EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 29.10.2009
COM(2009)599 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

par to, kā praktiski īstenot direktīvas par darba drošību un veselības aizsardzību – Direktīvu 93/103/EK (zvejas kuģi) un Direktīvu 92/29/EEK (medicīniskā palīdzība uz kuģiem)

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

par to, kā praktiski īstenot direktīvas par darba drošību un veselības aizsardzību – Direktīvu 93/103/EK (zvejas kuģi) un Direktīvu 92/29/EEK (medicīniskā palīdzība uz kuģiem)

1. IEVADS

Šis paziņojums ir sniegts saistībā ar Komisijas apņemšanos[1] novērtēt tiesisko regulējumu, lai to uzlabotu. Tajā uzmanība ir pievērsta tam, kā transponēt un piemērot divas direktīvas – Padomes 1993. gada 23. novembra Direktīvu 93/103/EK par drošības un veselības prasību minimumu darbā uz zvejas kuģiem[2] un Padomes 1992. gada 31. marta Direktīvu 92/29/EEK par minimālajām drošības un veselības aizsardzības prasībām medicīniskās palīdzības uzlabošanai uz kuģiem[3].

Ziņojums attiecas vienīgi uz šīm abām direktīvām un situāciju ES-15, tomēr Komisija uzskata, ka lietderīga informācija tajā būs arī divpadsmit jaunajām dalībvalstīm. Ziņojumā nav aplūkoti ar starptautiskiem instrumentiem[4] regulēti aspekti.

Tā pamatā ir galvenokārt dalībvalstu[5] sniegtie ziņojumi un neatkarīgu ekspertu ziņojums, kurā novērtēta abu direktīvu īstenošanas praktiskā ietekme, ieskaitot konkrētu gadījumu izpēti, ko veica Spānijā, Francijā, Itālijā un Apvienotajā Karalistē. Vēl viens informācijas avots ir Eiropas statistika par darba vietās notikušiem nelaimes gadījumiem un Komisijas pieredze, kas gūta, uzraugot minēto direktīvu transponēšanu un piemērošanu.

2. JURIDISKAIS SPĒKS

2.1. Direktīva 93/103/EK

Pirms direktīvas pieņemšanas lielākajā daļā dalībvalstu jau bija tiesību akti, kas īpaši regulē darba drošību un veselības aizsardzību uz zvejas kuģiem. Dažas dalībvalstis ziņoja, ka direktīva neparedzēja būtiskus grozījumus valsts tiesību aktos. Citas dalībvalstis uzskatīja, ka ar direktīvu tām ir dota iespēja ieviest saskaņotu minimālo prasību kopumu, kas darba

---

1 Paziņojumā "Darba kvalitātes un produktivitātes uzlabošana: Kopienas stratēģija par drošību un veselības aizsardzību darbā 2007. līdz 2012. gadam, COM (2007) 62, galīgā redakcija, 21.2.2007.

2 OV L 307, 13.12.1993., 1. lpp.

3 OV L 113, 30.4.1992., 19. lpp.

4 Piemēram, Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*), Konvencija par darbu jūrniecībā un Konvencija par darbu zvejniecībā. Šis ziņojums neattiecas arī uz Padomes 2009. gada 16. februāra Direktīvu 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK (OV L 124, 20.5.2009, 30. lpp.).

5 Ziņojumi Komisijai nosūtīti saskaņā ar 13. panta 3. punktu un 9. panta 3. punktu abās direktīvās (kas pēc tam atceltas ar Direktīvu 2007/30/EK).

drošības un veselības aizsardzības jomā paredzēts noteikumos, ko piemēro īpaši darbā uz zvejas kuģiem.

Tomēr dažās dalībvalstīs, kurās esošais normatīvais regulējums ir bijis spēkā ilgu laiku, direktīva būtiski ietekmēja normatīvo regulējumu, un tāpēc bija jāpieņem jauni tiesību akti. Transponējot direktīvu valsts tiesību aktos, ir ieviesti arī daži jauni riska profilakses pamatprincipi, piemēram, darba ņēmēja informēšana, apmācība un konsultēšana, un risku novērtēšana.

2.2. Direktīva 92/29/EEK

Lielākajā daļā dalībvalstu, kurām ir zvejas un tirdzniecības flote, jau bija tiesību akti, ar kuriem noteiktas augstas prasības attiecībā uz medicīniskā aprīkojuma un medicīniskās palīdzības pieejamību uz kuģa, un tāpēc, transponējot direktīvu, tie bija vienīgi jāpārskata un jāatjaunina. Dažās dalībvalstīs[6] jau bija reglamentēta obligātā apmācība uz kuģa veselības jautājumos un nodrošināti konsultāciju pakalpojumi, ko sniedz ar radiosakaru palīdzību.

3. IZPRATNES VEICINĀŠANAS UN ATBALSTA PASĀKUMI SAISTĪBĀ AR DIREKTĪVU 93/103/EEK UN DIREKTĪVU 92/29/EEK

Pēc tam, kad bija pieņemtas abas direktīvas, ES līmenī tika sākti vairāki informēšanas un izpratnes veicināšanas pasākumi. Tādējādi Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūra[7] savā tīmekļa vietnē ir izveidojusi zivsaimniecības lapu par labu praksi zivsaimniecības nozarē, kura skar tādus aspektus kā riska novērtējums attiecībā uz mazajiem zvejas kuģiem.

Valstu līmenī iestādes, darba devēji, darba ņēmēji un darba ņēmēju organizācijas ir rīkojušas informācijas un izpratnes veicināšanas kampaņas, sanāksmes un mācību seminārus. Dažas dalībvalstis ir izstrādājušas jaunas pamatnostādnes vai arī izdarījušas grozījumus esošajās pamatnostādnēs, piemēram, par riska novērtējumu un profilaksi, drošām darba vietām. Publicitātei tika izmantots ierastais drukāto mediju klāsts, ieskaitot tīmekļa lappuses, ko papildina tradicionālie mediji.

Tomēr lielākajā daļā dalībvalstu sociālie partneri uzskata, ka jauno noteikumu publiskošanai paredzētās darbības ir nepietiekamas. Ievērojot nozarē esošās paražas, nozares fragmentāciju un to, ka tajā pārsvarā darbojas mazie uzņēmumi un ir liela darba ņēmēju mainība, šķiet, ka darba ņēmējiem ir grūtības piekļuvē šiem noteikumiem, izmantojot tradicionālos vai jaunus medijus[8]. Tā vietā, lai organizētu savstarpēji nesaistītus pasākumus, dažas dalībvalstis[9] ir īstenojušas nozarei raksturīgus preventīvo pasākumu plānus ar stingrāk noteiktu un pilnīgi integrētu stratēģiju. Vairākas dalībvalstis[10] ir izveidojušas arī fondus, lai finansētu drošības pasākumus uz kuģiem un zvejniekiem paredzētus aizsardzības līdzekļus. Dažās dalībvalstīs

---

6 Francijā, Spānijā, Nīderlandē, Vācijā un Īrijā.

7 Padomes Regula (EK) Nr. 2062/94 (OV L 216, 20.8.1994., 1. lpp.).

8 Par to ir liecina konkrētu gadījumu izpēte Francijā. Pētot Spānijas gadījumus, norādīts uz pretestību ārēji veiktu uzlabojumu ziņā, ieskaitot iestāžu rīkotās izpratnes veicināšanas kampaņas.

9 Piemēram, Beļģija un Somija.

10 Beļģija, Somija un Francija.

zivsaimniecības nozarē ir skaitliski neliels un apjomradīts ietaupījums, kas lielā mērā ir pamatojums vai skaidrojums tam, ka nepietiekama uzmanība pievērsta minēto noteikumu publiskošanas instrumentu pilnveidošanai. Citās dalībvalstīs, kurās zivsaimniecības nozare ir spēcīgāka, par noteikumu publiskošanu atbildīgās iestādēm ir jāiegulda vairāk resursu un jāizrāda lielāka uzņēmība.

4. TRANSPONĒŠANA

Abas direktīvas tika transponētas ar nokavējumu, un pret attiecīgajām dalībvalstīm[11] tika sāktas pārkāpuma procedūras.

4.1. Direktīva 93/103/EK

Galvenās atbilstības problēmas skāra definīcijas, īpašnieka atbildību, regulāras pārbaudes, ko veic iestādes, un darba ņēmēju informēšanu, mācības, konsultēšanu un līdzdalību. Pret vienu dalībvalsti tika sākta pārkāpuma procedūra par termina "īpašnieks" definīciju, pienākumu ziņot par nelaimes gadījumiem jūrā, lai veiktu regulāras pārbaudes, un darba ņēmēja informēšanu, un noteikumiem par pirmās palīdzības piederumiem pielikumos.

Tomēr dažās dalībvalstīs tiesību akti bija stingrāki par direktīvā paredzēto prasību minimumu, piemēram, direktīvas darbības joma ir paplašināta, tajā iekļaujot arī kuģus, kuru garums ir mazāks par 15 m (Apvienotajā Karalistē un Īrijā), un direktīvas noteikumus piemērojot attiecībā uz jauniem vai atjaunotiem kuģiem, kuru garums nepārsniedz 12 m (Portugālē).

4.2. Direktīva 92/29/EEK

Pielikumi ir transponēti daudzu dalībvalstu tiesību aktos gandrīz vārdu pa vārdam, taču dažos gadījumos joprojām ir nepilnības. Pret vienu dalībvalsti tika sākta pārkāpuma procedūra par nepieciešamību nodrošināt, ka uz katra kuģa, kas peld ar [dalībvalsts] karogu vai atrodas [dalībvalsts] jurisdikcijā, vienmēr ir atbilstīgs medicīniskais aprīkojums. Lieta tika izbeigta pēc tam, kad dalībvalsts savus tiesību aktus bija saskaņojusi ar direktīvu. Vēl viena pārkāpuma procedūra tika sākta pret dalībvalsti par terminu "kuģis"/"zvejas kuģis" un "īpašnieks" definīcijām šīs valsts tiesību aktos.

Citas lielākās atbilstības problēmas skāra mācības, konsultācijas ar radiosakaru palīdzību un medicīnisko datu konfidencialitāti.

---

[11] Deviņas [pārkāpuma] procedūras, kuru priekšmets bija nepaziņošana, tika sāktas attiecībā uz Direktīvu 92/29/EEK, kā rezultātā Eiropas Kopienu Tiesā tika ierosināta viena lieta (C-410/97 *Komisija pret Luksemburgu* [1998] *ECR* I-6813), un deviņas pārkāpuma procedūras – attiecībā uz Direktīvu 93/103/EK, kā rezultātā Eiropas Kopienu Tiesā tika ierosinātas divas lietas (C-364/97 *Komisija pret Īriju* [1998] *ECR* I-6593 un C-362/98 *Komisija pret Itāliju*[1999] *ECR* I-6299).

Ar vēl vienu nesaistošu ES instrumentu varētu palīdzēt zivsaimniecības nozarē mazināt ārkārtīgi lielo nelaimes gadījumu skaitu un to, ka daudzi kuģi nav iekļauti Direktīvas 93/103/EK darbības jomā. Tāpēc Komisija ciešā sadarbībā ar Darba drošības un veselības aizsardzības padomdevēju komiteju[12] (turpmāk – Komiteja) ir iecerējusi izstrādāt nesaistošu rokasgrāmatu, kura attiektos uz mazajiem kuģiem un kurā uzmanību būtu pievērsta galvenokārt labai praksei, kas vēsta uz profilakses uzlabošanu.

5. PASĀKUMI DIREKTĪVAS DARBĪBAS JOMĀ. DIREKTĪVAS 93/103/EK PRAKTISKĀ ĪSTENOŠANA

5.1. Vispārīgi jautājumi

Kaut gan procentuāli ļoti nedaudzas no visām zvejas flotēm ir Direktīvas 93/103/EK[13] darbības jomā, "pamatdirektīvu"[14]un tās atsevišķās direktīvas attiecīgā gadījumā piemēro visā nozarē.

Direktīvas 93/103/EK praktiskās īstenošanas novērtēšanu ierobežo lielās ģeogrāfiskās atšķirības, piemēram, starp flotēm Vidusjūrā un Atlantijas okeānā: Vidusjūras flote sastāv no nelieliem kuģiem, kuri parasti katru dienu vai ik pēc dažām dienām atgriežas krastā, turpretim Atlantijas okeāna flote sastāv no lielākiem kuģiem, kurus šī direktīva skar daudz dziļāk.

Savukārt sociālie un ekonomiskie faktori, piemēram, spēcīgāka konkurence, zivju krājumu samazināšanās un augstas degvielas izmaksas, mazina kuģu īpašnieku, kuģu kapteiņu/pirmā ranga kapteiņu un zvejnieku ieņēmumus un vairo sasprindzinājumu, tiecoties iespējami īsākā laikā gūt maksimāli lielu lomu.

Tā rezultātā kuģu apkalpes ir samazinātas līdz minimumam[15], darba laiks ir palielinājies un maiņas ir garākas, tomēr šādas grūtības iespējams mazināt ar tehniskiem uzlabojumiem. Aktīvākas darbības periodos īpaši noslogotas ir mazākas apkalpes. Spānijā[16] veikts pētījums liecina par to, ka zvejnieki savu darbu vairāk gan uzskata par nogurdinošu, nevis par bīstamu, turpretī Nīderlandē par vienu no četriem notikušajiem nelaimes gadījumiem netiek paziņots. Šie faktori pat vēl vairāk sarežģī jauno pasākumu ietekmes novērtēšanu.

Darba apstākļi uz kuģa (darba samaksa, prombūtnē pavadītais periods, ilgstošs darba laiks utt.) nestimulē flotes komplektēšanu no jaunākās paaudzes vidus, kas, savukārt, vismaz īstermiņā sarežģī nelaimes gadījumu profilakses kultūras uzlabošanu. Zvejošanas intensitātes

---

12 Padomes 2003. gada 22. jūlija Lēmums par Darba drošības un veselības aizsardzības padomdevējas komitejas izveidošanu (OV C 218, 13.9.2003., 1. lpp.).

13 Atbilstīgi Eiropas Parlamenta ziņojumam "Zvejniecība. drošība un nelaimes gadījumi (2001. gada 12. marts)" tiek lēsts, ka direktīva attiecas tikai uz 8 % no ekspluatācijā esošajiem kuģiem.

14 Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva 89/391/EEK par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (OV L 183, 29.6.1989., 1. lpp.).

15 Pētot Francijas gadījumus, ir aprakstīts, kā uz apmēram 24 m gariem kuģiem nodarbināta apkalpe ir samazināta no deviņiem līdz pieciem locekļiem.

16 *Penosidad y Riesgo en las actividades pesquera*. *Las condiciones de trabajo y de salud de los trabajadores de la pesca en Cantabria* (Skarbi apstākļi un risks zvejniecībā. Kantabrijā zvejniecībā nodarbināto darba ņēmēju darba apstākļi un drošība un veselības aizsardzība), *Labour Asociados*, 2003. Kā nespēka iemesli tiek minēti fiziska pārpūle, ilgstošs darba laiks un nepieciešamība bieži vien pielāgoties neērtām darba pozām.

un jaudas pārsniegšanas rezultātā ir slikti ekonomiskie rādītāji, kas ir šķērslis pienācīgai kuģu apkopei un darbībai, un tādējādi zvejnieki ir spiesti uzņemties lielāku risku.

No kuģu īpašnieku un kuģu kapteiņu/pirmā ranga kapteiņu viedokļa raugoties, jaunie noteikumi nedod tiešas priekšrocības, un darba inspekciju iesaistīšanās ir bijusi nenozīmīga. Tikai dažas dalībvalstis, šķiet, ir nodrošinājušas finansiālu atbalstu ieguldījumiem drošības aprīkojumā un apkalpes apmācībā.

Lai gan direktīvā ir vairāk uzsvērta [darba] drošība šajā nozarē un bijuši uzlabojumi attiecībā uz darba drošības noteikumiem un kuģu apkalpju mācībām, tās ietekme ir bijusi ierobežota, jo šīs direktīvas darbības jomā ir vienīgi lielāki kuģi, taču to ir skaitliski mazāk, un drošības apstākļi uz lielajiem kuģiem viennozīmīgi ir labāki, un maz vērības pievērsts darba apstākļiem, kuri, iespējams, palielina arodslimību un neveselīga dzīvesveida risku.

Dažu zivju krājumu nepietiekamība un pārmērīgā zvejošanas jauda ir stimuls kuģu īpašniekiem maksimāli palielināt nozvejas produktivitāti, ievērojot ES tiesību aktos un dalībvalstu noteikumos paredzētos ierobežojumus; dažreiz tas tiek veikts uz kuģa drošības un zvejnieku dzīves un darba apstākļu rēķina[17].

5.2. Riska novērtējums

Saskaņā ar Direktīvas 93/103/EK 1. panta 2. punktu pamatdirektīvas noteikumi pilnībā attiecas uz kuģiem, kuri ir Direktīvas 93/103/EK darbības jomā. Pamatdirektīvas 9. panta 1. punktā paredzēts, ka darba devēja rīcībā jābūt riska novērtējumam. Riska novērtējumi varētu būt nozīmīgākais juridiskais jauninājums saskaņā ar darba drošības un veselības aizsardzības direktīvām, taču attiecībā uz darbu uz kuģiem tie tikpat kā nav veikti. Gadījumos, kad riska novērtējumi ir veikti, par tiem ziņo, lai veicinātu diskusijas par riskiem, to radītajām sekām un preventīviem pasākumiem. Par mazajiem kuģu īpašniekiem tiek ziņots, ka to darbību bremzē izmaksas.

Vēl viena problēma ir tā, ka bieži vien riska novērtēšanas noteikumu izpildei izmanto vienkāršotu pārbaudes anketu, bet tas neietekmē darba apstākļus uz kuģa. Tādējādi zvejniekiem pietrūkst eksperta padoma par to, kā apgūt drošas procedūras, lai izvairītos no bīstamām situācijām [darbā] uz kuģa.

5.3. Ieviešana

Direktīvas 93/103/EK 3. panta 2. punktā noteikts, ka kuģi regulāri jāpārbauda, un to veic iestādes, kam ir īpašas pilnvaras veikt šādas pārbaudes.

Īstenojot minēto direktīvu, nav notikušas pārmaiņas attiecībā uz zivsaimniecības nozarē esošo inspekciju veidu vai nozīmi[18]. Gandrīz katrā dalībvalstī jau ir bijušas īpašas inspekciju sistēmas, kas paredzētas, lai pārbaudītu kuģošanas apstākļus, kuģa derīgumu kuģošanai pa jūru un iespējas pārvarēt ārkārtējas situācijas.

---

17 Aprakstīts, pētot konkrētus Lielbritānijā.

18 Vienīgi Īrijā ir izveidota jauna valsts struktūra, kura ir atbildīga par zvejnieku darba drošību, turpretim pārējo dalībvalstu iestādēs, kas darbojas šajā jomā, būtiskas pārmaiņas nav notikušas. Neatkarīgu ekspertu ziņojumā norādīts uz daudzu ieinteresēto personu, ne vien arodbiedrību, viedokli, ka darba inspekciju sistēmas ir nelietderīgas un nepietiekami kvalificētas, lai pārraudzītu zvejnieku darba drošību un veselības aizsardzību.

Lielākajā daļā dalībvalstu ir divu veidu inspekcijas. Pirmās ir tehniskas inspekcijas: tās parasti veic jūras administrācijas iestādes, kurām ir ilga pieredze un pienācīgi apmācīts personāls. Šādas inspekcijas tiek veiktas kuģu būves laikā un pēc tam – periodiski (parasti vienreiz gadā), lai atjaunotu kuģa licenci un tam arī turpmāk būtu iespējams kuģot[19]. Otra veida inspekcijas attiecas uz darba organizāciju, [darba ņēmēju] mācībām un kvalifikāciju, darba laiku, veselības aizsardzības un darba drošības jautājumiem, [zvejnieku] dzīves apstākļiem uz kuģa utt., un tā ir darba inspekciju atbildības joma. Dažās dalībvalstīs ir vēl trešā veida inspekcijas, kurās parasti veic kuģa apskati, lai pārbaudītu tā stāvokli medicīniskā aprīkojuma ziņā un atbildīgā personāla iespējas ārkārtējās situācijās uz jūras nodrošināt medicīnisko palīdzību.

Tā rezultātā daudzās dalībvalstīs zvejas kuģu inspekciju veic divas vai trīs iestādes, taču koordinācija dažreiz ir ļoti vāja. Vispārīgi runājot, šķiet, ka prioritāti piešķir galvenokārt stabilitātei, kuģošanai un aprīkojuma drošībai, turpretim zvejnieku dzīves apstākļi, ērtības, ergonomiskie aspekti, riska profilakse un darba laiks bieži vien ir atstāti bez ievērības, lai gan nelaimes gadījumu profilaksē "cilvēciskais faktors" ir atzīts par būtiskāko.

Tas, ka vienlaikus pastāv tehniskā un darba inspekcija, kuģu īpašnieku, kuģu kapteiņu/pirmā ranga kapteiņu un zvejnieku vidū var radīt neskaidrību. Darba inspekciju speciālā tehniskā lietpratība bieži vien ir apšaubāma, īpaši dalībvalstīs, kurās ir [attiecīgas] galvenās inspekcijas, turpretim dalībvalstīs, kurās darbojas šādas speciālās inspekcijas, kritika visbiezāk skar nepietiekamo inspektoru skaitu.

Varētu šķist, ka darba ņēmēji vai darba ņēmēju pārstāvji ir vienīgie, kas varētu veikt efektīvas pārbaudes uz kuģa, taču tā ir neapmierinoša situācija, jo lielākajā daļā dalībvalstu zivsaimniecības nozarē nav arodbiedrību. Tas galvenokārt ir tāpēc, ka kuģu apkalpes sastāvs bieži ir mainīgs un tajā ir gan pašnodarbinātas personas, gan algoti darbinieki, turklāt "dalītas darba samaksas" sistēma[20], kura, ievērojot apkalpes ekonomiskās intereses, vērsta uz maksimālu nozvejas palielināšanu, nestimulē darba ņēmējus un darba ņēmēju pārstāvjus uzņemties jebkādu iniciatīvu, lai samazinātu darba laiku jūrā [uz kuģa] vai palielinātu izmaksas. Ar šādiem nosacījumiem ir grūti mainīt iesakņojušos darba drošības kultūru.

Tā rezultātā tehniskās iestādes efektīvi pārbauda kuģa drošības tehnisko noteikumu izpildi, bet darba inspekciju veiktās pārbaudes, šķiet, ir nepietiekamas. Tomēr dažas dalībvalstis ziņo, ka pārbaudes tiek veiktas biežāk, un Nīderlande norāda, ka darbā notikušo nelaimes gadījumu skaits samazinās, un tas, iespējams, ir sistemātisko pārbaužu sistēmas rezultāts[21].

Darbā uz kuģa bieži notikušie nelaimes gadījumi netiek pienācīgi pārbaudīti, tāpēc pārāk zemu tiek vērtēta zvejnieku darbā gūto traumu un slimību ietekme.

---

19 Veicot inspekciju, vienkāršākā metode ir sagatavot kontrolsarakstus par kuģa tehniskajiem aspektiem, nevis par kuģa kā darba vietas piemērotību.

20 Tradicionālā atalgojuma sistēma zivsaimniecības nozarē ir nozvejas vai ienākuma dalīšana, pirms tam atņemot izmaksas, proti, sistēma "pamatalga plus dalītā darba samaksa" (Avots: Starptautiskā darba organizācija (SDO). *Fishermen's conditions of work and life,* Ženēva, Doc. CFI/4/1988/1). Lai maksimāli palielinātu savu ieņēmumu daļu, zvejnieki cenšas strādāt kuģa apkalpē, kurā ir pēc iespējas mazāk locekļu.

21 Šķiet, ka pārbaudes nav tik stingras, ja tuvojas laiks, kad kuģis jānoraksta metāllūžņos, jo šādos gadījumos kuģa kapteiņus/ pirmā ranga kapteiņus vairs neinteresē tas, lai tiktu izdarīti ieguldījumi darba drošībā.

Atbilstīgi neatkarīgu ekspertu ziņojumam dažās dalībvalstīs pārbaužu efektivitāti mazina atbildības sadalījums starp valsts un reģionālajām iestādēm, darba inspekciju un jūras administrāciju, tomēr pašreizējos darba apstākļos lielākā praktiskā problēma ir pārbaužu veikšanas sarežģītība: tās reti tiek veiktas jūrā uz kuģa, kad faktiski notiek zvejnieku darbs[22].

5.4. Informēšana un mācības

Direktīvas 8. un 9. pants attiecas uz informēšanu un mācībām. Ļoti maz datu līdz šim ir savākti jautājumā par darba ņēmēju informēšanu, taču šķiet, ka šajā jomā raksturīga tāda pati problēma, kā attiecībā uz mācībām[23].

Attiecībā uz mācībām dalībvalstis norāda, ka ir grūtības saistībā ar piekļuvi zvejniekiem kā kolektīvam, jo zvejnieki uz sauszemes atrodas neilgu laiku, t.i., atpūtas laikā[24]. Šī problēma saasinās, kad zvejnieki nodarbināti tāljūras zvejas apgabalos — šo faktoru ne vienmēr ņem vērā — un kad nozarē rodas strukturāli sarežģījumi (tie ir cieši saistīti ar darba riskantumu, īpaši MVU, kuri strādā šādos apgabalos).

Iepriekšminētā "dalītās darba samaksas" sistēma ir vēl viens šķērslis mācībām, kurām jānotiek uz sauszemes, un tāpēc zvejnieki par mācībām nesaņem atalgojumu. Neraugoties uz šo, dalībvalstis uzskata, ka mācību plašāka izmantošana ir viens no direktīvas izcilākajiem rezultātiem.

6. PASĀKUMI DIREKTĪVAS DARBĪBAS JOMĀ. DIREKTĪVAS 92/29/EEK PRAKTISKĀ ĪSTENOŠANA

6.1. Vispārīgi jautājumi

Vispārīgi jāteic, ka pateicoties profesionāļu vidū vērojamam plašam atbalstam direktīvai un sadarbībai ar [attiecīgajām] iestādēm, kā arī šo iestāžu veiktajām pārbaudēm, direktīva ir īstenota atbilstīgi prasībām. To veicināja precīza direktīvas pielikuma izstrāde, kurā nav paredzētas interpretācijas iespējas.

Ņemot vērā grūtības saistībā ar jauno noteikumu ietekmes virzieniem un ticamas statistikas apzināšanu un iegūšanu, vispārējs novērtējums liecina par to, ka medicīniskās palīdzības sniegšana uz kuģiem ir uzlabojusies. Ieinteresētās personas ir veiksmīgi piemērojušas direktīvas noteikumus, īstenojot preventīvos pasākumus, ieskaitot mācības un medicīniskā aprīkojuma un glābšanas aprīkojuma nodrošināšanu un apkopi.

Tomēr ir atšķirība starp tirdzniecības flotēm un zvejas flotēm. Īstenojot direktīvu, problēmas nav bijušas tirdzniecības flotēs, savukārt īstenot prasību – nodrošināt, lai uz kuģa būtu medicīniskais aprīkojums, – grūtāk ir bijis zvejas flotēs un īpaši mazajos uzņēmumos.

Tiek apgalvots, ka direktīvas galvenais rezultāts ir labāk organizētas sistēmas ieviešana, kura paredzēta medicīnisko konsultāciju sniegšanai uz kuģa. Arī radiosakaru medicīnas centri ir

---

22 Pārbaudes jūrā veic vienīgi uz kuģiem, kuru garums pārsniedz 24 m, jo mazāki kuģi reti paziņo par iziešanu jūrā.

23 Spānijas gadījumu izpēte liecina par to, ka, iesaistot ārēju uzņēmumu, izpratne par zvejnieku atbildību attiecībā uz savu un pārējo uz kuģa nodarbināto darba drošību un veselības aizsardzību netiek veicināta.

24 Pētot Spānijas gadījumus, norādīts, ka īpašas mācības, pat tādas, ko rīko zvejnieku arodbiedrība, zvejniekiem nav bijušas.

izrādījušies ļoti efektīvi: pašlaik ir pieejami dati par daudzajiem zvaniem no kuģa, visbiežāk sastopamajiem traumu veidiem un veiktajiem pasākumiem.

Ar mācību programmām lielākajā daļā dalībvalstu darba ņēmēju vidū ir radīta arvien lielāka uzticēšanās attiecībā uz atbildību par veselības aizsardzības jautājumiem uz kuģa.

Tas, ka kapteiņi bieži vien priekšroku dod medicīniskās palīdzības komplektā pieejamo medikamentu nelietošanai, mazina uz kuģa sniegtās medicīniskās palīdzības efektivitāti. Vairumā gadījumu arī ārsti, šķiet, par labāku uzskata pacientu evakuēšanu no kuģa, nevis uz kuģa pieejamo medikamentu izrakstīšanu. Medikamentu pārvadāšana, šķiet, būtiski neietekmē ekonomiskās izmaksas, pat ja dažas dalībvalstis norāda uz tām.

Viskritiskāk direktīvas ietekmi vērtē arodbiedrības, un kritika skar to, ka netiek apgūtas teorētiskās un praktiskās mācības attiecībā uz pirmās palīdzības piederumu krājumiem un konsultācijām ar radiosakaru palīdzību un ka nepietiek līdzekļu darba ņēmēju apmācībai to izmantošanai jūrā.

Ar īpašām grūtībām attiecībā uz mācību iespējām saskaras pašnodarbinātas personas un zvejnieku kooperatīvi, kam atalgojums ir ļoti atkarīgs no dienas nozvejas.

6.2. Medicīniskais aprīkojums

Direktīvas 2. pantā noteikts, ka uz jebkura kuģa vienmēr jābūt medicīniskajam aprīkojumam, kas kvalitātes ziņā atbilst [specifikācijai] attiecīgās kategorijas kuģiem un ir atkarīgs no brauciena veida, brauciena laikā veicamā darba, kravas veida un apkalpes locekļu skaita. Uz lielākiem kuģiem, kas kuģo ilgāk nekā trīs dienas, jābūt lazaretei, un uz kuģiem, kam ir 100 vai vairāk personu liela apkalpe un kuri kuģo starptautiskos ūdeņos ilgāk nekā trīs dienas, jābūt ārstam.

Vispārīgi runājot, tiesību akti tiek piemēroti un medicīniskais aprīkojums uz kuģiem ir nodrošināts. Tomēr joprojām pastāv dažas problēmas īpaši attiecībā uz medicīniskās palīdzības komplektu saturu, kas ne vienmēr atbilst direktīvas prasībām, un tādu medikamentu un medicīniskā aprīkojuma atjaunošanu, kam beidzies derīguma termiņš. Tas, šķiet, būtu atbilstīgi dažos gadījumos, kad inspektori nav īpaši apmācīti attiecīgajā jomā.

Medicīniskais aprīkojums, šķiet, labāks ir lielajās rēderejās un uz tirdzniecības kuģiem, turpretim mazajos uzņēmumos un uz zvejas kuģiem prasība pārbaudīt un atjaunot attiecīgo aprīkojumu netiek stingri ievērota.

Pašnodarbināti zvejnieki uzskata, ka tiesību akti par medicīnisko aprīkojumu ir grūti saprotami.

Dažas problēmas bija vērojamas attiecībā uz narkotiskajām vielām medikamentos, jo to piegādātājiem nav bijusi pietiekama izpratne par šo jautājumu.

Jānovērtē nepieciešamība atjaunot medicīniskās palīdzības komplektu saturu pēc tam, kad beidzies to derīguma termiņš. Lai palīdzētu Komisijai veikt šo uzdevumu, varētu izveidot padomdevējas komitejas darba grupu.

6.3. Atbildības sadale

Direktīvas 4. panta 1. punktā ir paredzēts, ka attiecībā uz medicīniskā aprīkojuma nodrošināšanu un papildināšanu atbildību sadala starp kuģa īpašnieku un kuģa kapteini vai īpaši deleģētu apkalpes locekli.

Šāda atbildības sadale, šķiet, nav problēma. Atbildība par medicīniskā aprīkojuma nodrošināšanu un atjaunošanu, no vienas puses, un par tā pārraudzību un uzturēšanu, no otras puses, ir sadalīta pareizi. Uz skaidrības nepietiekamību norāda Spānija, kura ziņo, ka atšķirībā no tirdzniecības flotes zvejas flotē, kur bieži vien kuģa īpašnieks un kapteinis ir viena un tā pati persona, atbildība tiek sadalīta neskaidri.

6.4. Apmācība

Direktīvas 5. panta 2. un 3. punktā paredzētās prasības attiecībā uz apmācību rada divus būtiskus jautājumus: pirmkārt, vai pamatapmācība par neatliekamo medicīnisko palīdzību ir vai nav pietiekama un atbilstīga un, otrkārt, vai kapteinis un deleģētās personas vismaz reizi piecos gados atkārto šo apmācību.

Situācija atšķiras atkarībā no dalībvalsts un flotes veida. Dažās dalībvalstīs uzskata, ka pamatapmācība zivsaimniecības nozarē ir nepietiekama. Atšķiras arī situācija attiecībā uz reizi piecos gados atkārtotiem mācību kursiem. Daudzās dalībvalstīs apmācība reizi piecos gados ir obligāta. Somijā šāda apmācība ir priekšnoteikums iespējai iegūt apliecību par tiesību aktu ievērošanu un tam, lai persona jūrniecībā varētu strādāt kā profesionālis. Vācijā apliecinājums par dalību apmācībā ir obligāts, lai atjaunotu kapteiņa/oficiera sertifikātu.

Dažās dalībvalstīs ir obligātas speciālās mācības par pirmās palīdzības sniegšanu/neatliekamo medicīnisko palīdzību un pamatapmācība neatliekamā medicīniskās palīdzības sniegšanā, un tās ir paredzētas visām personām, kuras mācās profesionālajā jūrniecības kursā, un īpaša apmācība neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanā ir kapteiņiem. Tomēr dažreiz uzskata, ka apmācība neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanā ir nepilnīga. Kapteiņiem paredzētā īpašā apmācība dažreiz ir nepietiekama, piemēram, par šļirču izmantošanu un injekcijām. Par zivsaimniecības nozari jāteic – jo mazāks zvejas kuģis, jo lielāka varbūtība, ka kuģa kapteinis vai cits apkalpes loceklis vispār nav piedalījies medicīniskajā apmācībā vai ka šīm personām nav speciālās izglītības.

6.5. Radiosakaru medicīnas centri

Direktīvas 6. panta mērķis ir nodrošināt radiosakaru medicīnas centrus, kuros medicīnisko palīdzību ar radiosakaru palīdzību sniedz ārsti, kuri specializējušies un pietiekami labi pārzina zvejnieku dzīves apstākļus uz kuģa, lai gan dažās dalībvalstīs tika izmantotas jau iepriekš izveidotās struktūras. Kopš tika centralizēti radio medicīnas dienesti un navigatoru apmācība, un radiosakaru medicīnas centru ārstu darbība, Dānijā ir krasi samazinājies no kuģiem evakuēto pacientu skaits. Vispārīgi runājot, šie centri, šķiet, darbojas pienācīgi, taču to darbībā ir dažas nepilnības.

Neatkarīgu ekspertu ziņojumā norādīts uz to, ka dažās dalībvalstīs radiosakaru medicīnas centros nodarbinātajām personām nav vajadzīgās ārsta vai medicīnas darbinieka specializācijas un uz zvaniem atbild dežūrējošais mediķis, kas nav apmācīts jautājumos par zvejnieku dzīves apstākļiem uz kuģa. Citās dalībvalstīs ārsti ir apmācīti, lai ar radiosakaru

palīdzību sniegtu medicīnisko palīdzību uz kuģa esošajām personām, un vienmēr ir vismaz viens lietpratīgs dežūrējošais ārsts, kas var palīdzēt zvejniekiem.

Būtiskākā nepilnība ir tā, ka nav iespējams redzēt faktisko pacienta stāvokli, tāpēc ārstam jāpaļaujas uz kapteiņa sniegto pacienta simptomu aprakstu. Šīs informācijas ticamība ietekmē ārsta sniegtās konsultācijas uzticamību, kā rezultātā ir iespējams, ka jāevakuē vairāk pacientu nekā tas būtu nepieciešams.

Dānijā ir veikti veiksmīgi mēģinājumi nodrošināt vizuālas pārbaudes, izmantojot tīmekļkameru. Tomēr trūkums ir tas, ka uz dažiem kuģiem nav pastāvīga pieslēguma *Internet* tīklam, kā arī izmaksas saistībā ar [dator]iekārtām un pieslēgumu *Internet* tīklam.

Zviedrijā ir izveidoti speciāli virtuālie centri, kur strādā ārsti, kas ir piedalījušies īpašā apmācībā un kuri pārzina zvejnieku dzīves apstākļus uz kuģa.

Kuģa-krasta komunikāciju tehnoloģijas ir ļoti dažādas – no vienkārša *VHF* (ļoti augstas frekvences) radio līdz pat satelīttelefonam un elektroniskajam pastam.

Ārkārtas situācijās tiek izmantots arī gaisa transports, un Spānija norāda uz to, ka ir pat kuģi – slimnīcas.

6.6. Pārbaudes

Direktīvas 7. pants attiecas uz medicīniskā aprīkojuma ikgadējām pārbaudēm.

Šā ziņojuma 5.3. punktā (Direktīva 93/103/EK) minētās problēmas skar arī šo punktu.

7. VISPĀRĒJS NOVĒRTĒJUMS

7.1. Abu direktīvu galvenā pozitīvā ietekme

7.1.1. Direktīva 93/103/EK

Dalībvalstu ziņojumos norādīts, ka šai direktīvai kopumā nav ne būtiska negatīva, ne pozitīva ietekme, dažos gadījumos tas ir tādēļ, ka iepriekšējie noteikumi bija vienlīdz stingri. Pēdējos gados kopumā ir pasliktinājušies zvejnieku sociāli ekonomiskie apstākļi, tāpēc ir sarežģīti novērtēt situāciju. Atzīts, ka progress nav tieši saistīts ar flotes uzlabošanas pasākumiem, bet gan ar rezultātiem, kas gūti, cenšoties uzlabot zvejnieku dzīves apstākļus uz kuģa.

Tomēr dalībvalstis ir minējušas, ka Direktīvas 93/103/EK pozitīvā ietekme, cita starpā, ir šāda:

– vienāds minimālās darba drošības līmenis visās dalībvalstīs;

– valsts tiesību aktos ir ieviests saskaņots minimālo darba drošības un veselības aizsardzības noteikumu kopums, ko piemēro uz zvejas kuģiem, un kuģu īpašniekiem pilnīgi jāievēro šie noteikumi, tādējādi inspektoriem ir vieglāk veikt uzraudzību;

– vairāk pārbaužu;

– lielāka apņemšanās ievērot valsts tiesību aktus, kuri reglamentē riska profilaksi darba vietā;

– pastiprināta darba drošība un labāki darba apstākļi uz zvejas kuģiem, īpaši attiecībā uz kuģa apkalpēm, darba vietām, kajīšu izvietojumu un kravas un zivju konteineru apstrādes metodēm;

– arodriska profilakses sistēmas, īpaši apmācības, informēšanas un pārbaužu, labāka struktūra un darbības veids;

– vairāk mācību, kas paredzētas darba ņēmējiem un kapteiņiem/pirmā ranga kapteiņiem;

– daži uzlabojumi attiecībā uz zvejnieku dzīves apstākļiem uz kuģa (kaut gan tas panākts ar tehnoloģiskiem uzlabojumiem);

– direktīvas prasības ir bijušas noderīgas, izstrādājot praktiskus noteikumus par zvejas kuģu būvi un iekārtām;

– ir padarītas spraigākas diskusijas starp nozares profesionāļiem.

7.1.2. Direktīva 92/29/EEK

Lai gan dalībvalstis ir minējušas, ka šai direktīvai nav ne būtiska negatīva, ne pozitīva ietekme, dažas dalībvalstis norāda uz to, ka kopumā ir palielinājusies izpratne par darba drošību un veselības aizsardzību. Atkārtoti mācību kursi un jaunu definīciju iekļaušana ir minēti kā pozitīvas ietekmes piemēri, un [direktīvā paredzētās] minimālās prasības attiecībā uz medicīniskās palīdzības komplektiem un medicīnisko palīdzību uz kuģa ir bijušas pamats tam, lai izdarītu dažus grozījumus valsts tiesību aktos.

Dalībvalstis norāda uz šādiem citiem pozitīviem aspektiem, piemēram:

– ir atzīts, ka nepieciešama obligāta profesionāla zvejnieku medicīniskā uzraudzība;

– medicīniskās palīdzības sniegšana uz kuģiem ir uzlabojusies;

– medicīniskais aprīkojums ir pietiekams, lai nodrošinātu medicīnisko palīdzību uz kuģa;

– papildu medikamentu iekļaušana medicīniskajā aprīkojumā (pretlīdzekļi);

– medicīniskais aprīkojums tiek labāk lietots, jo uz kuģa ir persona, kas atbild par medicīnisko aprūpi un konsultē;

– efektīvākas medicīnas preču piegādātāju pārbaudes, īpaši attiecībā uz psihotropajām vielām;

– vismaz reizi piecos gados tiek veikta atkārtota apmācība, kurā piedalās kapteinis un tie darba ņēmēji, kuri deleģēti lietot medicīnisko aprīkojumu, kā rezultātā uzlabojusies minēto personu zinātība;

– informēšanas kampaņas (mērķgrupa – apkalpe, kuģu īpašnieki un rēderejas) ir veicinājušas lielāku izpratni.

7.2. Galvenās īstenošanas problēmas

7.2.1. Direktīva 93/103/EK

Dalībvalstis norāda uz šādām problēmām:

– lielākajā daļā dalībvalstu sociālie partneri uzskata, ka [informācijas] izplatīšanas un informēšanas pasākumi attiecībā uz jaunajiem noteikumiem ir bijuši nepietiekami;

– ņemot vērā direktīvas tehnisko sarežģītību, bija nepieciešams papildu atbalsts;

– ņemot vērā grozījumus, ir gūti izpildīt direktīvas noteikumus attiecībā uz kuģiem, kuru garums ir 18 m vai vairāk[25];

– augstas [darba] drošības aprīkojuma izmaksas (darba devējiem);

– mazo kuģu īpašnieki nelabprāt veic riska novērtējumus, jo tie saistīti ar izmaksām;

– riska novērtējumi bieži vien ir veidlapu aizpildīšanas jautājums, kas tieši neietekmē darba apstākļus uz kuģa;

– integrētas kontroles un riska profilakses politikas virzienu pilnveidošanas plāna trūkums jūrniecības nozarē;

– nav oficiālu procedūru sadarbībai starp kompetentajām iestādēm;

– arodslimību profilakses noteikumi netiek piemēroti;

– dažos gadījumos flotes vecums ir šķērslis [noteikumu] īstenošanai;

– spēcīgas zvejnieku pārstāvības trūkums ir šķērslis darba apstākļu uzlabošanai;

– nesmēķētāji kopkajītē joprojām ir pakļauti tabakas dūmiem;

– nav tieša atbalsta tiem, kuri uz kuģiem ir atbildīgi par darba drošības jautājumiem.

Īpašs gadījums ir mazie kuģi. Direktīva 93/103/EK

Direktīvu 93/103/EK nepiemēro kuģiem, kuru garums ir mazāks par 15 m, kaut gan pamatdirektīva attiecas arī uz kuģiem, kuri nav Direktīvas 93/103/EK darbības jomā.

Gandrīz katrs kuģis, kura garums ir mazāks par 15 m, ir kuģa kapteiņa/pirmā ranga kapteiņa īpašums, un uz tā bieži vien strādā šo personu ģimenes locekļi. Tādējādi nozarē ir liels MVU procentuālais daudzums: atkarībā no dalībvalsts 60 % – 90 % no flotēm sastāv no kuģiem, kuru garums nepārsniedz 12 m.

Saskaņā ar neatkarīgu ekspertu ziņojumu mazajiem zvejas kuģiem ir grūtības izpildīt darba drošības un veselības aizsardzības prasības, un augstās darba drošības aprīkojuma izmaksas attur kuģu īpašniekus no tā iegādes.

---

[25] Francija norāda, ka zvejas kuģiem ir grūtības dažu Direktīvas 2002/44/EK (vibrācijas) un Direktīvas 2003/10/EK (troksnis) prasību izpildē.

Darba drošības informācijas pieejamība ir sarežģītāka mazo kuģu kapteiņiem/pirmā ranga kapteiņiem un apkalpes locekļiem, īpaši ja iestādes, kuras ir atbildīgas par sabiedrības informēšanu, izmanto jaunās tehnoloģijas, piemēram *Internet* tīklu.

Ģimenes uzņēmumi bieži vien izmanto vecus kuģus, un darba ņēmēji tajos bieži vien ir nekvalificēti.

Ar šā ziņojuma 4.2. punktā minēto praktisko rokasgrāmatu mazajiem kuģiem būtu jārisina problēmas uz koka kuģiem, piemēram, rezerves un avārijas izejas.

7.2.2. Direktīva 92/29/EEK

Dalībvalstis savos ziņojumos norāda uz šādām praktiskās īstenošanas problēmām:

– medicīniskās palīdzības komplekta novietošanai piemērotas vietas izvēle[26];

– jauna medicīniskā aprīkojuma iegādes un uzturēšanas izmaksas;

– grūtības dažu medikamentu, īpaši pretmalārijas līdzekļu (kuri jāimportē), piegādes nodrošināšanā[27];

– neproporcionalitāte attiecībā uz kuģa lielumu un medicīnisko aprīkojumu, kam jābūt uz kuģa;

– tādu medikamentu pieejamība uz kuģa, kurus var nozīmēt vienīgi kvalificēts ārsts;

– zivsaimniecības nozarē medicīniskās palīdzības komplektu parasti izmanto nelielu [veselības] problēmu, piemēram, galvassāpju gadījumā;

– izveidojot radiosakaru medicīnas centrus, problēmas bija tādēļ, ka ārstiem nav lietpratības jūrniecības nozarē, pieredzes darbā ar radio komunikāciju tehnoloģijām un šāda veida ārkārtas zvani ir neregulāri;

– dažās jomās ārstus uz kuģa būtu iespējams aizvietot ar speciāli apmācītiem palīgiem; bija ierosinājums šā lēmuma pieņemšanu atstāt dalībvalstu ziņā.

Īpašs gadījums ir MVU. Direktīva 92/29/EEK

Ir vispārējs uzskats, ka šī direktīva ir paredzēta lielākiem kuģiem, nevis Kopienas flotei kopumā, un tās īstenošana MVU rada visvairāk problēmu.

Medikamenti, kam saskaņā ar direktīvu jābūt uz kuģa, šķiet, ir piemēroti lielajiem kuģiem, taču šī direktīvas prasība attiecībā uz vidēja lieluma kuģiem ir pārāk apgrūtinoša.

Noteikumi par attālumu no krasta ir radījuši īpašas grūtības dažās nozares jomās.

---

[26] Dānija ir atrisinājusi šo problēmu, izveidojot mugursomas, kas paredzētas mazākiem medicīniskās palīdzības komplektiem.

[27] Dānija ziņo, ka medikamentu iegāde ārpus Eiropas stingro valsts tiesību aktu dēļ var izrādīties ārkārtīgi sarežģīta.

8. PRIEKŠLIKUMI UZLABOJUMIEM

8.1. Direktīva 93/103/EK

Lielākā daļa dalībvalstu uzskata, ka direktīva nav jāgroza, taču tās īstenošanas gaitā ir konstatētas dažas grūtības, ko varētu novērst, izmantojot nevis likumdošanas instrumentus, bet gan citus pasākumus, piemēram, pārbaudes, kurās uzmanība pievērsta īpašiem jautājumiem un papildu informēšanai.

Tomēr dažas dalībvalstis uzskata, ka direktīvai būtu jāattiecas arī uz kuģiem, kuru garums nepārsniedz 15 m, jo no šādiem kuģiem sastāv lielākā daļa dalībvalstu flošu, un statistika liecina, ka ievērojams skaits negadījumu notiek uz mazajiem kuģiem.

Valstu ziņojumi liecina, ka svarīgākais uzdevums ir uzlabot darba drošības kultūru zvejnieku vidū, un tam nepieciešamas apmācība un informēšana. Dalībvalstis uzskata, ka informēšanu varētu plānot sistemātiskāk un ka darba drošības apmācība vairāk jāpiemēro konkrētajiem apstākļiem, ievērojot zvejnieku izglītības līmeni, pieejamību, tradīcijas un kultūru utt., un ka mācībās jāiekļauj vairāk praktisku uzdevumu.

Arī ES līmenī ir nepieciešama spēcīgāka sadarbība attiecībā uz labākās prakses izpēti un apmaiņu, un stratēģiskais mērķis – padarīt cilvēciskāku darbu zvejniecības nozarē – jāiekļauj Kopējā zivsaimniecības politikā (KZP), piemēram, izmantojot sociālo dialogu.

8.2. Direktīva 92/29/EEK

Dalībvalstis ir iesniegušas vairākus priekšlikumus par direktīvas pielikumiem, t.i., ka II pielikumā paredzētie noteikumi par medicīnisko aprīkojumu jāpārskata atkarībā no reģiona un kuģa kategorijas, lai nodrošinātu, ka medicīniskā aprīkojuma sarakstā ņemtas vērā [zvejnieku] vajadzības un apstākļi uz kuģa. Pielikumi jāpielāgo medicīniskā aprīkojuma tehniskajiem un terapeitiskajiem jauninājumiem.

Citi priekšlikumi attiecās uz informēšanu un apmācību[28] un uz pārbaužu sistēmu.

Turklāt tika ierosināts, ka Komisijai, izmantojot rokasgrāmatas, kurās aplūkotas dažādas darbības, kuģu izmēri un apstākļi, kādos ES flotes strādā, būtu jāveicina labāka izpratne par direktīvām.

9. EFEKTIVITĀTE

9.1. Direktīva 93/103/EK

9.1.1. Ietekme uz nelaimes gadījumiem darbā un arodslimībām

9.1.1.1. Nelaimes gadījumi darbā

Valstu īstenošanas pasākumu ietekmes novērtēšana rada būtisku problēmu, jo ir grūti attiecināt šo ietekmi uz konkrētu gadījumu. Pirms direktīvas [pieņemšanas] jau bija spēkā valstu noteikumi. Turklāt darba apstākļu uzlabošanas faktors ir tehnoloģiju jauninājumi[29].

---

[28] Piemēram, Komisijai būtu jāierosina sīki izstrādāti mērķi attiecībā uz tādu personu apmācību, kuras nodrošina terapeitisko ārstēšanu.

Lai gan *Eurostat* sagatavo ES līmeņa statistiku[30], ticami dati īpaši par jūrniecības nozari nav pieejami. Tomēr var atsaukties uz jaunāko ES *ad hoc* apsekojumu par nelaimes gadījumiem darbā ES-15, proti, Darbaspēka apsekojumu 1999[31], kurā norādīts, ka visvairāk nelaimes gadījumu darbā, kuru rezultātā iestājusies cietušā nāve, ir notikuši zivsaimniecības nozarē, un šis rādītājs 2,43 reizes pārsniedz ES vidējo rādītāju.

Turklāt lielākajā daļā dalībvalstu trūkst ticamu datu par jauno tiesību aktu ietekmi, pat ja valstu līmenī tiek uzraudzīta statistika par darbā notikušajiem nelaimes gadījumiem, kuros iesaistīti zvejnieki.

Tomēr daudzas dalībvalstis ir ziņojušas, ka darbā notikušo nelaimes gadījumu skaits ir samazinājies, iespējams, jauno noteikumu īstenošanas, mācību vai informēšanas kampaņu rezultātā. Šķiet, ka lielākajā daļā dalībvalstu, ar dažiem izņēmumiem, darbā notikušo nelaimes gadījumu skaits ir samazinājies straujāk nekā zvejnieku skaits, un tas nozīmē, ka to biežums bija mazinājies [jau] pirms attiecīgajiem transponēšanas datumiem. Tomēr lielākajā daļā dalībvalstu statistika par nelaimes gadījumiem darbā ir nepietiekama. Viens iemesls tam ir fakts, ka grieztas, plēstas brūces, sasitumus un nobrāzumus un tamlīdzīgas traumas parasti neuzskata par nelaimes gadījumiem, bet gan par [neatņemamu] darba daļu.

Lai gan nelaimes gadījumu skaits, iespējams, ir samazinājies, to smaguma pakāpe ir palielinājusies, īpaši tādēļ, ka uz kuģa tiek pavadīts ilgs laiks, apkalpes locekļu skaits ir samazinājies un nepietiek laika mācībām krastā. Vairumā gadījumu šķiet, ka darba drošības apstākļi uz kuģa ir uzlabojušies pirms attiecīgā direktīvas transponēšanas datuma, un tas varētu būt izskaidrojums tam, ka nelaimes gadījumu skaits ir samazinājies straujāk nekā darbaspēks. Tomēr jāņem vērā tas, ka Direktīva 93/103/EK attiecas vienīgi uz zvejas kuģiem, kuri veido nelielu ES zvejas flotes daļu[32]. Risku ziņā ir liela atšķirība starp mazajiem un lielajiem kuģiem, tāpēc ir likumsakarīgi, ka valstu ziņojumos direktīvas jauno noteikumu tiešā ietekme uz nelaimes gadījumiem darbā vērtējama kā neliela.

9.1.1.2. Arodslimības

Arodslimību valsts līmeņa uzskaites sistēmām raksturīgas par lielākas nepilnības nekā nelaimes gadījumu darbā uzskaites sistēmām, tāpēc jo grūtāk ir izveidot saikni starp jaunajiem noteikumiem un tendencēm attiecībā uz nozarē sastopamajiem arodslimību gadījumiem. Tomēr dati netieši liecina par to, ka slikta veselība ir svarīgs faktors, kādēļ zvejnieki atsakās [turpmāk] strādāt savā profesijā. Novecošanās faktoru pasliktina fakts, ka arvien mazāk darba ņēmēju iesaistās šajā nodarbinātības veidā galvenokārt smago darba apstākļu dēļ. Tādējādi tiek ietekmēta [šajā nozarē] nodarbināto iedzīvotāju spēja uzņemties lielu darba slodzi nogurdinošos darba apstākļos.

---

29 Tomēr problēma rodas tad, kad tehnoloģiju jauninājumiem neseko atbilstīga darba ņēmēju apmācība.

30 *ESAW – Eurostat* statistika par nelaimes gadījumiem darbā un *EODS* – Eiropas arodslimību statistika. Dati nav pilnībā salīdzināmi, jo datu vākšanas kritēriji nav pilnīgi saderīgi. Problēmas faktiskais tvērums brīvprātīgajās sistēmās, kurās reģistrē darbā notikušos nelaimes gadījumus, joprojām ir nepietiekami novērtēts. Tomēr ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 16. decembra Regulu (EK) Nr. 1338/2008 attiecībā uz Kopienas statistiku par sabiedrības veselību un veselības aizsardzību un drošību darbā (OV L 354, 31.12.2008., 70. lpp.) jāuzlabo ziņošanas harmonizēšana.

31 Darbaspēka apsekojumā 2007 nav skarti nelaimes gadījumi un veselības problēmas zivsaimniecības nozarē, jo nav izpildīti atbilstības kritēriji.

32 Piemēram, katras dalībvalsts flotes sastāvā ne vairāk kā ceturtā daļa ir kuģi, kuru garums pārsniedz 12 m.

Vislielākie riska un smagu darba apstākļu faktori zivsaimniecībā ir metroloģiskie apstākļi, smagais fiziskais darbs, psiholoģiskās un sociālās problēmas, kas rodas ilgstošas izolētības dēļ, spriedze, ko rada nepieciešamība strādāt ātrā darba tempā, un ilgais darba laiks, kas nevienmērīgi sadalīts intensīvos darbības periodos un monotonos dīkstāves posmos, kā arī šo risku savstarpējā mijiedarbība.
Spēcīgāka konkurence, ko rada, piemēram, nozvejas samazinājums, apdraud preventīvo pasākumu iespējamību. Īpaši "dalītās darba samaksas" sistēma, ko lielākoties izmanto uz mazajiem kuģiem, var būt iemesls ilgākam darba laikam uz kuģa un pārslodzei. Efektīvi preventīvie pasākumi šādos darba apstākļos, šķiet, nav prioritāte, un šā trūkuma rezultātā pastāv lielāka varbūtība, ka zvejniekiem ir arodslimības un veselības traucējumi.

Šķiet, ka muskuļu sistēmas problēmas zvejnieku vidū ir galvenais sliktas veselības iemesls, un iespējams, ka tās ir novecošanas un nogurdinošu darba apstākļu sekas.

9.1.2. Ietekme uz ražīgumu, nodarbinātību un konkurētspēju

Vispārīgi runājot, lielākā daļa dalībvalstu nesniedz informāciju par to, kā jaunie tiesību akti ietekmē ražīgumu, nodarbinātību un konkurētspēju.

9.2. Direktīva 92/29/EEK

9.2.1. Ietekme uz nelaimes gadījumiem darbā un arodslimībām

Pirms direktīvas transponēšanas, kas sakrita ar zvejas flošu samazināšanu un tādējādi – ar darba ņēmēju un darbā notikušo nelaimes gadījumu skaita samazināšanos, dažās dalībvalstīs jau bija tiesību akti, kuros bija paredzēti līdzvērtīgi vai pat stingrāki noteikumi. Tāpēc attiecībā uz Direktīvu 93/103/EK, ārkārtīgi sarežģīti ir kvantitatīvi noteikt Direktīvas 92/29/EEK ietekmi. Dalībvalstis cenšas izskaidrot darbā notikušo nelaimes gadījumu un arodslimību gadījumu skaita samazināšanos, un Direktīvas 92/29/EEK ietekmes novērtējums dažreiz ir pretrunīgs, bet citos gadījumos – pozitīvā ietekme vērtēta kā vāja. Vispārīgi runājot, šķiet, ka direktīvas ietekme ir neliela, pat ja pamatnostādnes par medicīnisko palīdzību, medicīniskās palīdzības komplektiem un apmācību ir uzlabojušas medicīniskās palīdzības pieejamību apkalpes locekļiem.

9.2.2. Ietekme uz ražīgumu, nodarbinātību un konkurētspēju

Vispārīgi runājot, lielākā daļa dalībvalstu nesniedz informāciju par to, kā jaunie tiesību akti ietekmē ražīgumu, nodarbinātību un konkurētspēju.

10. SECINĀJUMI

10.1. Direktīva 93/103/EK

Lai gan šķiet, ka lielākajā daļā dalībvalstu riska līmenis zivsaimniecībā ir samazinājies straujāk nekā darbaspēks, ES zvejnieka profesija vēl joprojām ir viena no bīstamākajām – 80 % no nelaimes gadījumiem uz kuģiem ir izraisījis cilvēciskais faktors.

Dalībvalstu un sociālo partneru nostāja un neatkarīgu ekspertu novērtējums ir pamats šādiem priekšlikumiem.

10.1.1. Labākas zināšanas

Būtiska nepieciešamība ir iegūt vairāk informācijas par nelaimes gadījumiem un saslimšanām zivsaimniecības nozarē. Lai gan ir svarīgi noteikt galvenos riskus, lietderīga varētu būt arī mazāk nozīmīgu nelaimes gadījumu paziņošana, izmantojot uzlabotu elektronisko komunikāciju, un biežāk sastopamo slimību un to cēloņu orientējoša saraksta izstrāde. Šo jautājumu varētu apspriest nozares dialogā vai padomdevējā komitejā. Īstenojot Regulu Nr. 1338/08 attiecībā uz Kopienas statistiku par sabiedrības veselību un veselības aizsardzību un drošību darbā, kopumā varētu uzlabot ziņošanu par nelaimes gadījumiem darbā un saslimšanām.

10.1.2. Labāka komunikācija, informēšana un apmācība

Zivsaimniecības sadrumstalotā struktūra, nepietiekamā arodbiedrību pārstāvība un fatālistiskā attieksme, t.i., piekrišana tradicionālajam uzskatam, ka jūra ir bīstama un neprognozējama vieta un ka risks ir darba [neatņemama] daļa, sarežģī efektīvu informēšanu. Attālums līdz darba vietai un nepietiekamais laiks, ko zvejnieki pavada krastā, arī ir būtiski faktori, kas kavē līdzdalību. Kampaņas, semināri, publikācijas, tīmekļa vietnes un tml. reti kad šajā nozarē ir efektīvs informēšanas līdzeklis. To, īpaši attiecībā uz mazākiem uzņēmumiem, apstiprina dalībvalstis un sociālie partneri lielākajā daļā dalībvalstu.

Nozarē jāizstrādā jaunas un labākas sistēmas, kas nodrošina saziņu ar cilvēkiem. Turklāt ir izšķirīgi ES, valstu un jo īpaši svarīgi – darba ņēmēju līmenī, iesaistīt sociālos partnerus un mēģināt ieviest pārmaiņas darba drošības kultūrā. Arī šajā jomā būtiska nozīme varētu būt nozares dialogam un padomdevējai komitejai.

Lielāki centieni būtu nepieciešami arī apmācībā, galveno uzmanību pievēršot mācību materiālu un kursu pielāgošanai zvejnieku vajadzībām un iespējām, un nekoncentrējoties vienīgi uz to, kā izdzīvot katastrofu gadījumos uz jūras.

Apvienotā Karaliste ir uzsvērusi, ka mācību kursu apmeklētība, šķiet, ir atkarīga no tā, vai šie kursi ir (vai būs) obligāti un bezmaksas, un jāņem vērā arī tas, vai tiek nodrošināts, ka kursu saturs ir saprotams.

10.1.3. Labākas pārbaudes

Dalībvalstīm saskaņā ar pamatdirektīvas 4. pantu jānodrošina, ka ES tiesību akti darba drošības un veselības aizsardzības jomā tiek pilnībā piemēroti, un tās jo īpaši nodrošina pietiekamu kontroli un uzraudzību. Ir būtiski visās dalībvalstīs efektīvi ieviest Direktīvu 93/103/EK un citas šo nozari reglamentējošās ES direktīvas, lai uzlabotu atbilstību ES tiesību aktiem, tādējādi ievērojami veicinot uz kuģa notikušo nelaimes gadījumu skaita un ar arodslimību gadījumu skaita samazināšanu.

Dažas dalībvalstis pauž vēlmi vairāk sekmēt darba ņēmēju pārstāvju darbību un uz katra doka izveidot pārstāvības sistēmu, lai tajā iekļautu arī mazākus zvejas kuģus un mudinātu nozares darba ņēmējus slēgt koplīgumus – tas ir viens no veidiem, kā uzlabot darba apstākļus. Jāiesaista arodbiedrības un darba ņēmēji, kuri nav arodbiedrību biedri.

ES līmenī jāatrod praktiski, reāli veidi, kā uzlabot situāciju attiecībā uz pārbaudēm, kas, šķiet, ir neapmierinošas. Tie varētu būt pasākumi, lai noskaidrotu, ko dalībvalstis veic attiecībā uz

pārbaudēm, konsultēšanu, informēšanu, apmainoties ar labāko praksi, iesaistot Vecāko darba inspektoru komiteju (*SLIC*)[33] un mudinot valstu darba inspekcijas pievērst uzmanību šai nozarei un izskatīt iespējas, kādā veidā varētu sadarboties ar citām kontroles iestādēm, īpaši ar tehnisko un veselības aizsardzības inspekciju.

10.1.4. Finansējums

Daudzas no iepriekšminētajām grūtībām, sevišķi mazo kuģu īpašniekiem, ir saistītas ar izmaksām, kas rodas uz kuģiem uzlabojot aprīkojumu. Vairākās dalībvalstīs gūtā pieredze liecina, ka pasākumi uzlabojumu finansēšanai ir efektīvi. Tāpēc dalībvalstis ir aicinātas apmainīties ar labāko praksi šajā jomā. Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūra varētu veicināt šādas pieredzes apmaiņu. Apvienotā Karaliste ir ierosinājusi, ka gadījumos, kad kuģu aprīkojuma uzlabošanas resursus ir nodrošinājusi struktūra, kas nav specializējusies darba drošības jomā, būtu jānodrošina, ka attiecīgās pārmaiņas apstiprina par darba drošību atbildīga iestāde.

10.1.5. Kopējā zivsaimniecības politika

Veselīgi zivju krājumi un ekoloģiski noturīga zivsaimniecība ir priekšnoteikums ekonomiskai ilgtspējai ilgtermiņā. Rentabla zivsaimniecības nozare ir vislabākā garantija augstiem darba drošības standartiem un labiem darba apstākļiem uz kuģiem.

Pārskatot pašreizējo KZP[34], paredzēta iespēja mērķi – uzlabot zvejnieku darba drošības un dzīves līmeni uz kuģa – labāk apvienot ar vispārējo mērķi – nodrošināt ilgtspējīgu zivsaimniecības praksi, ievērojot vides, sociālos un ekonomiskos aspektus.

10.1.6. Direktīvas 93/103/EK darbības joma

Flotes sastāvā lielākā daļa ir kuģi, kuru garums nepārsniedz 15 m, un uz tiem ir lielāks nelaimes gadījumu risks. Attiecībā uz Direktīvas 93/103/EK darbības jomas paplašināšanu, tajā iekļaujot šos mazos kuģus tā, lai direktīva skartu vairāk kuģu un zvejnieku, jānorāda, ka pamatdirektīvas un attiecīgo atsevišķo direktīvu darbības jomā ir pilnīgi visi kuģi, ieskaitot tos, kuru garums nepārsniedz 15 m. Tāpēc jāuzlabo pamatdirektīvas un atsevišķo direktīvu piemērošana. Zivsaimniecības nozarē arvien lielāku ekonomisko spriedzi rada, piemēram, pakāpeniski izsīkstoši zivju krājumi, stingrākas nozvejas kvotas un degvielas sadārdzinājums, tāpēc jāizstrādā instrumenti, kuri varētu būt atbalsts mazajiem kuģiem darba drošības un veselības aizsardzības pasākumu efektīvā izpildē, rodoties minimālām papildu izmaksām.

Viens no veidiem, kā uzlabot šo direktīvu īstenošanu, ir ES līmenī izstrādāt praktiskas, nesaistošas pamatnostādnes, kas paredzētas kuģiem, kuru garums nepārsniedz 15 m, lai rastu skaidrojumu dažiem pamatjēdzieniem un palīdzētu visām iesaistītajām personām izpildīt pamatdirektīvā un atsevišķajās direktīvās paredzētās saistības.

Vienlaikus jāizveido padomdevējas komitejas darba grupa, lai konsultētu gadījumos, kad papildus minētajiem pasākumiem jāapsver, kā labāk nodrošināt esošo direktīvu piemērošanu,

---

[33] Komisijas 1995. gada 12. jūlija Lēmums 95/319/EK, ar ko izveido Vecāko darba inspektoru komiteju (OV L 188, 9.8.1995., 11. lpp.).

[34] KZP pārskatīšana tika sākta 2008. gadā, lai vēl efektīvāk nodrošinātu Eiropas flošu ekonomisko dzīvotspēju, saglabātu zivju krājumus, to integrētu Jūrniecības politikā un patērētajiem nodrošinātu kvalitatīvu pārtiku, skatīt http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/review_en.htm.

lai uzlabotu darba drošību un veselības aizsardzību uz mazajiem zvejas kuģiem, un īpaši – grozījumi Direktīvā 93/103/EK, lai tās darbības jomu paplašinātu un tajā iekļautu arī kuģus, kuru garums nepārsniedz 15 m.

Turpmāk sniegts kopsavilkums par valstu un/vai ES līmenī nepieciešamajiem pasākumiem:

- Komisijai sadarbībā ar padomdevēju komiteju jāizstrādā mazajiem zvejas kuģiem paredzēti nesaistoši instrumenti (pamatnostādnes);

- jāizveido padomdevējas komitejas darba grupa, lai konsultētu gadījumos, kad jāapsver, kā uzlabot aizsardzību uz mazajiem zvejas kuģiem, un īpaši – grozījumi Direktīvā 93/103/EK;

- šī darba grupa varētu arī pētīt, kā uzlabot komunikāciju ar zvejniekiem attiecībā uz informēšanu un apmācību darba drošības un veselības aizsardzības jautājumos;

- *SLIC* varētu apsvērt iespēju zivsaimniecības nozarē visās 27 dalībvalstīs rīkot ES līmeņa pārbaudes kampaņu, kas skartu arī medicīnisko palīdzību uz kuģiem, un apmainīties ar labāko praksi inspekciju starpā; ar šādu kampaņu varētu veicināt arī pastiprinātu sadarbību starp tehniskajām un darba inspekcijām;

- Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūrai būtu jāapsver iespēja zivsaimniecības nozarē organizēt izpratnes veicināšanas pasākumus, kas vērsti uz nelaimes gadījumu un saslimšanu profilaksi, galveno uzmanību tajos pievēršot mazajiem kuģiem;

- dalībvalstīm būtu jāapsver iespēja zivsaimniecības nozarē īstenot īpašas informēšanas iniciatīvas, kas skar pašnodarbinātas personas un ir daļa no darba drošības un veselības aizsardzības valsts līmeņa stratēģijas.

10.2. Direktīva 92/29/EEK

Novērtējums skaidri liecina par to, ka ir iespējams lietot jaunas e-tehnoloģijas, lai konsultētu no attāluma, tādējādi uzlabojot nelaimes gadījumu un slimību profilaksi un darba ņēmēju veselības aizsardzību.

Ņemot vērā direktīvas pielikumu izteikti tehniskos pielāgojumus atbilstīgi tehnikas progresam, Komisija saskaņā ar Direktīvas 92/29/EEK 8. pantā izklāstīto procedūru iesniegs dalībvalstu pārstāvju komitejai ierosināto pasākumu projektu, kas atbilst dalībvalstu ziņojumos sniegtajiem ierosinājumiem.

Rezumējot jānorāda, ka valstu un/vai ES līmenī jāveic šādi pasākumi:

- brīvprātīgi jāpilnveido e-tehnoloģijas;

- jāsasauc Tehniskā progresa komiteja, lai pielāgotu Direktīvas 92/29/EEK pielikumus.