

12.6. Η κίνηση των ακάλυπτων σχοινιών, των συρματοσχοίνων και των κινητών τμημάτων των μηχανημάτων πρέπει να μειώνεται στο ελάχιστο με την τοποθέτηση προστατευτικών μηχανισμών.

Πρέπει να διενεργούνται έλεγχοι για τις κινούμενες μάζες, ιδίως πάνω στις μηχανότρατες:

- Διατάξεις ακινητοποίησης των δοκών της πόρτας της τράτας
- διατάξεις ελέγχου της κίνησης αιώρησης του σάκου της τράτας.

13. Ενδιαιτήματα

13.1 Πρέπει να υπάρχουν κατάλληλα διευθετημένα ενδιαιτήματα για το πλήρωμα, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται ο θόρυβος, οι δονήσεις, οι επιδράσεις της επιτάχυνσης και οι αναθυμιάσεις από άλλους χώρους· επίσης πρέπει να έχει εγκατασταθεί κατάλληλος φωτισμός.

13.2 Πρέπει να παρέχονται ψυγεία ή άλλος εξοπλισμός αποθήκευσης τροφίμων σε χαμηλή θερμοκρασία.

13.3 Πρέπει να έχουν εγκατασταθεί και να εξαερίζονται κατάλληλα, τουαλέτες και νιπτήρας και όπου είναι δυνατόν, ντους.

14. Κλίμακες και ράμπες επιβίβασης

Πρέπει να διατίθεται μια κλίμακα επιβίβασης, μια ράμπα επιβίβασης ή μια άλλη παρόμοια διάταξη που να προσφέρει την κατάλληλη και ασφαλή πρόσβαση στο πλοίο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΘΡΑ 4, 5, 6 ΚΑΙ 7

1. Τα αλιευτικά σκάφη που πλέουν σε απόσταση μεγαλύτερη από 20 ναυτικά μίλια από την πιο κοντινή ακτή πρέπει να είναι εξοπλισμένα με πλωτό ραδιοφάρο ένδειξης στίγματος που να ενεργοποιείται με την υδροστατική πίεση, ο οποίος λειτουργεί στη διεθνή συχνότητα σημάτων κινδύνου των 406,025 MHz. και να διαθέτει σύστημα κώδικα ανάλογα με την ενδεικτική ραδιοφωνική συχνότητα του σκάφους. Αυτός ο ραδιοφάρος πρέπει να μπορεί να μεταφέρεται εύκολα μέσα σε σωστικό σκάφος.

2. Οι σωσίβιες σχεδίες ή λέμβοι κάθε πλοίου πρέπει να είναι επαρκείς σε αριθμό ώστε να μπορούν να υποδεχθούν όλο το πλήρωμα και να είναι τοποθετημένες και στερεωμένες σε σημεία από τα οποία θα μπορούν να κατεβούν στη θάλασσα κατά τρόπο ασφαλή με απλή βαρύτητα, χωρίς κατακόρυφα ή οριζόντια εμπόδια μεταξύ τους και της θάλασσας· επιπλέον, πρέπει να προσφέρουν εύκολη, ταχεία και ασφαλή πρόσβαση.

3. Ο εξοπλισμός των σωσιβίων σχεδιών και λέμβων πρέπει να είναι σχεδιασμένος έτσι ώστε να διευκολύνει τη γρήγορη επιβίβαση· πρέπει εξάλλου να επιτρέπει την οπτική επισήμανση ημέρα και νύχτα, καθώς και την επισήμανση από ραντάρ· πρέπει να περιλαμβάνει:

   - ένα γάντζο – για τα μη φουσκωτά σκάφη – και διάφορα σχοινιά

- κουπιά και σκαρμούς για τα κουπιά σε επαρκείς ποσότητες
- προμήθειες τροφίμων και γλυκού νερού επαρκείς για 3 ημέρες
- οδηγίες και κατάλληλο υλικό επιβίωσης
- αδιάβροχο φαρμακείο, το οποίο να καλύπτει τις ελάχιστες προδιαγραφές που προβλέπονται για την κατηγορία Δ του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές υγείας και ασφάλειας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης του πληρώματος των πλοίων.

Οι σωσίβιες λέμβοι πρέπει να ελέγχονται, με την τοποθέτησή τους στη θάλασσα τουλάχιστον κάθε τρεις μήνες.

4. Τα σωσίβια σε σχήμα δακτυλίου, τα σωσίβια σε μορφή γιλέκου και οι ενδυμασίες επιβίωσης, πρέπει να είναι επαρκή σε αριθμό και ευπρόσιτα ταχέως. Κοντά στις ενδυμασίες επιβίωσης πρέπει να υπάρχουν ράμπες ή χειρολαβές με σκοπό να διευκολύνουν την ένδυση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΑΠΌ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 7

1. Εφόσον ο συλλογικός προστατευτικός εξοπλισμός όπως παραπέτα, προστατευτικά κιγκλιδώματα, κουπαστές, δεν παρέχει αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας, κατά την εκτέλεση εργασιών στην ανοικτή γέφυρα πρέπει να χρησιμοποιείται γιλέκο εργασίας που να παρέχει τη δυνατότητα επίπλευσης, όπου θα είναι ενσωματωμένοι ιμάντες.

2. Ο εξοπλισμός ατομικής προστασίας, που μπορεί να φορεθεί σαν ένδυμα ή πάνω από τα ενδύματα, πρέπει να έχει ζωηρά χρώματα σε αντίθεση με το θαλάσσιο περιβάλλον και να είναι ορατός στο σκοτάδι.

3. Ο εξοπλισμός ατομικής προστασίας, που χρησιμοποιείται για προστασία της κεφαλής ή των ματιών, πρέπει να έχει δυνατότητα σωστής πρόσδεσης στην κεφαλή.

ΜΕΡΟΣ 1:ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

1: ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ: Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία σε αλιευτικά σκάφη

2. ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

B3-4310: Μέτρα στον τομέα της προστασίας της υγείας, της υγιεινής και της ασφάλειας στο χώρο εργασίας, περιλαμβανόμενων ειδικών μέτρων ενόψη της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς.

A 2510: Υποχρεωτικές επιτροπές (επιτροπή προσαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 17 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ).

A 2531: Συμβουλευτική επιτροπή για την ασφάλεια, την υγιεινή και την προστασία της υγείας στο χώρο εργασίας.

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Άρθρο 118Α της Συνθήκης ΕΟΚ.

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

4.1. Ειδικοί στόχοι της ενέργειας

4.1.1. Στόχοι της πρότασης οδηγίας

Η πρόταση έχει ως στόχους:

- να προωθήσει στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας καλύτερες συνθήκες εργασίας επί των αλιευτικών σκαφών
- να ανταποκριθεί στους κινδύνους που ενδέχεται να προκύψουν από μία ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων
- να προωθήσει την ύπαρξη επί του σκάφους κατάλληλων μέσων διάσωσης και επιβίωσης καθώς και τη χρησιμοποίηση εξοπλισμών ατομικής προστασίας προσαρμοσμένων στις ιδιαιτερότητες της εργασίας στη θάλασσα.

4.1.2. Χαρακτηριστικά της πρότασης οδηγίας (ειδικότερα εκείνων που έχουν οικονομικές επιπτώσεις)

4.1.2.1. Η πρόταση πρέπει να προσαρμοστεί και να συμπληρωθεί, ιδιαίτερα τα παραρτήματά της, ώστε να διευκρινίσει ή να αναπτύξει ορισμένες πλευρές της σήμανσης ασφάλειας και/ή υγείας.

4.1.2.2. Η πρόταση προβλέπει ότι τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου για τη θέση σε ισχύ της πρότασης καθώς και εκθέσεις εκτέλεσης.

4.1.2.3. Η πρόταση προβλέπει εξάλλου μία επιτροπή η οποία συντρέχει την Επιτροπή κατά τις συμπληρωματικές εργασίες.

4.2. Διάρκεια

Απροσδιόριστη

4.3 Στοχευόμενος με την ενέργεια πληθυσμός

Οι κύκλοι της θαλάσσιας αλιείας

5. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ

5.1 Μ.Υ.Δ.

6. ΦΥΣΗ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ

6.1. Χρηματοδότηση κατά 100%

7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

7.1. Τρόπος υπολογισμού

7.1.1. Φύση των συμπληρωματικών δραστηριοτήτων που θα αναληφθούν μετά την έγκριση της οδηγίας

α) η παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας στο επίπεδο των κρατών μελών
β) η αναθεώρηση των παραρτημάτων
γ) η λήψη της γνώμης εμπειρογνωμόνων
δ) η λειτουργία της επιτροπής προσαρμογής
ε) η λήψη της γνώμης της Συμβουλευτικής Επιτροπής για την

ασφάλεια, την υγιεινή και την προστασία της υγείας στο χώρο εργασίας.

7.1.2. Τύποι δραστηριοτήτων που προκύπτουν από το σημείο 5.1. με οικονομικές επιπτώσεις

Πρόκειται για:

* συμβάσεις μελέτης και/ή παροχής υπηρεσιών για
  - σύγκριση και αξιολόγηση των πληροφοριών που λαμβάνει η Επιτροπή,
  - μελέτη των προβλημάτων που συνδέονται με τη λειτουργία της οδηγίας,
  - μελέτη των προβλημάτων που συνδέονται με τα παραρτήματα και προετοιμασία των προσαρμογών των παραρτημάτων της οδηγίας.

* δαπάνες για συνεδριάσεις διαβούλευσης με εμπειρογνώμονες

* δαπάνες λειτουργίας της επιτροπής προσαρμογής

* δαπάνες λήψης της γνώμης της Συμβουλευτικής Επιτροπής για την ασφάλεια, την υγιεινή και την προστασία της υγείας στο χώρο εργασίας.

7.1.3 Υπολογισμός των δαπανών

Δεδομένου ότι οι συμπληρωματικές δραστηριότητες δεν είναι γνωστές παρά μόνο από άποψη της φύσης και του τύπου τους αλλά χωρίς ένδειξη σχετικά με αριθμούς ή ευρύτητα, είναι αδύνατον να προβλεφθούν όλες οι δαπάνες σύμφωνα με έναν ακριβή υπολογισμό.

Οι δαπάνες υπολογίζονται με βάση τη μονάδα "ανθρωπομήνας"• η μονάδα αυτή ανέρχεται σήμερα σε 4.000 ECU.

Το κόστος της μετάκλησης ενός κυβερνητικού εμπειρογνώμονα έχει εκτιμηθεί σε 420 ECU και εκείνο ενός μη κυβερνητικού εμπειρογνώμονα σε 545 ECU (για μία ημέρα). Οι δαπάνες θα κατανεμηθούν σε πολλά έτη και θα είναι προοδευτικές. Τα ποσά που αναφέρονται στα σημεία 7.3. είναι σφαιρικές εκτιμήσεις.

Για ότι αφορά τη θέση A 2510 (επιτροπή προσαρμογής), το ποσό προβλέπει μία συχνότητα μετακλήσεων εμπειρογνωμόνων της ομάδας 3 (κυβερνητικοί εμπειρογνώμονες) δύο συνεδριάσεων το 1994 και κατόπιν 3 φορές ετησίως από το 1995. Από το 1996, το ποσό προβλέπει τη μετάκληση μιας ad hoc ομάδας πιο περιορισμένης σύνθεσης.

Για ότι αφορά τη θέση A 2531 (Συμβουλευτική Επιτροπή), το ποσό προβλέπει σύγκληση δύο συνεδριάσεων ετησίως μιας ad hoc ομάδας 12 μελών, εξ ων 4 κυβερνητικοί εμπειρογνώμονες. Η ομάδα ad hoc θα συνεδριάζει από το 1995 και μετά.

7.2.

7.3. Χρονοδιάγραμμα πιστώσεων υποχρεώσεων (Π.Υ.) και πληρωμής (Π.Π.)

Θέση B3-4310

Οι διατιθέμενες για την ενέργεια αυτή πιστώσεις θα προσδιορίζονται ετησίως σύμφωνα με τις διαθεσιμότητες και τις πιστώσεις που θα έχουν ορισθεί, στο πλαίσιο της δημοσιονομικής διαδικασίας, για τις ενέργειες που καλύπτονται από τη θέση αυτή.

Το ποσό που έχει κριθεί απαραίτητο για το 1993 είναι 250.000 ECU. Από το 1994, οι πιστώσεις που θα διατεθούν για την ενέργεια αυτή θα έχουν μια εξέλιξη τουλάχιστον ταυτόσημη με εκείνη του συνόλου των ενεργειών που καλύπτονται από τη θέση B3-4310.

Θέση A 2510

	Π.Υ. (ECU)	Π.Π. (ECU)
1993	-	-
1994	20.000	20.000
1995	30.000	30.000
1996	30.000	30.000
1997	30.000	30.000
	110.000	110.000

θέση Α 2531

	Π.Υ. (ECU)	Π.Π. (ECU)
1993	-	-
1994	-	-
1995	12.000	12.000
1996	12.000	12.000
1997	12.000	12.000
	36.000	36.000

8. ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Χωρίς αντικείμενο

ΜΕΡΟΣ 2 : ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

1. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Από το 1993, ένας υπάλληλος κατηγορίας Α με απασχόληση πλήρους χρόνου, ένας υπάλληλος κατηγορίας Β με απασχόληση πλήρους χρόνου και ένας υπάλληλος κατηγορίας Γ με απασχόληση πλήρους χρόνου.

Οι πόροι αυτοί θα πρέπει να εξευρεθούν είτε μέσω εσωτερικών αναδιατάξεων, είτε στο πλαίσιο της απόφασης της Επιτροπής για τον προγραμματισμό των πόρων της.

2. ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΠΟΣΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Οι δαπάνες που θα αφορούν το ζητούμενο στο σημείο 1. προσωπικό εκτιμούνται σε 240.000 ECU ετησίως από το 1993 και στο εξής. Αυτές θα καλυφθούν από τις πιστώσεις που εγγράφονται στο μέρος Α του τμήματος III του γενικού προϋπολογισμού.

ΜΕΡΟΣ 3 : ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ - ΑΠΟΔΟΣΗΣ

1. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΟΧΗ ΜΕ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟ

1.1. Ειδικός στόχος της προτεινόμενης ενέργειας

Εφαρμογή της πρότασης ενέργειας

1.2. Η ενέργεια προβλέπεται στον οικονομικό προγραμματισμό της ΓΔ για τα αντίστοιχα έτη;

Ναι.

1.3. Γενικότερος στόχος οριζόμενος στον οικονομικό προγραμματισμό της ΓΔ στον οποίο αντιστοιχεί η ενέργεια

Υγεία και ασφάλεια στους χώρους εργασίας.

2. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

α) Κόστος

Το κόστος είναι παρόμοιο με εκείνο αναλόγων ενεργειών που αφορούν άλλες προτάσεις οδηγίας. Μόνο το κόστος βάσει της θέσης B3-4310, 250.000 ECU για το 1993 είναι ελαφρώς μεγαλύτερο λόγω του ειδικού τεχνικού χαρακτήρα του καλυπτόμενου τομέα.

β) Παράγωγες επιπτώσεις

Η πρόταση οδηγίας τείνει να ανατρέψει την παραδοσιακή προσέγγιση ασφάλειας: ασφάλεια του σκάφους και κατόπιν ασφάλεια των ανθρώπων αν η ασφάλεια του σκάφους τεθεί σε κίνδυνο (άρα ασφάλεια των μέσων παρέμβασης) μέσω της προσέγγισης της ασφάλειας πρώτα των ανθρώπων κατά την εργασία και κατόπιν της ασφάλειας του σκάφους, καθόσον το σκάφος αποτελεί το κεφάλαιο του εφοπλιστή (κεφάλαιο αποσβενόμενο κατά παράδοση από τις πωλήσεις ψαριών σε ποσοστό 50 έως 65%). Θα υπάρξουν λοιπόν ανακατατάξεις που θα μπορούσαν να εμφανιστούν μεταξύ ενεργειών υπέρ της ασφάλειας του σκάφους και της ασφάλειας των ανθρώπων.

γ) πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα

Οι ίδιοι λόγοι που οδηγούν στην σκέψη παραγώγων επιπτώσεων θα μπορούσαν στο επίπεδο των κρατών μελών να έχουν ένα πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα.

3. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΟΔΟΥ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

3.1. χωρίς αντικείμενο

3.2. χωρίς αντικείμενο

3.3. χωρίς αντικείμενο

ΔΕΛΤΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ

ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΜΜΕ

****

Τίτλος της πρότασης :

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία επί των αλιευτικών σκαφών.

Αριθμός αναφοράς : 349.1

Η πρόταση

1) Αιτιολόγηση της πρότασης ως προς την αρχή της επικουρικότητας - κυριότεροι στόχοι

α) Οι εθνικοί κανονισμοί στα θέματα ασφάλειας και υγείας επί των αλιευτικών σκαφών προέρχονται όλοι από έναν περιορισμένο αριθμό συμβάσεων ή διατάξεων που έχουν εκδοθεί από διεθνείς οργανισμούς. Η ανάλυση των εθνικών κανονισμών αποκαλύπτει μια αρκετά μεγάλη ετερογένεια αυτών. Επιπλέον τα περισσότερα από τα κείμενα δεν ασχολούνται η ασχολούνται ελάχιστα με τις πλευρές ασφάλειας της εργασίας επί του σκάφους και επικεντρώνονται στα προβλήματα ασφάλειας του σκάφους, της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και στον εξοπλισμό διάσωσης. Όμως οι στατιστικές ατυχημάτων που έχουν εκπονηθεί σε κοινοτικό επίπεδο δείχνουν ότι τα καθαυτά εργατικά ατυχήματα είναι υπεύθυνα για

το ήμισυ του συνολικού αριθμού θανατηφόρων ατυχημάτων στον αλιευτικό τομέα.

β) Όταν θα επιτευχθεί η ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων, θα πρέπει αυτοί οι τελευταίοι να διαθέτουν ίση προστασία επί των σκαφών των διαφόρων χωρών. Όμως, σε πολλά κράτη μέλη τα μικρά σκάφη διαφεύγουν σε μεγάλο βαθμό από την εφαρμογή των κανονισμών.

γ) Οι στατιστικές ατυχημάτων δείχνουν ότι, από όλες τις μεγάλης κλίμακας ανθρώπινες δραστηριότητες, η θαλάσσια αλιεία είναι η πιο επικίνδυνη· παρουσιάζει κατά μέσο όρο 10 φορές περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα από ότι οι δραστηριότητες που είναι γνωστές για τον υψηλό κίνδυνο που περικλείουν όπως τα ορυχεία, ο κατασκευαστικός τομέας και η γεωργία. Οι ίδιες στατιστικές δείχνουν μια μεγαλύτερη συχνότητα ατυχημάτων για τα μικρά σκάφη.

<u>Επίπτωση επί της δραστηριότητας</u>

2) **Καλυπτόμενες επιχειρήσεις**

α) Όλες οι επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται αλιευτικά σκάφη μήκους μεγαλύτερου των 12 μέτρων (άρα στην πράξη όλα τα σκάφη με πλήρωμα άνω του ενός ατόμου).

β) Μέγεθος τον επιχειρήσεων:

Βλέπε παράρτημα 1

Μπορεί να θεωρηθεί ότι σχεδόν όλες οι επιχειρήσεις αλιείας είναι ΜΜΕ.

γ) Γεωγραφική κατανομή:

Όλες οι κοινοτικές ακτές αλλά ειδικότερα η προς τον Ατλαντικό πλευρά της Ιβηρικής χερσονήσου, η Βρετάνη, οι ακτές της Μάγχης και της Βορείου Θαλάσσης και η Αδριατική.

3) **Υποχρέωση των επιχειρήσεων**

Τα νέα σκάφη θα πρέπει να ικανοποιούν τις ελάχιστες προδιαγραφές· τα παλιά θα πρέπει να ικανοποιούν ορισμένες ελάχιστες προδιαγραφές· κατά

τυχόν μεταγενέστερες μετατροπές παλαιών σκαφών, οι ελάχιστες προδιαγραφές που εφαρμόζονται για τα νέα σκάφη θα πρέπει επίσης να εφαρμοστούν. Οι προδιαγραφές αυτές αφορούν στοιχεία όπως στερεότητα και ευστάθεια, ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, εξαερισμός, έξοδοι

κινδύνου, διευθέτηση των θέσεων εργασίας, κτλ...

Εξάλλου η οδηγία προβλέπει τη διαβίβαση στις ναυτικές αρχές αναλυτικών πρακτικών σχετικά με τα γεγονότα που έχουν συμβεί στη θάλασσα και τα οποία έχουν κάποια επίπτωση στην υγεία και την ασφάλεια των αλιέων· υποχρεώσεις για τον εφοπλιστή, όσον αφορά την τεχνική συντήρηση και τον καθαρισμό· ενημέρωση, λήψη της γνώμης και επαρκή κατάρτιση των αλιέων σχετικά με την υγεία και την ασφάλεια επί του σκάφους τους καθώς και διεξοδική κατάρτιση κάθε ατόμου που ενδέχεται να κυβερνήσει ένα σκάφος, σχετικά με τις συνθήκες υγείας και ασφάλειας.

4) Ποιές οικονομικές επιπτώσεις ενδέχεται να έχει η πρόταση;

Επί της απασχόλησης

Καθώς η οδηγία θα πρέπει να εφαμοστεί από την 1η Ιανουαρίου 1995, είναι δύσκολο να εκτιμηθεί η επίπτωση επί της απασχόλησης που θα μπορούσε να έχει την εποχή εκείνη. Όντως η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προώθησε από το 1983 μία εθελοντική πολιτική μείωσης της διαθέσιμης χωρητικότητας σε αλιευτικά σκάφη για να γίνει προσαρμογή στους διαθέσιμους πόρους (πολιτική ποσοστώσεων αλιευμάτων κατά χώρα και κατά ζώνη αλιείας), η οποία τα προσεχή έτη θα εκφραστεί με εξαφάνιση ενός μη αμελητέου μέρους του αλιευτικού στόλου.

Τα πολυετή σχέδια προσανατολισμού (Π.Σ.Π.)

Πρώτο Π.Σ.Π. 1987 - 1991

Στόχος : συνολικά

πτώση κατά 3% σε μικτή χωρητικότητα (TJB)

και κατά 2% σε κινητήρια ισχύ (KW)

Δεύτερο Π.Σ.Π. 1992 - 1996

Οι στόχοι του δεν έχουν ακόμα αποφασιστεί επακριβώς (όχι πριν από το τέλος 1991) αλλά οι προοπτικές υπό πάσα επιφύλαξη, κινούνται γύρω από μια ελάχιστη πτώση της τάξης του 10% σε ισχύ, από τώρα μέχρι το τέλος του 1996. λαμβανόμενου κυρίως υπόψη του γεγονότος ότι οι προβλεπόμενες μειώσεις κατά το πρώτο σχέδιο δεν έχουν πάντα αποδώσει αποτελέσματα.

Οπωσδήποτε οι επιπτώσεις επί της απασχόλησης που απορρέουν από την εφαρμογή της οδηγίας θα είναι σαφώς μικρότερες από τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής μείωσης χωρητικότητας, αυτό δε πολύ περισσότερο που οι αναμενόμενες αποσύρσεις σκαφών θα αφορούν κατά προτεραιότητα τα παλαιότερα σκάφη και κατά συνέπεια τα λιγότερο σύμφωνα προς τις προδιαγραφές ασφάλειας που διατυπώνονται με την οδηγία.

Η εφαρμογή της ιδίας της οδηγίας δεν θα μπορεί να έχει επίδραση επί της απασχόλησης παρά μόνο αν αποδειχτεί ότι θα πρέπει να αποχωρήσουν του αλιευτικού στόλου πρόσθετα πλοία λαμβανόμενης υπόψη της ανικανότητας τους να προσαρμοστούν. Αυτή η περίπτωση κρίνεται ελάχιστα πιθανή.

Επί της επένδυσης και της ανταγωνιστικότητας

Βάσει των στοιχείων που υπέβαλαν οι εκπρόσωποι των κρατών μελών, το επιπλέον κόστος μπορεί να αντιπροσωπεύει το 3-5% της αξίας ενός νέου πλοίου αλλά για τα παλαιά πλοία θα μπορούσε να φτάσει το 15% της τρέχουσας αξίας του. Για τα νέα σκάφη, το επιπλέον κόστος οφείλεται κυρίως στην ηχομόνωση. Η πρόταση θα πρέπει να έχει θετική επίπτωση αντισταθμίζοντας σε μεγάλο βαθμό το επιπλέον κόστος με μία πολύ μεγαλύτερη ασφάλεια επί του σκάφους και ως εξ αυτής χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης. Οι λίγες αλιευτικές επιχειρήσεις, οι οποίες, κατά τα τελευταία έτη, επιδίωξαν να βελτιώσουν την ασφάλεια της εργασίας επί του σκάφους διαπίστωσαν αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους σε σχέση με τους άμεσους ανταγωνιστές τους.

Εξάλλου, οι άμεσες και έμμεσες δαπάνες των ατυχημάτων στη θάλασσα είναι πολύ υψηλές. Για το ΗΒ, μόνο το κόστος αναζήτησης στη θάλασσα και διάσωσης, για τα αλιευτικά σκάφη, αντιπροσωπεύει το 2% της αξίας των αλιεύσεων.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η προσαρμογή των αλιευτικών σκαφών που βρίσκονται ήδη σε χρήση, έχει προβλεφθεί μια μεταβατική περίοδος 3 ετών μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ των προδιαγραφών της οδηγίας για τα νέα σκάφη.

5) Η πρόταση δεν περιέχει καμία διάταξη ειδικά για τις ΜΜΕ καθόσον αυτές αποτελούν το ουσιαστικότερο τμήμα του κλάδου.

6) **Κατάλογος των οργανώσεων με τις οποίες γίνεται διαβούλευση**

α) Ισομερής επιτροπή για τα κοινωνικά προβλήματα στη θαλάσσια αλιεία. Σχόλια γενικά ευνοϊκά με ορισμένες επιφυλάξεις ενίοτε από μέρους των εφοπλιστών. Τα σχόλια που γίνονται από την επιτροπή έχουν ληφθεί υπόψη στην πρόταση.

β) Συμβουλευτική επιτροπή για την ασφάλεια , την υγιεινή και τη προστασία της υγείας στο χώρο εργασίας (τριμερής, κυβερνητικοί εκπρόσωποι, εργοδότες, εργαζόμενοι): γνώμη γενικά ευνοϊκή· οι παρατηρήσεις της επιτροπής αυτής λήφθηκαν υπόψη στην πρόταση.

Και στις δύο περιπτώσεις, οι επιφυλάξεις αφορούσαν κατ' αρχή το γεγονός ότι η πρόταση δεν καλύπτει τους ανεξάρτητους εργαζομένους, πράγμα που, για νομικούς λόγους οι οποίοι συνδέονται με το άρθρο 118Α και στην οδηγία πλαίσιο, αποδεικνύεται αδύνατο. Ορισμένοι εφοπλιστές θα επιθυμούσαν να αφορά η οδηγία μόνο τα μεγαλύτερα των 13,5 m ή 15 m σκάφη.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ Έτος 1986

ΧΩΡΑ ΜΕΓΕΘΟΣ σε μέτρα	ΟΔΓ	ΓΑΛΛΙΑ	ΙΤΑΛΙΑ	ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	ΒΕΛΓΙΟ	ΔΑΝΙΑ	ΙΣΠΑΝΙΑ	
9 - 11,9 m	107	2676	3251	30	2	652	16	
12 - 17,9 m	328	1242	2996	126	29	1006	1487	
18 - 23,9 m	84	520	1448	165	63	389	1117	
24 - 29,9 m	83	125	560	173	59	110	566	
30 - 35,9 m	25	72	140	187	46	140	279	
36 - 41,9 m	2	17	14	146	8	68	96	
42 m και +	17	90	64	37	0	23	170	
Αντιστοιχούν σύνολο	646	4742	8473	869	207	2388	3731	21056 0,33
0 - 8,9 m	281	9227	17661	55	0	482	0	
Μήκος άγνωστο	2	10	1083	135	0	384	11552	
Γενικό σύνολο	929	13979	27217	1059	207	3254	15283	63967

Πηγή : EUROSTAT, σειρά FISH, ημερομηνία έκδοσης Μάϊος 1991

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΑ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ-ΣΕ % Έτος 1986

ΧΩΡΑ Μέγεθος σε μέτρα	ΟΔΓ	ΓΑΛΛΙΑ	ΙΤΑΛΙΑ	ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	ΒΕΛΓΙΟ	ΔΑΝΙΑ	ΙΣΠΑΝΙΑ
9 - 11,9 m	11,52%	19,14%	11,94%	2,83%	0,97%	20,04%	0,10%
12 - 17,9 m	35,31%	8,88%	11,01%	11,90%	14,01%	30,92%	9,73%
18 - 23,9 m	9,04%	3,72%	5,32%	15,58%	30,43%	11,95%	7,31%
24 - 29,9 m	8,93%	0,89%	2,06%	16,81%	28,50%	3,38%	3,70%
30 - 35,9 m	2,69%	0,52%	0,51%	17,66%	22,22%	4,30%	1,83%
36 - 41,9 m	0,22%	0,12%	0,05%	13,79%	3,86%	2,09%	0,63%
42 m και +	1,83%	0,64%	0,24%	3,49%	0,00%	0,71%	1,11%
Αντιστοιχούν σύνολο %	69,54%	33,92%	31,13%	82,06%	100,00%	73,39%	24,41%
0 - 8,9 m	30,25%	66,01%	64,89%	5,19%	0,00%	14,81%	0,00%
Μήκος άγνωστο	0,22%	0,07%	3,98%	12,75%	0,00%	11,80%	75,59%
Γενικό σύνολο	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Πηγή : EUROSTAT, σειρά FISH, ημερομηνία έκδοσης Μάϊος 1991

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΟΚ

ΧΩΡΑ	ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ			ΣΤΟΛΟΣ		ΝΑΥΤΙΚΟΙ		Αναλογία ανά ναυτικό	
	τ. εξ ων	Βιομηχ.	εκατομ. ECU	μονάδες	TJB	αριθμός εξ ων	πλήρους απασχόλ.	αξία εκφ. (1000 ECUS)	TJB
ΔΑΝΙΑ	1868000	1470000	452	6605	123600	7317		61774	16,89
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	213000	13000	96	1600	41000	7000	3100	13714	5,86
ΟΔΓ	169000	37000	119	791	60000	3091	1898	38499	19,41
ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	664000		578	8293	168439	22217	16976	26016	7,58
ΓΑΛΛΙΑ	834000	63000	1211	19227	205016	19000		63737	10,79
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	331000	9000	312	8816	188064	40996		7610	4,59
ΙΣΠΑΝΙΑ	1000000		1500	14418	421401	93500		16043	4,51
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	450000		350	1076	171626	4000		87500	42,91
ΒΕΛΓΙΟ	30000	1000	70	203	25445	1271	1271	55075	20,02
ΕΛΛΑΔΑ	147000		429	15600	181109	40164	28114	10681	4,51
ΙΤΑΛΙΑ	365000		1254	25977	283624	54450		23030	5,21
ΕΟΚ	6071000		6371	102608	1869324	293006		21744	6,38

Πηγή: ΕΟΚ - DATA ROOM ΓΔ XIV Έκδοση Ιουνίου 1991

Έτος 1989 εκτός εξαίρεσης (βλέπε παρακάτω για τις αντίστοιχες στήλες)

ΔΑΝΙΑ						1988	
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	1988	1988	1988	1986	1986	1986	1986
ΟΔΓ						1987	
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ							
ΓΑΛΛΙΑ	1988	1988	1988	1986	1986	1987	
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ			1986				
ΙΣΠΑΝΙΑ	1986		1986	1986	1986	1986	
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	1986		1986	1988	1988		
ΕΛΛΑΔΑ				1986	1986		
ΙΤΑΛΙΑ				1988	1988	1988	

ISSN 0254-1483

COM(91) 466 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR 04 03

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-91-512-GR-C

ISBN 92-77-77545-9

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg