KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 29.10.2009
KOM(2009)599 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

o praktickém provádění směrnic v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 93/103/ES (rybářská plavidla) a 92/29/EHS (lékařská péče na palubách plavidel)

ZPRÁVA KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

o praktickém provádění směrnic v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 93/103/ES (rybářská plavidla) a 92/29/EHS (lékařská péče na palubách plavidel)

1. ÚVOD

Toto sdělení je odrazem snah Komise[1] zhodnotit provádění uvedeného právního rámce a zefektivnit jej. Zaměřuje se na provádění a používání dvou směrnic Rady, a to směrnice 93/103/ES ze dne 23. listopadu 1993 o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na rybářských plavidlech[2] a směrnice 92/29/EHS ze dne 31. března 1992 o minimálních bezpečnostních a zdravotních předpisech pro zlepšení lékařské péče na palubách plavidel[3].

Tato zpráva se týká výhradně uvedených dvou směrnic a situace v EU-15, přestože se Komise domnívá, že poskytne užitečné informace i dvanácti novým členským státům. Nezabývá se aspekty, které jsou řešeny v mezinárodních nástrojích[4].

Je založena hlavně na zprávách předložených jednotlivými členskými státy[5] a na zprávě nezávislých odborníků hodnotící praktické provádění uvedených dvou směrnic na souši, včetně případových studií prováděných ve Španělsku, Francii, Itálii a Spojeném království. Dalšími zdroji informací jsou evropské statistiky o pracovních úrazech zkušenosti Komise ze sledování provádění a používání uvedených směrnic.

2. PRÁVNÍ ÚČINKY

2.1. Směrnice 93/103/ES

Před přijetím této směrnice většina členských států již měla přijaté právní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci na rybářských plavidlech. Některé členské státy oznámily, že tato směrnice nevyžaduje zásadní změny jejich právních předpisů. Jiné jsou toho názoru, že jim směrnice umožnila zavést ucelenou soustavu minimálních pravidel bezpečnosti a ochrany zdraví, která se vztahují speciálně na práci na rybářských plavidlech.

---

1 Ve sdělení *Zlepšení kvality a produktivity práce strategie Společenství pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci na období 2007–2012*, KOM(2007) 62 v konečném znění, 21.2.2007.

2 Úř. věst. L 307, 13.12.1993, s. 1.

3 Úř. věst. L 113, 30.4.1992, s. 19.

4 Např. Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), Úmluva o práci na moři a Úmluva o práci v odvětví rybolovu. Zpráva se nevztahuje ani na směrnici Rady 2009/13/ES ze dne 16. února 2009, kterou se provádí dohoda k Úmluvě o práci na moři z roku 2006 uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) a kterou se mění směrnice 1999/63/ES (Úř. věst. L 124, 20.5.2009, s. 30).

5 Zaslané Komisi podle čl. 13 odst. 3 a čl. 9 odst. 3 uvedených dvou směrnic (následně zrušených směrnicí 2007/30/ES).

Nicméně v některých členských státech, kde již dlouho platila stávající pravidla, měla tato směrnice značný dopad na právní předpisy a bylo nutno přijmout nové zákony. Prováděcí právní předpisy také zavedly určité nové zásadní zásady prevence rizika, například prostřednictvím informování a školení pracovníků, konzultací a hodnocení rizik.

2.2. Směrnice 92/29/EHS

Většina států s rybářským a obchodním loďstvem již měla právní předpisy stanovící vysokou úroveň požadavků ohledně dostupnosti lékařského vybavení a lékařské pomoci na plavidlech, a proto provedení této směrnice vyžadovalo pouze jejich revizi a aktualizaci. V některých členských státech[6] již bylo upraveno povinné školení o zdravotnické problematice na plavidlech a existovaly radiokonzultační služby.

3. ZVYŠOVÁNÍ POVĚDOMÍ A DOPROVODNÁ OPATŘENÍ KE SMĚRNICÍM 93/103/ES A 92/29/EHS

Po přijetí těchto tvou směrnic byla na úrovni EU zahájena řada opatření k zajištění informovanosti a zvýšení povědomí. Evropská agentura pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci[7] proto spustila rybářské internetové stránky o správných postupech v rybářském odvětví, které se týkají takových aspektů, jako je hodnocení rizik pro malá rybářská plavidla[8].

Na úrovni jednotlivých států pak různé orgány, zaměstnavatelé, pracovníci a jejich organizace uspořádaly informační a osvětové kampaně, schůze, semináře a školení. Některé členské státy vypracovaly návrhy nových zásad – nebo pozměnily stávající – například o hodnocení a prevenci rizik a bezpečných pracovních postupech. K propagaci byla využita obvyklá škála tiskovin a běžná média doplnily také internetové stránky.

Nicméně ve většině členských států považují sociální partneři činnosti zaměřené na uvedení nových předpisů v obecnou známost za nedostatečné. Zdá se, že pracovníci mají obtíže s přístupem k těmto předpisům prostřednictvím konvenčních nebo nových médií[9], a to vzhledem k tradicím v tomto odvětví, jeho roztříštěnosti, převahy malých podniků a vysoké fluktuaci pracovníků. Namísto pořádání navzájem nepropojených činností některé členské státy[10] zavedly specifické plány prevence pro dané odvětví s přesněji definovanou a plně integrovanou strategií. Několik členských států[11] také zřídilo fondy k financování bezpečnostních opatření na plavidlech a ochranného vybavení pro rybáře. Malý rozsah odvětví rybolovu v některých členských státech, co do počtu subjektů i hospodářského významu, ve značné míře ospravedlňuje nebo vysvětluje nedostatek pozornosti věnovaný vývoji nástrojů k uvedení příslušných předpisů v obecnou známost. V jiných členských státech s větším rozsahem odvětví rybolovu musí orgány zodpovědné za uvedení příslušných předpisů v obecnou známost investovat více prostředků a vykázat větší snahu.

---

6 Francie, Španělsko, Finsko, Nizozemsko, Německo a Irsko.

7 Nařízení Rady (ES) č. 2062/94 (Úř. věst. L 216, 20.8.1994, s. 1)

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

9 Jak prokázala francouzská případová studie. Španělská případová studie uvádí odpor vůči zdokonalením zvnějšku včetně osvětových kampaní prováděných příslušnými orgány.

10 Například Belgie a Finsko.

11 Belgie, Finsko a Francie.

4. PROVÁDĚNÍ

U obou směrnic došlo ke zpožděním v jejich provádění, takže byla proti dotyčným členským státům zahájena řízení pro porušení právních předpisů[12].

4.1. Směrnice 93/103/ES

Hlavní problémy s dodržováním se týkaly definic, zodpovědnosti vlastníků, pravidelných kontrol příslušnými orgány a informování, školení, konzultací a zapojení pracovníků. Řízení pro porušení právních předpisů bylo zahájeno proti jednomu členskému státu ohledně definice „vlastníka“, povinnosti hlásit veškeré (potenciálně) nebezpečné jevy na moři, provádět pravidelné kontroly, informování pracovníků a ohledně ustanovení příloh o prostředcích první pomoci.

V některých členských státech však právní předpisy překročily minimální požadavky směrnice, například rozšířením její působnosti na plavidla o délce menší než 15 m (ve Spojeném království a v Irsku) a rozhodnutím, že se její ustanovení vztahují na nová nebo renovovaná plavidla o délce menší než 12 m (Portugalsko).

4.2. Směrnice 92/29/EHS

Přílohy byly v mnoha členských státech převedeny do vnitrostátních předpisů téměř doslovně, ale v některých členských státech dosud přetrvávají nedostatky. Proti jednomu členskému státu bylo zahájeno řízení pro porušení právních předpisů ohledně potřeby zajistit, aby každé plavidlo plující pod jeho vlajkou nebo zapsané pod jeho plnou soudní pravomocí mělo trvale na palubě vhodné lékařské vybavení. Tento případ byl uzavřen poté, co dotyčný členský stát uvedl svá vnitrostátní ustanovení do souladu s touto směrnicí. Další řízení pro porušení právních předpisů bylo zahájeno proti jednomu členskému státu ohledně definic pojmů „plavidlo“/„rybářské plavidlo“ a „vlastník“ v jeho vnitrostátním právu.

Další závažné problémy s dodržováním této směrnice se týkaly školení, radiokonzultací a důvěrnosti lékařských údajů.

Další nezávazný nástroj EU může pomoci řešit extrémně vysoký výskyt nehod v odvětví rybolovu a skutečnost, že na mnohá plavidla se směrnice 93/103/ES nevztahuje. Komise v úzké součinnosti s Poradním výborem pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci[13] (dále jen „poradní výbor“) proto hodlá vypracovat návrh nezávazné příručky týkající se těchto malých plavidel a zaměřené zvláště na správné postupy ke zlepšení prevence.

---

[12] V souvislosti se směrnicí 92/29/EHS bylo zahájeno devět řízení z důvodu nesdělení, z nichž jedno mělo za následek rozsudek Soudního dvora (věc *Komise* v. *Lucembursko*, C-410/97, Sb. rozh. 1998, s. I 6813), a devět dalších v souvislosti se směrnicí 93/103/ES, z nichž dvě měly za následek rozsudky Soudního dvora (věc *Komise* v. *Irsko*, C-364/97, Sb. rozh. 1998, s. I 6593, a věc *Komise* v. *Itálie*, C-362/98, Sb. rozh. 1999, s. I 6299).

[13] Rozhodnutí Rady ze dne 22. července 2003, kterým se zřizuje Poradní výbor pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci (Úř. věst. C 218, 13.9.2003, s. 1).

5. ČINNOST V DOTYČNÉ OBLASTI: PRAKTICKÉ PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 93/103/ES

5.1. Všeobecné otázky

Přestože do působnosti směrnice 93/103/ES[14] spadá jen velmi malé procento z celkového rybářského loďstva, „rámcová směrnice“[15], případně včetně jejích jednotlivých samostatných směrnic, se vztahuje na celé odvětví.

Posouzení praktického provádění směrnice 93/103/ES ztěžují velké zeměpisné rozdíly, např. mezi loďstvy ve Středozemním moři a v Atlantiku: první z nich je tvořeno menšími plavidly, která se obvykle vracejí na břeh každý den nebo každých několik dní, zatímco druhé je tvořeno většími plavidly, na která se tato směrnice vztahuje ve větším rozsahu.

Mezitím některé sociální a hospodářské faktory jako například silnější hospodářská soutěž, klesající populace ryb a vysoké náklady na paliva snižují příjmy vlastníků plavidel, velitelů/kapitánů a pracovníků a zvyšují tlak na to, aby plavidla ulovila co nejvíce ryb za co nejkratší dobu.

V důsledku toho se posádky snížily na minimum[16], pracovní doba se zvýšila a směny prodloužily, přestože technická zlepšení mohou odstranit značnou část těžké práce. Menší posádky jsou v době intenzivnější činnosti pod zvlášť velkým tlakem. Studie provedená ve Španělsku[17] ukazuje, že rybáři považují své povolání spíše za vyčerpávající než nebezpečné, zatímco v Nizozemsku se odhaduje, že čtvrtina nehod, ke kterým dojde, není nahlášena. Tyto faktory ještě více ztěžují posouzení vlivu nových opatření.

Pracovní podmínky na plavidlech (plat, doba strávená mimo domov, dlouhá pracovní doba atd.) odrazují nováčky z řad mladší generace, což zase ztěžuje přechod ke kultuře prevence, přinejmenším z krátkodobého hlediska. Nadměrný rybolov a nadměrné rybolovné kapacity mají za následek slabou hospodářskou výkonnost, která brání odpovídající údržbě a provozování plavidel a nutí rybáře podstupovat větší rizika.

Z hlediska vlastníků lodí a velitelů/kapitánů nepřinášejí nová ustanovení žádný přímý užitek a zapojení orgánů inspekce práce je zatím slabé. Zdá se, že jen pár členských států vytvořilo rezervy pro finanční podporu investování do bezpečnostního vybavení a školení posádek.

Třebaže směrnice klade větší důraz na bezpečnost v tomto odvětví a v požadavcích na bezpečnost a v bezpečnostním školení posádek došlo ke zlepšením, její dopad je zatím omezený, protože se vztahuje pouze na větší plavidla, jichž je menší počet a na nichž jsou bezpečnostní podmínky beztak lepší, přičemž malá pozornost je věnována pracovním

---

[14] Podle zprávy Evropského parlamentu *Rybolov: bezpečnost a příčiny nehod* (12. března 2001) se tato směrnice vztahuje odhadem jen asi na 8 % provozovaných plavidel.

[15] Směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci (Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1)

[16] Francouzská případová studie popisuje, jak u plavidel o přibližné délce 24 m klesl počet členů posádky z devíti pracovníků na pět.

[17] *Penosidad y Riesgo en las actividades pesquera. Las condiciones de trabajo y de salud de los trabajadores de la pesca en Cantabria (Náročné podmínky a nebezpečí při rybolovných činnostech. Pracovní a zdravotní podmínky rybářů v Kantábrii),* Labour Asociados, 2003. Příčinami zmíněného vyčerpání je fyzická námaha, dlouhá pracovní doba a nutnost často spočívat v nepohodlných polohách.

podmínkám, které by mohly zvyšovat nebezpečí nemocí z povolání a nezdravého životního stylu.

Nízké stavy některých populací ryb ve spojení s nadměrnými rybolovnými kapacitami nutí vlastníky plavidel maximalizovat účinnost rybolovu v rámci omezení definovaných právem EU a právními předpisy členských států, což je někdy na úkor bezpečnosti plavidel a životních a pracovních podmínek na nich.[18]

5.2. Hodnocení rizik

Podle čl. 1 odst. 2 směrnice 93/103/ES se na plavidla spadající do oblasti její působnosti vztahují v plném rozsahu ustanovení rámcové směrnice. Čl. 9 odst. 1 rámcové směrnice stanoví, že zaměstnavatel musí zajistit hodnocení rizik. Hodnocení rizik mohou být nejvýznamnější právní inovací podle směrnic o bezpečnosti a ochraně zdraví, ale na plavidlech se téměř nikdy neprovádějí. Tam, kde se provádějí, jsou hlášena jako povzbudivé diskuse o rizicích, jejich následcích a preventivních opatřeních. Vlastníky malých plavidel údajně odrazují vysoké náklady.

Dalším problémem je to, že ke splnění požadavku hodnocení rizik se často používá jen jednoduchý kontrolní seznam, což nemá na pracovní podmínky na plavidlech žádný vliv. V důsledku toho se rybářům nedostává odborných rad, jak uplatňovat bezpečné pracovní postupy, aby na plavidlech nedocházelo ke vzniku nebezpečných situací.

5.3. Prosazování

Čl. 3 odst. 2 směrnice 93/103/EC požaduje, aby plavidla byla podrobována pravidelným kontrolám orgány zmocněnými k jejich provádění.

Provádění této směrnice nepřineslo žádnou změnu typu nebo úlohy kontrol v odvětví rybolovu[19]. Téměř každý členský stát již měl zvláštní kontrolní systémy k prověřování podmínek plovatelnosti, způsobilosti k plavbě a schopnosti řešit mimořádné situace.

Ve většině členských států existují dva typy kontroly. První je technická: kontroly obvykle prováděné orgány námořní správy, které mají dlouholeté zkušenosti a dostatečně vyškolený personál. Tyto kontroly se provádějí během stavby lodi a poté pravidelně (obvykle jednou ročně) za účelem obnovy průkazu plavidla, aby mohlo být nadále používáno k plavbě[20]. Druhý typ kontroly se týká organizace práce, školení a kvalifikace, pracovní doby, otázek bezpečnosti a ochrany zdraví, životních podmínek na plavidlech apod., což jsou aspekty spadající do oblasti působnosti orgánů inspekce práce. V některých členských státech existuje ještě třetí typ kontroly, který obvykle spočívá ve zdravotnické kontrole schopnosti plavidla a zodpovědných osob řešit případné mimořádné situace na moři, co se týče lékařské pomoci.

V mnoha členských státech proto rybářská plavidla procházejí kontrolami prováděnými dvěma nebo třemi různými orgány, někdy při velmi malé vzájemné koordinaci. Obecně se

---

18 Popsáno v britské případové studii.

19 Nový veřejný subjekt zodpovědný za bezpečnost rybářů byl zřízen jen v Irsku, zatímco v ostatních členských státech nedoznaly stávající instituce žádných významných změn. Zpráva nezávislých odborníků uvádí, že mnoho zúčastněných stran, a to nejen odborů, považuje systémy inspekce práce za nedostatečné a stěží způsobilé dohlížet na bezpečnost a ochranu zdraví rybářů.

20 Nejběžnější metodou kontroly je vypracování kontrolních seznamů týkajících se technických aspektů plavidla spíše než jeho vhodnosti jako pracoviště.

zdá, že hlavní důraz je kladen na podmínky stability, plovatelnosti a bezpečnosti vybavení, zatímco životní podmínky, pohodlí, ergonomické aspekty, prevence rizik a pracovní doba rybářů jsou často opomíjeny, přestože je známo, že ke vzniku nehod nejvíce přispívá „lidský faktor".

Koexistence technické kontroly a inspekce práce může vlastníky lodí, velitele/kapitány a pracovníky mást. Často jsou zpochybňována specializovaná technická odbornost inspekce práce, zejména v členských státech s všeobecnými kontrolami, zatímco v členských státech se specializovanými kontrolami je nejčastějším předmětem kritiky nedostatek kontrolorů.

Zdálo by se, že jen pracovníci nebo jejich zástupci jsou schopni provádět účinné kontroly na palubě plavidel, což je neuspokojivé, jelikož většina členských států nemá v odvětví rybolovu odborovou reprezentaci. Je tomu obecně tak z důvodu častých změn složení posádek, které jsou tvořeny jak zaměstnanci, tak i samostatně výdělečně činnými osobami, a navíc je zde systém „sdílených platů",[21] který vzhledem k hospodářské zainteresovanosti posádky na maximalizaci úlovků odrazuje pracovníky a jejich zástupce od jakékoli iniciativy, která by mohla snížit dobu strávenou na moři nebo zvýšit náklady. Za těchto podmínek je obtížné podporovat hluboce zakořeněnou kulturu bezpečnosti.

V důsledku toho jsou technické požadavky ovlivňující bezpečnost kontrolovány technickými orgány účinně, avšak kontroly prováděné orgány inspekce práce se zdají být nedostatečné. Nicméně některé členské státy upozorňují, že kontroly jsou prováděny častěji, a podle Nizozemska jsou klesající počty nehod v tomto státu pravděpodobně důsledkem jeho systematického kontrolního systému[22].

Jelikož nejsou příčiny častých nehod na plavidlech řádně vyšetřovány, je podceňován počet úrazů a onemocnění způsobených prací v odvětví rybolovu.

V některých členských státech podle zprávy nezávislých odborníků způsobuje rozdělení odpovědnosti mezi vnitrostátní a regionální orgány, orgány inspekce práce a orgány námořní správy snížení účinnosti kontrol, i když hlavním praktickým problémem je obtížnost provádění kontrol při skutečných pracovních podmínkách: kontroly jen zřídka probíhají na moři, když rybáři skutečně pracují[23].

5.4. Informování a školení

Články 8 a 9 směrnice se týkají informování a školení. K problematice informování pracovníků bylo dosud shromážděno jen velmi málo údajů, ale zdá se, že tato oblast trpí stejnými problémy jako školení[24].

---

21 Tradiční systém odměňování v rybolovném průmyslu je založen na podílech z úlovku nebo na podílech z příjmů po odečtení nákladů, případně na kombinaci podílu z příjmů s pevným platem (zdroj: ILO: *Fishermen's conditions of work and life (Životní a pracovní podmínky rybářů),* Ženeva, Dok. CFI/4/1988/1). S cílem maximalizovat svůj podíl na příjmech mají rybáři sklon provozovat plavidla s co nejnižším počtem členů posádky.

22 Zdá se, že kontroly nejsou o nic méně přísné, když se blíží doba, kdy bude muset být plavidlo sešrotováno, přestože velitelé/kapitáni mají údajně menší sklon v takových případech investovat do bezpečnosti.

23 Kontroly na moři se provádějí pouze na lodích o délce přes 24 m, jelikož menší plavidla zřídka oznamují, že se chystají vyplout na moře.

24 Španělská případová studie poukázala na to, že najmutím externí firmy se nepodařilo zvýšit povědomí rybářů o jejich odpovědnosti za bezpečnost a zdraví své i jiných osob.

Co se týče školení, členské státy zmiňují obtížný přístup k rybářům jako celku vzhledem ke krátké době, kterou tráví na souši a která je určena k odpočinku[25]. Tento problém se ještě prohlubuje, když pracují ve vzdálených lovištích – což je faktor, který není vždy zohledňován – a také v důsledku strukturálních obtíží tohoto odvětví (které úzce souvisí s nezaručenými výsledky práce, zejména u malých a středních podniků působících v takových lovištích).

Výše zmíněný systém „sdílených platů“ je další překážkou školení, který musí probíhat na souši a není tudíž odměňován. I přesto se členské státy domnívají, že posílení školení je jedním z nejvýznačnějších přínosů směrnice.

6. ČINNOST V DOTYČNÉ OBLASTI: PRAKTICKÉ PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 92/29/EHS

6.1. Všeobecné otázky

Obecně je směrnice prováděna tak, jak má, díky jejímu širokému akceptování mezi profesionály a jejich spolupráci s příslušnými orgány, jakož i díky kontrolám, které tyto orgány provádějí. To je usnadněno přesným formulováním návrhu přílohy směrnice, která neponechává žádný prostor k rozdílnému výkladu.

Vzhledem k obtížnosti odlišení vlivu nových ustanovení a získání spolehlivých statistických údajů lze obecně konstatovat, že se lékařská pomoc na plavidlech zlepšila. Zúčastněným stranám se podařilo začlenit příslušná ustanovení do jejich preventivních postupů včetně školení a obstarávání a udržování lékařského vybavení a záchranné výstroje.

Nicméně existuje rozdíl mezi obchodním loďstvem a rybářskými flotilami. Zatímco v obchodním loďstvu byla směrnice provedena bez problému, požadavek mít na palubě lékařské vybavení se obtížněji provádí v rybářském loďstvu a zejména v malých podnicích.

Za hlavní přínos směrnice je považováno zavedení lépe organizovaného systému poskytování lékařské poradenské služby plavidlům. Také střediska lékařské radiokonzultační služby se ukázala jako velmi účinná: v současnosti jsou k dispozici údaje o počtu volání z plavidel, nejběžnějších typech zranění a přijatých opatřeních.

Školicí programy ve většině států zajistily zvýšení důvěry mezi pracovníky, co se týče odpovědnosti za zdravotnické zajištění na plavidle.

Skutečnost, že kapitáni často raději nepodávají léky, které mají v lékárničce, snižuje jejich vliv na zdravotnickou péči poskytovanou na plavidle. Zdá se, že ve většině situací dávají lékaři také přednost evakuaci pacientů před podáním léků dostupných na plavidle. Také se zdá, že přítomnost léčivých přípravků na palubě plavidel nemá žádný zásadní vliv na ekonomické náklady, i když je některé členské státy zmiňují.

Nejkritičtější hodnocení dopadu směrnice pochází od odborů a týká se nedodržování ustanovení, co se týče teoretického školení a praktického školení ohledně používání prostředků první pomoci a radiokonzultační služby a také nedostatku prostředků pro školení pracovníků v jejich používání na moři.

---

[25] Španělská případová studie uvádí, že rybáři neobdrželi žádný zvláštní školení ani od svých odborů.

Zvláštní obtíže v přístupu ke školení jsou uváděny u samostatně výdělečných osob a rybářských družstev, jejichž odměny velmi silně závisejí na denním úlovku.

6.2. Lékařské vybavení

Článek 2 směrnice stanoví, že každé plavidlo musí mít vždy na palubě lékařské vybavení odpovídající kategorii plavidla a typu plavby, práci, nákladu a počtu pracovníků. Velká plavidla, která vykonávají plavbu delší než tři dny, musí mít ošetřovnu, a plavidla s posádkou o 100 nebo více členech na mezinárodní cestě delší než tři dny musí mít na palubě lékaře.

Obecně řečeno, právní předpisy jsou uplatňovány a lékařské vybavení se na palubě plavidel vozí. Nicméně některé problémy přetrvávají, zejména co se týče obsahu lékárničky, který ne vždy odpovídá všem požadavkům směrnice, a vyměňování léků a zdravotnických prostředků po vypršení doby jejich použitelnosti. Zdálo by se, že je to v některých případech způsobeno tím, že kontroloři nemají potřebné speciální školení.

Situace s lékařským vybavením se zdá být lepší ve velkých společnostech a na obchodních lodích, zatímco požadavek kontrolovat a vyměňovat vybavení není tak přísně dodržován v malých společnostech a na rybářských plavidlech.

Pro rybáře, kteří jsou samostatně výdělečnými osobami, jsou právní předpisy o lékařském vybavení obtížně srozumitelné.

Jsou pozorovány některé problémy, co se týče omamných látek, způsobené nedostatečným povědomím na straně dodavatelů.

Je nutno posoudit potřebu vyměňovat obsah lékárničky s prošlým datem použitelnosti. Mohla by být vytvořena pracovní skupina poradního výboru, která by Komisi s tímto úkolem pomohla.

6.3. Rozdělení odpovědnosti

Čl. 4 odst. 1 směrnice stanoví rozdělení odpovědnosti za obstarávání a doplňování lékařského vybavení mezi vlastníka a kapitána nebo pověřenou osobu.

Nezdá se, že by toto rozdělení představovalo nějaký problém. Zodpovědnost za obstarávání a doplňování lékařského vybavení na jedné straně a za jeho správu a údržbu na straně druhé je rozdělena správně. Nedostatečnou jednoznačnost zmiňuje Španělsko, které uvádí, že zodpovědnost je rozdělena méně jasně u rybářského loďstva – kde kapitán a vlastník lodi je často jedna a táž osoba – než u obchodního loďstva.

6.4. Školení

Požadavky ohledně školení stanovené v čl. 5 odst. 2 a 3 směrnice vyvolávají dvě hlavní otázky: za prvé, zda je či není základní školení neodkladné léčebné péče dostatečné a odpovídající, a za druhé, zda kapitán a důstojníci mají či nemají nejméně jednou za pět let navštěvovat doškolovací kurzy.

Situace se liší podle členského státu a typu loďstva. V některých členských státech je základní školení v rybolovném průmyslu považováno za nedostatečné. Situace ohledně doškolovacích kurzů v pětiletých intervalech se také různí. V mnoha členských státech je školení každých pět let povinné. Ve Finsku je takové školení nezbytným předpokladem získání průkazu

umožňujícího pracovat na moři jako profesionál. V Německu je doklad o absolvování takového kurzu povinný pro obnovení průkazu kapitána nebo lodního důstojníka.

V některých členských státech je specializované školení první pomoci nebo neodkladné léčebné péče, případně základní školení neodkladné zdravotní péče povinné pro všechny osoby, které absolvují kurz pro profesionální námořníky, a kapitáni mají specializované školení neodkladné zdravotní péče. Nicméně školení neodkladné zdravotní péče je někdy považováno za nedostatečné. Někdy chybí zvláštní školení pro kapitány, například v používání injekčních stříkaček a aplikování injekcí. V odvětví rybolovu platí, že čím je rybářské plavidlo menší, tím menší je i pravděpodobnost, že kapitán nebo kterýkoli jiný člen posádky absolvoval nějaké zdravotnické školení nebo vůbec jakékoli školení.

6.5. Střediska lékařské radiokonzultační služby

Cíl směrnice stanovený v článku 6 o zřizování radiokonzultačních středisek s lékaři, kteří jsou proškoleni o životních podmínkách na palubě plavidel, je plněn uspokojivě, přestože jsou v některých členských státech používány struktury, které existovaly již před přijetím této směrnice. V Dánsku počty osob evakuovaných z plavidel drasticky klesly od té doby, kdy byly zcentralizovány radiokonzultační lékařské služby a školení navigátorů a lékařů radiokonzultačních služeb. Obecně se má za to, že tato střediska fungují náležitě, s některými slabými místy.

Zpráva nezávislých odborníků ukazuje, že v některých členských státech nejsou v radiokonzultačních střediscích zaměstnáni žádní lékaři ani specializovaní zdravotničtí pracovníci a hovory vyřizuje lékař ve službě, který není proškolen o podmínkách na palubě plavidel. V jiných členských státech jsou lékaři vyškoleni, jak mají rádiem poskytovat osobám na palubě plavidel pokyny k ošetření, a vždy je nejméně jeden lékař ve službě, aby námořníkům poskytl potřebnou pomoc.

Hlavním slabým místem je to, že lékař nemá živé zobrazení pacienta, takže se musí spoléhat na kapitánův popis pacientových příznaků. Spolehlivost těchto informací ovlivňuje spolehlivost rad poskytovaných lékařem, takže je pravděpodobně evakuováno z plavidel více pacientů, než je nezbytné.

V Dánsku proběhly úspěšné pokusy s vizuálními prohlídkami prostřednictvím webové kamery. Slabým místem je však neexistence pevného připojení k internetu na některých lodích a náklady na vybavení pro připojení k internetu.

Ve Švédsku byla zřízena speciální virtuální střediska s lékaři, kteří mají zvláštní školení a znalosti podmínek na palubě plavidel.

Technika pro komunikaci lodí s pevninou je enormně různorodá, od jednoduchého rádiového zařízení VHF až po satelitní telefon a elektronickou poštu.

Mimořádné situace jsou také řešeny leteckým transportem a Španělsko uvádí existenci nemocničních plavidel.

6.6. Kontroly

Článek 7 směrnice se týká každoročních kontrol lékařského vybavení.

Problémy uvedené v bodu 5.3 (směrnice 93/103/ES) platí stejně i zde.

7. OBECNÉ HODNOCENÍ

7.1. Hlavní pozitivní výsledky obou směrnic

7.1.1. Směrnice 93/103/ES

Zprávy jednotlivých členských států obecně neuváděly žádné záporné ani kladné účinky, v některých případech v důsledku toho, že již dříve existovaly stejně přísné předpisy. Celkové zhoršení socioekonomických podmínek rybářů v posledních letech ztěžuje hodnocení situace. Bylo zjištěno, že zlepšení jsou nepřímým výsledkem opatření přijatých ke zlepšení loďstva, spíše než výsledkem pokusů zlepšit pracovní podmínky na plavidlech.

Členské státy nicméně mezi kladnými účinky směrnice 93/103/ES uvedly tyto body:

– jednotné úrovně minimální bezpečnosti ve všech členských státech;

– do právních předpisů jednotlivých států byla zavedena vnitřně ucelená soustava minimálních bezpečnostních a zdravotních pravidel specifických pro práci na palubě rybářských plavidel a vlastníci ji musí plně dodržovat; to také kontrolorům usnadňuje sledování;

– více kontrol;

– větší snaha dodržovat vnitrostátní právní předpisy v oblasti prevence rizik při práci;

– zvýšená bezpečnost rybářských plavidel a lepší pracovní podmínky, zejména co se týče pracovních týmů, pracovišť, ubytování na palubě a metod manipulace s nákladem a beden s rybami;

– lepší struktura a *modus operandi* systému předcházení pracovním rizikům a zejména školení, informovanost a kontrolní činnost;

– více školení pro pracovníky a velitele/kapitány;

– určité zlepšení životních podmínek na palubě (třebaže také v důsledku technických zdokonalení);

– požadavky směrnice jsou užitečné pro formulování praktických ustanovení ohledně konstrukce a vybavení rybářských plavidel;

– intenzivnější profesionální debata v rámci odvětví.

7.1.2. Směrnice 92/29/EHS

Přestože členské státy uvedly, že nepozorují žádné zásadní záporné ani kladné účinky těchto právních předpisů, některé poukazují na obecně zvýšenou povědomost o problematice zdraví a bezpečnosti. Jako kladné účinky byly zmíněny doškolovací kurzy a zařazení nových definic a minimální požadavky na lékárničky a lékařskou péči na plavidlech přinesly některé změny ve vnitrostátních právních předpisech.

Členské státy uvádějí i další kladné aspekty jako například

– je uznávána potřeba povinného sledování námořníků profesionálními zdravotníky;

– zlepšení zdravotnické péče na plavidlech;

– lékařské vybavení zajišťuje zdravotnickou péči na plavidlech;

– zařazení dalších léčivých přípravků (protijedů) do lékařského vybavení;

– lékařské vybavení je lépe využíváno osobou zodpovědnou za lékařskou péči a poskytování zdravotnických rad;

– účinnější kontroly lékařského vybavení, zejména co se týče psychotropních léčivých přípravků;

– doškolovací kurzy nejméně každých pět let pro kapitána a pracovníky, kteří jsou pověřeni používáním lékařských zásob, což vede ke zlepšení jejich zdravotnických znalostí;

– informační kampaně (zaměřené na posádku, vlastníky lodí a námořní společnosti) vedly ke zvýšení povědomí o této problematice.

7.2. Hlavní problémy při provádění

7.2.1. Směrnice 93/103/ES

Členské státy uvádějí následující problémy:

– sociální partneři ve většině členských států se domnívají, že popularizační a informační činnosti týkající se nových ustanovení jsou nedostatečná;

– vzhledem k technické složitosti směrnice byla nezbytná další podpora;

– vzhledem ke změnám bylo pro stávající plavidla o délce 18 m nebo více[26] obtížné splnit požadavky směrnice;

– vysoké náklady na bezpečnostní vybavení (pro zaměstnavatele);

– vlastníci malých plavidel se zdráhají provádět hodnocení rizik kvůli vysokým nákladům, které s tím souvisejí;

– hodnocení rizik často spočívají jen ve vyplňování formulářů bez jakéhokoli dopadu na pracovní podmínky na plavidlech;

– neexistence integrovaného plánu kontrol a rozvoje pro zásady předcházení rizikům v námořním prostředí;

– žádné úřední postupy pro spolupráci mezi příslušnými orgány;

– nedostatečné prosazování ustanovení k předcházení nemocí z povolání;

---

[26] Francie uvedla obtíže s plněním určitých požadavků směrnice 2002/44/ES (vibrace) a směrnice 2003/10/ES (hluk) na rybářských plavidlech.

– stáří loďstva je v některých případech překážkou provádění příslušných ustanovení;

– neexistence silné reprezentace rybářů je překážkou zlepšování pracovních podmínek;

– nekuřáci jsou v jídelně stále ještě vystavováni tabákovému kouři;

– nedostatek přímé pomoci pro osoby, které se na plavidlech podílejí na zajištění bezpečnosti.

Zvláštní případ malých plavidel: směrnice 93/103/ES

Směrnice 93/103/ES se nevztahuje na plavidla o délce menší než 15 m, přestože rámcová směrnice se vztahuje i na plavidla, která nespadají do působnosti směrnice 93/103/ES.

Téměř každé plavidlo o délce menší než 15 m je majetkem velitele/kapitána, který často pracuje s dalšími členy rodiny. V tomto odvětví je tudíž velké procento malých a středních podniků: v závislosti na konkrétním členském státu je 60 % až 90 % loďstev tvořeno plavidly o délce menší než 12 m.

Podle zprávy nezávislých odborníků mají malá plavidla obtíže s plněním požadavků týkajících se zdraví a bezpečnosti a vysoké náklady na bezpečnostní vybavení odrazuje vlastníky malých lodí od jeho pořízení.

Přístup k informacím ohledně bezpečnosti je obtížnější pro velitele/kapitány a členy posádek menších lodí, zejména když orgány zajišťující veřejnou informovanost používají nové technologie jako například internet.

Rodinné firmy často provozují stará plavidla a jejich pracovníci nemají téměř žádnou kvalifikaci.

Praktická příručka pro malá plavidla zmíněná v bodu 4.2 by se měla zabývat problémy na dřevěných plavidlech, např. únikovými cestami a východy.

7.2.2. Směrnice 92/29/EHS

Zprávy jednotlivých členských států uvádějí následující problémy s praktickým prováděním:

– nalezení vhodného místa pro lékárničku[27];

– náklady na zakoupení a udržování nového lékařského vybavení;

– obtíže při obstarávání zásob určitých léčivých přípravků, zejména léků proti malárii (které je nutno dovážet)[28];

– nerovnováha mezi velikostí plavidla a rozsahem lékařského vybavení, které musí mít na palubě;

– povinnost mít na palubě léky, které by měl podávat pouze kvalifikovaný lékař;

---

[27] Dánsko tento problém vyřešilo navržením batohů pro menší lékárničky.

[28] Dánsko ve své zprávě uvádí, že mimo Evropu může být extrémně obtížné kupovat léky v důsledku restriktivních vnitrostátních předpisů.

– v odvětví rybolovu slouží lékárnička hlavně k řešení drobných problémů, například bolestí hlavy;

– zřízení radiokonzultačních lékařských středisek představovalo náročný úkol, protože lékaři neměli znalosti o námořním prostředí, měli nedostatek zkušeností s používáním rádiových komunikačních technologií a nouzová volání do těchto středisek nebyla častá;

– v některých odvětvích by mohli být lékaři nahrazeni na palubě plavidel středním zdravotnickým personálem se zvláštním školením; bylo navrženo, aby toto rozhodnutí bylo ponecháno na každém členském státu.

Zvláštní případ malých a středních podniků: směrnice 92/29/EHS

Celkově bylo pociťováno, že směrnice byla koncipována pro větší plavidla, a nikoli pro loďstvo Společenství jako celek, přičemž nejvíce problémů způsobuje její provádění malými a středními podniky.

Léčivé přípravky, které musí být podle této směrnice na palubě, jsou považovány za vhodné na větších plavidlech, avšak pro středně velká plavidla je jejich rozsah považován za příliš zatěžující.

Ustanovení ohledně vzdálenosti od břehu vytvářejí obzvláštní obtíže pro některé sektory tohoto odvětví.

8. NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ

8.1. Směrnice 93/103/ES

Většina členských států nepovažuje za nutné směrnici změnit, ale spíše se domnívá, že určité obtíže zjištěné při provádění by mohly být vyřešeny jinými prostředky než legislativním opatření, tzn. kontrolami zaměřenými na specifické otázky a doplňkové informace.

Některé členské státy se však domnívají, že by se tato směrnice měla vztahovat i na plavidla o délce menší než 15 m, jelikož většina loďstev členských států spadá do tohoto rozsahu a statistické údaje ukazují, že ke značnému počtu nehod dochází na malých plavidlech.

Zprávy jednotlivých států ukazují, že hlavním problémem je zlepšení kultury bezpečnosti mezi rybáři, což vyžaduje informování a školení. Členské státy se domnívají, že informování by mohlo být plánováno systematičtěji a že školení týkající se bezpečnosti by mělo být více přizpůsobeno podmínkám rybářů, co se týče úrovně vzdělání, dostupnosti, tradic a kultury atd., a mělo by zahrnovat více praktických cvičení.

Také je nezbytná větší spolupráce na úrovni EU, co se týče studia a šíření osvědčených postupů, a strategický cíl zlidštit práci v odvětví rybolovu je nutno začlenit do společné rybářské politiky například prostřednictvím sociálního dialogu.

8.2. Směrnice 92/29/EHS

Členské státy předložily několik návrhů týkajících se příloh směrnice, mimo jiné návrh na přehodnocení výčtu lékařského vybavení požadovaného podle přílohy II v závislosti na regionu a kategorii plavidla, aby bylo zajištěno, že odráží potřeby a podmínky na plavidle.

Přílohy je nutno přizpůsobit technickému a lékařskému pokroku v oblasti lékařského vybavení.

Další návrhy se týkaly informování a školení[29] a systému kontrol.

Také bylo navrženo, že by Komise měla podpořit lepší pochopení směrnic vydáním příruček týkajících se různých druhů činnosti, velikostí plavidel a podmínek, za kterých loďstva EU pracují.

9. ÚČINNOST

9.1. Směrnice 93/103/ES

9.1.1. Účinky na situaci v oblasti pracovních úrazů a nemocí z povolání

9.1.1.1. Pracovní úrazy

Při posuzování dopadu vnitrostátních prováděcích opatření existuje základní problém, jelikož je obtížné přiřadit účinky k určité příčině. Před přijetím směrnice již existovaly příslušné vnitrostátní předpisy. V oblasti zlepšování pracovních podmínek hraje roli také technický vývoj[30].

Přestože Eurostat vypracovává statistiky na úrovni EU[31], nejsou k dispozici spolehlivé údaje konkrétně o námořním odvětví. Nicméně lze zmínit zatím poslední *ad hoc* přehled pracovních úrazů za EU-15, jmenovitě šetření týkající se pracovníků z roku 1999[32], které naznačuje, že odvětví rybolovu mělo nejvyšší výskyt pracovních úrazů nevedoucích k úmrtí, který je 2,43krát vyšší než průměr EU.

Ve většině členských států je také nedostatek spolehlivých údajů o účinku nových právních předpisů, přestože statistické údaje o nehodách týkajících se námořníků jsou na úrovni jednotlivých států běžně sledovány.

Nicméně mnoho členských států uvedlo, že počet pracovních úrazů klesl, možná v důsledku provádění nových předpisů, školení nebo informačních kampaní. Zdá se, že s určitými výjimkami počet nehod v členských státech klesl strměji než počet rybářů, což naznačuje, že míry výskytu nehod klesaly již před daty provádění směrnic. V každém případě jsou statistické údaje o nehodách ve většině členských států nedostatečné. Jedním vysvětlením je, že řezné rány, škrábance, povrchová zranění, otoky a podlitiny nejsou obvykle považovány za úraz, nýbrž prostě jen za běžnou součást této práce.

---

29 Komise by například měla navrhnout podrobné cíle školení osob poskytujících zdravotnické ošetření.

30 Vzniká nicméně problém, když na technická zdokonalení nenavazuje odpovídající školení pracovníků.

31 ESAW – European Statistics on Accidents at Work (Evropská statistika pracovních úrazů) a EODS – European Occupational Disease Statistics (Evropská statistika nemocí z povolání). Údaje nejsou zcela porovnatelné, protože kritéria jejich shromažďování nejsou plně slučitelná. Skutečný rozsah problému je i nadále podceňován u nepovinných systémech zaznamenávání pracovních úrazů. Nicméně nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1338/08 ze dne 16. prosince 2008 o statistice Společenství v oblasti veřejného zdraví a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (Úř. věst. L 354, 31.12.2008, s. 70) má harmonizaci vykazování zlepšit.

32 Šetření týkající se pracovníků z roku 2007 nezahrnuje úrazy a zdravotní obtíže v odvětví rybolovu, protože nejsou splněna kritéria spolehlivosti údajů.

Přestože počet nehod pravděpodobně klesl, jejich závažnost nejspíše vzrostla, zejména v důsledku doby strávené na plavidle, snižování velikosti posádek a nedostatku času pro školení na souši. Zdá se, že ve většině případů se bezpečnostní podmínky na plavidlech zlepšily před datem provedení směrnic, což může vysvětlovat, proč míra výskytu nehod klesla strměji než počet pracovníků. Nicméně je nutno mít na paměti, že se směrnice 93/103/ES vztahuje pouze na plavidla, která tvoří jen malé procento celého rybářského loďstva EU[33]. Jelikož existuje velký rozdíl v rizicích, která hrozí na malých plavidlech v porovnání s velkými plavidly, je logické, že zprávy jednotlivých států hodnotí přímý dopad nových požadavků obsažených v této směrnici na počet nehod jako nízký.

9.1.1.2. Nemoci z povolání

Jelikož vnitrostátní systémy zaznamenávání nemocí z povolání vykazují ještě větší nedostatky než systémy evidence nehod, určit spojitost mezi novými předpisy a vývojem situace v oblasti nemocí z povolání v odvětví rybolovu je ještě obtížnější. Nicméně nepřímé údaje ukazují, že důležitým faktorem přispívajícím k tomu, že rybáři končí se svým povoláním, je jejich špatný zdravotní stav. Působení věkového faktoru ještě zhoršuje skutečnost, že do tohoto odvětví přichází méně nových pracovníků, hlavně kvůli drsným podmínkám. To ovlivňuje schopnost pracovníků zvládat vysokou pracovní zátěž v náročném pracovním prostředí.

Nejdůležitější faktory týkající se rizik a náročnosti práce v rybolovu vyplývají z počasí, těžké manuální práce, psychologických a sociálních problémů v důsledku dlouhodobého odloučení, tlaku na to, aby lidé pracovali rychle, a dlouhé pracovní doby nerovnoměrně rozdělené do období intenzivní činnosti a monotónního čekání, jakož i vzájemné interakce jednotlivých rizik.

Ostřejší hospodářská soutěž, například v důsledku klesajících úlovků, ohrožuje podmínky pro preventivní opatření. Konkrétně, systém „sdílených platů“ na většině malých plavidel může vést k delší pracovní době, většímu počtu hodin strávených na plavidle a větší námaze. Není pravděpodobné, že by účinná preventivní opatření byla za takových pracovních podmínek prioritou a tento nedostatek může vést k většímu výskytu nemocí a zdravotních obtíží z povolání.

Zdá se, že hlavním zdrojem špatného zdravotního stavu u rybářů jsou svalové problémy, pravděpodobně v důsledku stárnutí a namáhavých pracovních podmínek.

9.1.2. Dopad na produktivitu, zaměstnanost a konkurenceschopnost

Obecně řečeno, členské státy neposkytují informace o vlivu nových právních předpisů na produktivitu, zaměstnanost a konkurenceschopnost.

9.2. Směrnice 92/29/EHS

9.2.1. Účinky na situaci v oblasti pracovních úrazů a nemocí z povolání

Před provedením směrnice, které se časově shodovalo se snížením stavu rybářských loďstev a tudíž snížením počtu pracovníků i míry výskytu nehod, již některé členské státy měly vnitrostátní předpisy stanovující rovnocenné nebo i přísnější požadavky. Co se týče směrnice

[33] Například plavidla o délce větší než 12 m netvoří v žádném členském státu více než jednu čtvrtinu loďstva.

93/103/ES, zjištění kvantitativního dopadu směrnice 92/29/EHS je proto extrémně obtížné. Členské státy se snaží vysvětlit snížení počtu nehod a případů nemocí z povolání, a jejich posouzení dopadu směrnice 92/29/EHS si v některých případech protiřečí a v jiných jsou jen stěží kladná. Obecně se zdá, že dopad směrnice je malý, přestože zásady týkající se zdravotnické péče, lékárniček a školení jistě zvýšily přístupnost zdravotnické péče pro posádky plavidel.

9.2.2. Dopad na produktivitu, zaměstnanost a konkurenceschopnost

Členské státy obecně neposkytují informace o vlivu nových právních předpisů na produktivitu, zaměstnanost a konkurenceschopnost.

10. ZÁVĚRY

10.1. Směrnice 93/103/ES

I když se zdá, že ve většině členských států klesla rizikovost rybolovu strměji než množství pracovních sil, je to stále jedno z nejnebezpečnějších povolání v EU, přičemž k 80 % nehod na plavidlech dochází v důsledku lidské chyby.

Názory členských států a sociálních partnerů i výsledky nezávislého posouzení vedly k následujícím návrhům.

10.1.1. Lepší znalosti

Je nezbytné, aby bylo k dispozici více informací o nehodách a případech nemocí z povolání v odvětví rybolovu. Jelikož je důležité určit hlavní rizika, mohlo by být také užitečné evidovat méně závažné nehody prostřednictvím zdokonalené elektronické komunikace a vypracovat informativní seznam častých nemocí a jejich příčin. To by se mohlo projednat v rámci vnitrooborového sociálního dialogu nebo v rámci poradního výboru. Provádění nařízení č. 1338/08 o statistice Společenství v oblasti veřejného zdraví a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci může obecně zlepšit vykazování pracovních úrazů a případů onemocnění.

10.1.2. Lepší komunikace, informování a školení

Rozdrobená struktura odvětví rybolovu, slabá odborová reprezentace a fatalistický přístup, tzn. přijímání tradičního chápání moře jako nebezpečného a nepředvídatelného prostředí a chápání rizika jako běžné součásti této práce, ztěžují účinné poskytování informací. Velká vzdálenost mezi bydlištěm a pracovištěm a omezená doba, kterou mnozí rybáři tráví na souši, také v praxi brání jejich větší součinnosti. Kampaně, semináře, publikace, internetové stránky a podobné prostředky jsou v tomto odvětví zřídka účinné. To potvrzují členské státy i sociální partneři ve většině zemí, zejména co se týče menších podniků.

Je nezbytné vyvinout nové a lepší systémy pro komunikaci s lidmi v tomto odvětví. Také je zcela zásadní zapojit sociální partnery na úrovni EU, jednotlivých států a co je ještě důležitější i na té nejnižší úrovni a snažit se o trvalou změnu kultury. Také v této oblasti by mohl významnou úlohu hrát vnitrooborový dialog a poradní výbor.

Je také nezbytné větší úsilí, co se týče školení, zaměřeného na přizpůsobení školicích materiálů a kurzů profilu a možnostem rybářů, a nikoli jen na to, jak přežít v případě námořních nehod.

Zpráva Spojeného království zdůraznila, že účast na kurzech pravděpodobně závisí na tom, zda jsou (nebo mají v budoucnu být) povinné a zda jsou bezplatné, a že je nutno věnovat pozornost potřebě zajistit, aby účastníci kurzu rozuměli jeho obsahu.

10.1.3. Lepší kontroly

Členské státy mají podle článku 4 rámcové směrnice povinnost zajistit, aby byly právní předpisy EU v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci plně uplatňovány, zejména tím, že zajistí odpovídající kontroly a dohled. Účinné prosazování směrnice 93/103/ES a dalších směrnic EU platných v této oblasti ve všech členských státech je nezbytným předpokladem zlepšení souladu s právními předpisy EU, které účinně přispějí ke snížení výskytu pracovních úrazů a nemocí z povolání na rybářských plavidlech.

Některé členské státy chtějí podnítit větší zastoupení pracovníků a zřídit systémy zastupování v každém přístavišti s cílem zahrnout i menší plavidla a podnítit kolektivní vyjednávání v tomto odvětví jakožto způsob zlepšení pracovních podmínek. Je nutno zapojit odbory a i pracovníky, které nejsou jejich členy.

Na úrovni EU je nutno nalézt praktické, realistické způsoby, jak zlepšit situaci ohledně kontrol, která se zdá být neuspokojivá. To by mohlo zahrnovat také zjištění, co členské státy dělají v oblasti kontrol, konzultací a školení, s cílem sdílet osvědčené postupy, zapojit Výbor vrchních inspektorů práce (Senior Labour Inspectors Committee, SLIC),[34] a podnítit vnitrostátní inspektoráty práce, aby se zaměřily na toto odvětví a případně zvážily formy spolupráce s jinými inspektoráty, zejména s technickými a zdravotními inspektoráty.

10.1.4. Financování

Mnohé ze zmíněných obtíží, zejména těch, které mají vlastníci malých plavidel, se týkají nákladů na zlepšení vybavení na palubě. Zkušenosti z několika členských států ukazují, že jsou účinná podpůrná opatření pro financování potřebných zlepšení. Členské státy jsou proto vyzývány, aby si navzájem vyměňovaly informace o osvědčených postupech v této oblasti. Evropská agentura pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci by mohla k takové výměně zkušeností přispět. Spojené království navrhlo, že by mělo být zajištěno, aby v případě, že prostředky na zlepšení vybavení plavidel pocházejí od subjektu, jehož oblast působnosti se nijak netýká bezpečnosti, takové změny nejprve schválil příslušný bezpečnostní orgán.

10.1.5. Společná rybářská politika

Zdravé rybí populace a rybolov udržitelný z hlediska životního prostředí jsou základním předpokladem dlouhodobé hospodářské udržitelnosti. Ziskovou rybolovnou činnost nejlépe zaručí vysoká úroveň bezpečnosti a pracovních podmínek na plavidlech.

Současný přezkum společné rybářské politiky[35] nabízí příležitost lépe začlenit cíl zlepšit bezpečnost a životní podmínky rybářů na palubě plavidel do celkového cíle udržitelného provádění rybolovu z ekologického, sociálního i hospodářského hlediska.

---

[34] Rozhodnutí Komise 95/319/ES ze dne 12. července 1995, kterým se zřizuje Výbor vrchních inspektorů práce (Úř. věst. L 188, 9.8.1995, s. 11).

[35] Přezkum společné rybářské politiky s cílem zvýšit její účinnost při zajišťování hospodářské životaschopnosti loďstev EU, ochraně rybích populací, integraci s námořní politikou a zajištění

10.1.6. Oblast působnosti směrnice 93/103/ES

Plavidla o délce menší než 15 m představují většinu loďstva a mají vyšší míru výskytu nehod. Co se týče rozšíření působnosti směrnice 93/103/ES tak, aby se vztahovala i na tato menší plavidla a aby tudíž do její působnosti spadal větší počet plavidel a rybářů, rámcová směrnice a příslušné samostatné směrnice se v plném rozsahu vztahují na veškerá plavidla včetně plavidel o délce menší než 15 m. Je proto nutno zlepšit používání rámcové směrnice a samostatných směrnic. Větší hospodářský tlak na rybolovný průmysl, vyplývající například v důsledku klesajících stavů populací, přísnějších kvót a rostoucích cen paliv, s sebou přináší potřebu vyvinout nástroje, které by mohly malým plavidlům pomoci účinně provádět stávající opatření týkající se bezpečnosti a ochrany s co nejmenšími doplňkovými náklady.

Jedním způsobem, jak zlepšit provádění těchto směrnic, je vypracovat na úrovni EU praktickou nezávaznou příručku pro plavidla o délce menší než 15 m, která by objasnila určité základní pojmy pomohla všem zúčastněným subjektům plnit jejich povinnosti vyplývající z rámcové směrnice a jednotlivých směrnic.

Zároveň by měla být při poradním výboru zřízena pracovní skupina, která bude poskytovat rady, pokud mají být kromě opatření ke zlepšení používání stávajících směrnic s cílem zvýšit ochranu zdraví a bezpečnost na malých rybářských plavidlech brána v úvahu i jiná opatření a zejména změna směrnice 93/103/ES za účelem rozšíření její působnosti tak, aby se vztahovala i na plavidla o délce menší než 15 m.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že na úrovni jednotlivých států a/nebo celé EU jsou potřebná následující opatření:

– Komise by měla v součinnosti s poradním výborem formulovat nezávazné nástroje (zásady) pro malá rybářská plavidla;

– při poradním výboru by měla být zřízena pracovní skupina k poskytování rad, pokud mají být brána v úvahu i další opatření ke zlepšení ochrany zdraví na malých rybářských plavidlech a zejména změna směrnice 93/103/ES;

– tato pracovní skupina by také mohla studovat způsoby, jak zlepšit komunikaci s rybáři, co se týče informování a školení v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci;

– Výbor vrchních inspektorů práce by mohl zvážit zahájení kontrolní kampaně na úrovni EU zaměřené na rybolov a zdravotnickou péči na plavidlech ve všech 27 členských státech a na výměnu informací mezi inspektoráty ohledně osvědčených postupů; tato kampaň by také mohla přispět k posílení spolupráce mezi technickými inspektoráty a inspektoráty práce;

– Evropská agentura pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci by měla zvážit opatření ke zvýšení povědomí o prevenci nehod a onemocnění v odvětví rybolovu se zaměřením na malá rybářská plavidla;

kvalitních potravin pro spotřebitele byl zahájen v roce 2008, viz http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/review_en.htm.

– členské státy by měly v rámci svých vnitrostátních strategií pro oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci zvážit specifické osvětové iniciativy pro samostatně výdělečné osoby v odvětví rybolovu.

10.2. Směrnice 92/29/EHS

Posouzení jasně ukazuje, že, co se týče zlepšování prevence nehod a onemocnění a ochrany zdraví pracovníků, lze v oblasti konzultací na dálku uplatnit nové elektronické technologie.

Za účelem přísně technického přizpůsobení příloh směrnice technickému pokroku Komise postupem podle článku 8 směrnice 92/29/EHS předloží výboru tvořenému zástupci členských států návrh nových opatření v souladu s návrhy, jež jednotlivé členské státy uvedly ve svých zprávách.

Souhrnně lze konstatovat, že je nutné na úrovni členských států a/nebo EU učinit následující kroky:

– na dobrovolné bázi vyvinout příslušné elektronické technologie;

– svolat výbor pro technický pokrok za účelem přizpůsobení příloh směrnice 92/29/EHS.