EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 29.10.2009
KOM(2009)599 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

om den praktiska tillämpningen av arbetsmiljödirektiven 93/103/EG (fiskefartyg) och 92/29/EEG (medicinsk behandling ombord på fartyg)

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

om den praktiska tillämpningen av arbetsmiljödirektiven 93/103/EG (fiskefartyg) och 92/29/EEG (medicinsk behandling ombord på fartyg)

1. INLEDNING

Denna rapport har utarbetats för att fullgöra kommissionens åtagande[1] att utvärdera den praktiska tillämpningen av bestämmelserna i syfte att förbättra lagstiftningen. Rapporten avser införlivandet och tillämpningen av två direktiv: rådets direktiv 93/103/EG av den 23 november 1993 om minimikrav för säkerhet och hälsa vid arbete ombord på fiskefartyg[2] och rådets direktiv 92/29/EEG av den 31 mars 1992 om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg.[3]

Rapporten avser enbart dessa två direktiv och situationen i EU-15-länderna, men kommissionen anser att den även kommer att vara en bra informationskälla för de tolv nyaste EU-medlemsstaterna. Aspekter som behandlas i internationella instrument tas inte upp i rapporten.[4]

Rapporten bygger främst på medlemsstaternas nationella rapporter[5] och på en rapport utarbetad av oberoende experter som utvärderar den praktiska tillämpningen av de båda direktiven på plats, bland annat genom fallstudier som har genomförts i Spanien, Frankrike, Italien och Storbritannien. Andra informationskällor är europeisk statistik över arbetsolycksfall samt kommissionens erfarenhet av övervakningen av införlivandet och tillämpningen av direktiven.

2. RÄTTSVERKAN

2.1. Direktiv 93/103/EG

De flesta medlemsstaterna hade redan särskild lagstiftning om arbetsmiljön ombord på fiskefartyg innan direktivet antogs. Några medlemsstater har rapporterat att det inte krävdes

---

1 I meddelandet *Bättre kvalitet och produktivitet i arbetet: Gemenskapens arbetsmiljöstrategi 2007-2012*, KOM(2007) 62 slutlig, 21.2.2007.

2 EGT L 307, 13.12.1993, s. 1.

3 EGT L 113, 30.4.1992, s. 19.

4 T.ex. den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), konventionen om arbete till sjöss och konventionen om arbete i fiskenäringen. Rapporten täcker inte heller rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30).

5 Har sänts till kommissionen enligt artiklarna 13.3 och 9.3 i de två direktiven (senare upphävda genom direktiv 2007/30/EG).

några större ändringar i deras lagstiftning för att införliva direktivet. Andra medlemsstater anser att direktivet har gett dem möjlighet att införa en konsekvent uppsättning minimiregler på arbetsmiljöområdet, som särskilt gäller för arbetet ombord på fiskefartyg.

I vissa medlemsstater där de befintliga bestämmelserna hade varit i kraft länge hade direktivet emellertid en betydande inverkan på lagstiftningen, och man fick anta nya lagar. Genom införlivandelagstiftningen har även vissa nya grundläggande principer om riskförebyggande införts, t.ex. information till arbetstagarna, utbildning, samråd och riskbedömningar.

2.2. Direktiv 92/29/EEG

De flesta medlemsstater som har en fiske- och handelsflotta hade redan lagstiftning med höga krav när det gäller tillgång till förråd av läkemedel och läkarbehandling ombord, och behövde bara se över och uppdatera sin lagstiftning för att införliva direktivet. I vissa medlemsstater[6] var obligatorisk utbildning i hälsofrågor redan reglerad, och radiokonsultationstjänster hade redan inrättats.

3. INFORMATIONSINSATSER OCH KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER FÖR DIREKTIVEN 93/103/EG OCH 92/29/EEG

Efter antagandet av de två direktiven inleddes ett antal informationsinsatser på EU-nivå. I samband med detta lanserade Europeiska arbetsmiljöbyrån[7] en webbsida om god praxis inom fiskerisektorn, som bland annat täcker riskbedömningar för små fiskefartyg.[8]

På nationell nivå genomförde myndigheter, arbetsgivare, arbetstagare och deras organisationer informationskampanjer, möten, seminarier och utbildningskurser. En del medlemsstater har utarbetat nya eller ändrat befintliga riktlinjer, t.ex. om praxis för riskbedömning, förebyggande och säkerhet i arbetet. Som informationskanaler användes konventionella tryckta medier, och webbsidor kompletterade de konventionella medierna.

I de flesta medlemsstaterna bedömde emellertid arbetsmarknadens parter att åtgärderna för att ge spridning åt de nya bestämmelserna var otillräckliga. Det förefaller vara svårt för arbetstagarna att få information om de nya bestämmelserna via konventionella eller nya medier[9], vilket bland annat beror på traditionerna inom sektorn, att sektorn är så fragmenterad, dominansen av små företag och hög personalomsättning. I stället för att anordna sporadiska aktiviteter har vissa medlemsstater[10] genomfört sektorsspecifika förebyggandeplaner med en mer exakt och helt integrerad strategi. Flera medlemsstater[11] har även inrättat fonder för att finansiera säkerhetsåtgärder ombord på fartyg och skyddsutrustning för fiskare. I en del medlemsstater är fiskerisektorn liten, både sett till antalet yrkesverksamma och i ekonomiskt avseende, vilket i stor utsträckning motiverar eller

---

6 Frankrike, Spanien, Finland, Nederländerna, Tyskland och Irland.

7 Rådets förordning (EG) nr 2062/94 (EGT L 216, 20.8.1994, s. 1)

8 http://osha.europa.eu/en/good_practice/sector/fisheries/risk_assesment.php

9 Detta framgår av den franska fallstudien. I den spanska fallstudien konstateras att det finns ett motstånd mot förbättringar utifrån, även mot informationskampanjer från myndigheterna.

10 T.ex. Belgien och Finland.

11 Belgien, Finland och Frankrike.

förklarar den bristande uppmärksamhet som ägnas åt åtgärder för att informera om de nya bestämmelserna. I andra medlemsstater med större fiskerisektorer måste de myndigheter som ansvarar för att informera om bestämmelserna investera mer resurser och visa ett större engagemang.

4. INFÖRLIVANDET

Båda direktivens införlivande försenades, och överträdelseförfaranden inleddes mot de berörda medlemsstaterna.[12]

4.1. Direktiv 93/103/EG

De största problemen med efterlevnaden rörde definitioner, redarnas ansvar, kravet att myndigheterna ska genomföra regelbundna kontroller, information till arbetstagarna, utbildning, samråd och deltagande. Ett överträdelseförfarande inleddes mot en medlemsstat om definitionen av ”redare”, skyldigheterna att rapportera incidenter till sjöss, genomförandet av regelbundna kontroller, information till arbetstagarna samt bestämmelserna i bilagorna om första hjälpen-utrustning.

I en del medlemsstater gick lagstiftningen emellertid längre än minimikraven i direktivet, t.ex. genom att tillämpningsområdet utvidgades till att omfatta fartyg kortare än 15 meter (Storbritannien och Irland) och genom att bestämmelserna gjordes tillämpliga på nya eller renoverade fartyg kortare än 12 meter (Portugal).

4.2. Direktiv 92/29/EEG

Bilagorna har införlivats nästan ordagrant i många medlemsstater, men det kvarstår fortfarande brister i några av medlemsstaterna. Ett överträdelseförfarande inleddes mot en medlemsstat avseende kravet att garantera att alla fartyg som för någon medlemsstats flagg eller är registrerat så att det är underkastat en medlemsstats oinskränkta jurisdiktion alltid har ett förråd med lämpliga läkemedel ombord. Målet avslutades efter det att medlemsstaten bringade sina nationella bestämmelser i överensstämmelse med direktivet. Ett annat överträdelseförfarande inleddes mot en medlemsstat om definitionerna av ”fartyg”/”fiskefartyg” och ”redare” i den nationella lagstiftningen.

Andra större problem med efterlevnaden rörde utbildning, radiokonsultation och sekretess för patientjournaler.

---

[12] Nio förfaranden om underlåtenhet att anmäla införlivandeåtgärder inleddes med avseende på direktiv 92/29/EEG, varav ett ledde till en dom i EG-domstolen (dom av den 29 oktober 1998 i mål C-410/97, kommissionen mot Luxemburg, REG 1998, s. I-6813) och nio förfaranden inleddes med avseende på direktiv 93/103/EG, varav två ledde till domar i EG-domstolen (dom av den 27 oktober 1998 i mål C-364/97, kommissionen mot Irland, REG 1998, s. I-6593 och av den 21 september 1999 i mål C-362/98, kommissionen mot Italien, REG 1999, s. I-6299).

Ett ytterligare icke-bindande EU-instrument kan bidra till att komma till rätta med den ytterst höga olycksfrekvensen inom fiskerisektorn och det faktum att många fartyg inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 93/103/EG. I nära samarbete med den rådgivande kommittén för arbetsmiljöfrågor[13] (nedan kallad den rådgivande kommittén) har kommissionen därför för avsikt att utarbeta en icke-bindande vägledning som omfattar dessa små fartyg och huvudsakligen inriktas på god praxis för att förbättra det förebyggande arbetet.

5. INSATSER PÅ PLATS: DEN PRAKTISKA TILLÄMPNINGEN AV DIREKTIV 93/103/EG

5.1. Allmänna frågor

Även om en mycket liten procentandel av den sammanlagda fiskeflottan omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 93/103/EG[14] är ”ramdirektivet”[15], inklusive särdirektiven i förekommande fall, tillämpligt på hela sektorn.

Utvärderingen visar att det råder stora geografiska skillnader i det praktiska genomförandet av direktiv 93/103/EG, t.ex. mellan flottor i Medelhavet och Atlanten. Medelhavsflottan består av mindre fartyg som vanligen återvänder till land varje dag eller med några dagars mellanrum, medan Atlantflottan består av större fartyg som i högre grad berörs av direktivet.

Samtidigt leder sociala och ekonomiska faktorer, t.ex. hårdare konkurrens, krympande fiskbestånd och högre bränslekostnader, till minskade inkomster för redarna, skepparna/befälhavarna och besättningarna, vilket i sin tur ökar pressen att fånga så mycket fisk som möjligt på kortast möjliga tid.

Till följd av detta har besättningarna minskats till ett minimum[16], arbetstiden har ökat och skiften är längre, även om mycket av rutinarbetet kan elimineras genom tekniska förbättringar. Mindre besättningar utsätts för särskilda påfrestningar vid ökad arbetsbelastning. En undersökning som genomförts i Spanien[17] visar att fiskarna ser sitt arbete som utmattande snarare än farligt, medan det i Nederländerna uppskattas att en fjärdedel av de olyckor som inträffar inte rapporteras. Dessa faktorer gör det ännu svårare att bedöma de nya åtgärdernas inverkan.

Arbetsförhållandena ombord (lön, tid borta från hemmet, långa arbetsdagar osv.) avskräcker den yngre generationen från att börja inom yrket, vilket i sin tur försvårar omställningen till en kultur av förebyggande, åtminstone på kort sikt. Överfiske och alltför stor fiskekapacitet

---

13 Rådets beslut av den 22 juli 2003 om inrättande av en rådgivande kommitté för arbetsmiljöfrågor (EUT C 218, 13.9.2003, s. 1).

14 Enligt Europaparlamentets betänkande om säkerhet och olycksorsaker i samband med fiskeri av den 12 mars 2001 beräknas direktivet endast omfatta 8 procent av de fartyg som är i drift.

15 Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet (EGT L 183, 29.6.1989, s. 1)

16 I den franska fallstudien beskrivs hur besättningens storlek har minskat från nio till fem ombordanställda på fartyg med cirka 24 meters längd.

17 *Penosidad y Riesgo en las actividades pesquera. Las condiciones de trabajo y de salud de los trabajadores de la pesca en Cantabria* (Hårda förhållanden och risker i fiskeriverksamhet. Arbets- och hälsoförhållanden bland fiskare i Kantabrien), Labour Asociados, 2003. De orsaker till utmattning som nämns är fysisk ansträngning, långa arbetsdagar och att man ofta tvingas arbeta i obekväma arbetsställningar.

leder till dåliga ekonomiska resultat, vilket förhindrar adekvat underhåll och drift av fiskefartygen och pressar fiskarna att ta högre risker.

Ur redarnas och skepparnas/befälhavarnas synvinkel ger de nya bestämmelserna inga direkta fördelar, och arbetsmiljömyndigheternas engagemang har varit svagt. Endast ett fåtal medlemsstater tycks ha avsatt ekonomiskt stöd till investeringar i säkerhetsutrustning och utbildning av besättningarna.

I direktivet läggs större tonvikt vid säkerheten inom sektorn och det har skett förbättringar av säkerhetskraven och säkerhetsutbildningen av besättningarna, men effekten har varit begränsad eftersom direktivet endast är tillämpligt på större fartyg, som är färre i antal och där säkerhetsvillkoren ändå är bättre. Arbetsförhållanden som kan leda till ökad risk för yrkessjukdomar och ohälsosam livsföring uppmärksammas däremot i mindre grad.

Vissa fiskbestånds dåliga skick kombinerat med en alltför hög fiskekapacitet gör att redarna maximerar fångsteffektiviteten inom ramen för de begränsningar som fastställs i EU-lagstiftningen och i medlemsstaternas lagstiftningar. Detta görs dock ibland på bekostnad av säkerheten och levnads- och arbetsvillkoren ombord på fartygen.[18]

5.2. Riskbedömningar

I enlighet med artikel 1.2 i direktiv 93/103/EG är ramdirektivets bestämmelser fullständigt tillämpliga på fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 93/103/EG. I artikel 9.1 i ramdirektivet fastställs att arbetsgivaren ska se till att det finns en riskbedömning på arbetsplatsen. Riskbedömningar kan mycket väl vara den viktigaste rättsliga nyheten i arbetsmiljödirektiven, men det görs nästan aldrig riskbedömningar av arbete ombord på fartyg. I de fall detta sker har det rapporterats att de stimulerar till diskussioner om risker, dess konsekvenser och förebyggande åtgärder. Ägare till små fartyg rapporteras avskräckas av kostnaderna.

Ett annat problem är att man ofta bara använder en enkel checklista för att uppfylla riskbedömningskravet, vilket inte inverkar på förhållandena ombord. Detta innebär att yrkesfiskarna saknar expertråd om hur man inför säkerhetsprocedurer för att undvika farliga situationer som kan uppstå ombord på fartyg.

5.3. Genomförande

I enlighet med artikel 3.2 i direktiv 93/103/EG ska fartygen genomgå regelbundna kontroller av särskilt bemyndigade myndigheter.

Genomförandet av direktivet har inte lett till några förändringar av typen av eller rollen för inspektioner inom fiskerisektorn.[19] Nästan alla medlemsstater hade redan särskilda inspektionssystem för att kontrollera flytförmåga, sjövärdighet och kapacitet att hantera nödsituationer.

---

[18] Beskrivs i den brittiska fallstudien.

[19] En ny myndighet med ansvar för säkerheten ombord på fiskefartyg har endast inrättats på Irland. I de övriga medlemsstaterna har inga större förändringar av de befintliga institutionerna gjorts. I sin rapport anger de oberoende experterna att många parter, inte bara fackföreningarna, anser att arbetsinspektionssystemen är otillräckliga och att inspektörerna knappast är kvalificerade för att övervaka fiskarnas arbetsmiljö.

I de flesta medlemsstater finns det två typer av inspektioner. Den första typen är tekniska inspektioner, som vanligen utförs av sjöfartsmyndigheter, som har lång erfarenhet och lämpligt utbildad personal. De tekniska inspektionerna genomförs medan fartyget byggs och regelbundet därefter (vanligen en gång per år) för att förnya fartygets tillstånd.[20] Den andra typen av inspektion rör arbetsorganisation, utbildning och kvalifikationer, arbetstider, arbetsmiljöfrågor, levnadsförhållanden ombord osv., och är arbetsmiljömyndigheternas ansvar. I en del medlemsstater finns det även en tredje typ av inspektion, som vanligen är en hälsoinspektion, för att kontrollera fartygets och befälens kapacitet att klara av eventuella medicinska nödsituationer till sjöss.

Till följd av detta genomgår fiskefartyg i många medlemsstater inspektioner av två eller till och med tre myndigheter, ibland med ytterst liten samordning. Generellt sett verkar stabilitet, flytförmåga och utrustningens säkerhet prioriteras, medan levnadsvillkor, bekvämlighet, ergonomiska aspekter, riskförebyggande och fiskarnas arbetstider ofta försummas, trots att det är allmänt känt att den ”mänskliga faktorn” är den största bidragande orsaken till olyckor.

Det faktum att det finns både tekniska inspektioner och arbetsmiljöinspektioner kan orsaka förvirring bland redare, skeppare/befälhavare och ombordanställda. Arbetsmiljöinspektionernas specialiserade tekniska kompetens ifrågasätts, särskilt i medlemsstater med allmänna inspektioner, medan den vanligaste kritiken i medlemsstater med specialiserade inspektioner rör bristen på inspektörer.

Det kan förefalla som om endast arbetstagarna eller deras företrädare har förutsättningar att genomföra effektiva kontroller ombord på fartyg, vilket är en otillfredsställande situation eftersom de flesta medlemsstater inte har fackföreningsrepresentation inom fisket. Detta beror vanligen på den stora personalomsättningen ombord på fartygen och på att det finns både egenföretagare och anställda, förutom systemet för ”lönedelning”.[21] Eftersom besättningarna har ett ekonomiskt intresse av att maximera fångsterna avskräcks de ombordanställda och deras representanter från att ta initiativ som kan leda till att tiden ute till sjöss minskas eller till att kostnaderna ökar. Under dessa förhållanden är det svårt att främja en starkt förankrad säkerhetskultur.

Tekniska krav som påverkar säkerheten ombord på fartyg kontrolleras alltså effektivt av de tekniska myndigheterna, medan arbetsmiljömyndigheternas kontroller förefaller vara otillräckliga. Några av medlemsstaterna konstaterar dock att inspektionerna genomförs oftare och enligt Nederländerna beror de minskade nationella olyckstalen förmodligen på landets systematiska inspektionssystem.[22]

Eftersom orsakerna till de ofta förekommande olyckorna ombord på fartyg inte kontrolleras ordentligt är skadors och sjukdomars inverkan på fiskeverksamheten underskattad.

---

[20] Den vanligaste metoden är att ta fram kontrollistor över fartygets tekniska aspekter, inte om det är passande som arbetsplats.

[21] Det traditionella lönesystemet inom fiskeindustrin är att dela på fångsten eller en andel av inkomsten minus kostnader, eller ett system för delning plus lön (share-plus-wage) (källa: ILO: *Fishermen's conditions of work and life*, Genève, dok. CFI/4/1988/1). För att maximera sin andel av vinsten brukar fartygen arbeta med så små besättningar som möjligt.

[22] Inspektionerna förefaller vara mindre stränga när ett fartyg snart ska skrotas, och skeppare/befälhavare rapporteras vara mindre villiga att göra säkerhetsinvesteringar i sådana fall.

Enligt de oberoende experternas rapport leder uppdelningen av ansvaret mellan nationella och regionala myndigheter, arbetsmiljömyndigheter och sjöfartsmyndigheter i en del medlemsstaterna till att inspektionerna blir mindre effektiva, även om svårigheterna med att utföra inspektioner under verkliga arbetsförhållanden är det största praktiska problemet eftersom de sällan genomförs ute till sjöss när fiskarna verkligen arbetar.[23]

5.4. Information och utbildning

Artiklarna 8 och 9 i direktivet rör information och utbildning. Mycket få uppgifter har hittills samlats in om information till arbetstagarna, men problemen inom detta område tycks vara desamma som inom utbildningen.[24]

När det gäller utbildningen uppger medlemsstaterna att det är svårt att få kontakt med fiskarna som grupp eftersom de inte tillbringar så mycket tid på land, och då är det meningen att de ska vila.[25] Detta problem förvärras när de är ute och fiskar i avlägsna fiskevatten – en faktor som inte alltid tas med i beräkningen – och av sektorns strukturella problem (som har nära samband med farorna i arbetet, särskilt för små och medelstora företag som fiskar i avlägsna fiskevatten).

Det ovannämnda systemet för lönedelning är ett annat hinder för utbildningen, som måste genomföras på land och därför inte är avlönad. Trots detta anser medlemsstaterna att den ökade utbildningen har varit ett av direktivets viktigaste resultat.

6. INSATSER PÅ PLATS: DEN PRAKTISKA TILLÄMPNINGEN AV DIREKTIV 92/29/EEG

6.1. Allmänna frågor

Generellt sett har direktivet genomförts enligt kraven, tack vare den breda acceptansen bland de yrkesverksamma inom sektorn och samarbetet med myndigheterna, samt de inspektioner som genomförs av myndigheterna. Detta har underlättats av de exakta formuleringarna i bilagan till direktivet, som inte lämnar något utrymme för tolkningar.

Med tanke på att det är svårt att skilja ut de nya bestämmelsernas inverkan och ta fram och få tillgång till tillförlitlig statistik är den allmänna bedömningen att den medicinska behandlingen ombord på fartyg har förbättrats. Intressenterna har införlivat bestämmelserna i sina rutiner för förebyggande, inklusive utbildning och tillhandahållande och underhåll av förråd av läkemedel och räddningsutrustning.

Det finns emellertid en skillnad mellan handelsflottorna och fiskeflottorna. Direktivet har genomförts utan problem inom handelsflottan, men kravet på att medföra förråd av läkemedel har varit svårare att genomföra inom fiskeflottan, särskilt i små företag.

---

[23] Inspektioner till sjöss genomförs endast på fartyg som har en längd av 24 meter, eftersom mindre fartyg sällan rapporterar när de avseglar.

[24] I den spanska fallstudien konstateras att alternativet att anlita externa företag för att göra fiskarna mer medvetna om deras ansvar för sin egen och andra personers hälsa och säkerhet inte har varit lyckat.

[25] I den spanska fallstudien nämns att fiskarna inte hade fått någon särskild utbildning, inte ens från sina fackföreningar.

Införandet av ett bättre organiserat system för tillhandahållande av läkarkonsultation för fartyg anses vara direktivets viktigaste resultat. Centralerna för läkarkonsultation har också visat sig vara mycket effektiva. Uppgifter finns nu tillgängliga om antalet samtal från fartyg, de vanligaste skadetyperna samt vidtagna åtgärder.

Utbildningsprogram har i de flesta medlemsstater skapat ökat förtroende bland de ombordanställda när det gäller ansvaret för hälsofrågor ombord.

Det faktum att befälhavarna ofta föredrar att inte ge läkemedlen i medicinlådan till patienter inverkar på den medicinska behandling som ges ombord. I de flesta situationer förefaller läkarna också föredra att evakuera patienterna i stället för att förskriva tillgängliga läkemedel ombord. Kravet att medföra läkemedel tycks dock inte ha haft någon större inverkan på de ekonomiska kostnaderna, även om några av medlemsstaterna nämner kostnaderna.

De mest kritiska bedömningarna av direktivets inverkan kommer från fackföreningar. De nämner att bestämmelserna om den teoretiska och praktiska utbildningen om första hjälpen-resurser och radiokonsultationstjänster inte efterlevs och pekar på de bristande resurserna för att utbilda arbetstagarna i hur de använder denna utrustning ute till sjöss.

Särskilda svårigheter när det gäller tillgång till utbildning konstateras bland egenföretagare och fiskekooperativ, vars inkomster är mycket starkt beroende av den dagliga fångsten.

6.2. Läkemedelsförråd

I artikel 2 i direktivet fastställs att varje fartyg alltid ska medföra sådana förråd av läkemedel och behandlingsutrustning ombord som motsvarar fartygskategorin och resans art, det arbete som ska utföras under resan, den last som förs och antalet ombordanställda. Större fartyg som är på resa som varar mer än tre dagar måste ha en sjukhytt, och på fartyg med en besättning på 100 man eller fler som går i utrikes fart i mer än tre dagar måste det finnas en läkare.

Lagstiftningen tillämpas i stort sett och förråd av läkemedel medförs ombord på fartygen. Vissa problem kvarstår dock, särskilt när det gäller medicinlådornas innehåll, som inte alltid motsvarar alla krav i direktivet, och med ersättningen av mediciner och förråd av läkemedel med utgången sista förbrukningsdag. Detta verkar i vissa fall bero på att inspektörerna inte har nödvändig specialutbildning.

Situationen när det gäller förråd av läkemedel verkar vara bättre i större företag och på handelsfartyg, medan kravet att kontrollera och ersätta läkemedelsförråden inte uppfylls strikt i små företag och ombord på fiskefartyg.

Fiskare som är egna företagare har svårt att förstå lagstiftningen om förråd av läkemedel.

En del problem har konstaterats när det gäller narkotiska ämnen, vilket beror på bristande kännedom från leverantörernas sida.

Behovet av att ersätta läkemedel med utgången sista förbrukningsdag i medicinlådor bör utvärderas. En arbetsgrupp inom den rådgivande kommittén skulle kunna inrättas för att bistå kommissionen med denna uppgift.

6.3. Ansvarsfördelning

I artikel 4.1 i direktivet fastställs en ansvarsfördelning för anskaffning och komplettering av förråd av läkemedel mellan redaren och fartygets befälhavare eller en person som ansvaret har delegerats till.

Denna ansvarsfördelning tycks inte orsaka några problem. Ansvaret för anskaffning och komplettering av förråd av läkemedel å ena sidan och för handhavande och underhåll av läkemedelsförrådet å andra sidan är lämpligt fördelat. Spanien nämner problem med bristande klarhet, och rapporterar att ansvarsfördelningen är mindre tydlig inom fiskeflottan – där befälhavaren och redaren ofta är samma person – än inom handelsflottan.

6.4. Utbildning

De utbildningskrav som anges i artiklarna 5.2 och 5.3 i direktivet ger upphov till två frågor: för det första om grundutbildningen avseende medicinska åtgärder och nödåtgärder är tillräcklig och lämplig eller inte och för det andra om befälhavare och andra ansvariga genomgår fortbildningskurser minst vart femte år.

Situationen varierar beroende på medlemsstat och typ av flotta. I några medlemsstater anses grundutbildningen inom fiskeindustrin vara bristfällig. Situationen när det gäller fortbildningskurser vart femte år varierar också. I många medlemsstater är utbildning vart femte år obligatorisk. I Finland är denna utbildning en nödvändig förutsättning för att erhålla en sjömansbok och kunna arbeta inom sjöfarten. I Tyskland är närvarointyg obligatoriskt för förnyelsen av befälhavares/andra ansvarigas tillstånd.

Vissa medlemsstater har obligatorisk specialutbildning i första hjälpen/akutsjukvård/grundutbildning i medicinska åtgärder och nödåtgärder för alla som genomgår en yrkesmässig sjömansutbildning, och befälhavare genomgår specialutbildning i akutsjukvård. Akutsjukvårdsutbildningen anses emellertid vara otillräcklig i vissa fall. Ibland saknas specialutbildning för befälhavare, t.ex. i användning av sprutor och hur man ger injektioner. Inom fiskerisektorn gäller att ju mindre fiskefartyget är desto mindre sannolikt är det att befälhavaren eller andra besättningsmedlemmar har genomgått sjukvårdsutbildning eller någon utbildning över huvud taget.

6.5. Centraler för radiokonsultation

I artikel 6 i direktivet fastställs målet att inrätta centraler för radiokonsultation med läkare som är specialiserade på levnadsförhållandena ombord på fartyg. Denna bestämmelse har följts på lämpligt sätt, även om redan befintliga strukturer har använts i några av medlemsstaterna. I Danmark har antalet personer som evakueras från fartyg minskat drastiskt sedan man centraliserade läkarkonsultationerna via radio och utbildningen av sjömännen och de läkare som tjänstgör vid centralerna. Generellt sett anses centralerna fungera på lämpligt sätt, även om de har vissa svagheter.

De oberoende experternas rapport visar att i vissa medlemsstater finns inga specialiserade läkare eller sjukvårdspersonal anställda vid radiokonsultationscentralerna och samtalen besvaras av en jourläkare som inte är utbildad i förhållandena ombord på fartyg. I andra medlemsstater genomgår läkarna särskild utbildning om hur man ger behandling via radio till personer ombord på fartyg, och det finns alltid minst en jourläkare på plats för att bistå sjömän.

Den största svagheten är att läkaren inte ser patienten i verkligheten, vilket innebär att läkaren måste förlita sig på befälhavarens beskrivning av patientens symptom. Tillförlitligheten hos dessa upplysningar påverkar i sin tur tillförlitligheten hos de råd som ges av läkaren, vilket sannolikt innebär att fler patienter än nödvändigt evakueras.

I Danmark har framgångsrika försök med visuella undersökningar via webbkamera genomförts. En svaghet i detta system är emellertid att det inte finns fast Internetuppkoppling på en del fartyg samt kostnaden för utrustningen och Internetuppkopplingen.

Speciella virtuella centraler har inrättats i Sverige, med specialutbildade läkare som har kunskap om förhållandena ombord på fartyg.

Kommunikationstekniken mellan fartyg och land varierar enormt, från enkel VHF-radio till satellittelefoner och e-post.

Nödsituationer hanteras även med hjälp av lufttransporter och Spanien nämner existensen av sjukhusfartyg.

6.6. Inspektioner

Artikel 7 i direktivet avser årliga inspektioner av läkemedelsförråden.

De problem som nämns i punkt 5.3 (direktiv 93/103/EG) gäller även för denna punkt.

7. ALLMÄN BEDÖMNING

7.1. De viktigaste positiva effekterna av de två direktiven

7.1.1. Direktiv 93/103/EG

I sina nationella rapporter konstaterade medlemsstaterna i allmänhet inga större negativa eller positiva effekter, vilket i vissa fall berodde på att de redan hade lika stränga bestämmelser sedan tidigare. Den allmänna försämringen av fiskarnas socioekonomiska levnadsförhållanden under de senaste åren har gjort det svårt att bedöma situationen. Förbättringar befanns vara det indirekta resultatet av åtgärder som vidtagits för att förbättra flottan snarare än resultatet av insatser för att förbättra arbetsförhållandena ombord på fartygen.

Medlemsstaterna har emellertid bland annat nämnt följande positiva effekter av direktiv 93/103/EG:

– Det finns enhetliga minimisäkerhetsnivåer i alla medlemsstater.

– En konsekvent samling särskilda minimiarbetsmiljöregler för arbete ombord på fiskefartyg har införlivats i de nationella lagstiftningarna och rederierna måste följa dessa till punkt och pricka, vilket även underlättar för inspektörerna.

– Antalet inspektioner har ökat.

– Åtagandet för att följa den nationella lagstiftningen om riskförebyggande i arbetet har ökat.

– Säkerheten ombord på fartygen har ökat och arbetsförhållandena har förbättrats, särskilt när det gäller arbetsskift, arbetsplatser, inkvartering ombord och metoder för att hantera last och fisklådor.

– Strukturen och arbetsmetoderna för systemet för att förebygga risker i arbetet har förbättrats, särskilt utbildning, information och inspektioner.

– Utbildningen för ombordanställda och skeppare/befälhavare har ökat.

– Levnadsförhållandena ombord har förbättrats i viss grad (även om detta även beror på tekniska förbättringar).

– Kraven i direktivet har varit till nytta för att ta fram praktiska bestämmelser om byggandet av och utrustningen på fiskefartyg.

– Yrkesdiskussionerna inom sektorn har intensifierats.

7.1.2. Direktiv 92/29/EEG

Även om medlemsstaterna inte konstaterar några större negativa eller positiva effekter av lagstiftningen, lyfter vissa fram en allmänt ökad medvetenhet om hälsa och säkerhet i arbetet. Fortbildningskurserna och införandet av nya definitioner har nämnts som positiva effekter, och minimikraven för medicinlådor och läkarbehandling ombord har lett till vissa ändringar i de nationella lagstiftningarna.

Medlemsstaterna nämner även andra positiva effekter, t.ex. följande:

– Behovet av obligatorisk yrkesmässig läkarövervakning av sjömän erkänns.

– Läkarbehandlingen ombord på fartyg har förbättrats.

– Läkemedelsförråd garanterar medicinsk behandling ombord.

– Ytterligare mediciner tas med i läkemedelsförråden (motgifter).

– Läkemedelsförråden används på ett bättre sätt av den person som ansvarar för medicinsk behandling och rådgivning.

– Kontrollerna av läkemedelsleverantörer har blivit effektivare, särskilt när det gäller psykotropiska mediciner.

– Fortbildning anordnas minst vart femte år för befälhavare och ombordanställda till vilka användningen av läkemedelsförråden har delegerats, vilket leder till en förbättring av dessa personers medicinska kunskaper.

– Informationskampanjer (som inriktas på besättningar, redare och rederier) har lett till ökad medvetenhet.

7.2. De största problemen med tillämpningen

7.2.1. Direktiv 93/103/EG

Medlemsstaterna nämner följande problem:

– I de flesta medlemsstaterna anser arbetsmarknadens parter att spridnings- och informationsverksamheten när det gäller de nya bestämmelserna har varit otillräcklig.

– Ytterligare stöd är nödvändigt med tanke på direktivets tekniska komplexitet.

– Det är svårt för befintliga fartyg med en längd av 18 meter eller mer[26] att uppfylla direktivets krav med tanke på förändringarna.

– Kostnaderna för säkerhetsutrustningen är höga (för arbetsgivare).

– Ägare av små fartyg är ovilliga att genomföra riskbedömningar på grund av kostnaderna för detta.

– Riskbedömningarna handlar ofta om att fylla i blanketter, och påverkar inte arbetsförhållandena ombord.

– Det saknas en integrerad kontroll- och utvecklingsplan för en policy för riskförebyggande inom sjöfarten.

– Det finns inga formella förfaranden för samarbetet mellan de behöriga myndigheterna.

– Bestämmelserna om förebyggande av yrkessjukdomar genomförs inte.

– Flottans ålder försvårar i vissa fall genomförandet.

– Yrkesfiskarna är dåligt representerade, vilket gör det svårare att förbättra arbetsförhållandena.

– Icke-rökare utsätts fortfarande för tobaksrök i mässen.

– Det saknas direkt hjälp för dem som ansvarar för säkerhetsfrågor ombord på fartygen.

Det särskilda fallet med små fartyg – direktiv 93/103/EG

Direktiv 93/103/EG är inte tillämpligt på fartyg med en längd av mindre än 15 meter, även om ramdirektivet gäller för fartyg som inte omfattas av direktiv 93/103/EG.

Nästan alla fartyg med en längd av mindre än 15 meter ägs av skepparen/befälhavaren, som ofta arbetar med andra familjemedlemmar. Det finns följaktligen en stor procentandel små och medelstora företag i sektorn, och beroende på medlemsstat utgörs flottorna av mellan 60 och 90 procent av fartyg med en längd av mindre än 12 meter.

[26] Frankrike nämnde svårigheter med att uppfylla vissa krav i direktiv 2002/44/EG (vibrationer) och direktiv 2003/10/EG (buller) ombord på fiskefartyg.

Enligt de oberoende experternas rapport har små fartyg svårt att uppfylla arbetsmiljökraven och den höga kostnaden för säkerhetsutrustning avskräcker små redare från att köpa in sådan utrustning.

Det är svårare för skeppare/befälhavare och besättningsmedlemmar på mindre fartyg att få tillgång till säkerhetsinformation, särskilt när de myndigheter som ansvarar för informationsspridningen använder nya tekniker, t.ex. Internet.

Familjeföretag bedriver ofta sin verksamhet med gamla fartyg och deras anställda har knappt några kvalifikationer.

Problemen med träfartyg, t.ex. utrymningsvägar och nödutgångar, bör behandlas i den praktiska vägledning för små fartyg som nämns i punkt 4.2.

7.2.2. Direktiv 92/29/EEG

I sina nationella rapporter nämner medlemsstaterna följande problem med det praktiska genomförandet:

– Det är svårt att finna en lämplig plats för medicinlådan.[27]

– Kostnaden för att köpa in och underhålla nya förråd av läkemedel är ett problem.

– Det är svårt att säkra leveranser av vissa läkemedel, särskilt malariamediciner (som måste importeras).[28]

– Det råder en obalans mellan fartygets storlek och det läkemedelsförråd som fartyget är skyldigt att medföra.

– Att ha läkemedel ombord som endast får ges av en kvalificerad läkare är ett problem.

– Inom fiskerisektorn används medicinlådan mest för mindre åkommor, t.ex. huvudvärk.

– Att inrätta radiokonsultationscentralerna var en utmaning på grund av läkarnas bristande kunskaper om förhållandena inom sjöfarten, deras bristande erfarenhet av radiokommunikationstekniker och eftersom denna typ av nödsamtal är ovanliga.

– Inom vissa sektorer skulle läkarna ombord kunna ersättas av specialutbildade sjukvårdare. Det föreslogs att detta beslut skulle lämnas till medlemsstaterna.

Det särskilda fallet med små och medelstora företag – direktiv 92/29/EEG

Det ansågs allmänt att direktivet har utformats för större fartyg och inte för gemenskapsflottan som helhet. De små och medelstora företagens genomförande av direktivet orsakar följaktligen mest problem.

De läkemedel som ska medföras ombord i enlighet med direktivet anses vara lämpliga för stora fartyg, men är för betungande för medelstora fartyg.

---

27 Danmark löste detta problem genom att utforma ryggsäckar för de mindre medicinlådorna.

28 Danmark rapporterar att det kan vara ytterst svårt att köpa medicin utanför Europa på grund av restriktiva nationella lagstiftningar.

Bestämmelserna om avstånd från kust har gett upphov till särskilda problem för vissa sektorer inom industrin.

8. FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR

8.1. Direktiv 93/103/EG

De flesta medlemsstater anser inte att det är nödvändigt att ändra direktivet, men menar däremot att vissa svårigheter som identifierats under genomförandet skulle kunna lösas på andra sätt än genom rättsliga åtgärder, dvs. genom inspektioner som inriktas på särskilda frågor samt kompletterande information.

En del medlemsstater anser emellertid att direktivet även bör omfatta fartyg med en längd av mindre än 15 meter, eftersom de flesta fartygen i medlemsstaternas flottor faller inom denna kategori och statistiken visar att ett betydande antal olyckor inträffar på små fartyg.

De nationella rapporterna visar att den största utmaningen är att förbättra säkerhetskulturen bland fiskarna, vilket kräver information och utbildning. Medlemsstaterna anser att informationen skulle kunna planeras mer systematiskt och att säkerhetsutbildningen måste vara mer anpassad till fiskarnas personliga förhållanden när det gäller utbildningsnivå, möjligheter att delta, traditioner, kultur osv., och att den bör innehålla fler praktiska övningar.

Det krävs även ökat samarbete på EU-nivå för att undersöka och sprida bästa praxis. Det strategiska målet att förbättra arbetsförhållandena inom fiskerisektorn bör tas med i den gemensamma fiskeripolitiken, t.ex. genom social dialog.

8.2. Direktiv 92/29/EEG

Medlemsstaterna kom med flera förslag om direktivets bilagor, t.ex. en översyn av de läkemedelsförråd som krävs enligt bilaga II beroende på region och fartygskategori, för att se till att förteckningen avspeglar behoven och de rådande förhållandena ombord. Bilagorna bör även anpassas till den tekniska och medicinska utvecklingen när det gäller förråd av läkemedel.

Andra förslag rörde information och utbildning[29] och inspektionssystemet.

Det föreslogs även att kommissionen bör arbeta för att förbättra förståelsen av direktiven genom vägledningar som täcker de olika verksamheterna, fartygsstorlekarna och arbetsförhållanden inom EU-flottan.

[29] Kommissionen bör t.ex. föreslå detaljerade målsättningar för utbildningen av personer som ger medicinsk behandling.

9. EFFEKTIVITET

9.1. Direktiv 93/103/EG

9.1.1. Effekter på arbetsolycksfall och arbetssjukdomar

9.1.1.1. Arbetsolycksfall

Det finns ett grundläggande problem i analyserna av effekten av de nationella genomförandeåtgärderna eftersom det är svårt att koppla effekterna till en särskild orsak. Det fanns redan nationella bestämmelser innan direktivet antogs. Den tekniska utvecklingen spelar också in i förbättringen av arbetsförhållandena.[30]

Även om Eurostat tar fram statistik på EU-nivå[31] finns det inga tillförlitliga uppgifter som särskilt rör sjöfartssektorn. Den senaste särskilda undersökningen på EU-nivå om arbetssjukdomar som finns tillgänglig för EU-15, nämligen arbetskraftsundersökningen för 1999[32], visar dock att fiskerisektorn hade den högsta förekomsten av arbetsolycksfall utan dödlig utgång, nämligen 2,43 gånger högre än EU-genomsnittet.

I de flesta medlemsstaterna saknas även tillförlitliga uppgifter om effekten av den nya lagstiftningen, även om statistik om olyckor med sjömän vanligen följs upp på nationell nivå.

Många medlemsstater har dock rapporterat att antalet arbetsolycksfall har minskat, möjligen till följd av tillämpningen av de nya bestämmelserna, utbildning eller informationskampanjer. Med vissa undantag förefaller antalet olyckor i de flesta medlemsstater ha sjunkit snabbare än antalet fiskare, vilket tyder på att olyckstalen hade börjat minska redan innan direktivet införlivades. I de flesta medlemsstater finns det dock stora brister i olycksstatistiken. En förklaring är att skärsår, skrubbsår, småskador, rapp och blåmärken inte ens betraktas som olyckor, utan som något som helt enkelt ingår i arbetet.

Även om olyckorna kanske har minskat i antal kan de mycket väl ha blivit allvarligare, vilket särskilt beror på hur lång tid som spenderas ombord, minskade besättningar och den knappa tid som finns tillgänglig för utbildning på land. I de flesta fall verkar säkerhetsförhållandena ombord ha förbättrats före införlivandedatumet, vilket kan vara förklaringen till att olycksfrekvensen har sjunkit snabbare än arbetsstyrkans storlek. Det är emellertid viktigt att tänka på att direktiv 93/103/EG endast är tillämpligt på sådana fartyg som bara utgör en liten procentandel av EU:s fiskeflotta.[33] Eftersom det finns stora skillnader mellan riskerna ombord på små fartyg jämfört med stora fartyg är det logiskt att man i de nationella rapporterna anser att direktivets nya krav på olyckssiffror har haft liten direkt effekt.

---

30 Det uppstår emellertid ett problem när de tekniska förbättringarna inte följs upp med relevant utbildning av de ombordanställda.

31 ESAW – Europeisk statistik över olycksfall i arbetet och EODS – Europeisk statistik över arbetssjukdomar. Uppgifterna är inte fullständigt jämförbara eftersom kriterierna för datainsamlingen inte är helt kompatibla. Den verkliga omfattningen av problemen är fortfarande underskattad i frivilliga system för registrering av arbetsolycksfall. Målsättningen med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1338/2008 av den 16 december 2008 om gemenskapsstatistik om folkhälsa och hälsa och säkerhet i arbetet (EUT L 354, 31.12.2008, s. 70) är emellertid att förbättra harmoniseringen av rapporteringen.

32 Arbetskraftsundersökningen för 2007 omfattar inte olyckor och hälsoproblem inom fiskerisektorn eftersom tillförlitlighetskriterierna inte uppfylldes.

33 Fartyg med en längd av över 12 meter utgör t.ex. inte mer än en fjärdedel av flottan i någon av medlemsstaterna.

9.1.1.2. Arbetssjukdomar

Eftersom de nationella systemen för registrering av arbetssjukdomar uppvisar ännu större brister än för olyckor är det ännu svårare att etablera ett samband mellan de nya bestämmelserna och utvecklingen av arbetssjukdomar inom sektorn. Indirekta uppgifter visar dock att ohälsa är ett tungt vägande skäl för fiskare som slutar inom yrket. Åldersfaktorn förvärras av att färre arbetstagare nyrekryteras till yrket, vilket främst beror på de hårda förhållandena. Detta inverkar i sin tur på de ombordanställdas förmåga att klara av en hög arbetsbelastning i en hård arbetsmiljö.

De största riskfaktorerna och svårigheterna inom fisket beror på väderförhållandena, det tunga manuella arbetet, de psykologiska och sociala problemen till följd av långa perioder av isolering, pressen att arbeta snabbt och de långa arbetstiderna, som fördelas ojämnt mellan perioder av intensiv aktivitet och monoton väntan, samt en ömsesidig samverkan mellan dessa risker.

Starkare konkurrens, t.ex. på grund av minskade fångster, äventyrar införandet av förebyggande åtgärder. Framför allt kan det system med lönedelning som tillämpas på de flesta små fartyg leda till längre arbetsdagar, längre tid ombord och tyngre arbete. Effektiva förebyggande åtgärder prioriteras sannolikt inte under sådana arbetsförhållanden, och detta kan leda till fler arbetssjukdomar och hälsoproblem.

Muskulära problem förefaller vara den största orsaken till ohälsa bland fiskare, förmodligen till följd av åldrande och de mycket ansträngande arbetsförhållandena.

9.1.2. Effekt på produktiviteten, sysselsättningen och konkurrenskraften

Medlemsstaterna lämnar i stort sett inga upplysningar om den nya lagstiftningens effekt på produktiviteten, sysselsättningen och konkurrenskraften.

9.2. Direktiv 92/29/EEG

9.2.1. Effekter på arbetsolycksfall och arbetssjukdomar

Före införlivandet av direktivet, som sammanföll med en minskning av fiskeflottorna och följaktligen en minskning av antalet arbetstagare och olyckor, hade en del medlemsstater redan nationella bestämmelser med likvärdiga eller strängare krav. Precis som för direktiv 93/103/EG är det därför ytterst svårt att mäta inverkan av direktiv 92/29/EEG i kvantitativa termer. Medlemsstaterna försöker hitta förklaringar till de sjunkande olyckstalen och det minskade antalet arbetssjukdomar och deras utvärderingar av direktiv 92/29/EEG är i vissa fall motsägelsefulla och i andra fall knappt positiva. Generellt sett verkar direktivet ha haft en svag inverkan, även om riktlinjerna för medicinsk vård, medicinlådor och utbildning måste ha lett till en förbättring av besättningarnas tillgång till läkarvård.

9.2.2. Effekt på produktiviteten, sysselsättningen och konkurrenskraften

Medlemsstaterna lämnar i stort sett inga upplysningar om den nya lagstiftningens effekt på produktiviteten, sysselsättningen och konkurrenskraften.

10. SLUTSATSER

10.1. Direktiv 93/103/EG

Även om riskerna inom fisket tycks ha minskat snabbare än arbetskraftens storlek i de flesta medlemsstater är fiske fortfarande ett av de farligaste yrkena inom EU. Åttio procent av olyckorna på fartyg beror på den mänskliga faktorn.

Synpunkterna från medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter och resultaten av den oberoende utvärderingen har gett upphov till följande förslag.

10.1.1. Bättre kunskap

Det är ytterst viktigt att få mer information om olyckor och sjukdomsfall inom fisket. Det är viktigt att fastställa de största riskerna, men det kan även vara till nytta att registrera mindre allvarliga olyckor via förbättrad elektronisk kommunikation och genom att ta fram en vägledande förteckning över vanliga sjukdomar och deras orsaker. Denna fråga skulle kunna diskuteras inom ramen för sektorns sociala dialog eller i den rådgivande kommittén. Tillämpningen av förordning (EG) nr 1338/2008 om gemenskapsstatistik om folkhälsa och hälsa och säkerhet i arbetet kan bidra till att förbättra rapporteringen av arbetsolycksfall och sjukdomsfall i allmänhet.

10.1.2. Bättre kommunikation, information och utbildning

Den splittrade strukturen inom fiskerisektorn, svag fackföreningsrepresentation och en fatalistisk inställning, dvs. att man accepterar den traditionella synen att havet är en farlig och oberäknelig plats och att riskerna ingår i arbetet, gör det svårt att tillhandahålla information på ett effektivt sätt. Avståndet till arbetsplatsen och den korta tid som många fiskare tillbringar på land gör det också mycket svårt för dem att delta i olika kurser. Kampanjer, seminarier, publikationer, webbplatser och liknande är sällan effektiva inom denna sektor. Detta bekräftas av medlemsstaterna och av arbetsmarknadens parter i de flesta länderna, särskilt när det gäller mindre företag.

Det är absolut nödvändigt att ta fram nya och bättre system för att kommunicera med aktörerna inom sektorn. Det är även mycket viktigt att engagera arbetsmarknadens parter på EU-nivå, nationell nivå och, ännu viktigare, på gräsrotsnivå, för att försöka förankra den kulturella förändringen. Sektorsdialogen och den rådgivande kommittén skulle kunna spela en viktig roll även inom detta område.

Ökade insatser krävs även när det gäller utbildningen och insatserna bör inriktas på att anpassa utbildningsmaterialet och kurserna till fiskarnas profil och möjligheter, så att utbildningen inte bara handlar om hur man överlever i händelse av en sjökatastrof.

Storbritannien påpekade att deltagandet i utbildningarna verkade bero på om kurserna var obligatoriska (eller skulle bli det) och kostnadsfria, och ansåg att det viktigt att se till att deltagarna verkligen förstod utbildningen.

10.1.3. Förbättrade inspektioner

I enlighet med artikel 4 i ramdirektivet är medlemsstaterna skyldiga att garantera att EU:s arbetsmiljölagstiftning genomförs fullt ut, särskilt genom att se till att en ändamålsenlig kontroll och tillsyn säkerställs. För att förbättra efterlevnaden av EU:s lagstiftning måste

direktiv 93/103/EG och andra EU-direktiv på detta område genomföras effektivt i samtliga medlemsstater, eftersom detta verkligen kommer att bidra till att minska antalet arbetsolycksfall och arbetssjukdomar ombord på fartyg.

Några medlemsstater vill främja ökad arbetstagarrepresentation och inrätta representationssystem i varje hamn i syfte att få med mindre fartyg och främja kollektivförhandlingar inom sektorn som ett sätt att förbättra arbetsvillkoren. Fackföreningar och icke fackanslutna arbetstagare måste involveras.

På EU-nivå är det nödvändigt att finna praktiska och realistiska sätt att förbättra situationen när det gäller inspektioner, som förefaller vara otillfredsställande. Det kan t.ex. handla om att undersöka vad medlemsstaterna gör på området för inspektioner, samråd och utbildning i syfte att utbyta bästa praxis, se till att Yrkesinspektörskommittén (SLIC)[34] deltar, och uppmuntra nationella yrkesinspektionsmyndigheter att inrikta sig på sektorn och överväga former för samarbete med andra inspektionsmyndigheter, särskilt tekniska inspektionsmyndigheter och hälsoinspektionsmyndigheter i förekommande fall.

10.1.4. Finansiering

Många av de svårigheter som har nämnts, särskilt de som små fartygsägare erfar, rör kostnaden för att förbättra utrustningen ombord på fartygen. Erfarenheter i flera medlemsstater har visat att stödåtgärder för att finansiera förbättringar är effektiva. Medlemsstaterna uppmanas därför att utbyta god praxis på detta område. Europeiska arbetsmiljöbyrån skulle kunna främja sådana erfarenhetsutbyten. Om resurser för att förbättra säkerheten kommer från ett organ som inte ansvarar för säkerhetsfrågor föreslog Storbritannien att ett säkerhetsorgan först skulle godkänna dessa förändringar.

10.1.5. Den gemensamma fiskeripolitiken

Sunda fiskbestånd och ett miljömässigt hållbart fiske är en nödvändig förutsättning för ekonomisk hållbarhet på lång sikt. En lönsam fiskeverksamhet är den bästa garantin för höga säkerhetsstandarder och goda arbetsvillkor ombord på fartyg.

Den pågående översynen av den gemensamma fiskeripolitiken[35] utgör ett tillfälle för att integrera målet att förbättra säkerhets- och levnadsstandarden för fiskare på ett bättre sätt med den övergripande målsättningen för hållbara fiskemetoder ur miljömässig, social och ekonomisk synvinkel.

10.1.6. Tillämpningsområdet för direktiv 93/103/EG

Fartyg med en längd av mindre än 15 meter utgör majoriteten av flottan och har högre olyckstal. När det gäller frågan om att utvidga tillämpningsområdet för direktiv 93/103/EG till att omfatta dessa mindre fartyg så att ett ökat antal fartyg och fiskare omfattas gäller ramdirektivet och de berörda särdirektiven fullt ut för alla fartyg, även för fartyg under 15 meters längd. Tillämpningen av ramdirektivet och särdirektiven bör därför förbättras. Den

---

[34] Kommissionens beslut 95/319/EG av den 12 juli 1995 om inrättande av en yrkesinspektörskommitté (EGT L 188, 9.8.1995, s. 11).

[35] Översynen av den gemensamma fiskeripolitiken inleddes 2008. Målet är att politiken bättre än tidigare ska garantera de europeiska fiskeflottornas lönsamhet, bevara fiskbestånden, samverka med havspolitiken och ge konsumenterna livsmedel av hög kvalitet. Se http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/review_sv.htm

ökade ekonomiska pressen på fiskeindustrin, som bl.a. beror på krympande bestånd, strängare kvoter och ökande bränslepriser, gör det nödvändigt att ta fram instrument för att hjälpa små fartyg att på ett effektivt sätt genomföra de befintliga säkerhets- och hälsoåtgärderna utan att detta medför stora merkostnader.

Ett sätt att förbättra genomförandet av dessa direktiv är att utarbeta en praktisk, icke-bindande vägledning på EU-nivå för fartyg med en längd av mindre än 15 meter i syfte att klargöra vissa centrala aspekter och hjälpa alla aktörer att uppfylla sina skyldigheter i enlighet med ramdirektivet och särdirektiven.

Parallellt med detta bör en arbetsgrupp inrättas inom den rådgivande kommittén som kan bistå med råd om man överväger ytterligare åtgärder för att förbättra tillämpningen av de befintliga direktiven för att förbättra säkerhets- och hälsoskyddet på små fiskefartyg, särskilt en ändring av direktiv the 93/103/EG för att utvidga dess tillämpningsområde till att även omfatta fartyg med en längd av mindre än 15 meter.

Sammanfattningsvis krävs följande åtgärder på nationell nivå och/eller EU-nivå:

– Icke-bindande instrument (riktlinjer) för små fiskefartyg bör utarbetas av kommissionen i samverkan med den rådgivande kommittén.

– En arbetsgrupp bör inrättas inom den rådgivande kommittén för att bistå med råd om ytterligare åtgärder krävs för att förbättra skyddet på små fiskefartyg, särskilt om en ändring av direktiv 93/103/EG övervägs.

– Arbetsgruppen skulle även kunna undersöka hur kommunikationen med fiskarna kan förbättras när det gäller information och utbildning i arbetsmiljöfrågor.

– Yrkesinspektörskommittén skulle kunna överväga att inleda en EU-omfattande inspektionskampanj om fiske och medicinsk behandling ombord på fartyg i samtliga 27 EU-medlemsstater, samt utbyte av bästa praxis mellan inspektionsmyndigheter. Kampanjen skulle även kunna bidra till ett ökat samarbete mellan tekniska inspektionsmyndigheter och arbetsmiljöinspektionsmyndigheter.

– Europeiska arbetsmiljöbyrån bör överväga informationsåtgärder om olyckor och förebyggande av sjukdomar inom fiskerisektorn, med särskild inriktning på små fiskefartyg.

– Medlemsstaterna bör överväga särskilda informationsinitiativ för egenföretagare inom fiskerisektorn som en del av sina nationella arbetsmiljöstrategier.

10.2. Direktiv 92/29/EEG

Utvärderingen visar tydligt att ny e-teknik kan tillämpas på distanskonsultationer för att förbättra förebyggandet av olyckor och sjukdomar samt skyddet av de ombordanställdas hälsa.

När det gäller den strikt tekniska anpassningen av direktivets bilagor till den tekniska utvecklingen kommer kommissionen, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 8 i direktiv 92/29/EEG, att till en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna lägga fram förslag på åtgärder i linje med de förslag som medlemsstaterna lämnar i sina nationella rapporter.

Sammanfattningsvis krävs följande åtgärder på nationell nivå och/eller EU-nivå:

– E-teknik bör utvecklas på frivillig basis.

– Kommittén för teknisk utveckling bör sammankallas för att anpassa bilagorna till direktiv 92/29/EEG.