KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 29.10.2009
COM(2009)599 konč.

POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

o izvajanju direktiv o zdravju in varnosti pri delu 93/103/ES (ribiške ladje) in 92/29/EGS (medicinska oskrba na ladjah) v praksi

POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

o izvajanju direktiv o zdravju in varnosti pri delu 93/103/ES (ribiške ladje) in 92/29/EGS (medicinska oskrba na ladjah) v praksi

1. UVOD

To poročilo je rezultat zaveze Komisije[1], da bo ocenila izvajanje zakonskega okvira zaradi njegovega izboljšanja. Osredotoča se na prenos in uporabo Direktive Sveta 93/103/ES z dne 23. novembra 1993 o minimalnih varnostnih in zdravstvenih zahtevah pri delu na ribiških ladjah[2] ter Direktive Sveta 92/29/EGS z dne 31. marca 1992 o minimalnih varnostnih in zdravstvenih zahtevah za izboljšanje medicinske oskrbe na ladjah[3].

To poročilo zadeva izključno navedeni direktivi in razmere v EU-15, čeprav Komisija meni, da bo zagotovilo uporabne informacije tudi dvanajstim novim državam članicam. Ne zadeva vidikov, ki so obravnavani v mednarodnih instrumentih[4].

Temelji zlasti na nacionalnih poročilih, ki so jih predložile države članice[5], in poročilu neodvisnih strokovnjakov, v katerem je ocenjeno izvajanje obeh direktiv v praksi, vključno s študijami primerov, izvedenimi v Španiji, Franciji, Italiji in Združenem kraljestvu. Drugi viri informacij so evropski statistični podatki o nesrečah pri delu ter izkušnje Komisije v zvezi s spremljanjem prenosa in uporabe direktiv.

2. PRAVNI UČINKI

2.1. Direktiva 93/103/ES

Pred sprejetjem Direktive je večina držav članic že imela zakonodajo, ki je posebej urejala zdravje in varnost na ribiških ladjah. Nekatere države članice so poročale, da zaradi Direktive niso bile potrebne velike spremembe njihove zakonodaje. Druge menijo, da jim je Direktiva omogočila uvedbo skladnega sklopa pravil o minimalnih varnostnih in zdravstvenih zahtevah, ki veljajo posebej za delo na ribiških ladjah.

---

1 V sporočilu „*Izboljšanje kakovosti in produktivnosti pri delu: strategija Skupnosti 2007–2012 za zdravje in varnost pri delu*“, COM(2007) 62 konč., 21.2.2007.

2 UL L 307, 13.12.1993, str. 1.

3 UL L 113, 30.4.1992, str. 19.

4 Kot so Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), Konvencija o delovnih standardih v pomorstvu in Konvencija o delu na področju ribolova. Poročilo prav tako ne zajema Direktive Sveta 2009/13/ES z dne 16. februarja 2009 o izvajanju Sporazuma, sklenjenega med Združenjem ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) o Konvenciji o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006, ter o spremembi Direktive 1999/63/ES (UL L 124, 20.5.2009, str. 30).

5 Poslana Komisiji v skladu s členoma 13(3) in 9(3) navedenih direktiv (ki sta bila naknadno razveljavljena z Direktivo 2007/30/ES).

Vendar je Direktiva v nekaterih državah članicah, v katerih so se obstoječa pravila uporabljala že dolgo časa, znatno vplivala na zakonodajo, pri čemer je bilo treba sprejeti nove zakone. Prenesena zakonodaja je uvedla tudi nekatera nova temeljna načela preprečevanja tveganja, kot so obveščanje, usposabljanje delavcev in posvetovanje z njimi ter ocena tveganja.

2.2. Direktiva 92/29/EGS

Večina držav članic z ribiškim in trgovskim ladjevjem je že imela zakonodajo, ki je določala visoko raven zahtev v zvezi z razpoložljivostjo medicinske opreme in medicinske pomoči na ladjah, zato je bilo treba zaradi prenosa Direktive obstoječo zakonodajo le pregledati in posodobiti. V nekaterih državah članicah[6] je bilo obvezno usposabljanje v zvezi z zdravstvenimi vprašanji na ladjah že urejeno, zagotavljali pa so se tudi že zdravstveni nasveti prek radia.

3. OZAVEŠČANJE IN SPREMLJEVALNI UKREPI ZA DIREKTIVI 93/103/ES IN 92/29/EGS

Po sprejetju obeh direktiv so se na ravni EU začeli izvajati številni ukrepi za obveščanje in ozaveščanje. Tako je Evropska agencija za varnost in zdravje pri delu[7] na svoji spletni strani uvedla oddelek o dobri praksi v ribiškem sektorju, ki zajema vidike, kot je ocena tveganja za male ribiške ladje[8].

Na nacionalni ravni so organi, delodajalci, delavci in njihove organizacije organizirali kampanje obveščanja in ozaveščanja, srečanja, delavnice in usposabljanja. Nekatere države članice so oblikovale nove ali spremenile obstoječe smernice, kot so na primer smernice o oceni in preprečevanju tveganja ter varni delovni praksi. Za obveščanje javnosti so bili uporabljeni običajni tiskani mediji, ki so jih dopolnjevale spletne strani.

Kljub temu socialni partnerji v večini držav članic menijo, da so dejavnosti v zvezi z obveščanjem o novih določbah nezadostne. Zdi se, da imajo delavci težave pri dostopu do teh določb prek konvencionalnih ali novih medijev[9] zaradi tradicij v sektorju, njegove razdrobljenosti, prevlade malih podjetij in velike fluktuacije delavcev. Nekatere države članice[10] so namesto organiziranja nepovezanih dejavnosti izvedle načrte za preprečevanje za posamezne sektorje s podrobneje opredeljeno in v celoti integrirano strategijo. Več držav članic[11] je ustanovilo tudi sklade za financiranje varnostnih ukrepov na ladjah in zaščitne opreme za ribiče. Majhen številčni in gospodarski obseg ribiškega sektorja v nekaterih državah članicah v veliki meri upravičuje ali pojasnjuje, zakaj se razvoju instrumentov za obveščanje o določbah namenja premalo pozornosti. V drugih državah članicah z večjimi ribiškimi sektorji morajo organi, ki so odgovorni za obveščanje o določbah, vlagati več sredstev in pokazati večjo prizadevnost.

---

6 Francija, Španija, Finska, Nizozemska, Nemčija in Irska.

7 Uredba Sveta (ES) št. 2062/94 (UL L 216, 20.8.1994, str. 1).

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

9 Kot je pokazala francoska študija primera. Španska študija primera ugotavlja odpor proti izboljšavam od zunaj, vključno s kampanjami ozaveščanja, ji jih organizirajo organi.

10 Kot sta Belgija in Finska.

11 Belgija, Finska in Francija.

4. PRENOS

Pri prenosu obeh direktiv je prišlo do zamud, pri čemer so bili zoper zadevne države članice[12] sproženi postopki za ugotavljanje kršitev.

4.1. Direktiva 93/103/ES

Glavne težave v zvezi s skladnostjo so zadevale opredelitve pojmov, odgovornost lastnikov, redne preglede s strani organov, obveščanje, usposabljanje in sodelovanje delavcev ter posvetovanje z njimi. Zoper eno državo članico je bil sprožen postopek za ugotavljanje kršitev v zvezi z opredelitvijo pojma „lastnik“, obveznostmi poročanja o dogodkih na morju, izvajanja rednih pregledov in obveščanja delavcev ter določbami o opremi za prvo pomoč iz prilog.

Vendar je v nekaterih državah članicah zakonodaja presegla minimalne zahteve iz Direktive, npr. z razširitvijo njenega področja uporabe na ladje, ki so krajše od 15 m (Združeno kraljestvo in Irska), ali z določitvijo, da določbe veljajo tudi za nove ali prenovljene ladje, ki so krajše od 12 m (Portugalska).

4.2. Direktiva 92/29/EGS

V mnogih državah članicah so bile priloge prenesene skoraj dobesedno, vendar so v nekaterih še vedno pomanjkljivosti. Zoper eno državo članico je bil sprožen postopek za ugotavljanje kršitev v zvezi s potrebo po zagotovitvi, da ima vsaka ladja, ki pluje pod zastavo svoje države ali je vpisana v vpisnik pod popolno jurisdikcijo države članice, ustrezno medicinsko opremo. Zadeva je bila končana, ko je država članica uskladila svoje nacionalne določbe z Direktivo. Še en postopek za ugotavljanje kršitev je bil sprožen zoper državo članico v zvezi z opredelitvami pojmov „ladja“ oziroma „ribiška ladja“ ter „lastnik“ v nacionalni zakonodaji.

Druge pomembne težave v zvezi s skladnostjo so zajemale usposabljanje, zdravstvene nasvete prek radia in zaupnost zdravstvenih podatkov.

Dodaten nezavezujoč instrument EU bi lahko prispeval k obravnavi zelo visoke stopnje nesreč v ribiškem sektorju in dejstva, da veliko ladij ne spada v področje uporabe Direktive 93/103/ES. Zato namerava Komisija v tesnem sodelovanju s Svetovalnim odborom za varnost in zdravje pri delu[13] (v nadaljnjem besedilu: Svetovalni odbor) pripraviti nezavezujoč priročnik, ki bo zajemal te male ladje in se osredotočal predvsem na dobro prakso za učinkovitejše preprečevanje tveganja.

---

[12] Sproženih je bilo devet postopkov zaradi neobveščanja v zvezi z Direktivo 92/29/EGS, od katerih se je en postopek končal s sodbo Sodišča Evropskih skupnosti (zadeva C-410/97, *Komisija proti Luksemburgu*, Recueil 1998, str. I-6813), in devet v zvezi z Direktivo 93/103/ES, od katerih sta se dva postopka končala s sodbo Sodišča Evropskih skupnosti (zadeva C-364/97, *Komisija proti Irski*, Recueil 1998, str. I-6593, in zadeva C-362/98, *Komisija proti Italiji*, Recueil 1999, str. I-6299).

[13] Sklep Sveta z dne 22. julija 2003 o ustanovitvi Svetovalnega odbora za varnost in zdravje pri delu (UL C 218, 13.9.2003, str. 1).

5. UKREPANJE NA TERENU: IZVAJANJE DIREKTIVE 93/103/ES V PRAKSI

5.1. Splošna vprašanja

Čeprav le zelo majhen delež skupnega ribiškega ladjevja spada v področje uporabe Direktive 93/103/ES[14], se „okvirna direktiva“[15], vključno s svojimi posameznimi direktivami, kadar je to ustrezno, uporablja za celotni sektor.

Oceno izvajanja Direktive 93/103/ES v praksi otežujejo velike geografske razlike, na primer razlike med ladjevji v Sredozemskem morju in Atlantskem oceanu: ladjevja v Sredozemskem morju so sestavljena iz manjših ladij, ki se običajno vsak dan ali vsakih nekaj dni vrnejo v pristanišče, medtem ko so ladjevja v Atlantskem oceanu sestavljena iz večjih ladij, na katere ima Direktiva znatnejši učinek.

Hkrati socialni in gospodarski dejavniki, kot so ostrejša konkurenca, zmanjševanje staleža rib in visoke cene goriva, zmanjšujejo prihodek lastnikov ladij, kapitanov in delavcev ter povečujejo potrebo po ulovu čim večje količine rib v čim krajšem času.

Zato se je število članov posadk zmanjšalo na minimum[16], delovni čas in izmene pa so daljši, čeprav lahko tehnološke izboljšave znatno olajšajo težko delo. Manjše posadke so v časih povečane dejavnosti pod posebnim pritiskom. Študija, ki je bila izvedena v Španiji[17], kaže, da ribiči svoje delo obravnavajo kot izčrpujoče in ne nevarno, medtem ko se na Nizozemskem ocenjuje, da se o četrtini nesreč ne poroča. Ti dejavniki dodatno otežujejo oceno učinka novih ukrepov.

Delovne razmere na ladjah (plačilo, čas, ki ga delavci preživijo zdoma, dolg delovni čas itd.) odvračajo podmladek, kar vsaj kratkoročno otežuje prehod na kulturo preprečevanja tveganja. Prelov in presežna ribolovna zmogljivost povzročata slabšo gospodarsko učinkovitost, kar preprečuje ustrezno vzdrževanje in delovanje ladij ter sili ribiče k večjim tveganjem.

Nove določbe lastnikom ladij in kapitanom ne zagotavljajo nobenih neposrednih ugodnosti, vključevanje organov za delo pa je bilo šibko. Kot je videti, je le nekaj držav članic zagotovilo finančno podporo za vlaganje v varnostno opremo in usposabljanje posadke.

Čeprav Direktiva bolj poudarja varnost v sektorju, varnostne zahteve in usposabljanje posadke na področju varnosti pa so se izboljšali, je njen učinek omejen, ker se uporablja le za večje ladje, ki jih je manj in na katerih so varnostne razmere v vsakem primeru boljše, poleg tega pa je malo pozornosti namenjene delovnim razmeram, ki lahko povečajo možnosti tveganja poklicnih bolezni in nezdravih načinov življenja.

Slabo stanje nekaterih staležev rib skupaj s presežno ribolovno zmogljivostjo spodbuja lastnike ladij k povečanju njihove ribolovne učinkovitosti v okviru omejitev, ki so določene v

---

[14] Na podlagi poročila Evropskega parlamenta *Ribištvo: varnost in vzroki nesreč* (12.3.2001) se ocenjuje, da Direktiva zajema le 8 % ladij v obratovanju.

[15] Direktiva Sveta 89/391/EGS z dne 12. junija 1989 o uvajanju ukrepov za spodbujanje izboljšav varnosti in zdravja delavcev pri delu (UL L 183, 29.6.1989, str. 1).

[16] Francoska študija primera opisuje, da se je število članov posadke zmanjšalo z devet na pet delavcev na ladjah z dolžino približno 24 m.

[17] *Penosidad y Riesgo en las actividades pesquera. Las condiciones de trabajo y de salud de los trabajadores de la pesca en Cantabria (Trud in tveganja pri ribolovnih dejavnostih. Delovne in zdravstvene razmere ribičev v Kantabriji)*, Labour Asociados, 2003. Kot vzroke za izčrpanost študija omenja fizični napor, dolg delovni čas in pogosto prilagajanje neudobnim položajem.

zakonodaji EU in predpisih držav članic, pri čemer se včasih zanemarjajo varnost ladij ter življenjske in delovne razmere na ladji[18].

5.2. Ocena tveganja

V skladu s členom 1(2) Direktive 93/103/ES se določbe okvirne direktive v celoti uporabljajo za ladje, ki spadajo v področje uporabe Direktive 93/103/ES. Člen 9(1) okvirne direktive določa, da mora delodajalec oceniti tveganja. Ocene tveganja so najverjetneje najpomembnejša pravna novost v okviru direktiv o varnosti in zdravju, vendar se redko opravijo v zvezi z delom na ladjah. Kadar se te ocene opravijo, se poroča, da spodbujajo razpravo o tveganjih, njihovih posledicah in preprečevalnih ukrepih. Prav tako se poroča, da lastnike malih ladij odvračajo stroški.

Drug problem je, da se za izpolnjevanje zahteve v zvezi z oceno tveganja pogosto uporablja preprost kontrolni seznam, ki nima vpliva na delovne razmere na ladjah. Zato ribičem primanjkujejo strokovni nasveti glede varnih postopkov za preprečevanje nevarnih situacij na ladjah.

5.3. Izvrševanje

Člen 3(2) Direktive 93/103/ES določa redne preglede ladij, ki jih opravljajo za to pooblaščeni organi.

Izvajanje Direktive ni prispevalo k nobeni spremembi vrste ali vloge pregledov v ribiškem sektorju[19]. Skoraj vsaka država članica je že imela posebne inšpekcijske sisteme, s katerimi je preverjala razmere glede flotacije, plovnosti in sposobnosti obravnavanja nujnih primerov.

V večini držav članic se izvajata dve vrsti pregledov. Prvi so tehnični pregledi, ki jih običajno izvajajo pomorski organi z dolgoletnimi izkušnjami in ustrezno usposobljenim osebjem. Ti pregledi se izvajajo med gradnjo ladje in nato v rednih časovnih presledkih (običajno enkrat na leto), da se obnovi njeno dovoljenje za nadaljnjo plovbo[20]. Druga vrsta pregledov je v zvezi z organizacijo dela, usposabljanjem in kvalifikacijami, delovnim časom, zdravstvenimi vprašanji in vprašanji varnosti, življenjskimi razmerami na ladji itd., za katere so odgovorni organi za delo. V nekaterih državah članicah se izvaja tudi tretja vrsta pregledov, in sicer so to običajno zdravstveni pregledi, pri katerih se preverja, ali sta ladja in njena posadka sposobni reševati nujne zdravstvene primere na morju.

Zato v mnogih državah članicah preglede ribiških ladij izvajata dva ali celo trije organi, ki so včasih zelo slabo usklajeni. Zdi se, da se prednost običajno daje razmeram v zvezi s stabilnostjo, flotacijo in varnostjo opreme, medtem ko so življenjske razmere, udobje, ergonomični vidiki, preprečevanje tveganja in delovni čas ribičev pogosto zanemarjeni, čeprav je „človeški dejavnik“ priznan kot največji dejavnik, ki vpliva na pojav nesreč.

---

18 Opisano v študiji primera Združenega kraljestva.

19 Nov javni organ, ki bi bil odgovoren za varnost ribičev, je bil ustanovljen le na Irskem, medtem ko se obstoječe institucije v drugih državah članicah niso znatno spremenile. Poročilo neodvisnih strokovnjakov navaja, da številne strani, ne le sindikati, menijo, da so sistemi delovne inšpekcije nezadostni ter komaj kvalificirani za nadzor zdravja in varnosti ribičev.

20 Najobičajnejša metoda pregleda je priprava kontrolnih seznamov v zvezi s tehničnimi vidiki ladje in ne v zvezi z vidiki njene ustreznosti kot delovnega mesta.

Soobstoj tehničnih pregledov in delovne inšpekcije lahko povzroči nejasnosti med lastniki ladij, kapitani in delavci. V tehnično usposobljenost delovne inšpekcije se pogosto dvomi zlasti v državah članicah, v katerih se izvajajo splošni pregledi, medtem ko so v državah članicah, v katerih se izvajajo specializirani pregledi, najpogostejše kritike povezane s pomanjkanjem inšpektorjev.

Zdi se, da so učinkovite preglede na ladji sposobni izvesti le delavci ali njihovi predstavniki, kar ni zadovoljivo, ker v večini držav članic primanjkuje sindikalnih zaupnikov v ribištvu. To je poleg sistema „sorazmernega plačila“[21] na splošno posledica pogostih menjav v posadki ter prisotnosti samozaposlenih in zaposlenih delavcev, kar ob upoštevanju gospodarskega interesa posadke v zvezi s čim večjim ulovom odvrača delavce in njihove predstavnike od sprejemanja kakršnih koli pobud, ki bi lahko zmanjšale čas na morju ali povečale stroške. V takšnih razmerah je težko vpeljati globoko ukoreninjeno kulturo varnosti.

Zato tehnični organi učinkovito pregledujejo tehnične zahteve, ki vplivajo na varnost ladje, medtem ko se zdi, da so pregledi, ki jih izvajajo organi za delo, nezadostni. Kljub temu nekatere države članice ugotavljajo, da se pregledi izvajajo pogosteje, pri čemer je po navedbah Nizozemske manjše število nesreč v državi verjetno posledica njenega sistematičnega inšpekcijskega sistema[22].

Ker vzroki pogostih nesreč na ladjah niso ustrezno pregledani, je učinek poškodb in bolezni zaradi ribiškega dela podcenjen.

Na podlagi poročila neodvisnih strokovnjakov v nekaterih državah članicah delitev odgovornosti med nacionalne in regionalne organe ter organe za delo in pomorske organe zmanjšuje učinkovitost pregledov, čeprav so glavni praktični problem težave pri izvajanju pregledov v resničnih delovnih razmerah, saj se ti pregledi redko izvajajo na morju, ko ribiči dejansko delajo[23].

5.4. Obveščanje in usposabljanje

Člena 8 in 9 Direktive zadevata obveščanje in usposabljanje. Do zdaj je bilo zbranih zelo malo podatkov o vprašanju obveščanja delavcev, vendar se zdi, da so težave na tem področju enake kot na področju usposabljanja[24].

V zvezi z usposabljanjem države članice omenjajo težave pri dostopu do ribičev nasploh, ki so posledica kratkega časa, ki ga ribiči preživijo na kopnem in je namenjen počitku[25]. Delo ribičev na oddaljenih ribiških območjih, pri čemer se ta dejavnik ne upošteva vedno, in strukturne težave v sektorju (ki so tesno povezane z negotovostjo dela, zlasti v malih in srednje velikih podjetjih, ki delajo na takšnih ribiških območjih) razmere le še poslabšajo.

---

21 Tradicionalni sistem osebnih prejemkov v ribiški industriji temelji na delitvi ulova ali deležu prihodkov brez stroškov ali sistemu deleža in plače (vir: ILO: *Fishermen's conditions of work and life* (Delovne in življenjske razmere ribičev), Ženeva, Doc. CFI/4/1988/1). Ribiči pogosto opravljajo dejavnost s čim manjšo posadko, da bi čim bolj povečali svoj delež od prihodkov.

22 Zdi se, da pregledi niso nič manj strogi, kadar se bliža rok za razrez ladje, čeprav so glede na poročila kapitani v takšnih primerih manj naklonjeni naložbam v varnost.

23 Pregledi na morju se izvajajo le na ladjah, ki so daljše od 24 m, ker manjše ladje redko obvestijo, da nameravajo odpluti na morje.

24 Španska študija primera je pokazala, da z vključitvijo zunanjega podjetja ribiči niso bili bolj ozaveščeni glede svoje odgovornosti za lastno varnost in zdravje ter za varnost in zdravje drugih oseb.

25 V španski študiji primera je omenjeno, da ribiči niti v okviru lastnega sindikata niso bili deležni nobenega posebnega usposabljanja.

Dodatna ovira pri usposabljanju je navedeni sistem „sorazmernega plačila“, ker mora usposabljanje potekati na kopnem, zaradi česar ribiči ne prejmejo nadomestila. Kljub temu države članice menijo, da je bilo povečanje usposabljanja eden od najpomembnejših dosežkov Direktive.

6. UKREPANJE NA TERENU: IZVAJANJE DIREKTIVE 92/29/EGS V PRAKSI

6.1. Splošna vprašanja

Na splošno se je Direktiva izvajala v skladu z zahtevami zahvaljujoč širokemu soglasju med poklicnimi strokovnjaki in njihovemu sodelovanju z organi ter pregledom, ki so jih ti organi izvedli. To je olajšala natančna priprava Priloge k Direktivi, ki je zelo jasna.

Ob upoštevanju težav pri ločevanju učinka novih določb ter določanju in pridobivanju zanesljivih statističnih podatkov se na splošno ocenjuje, da se je medicinska oskrba na ladjah izboljšala. Zainteresiranim stranem je določbe uspelo vključiti v svoje običajne postopke preprečevanja, vključno z usposabljanjem ter zagotavljanjem in vzdrževanjem medicinske opreme in opreme za preživetje.

Vendar obstaja razlika med trgovsko mornarico in ribiškimi ladjevji. Medtem ko se je Direktiva brez težav izvajala v trgovski mornarici, je bilo izvajanje zahteve v zvezi z medicinsko opremo težje v ribiškem ladjevju in zlasti v malih podjetjih.

Glavni dosežek Direktive naj bi bila uvedba bolje organiziranega sistema zagotavljanja zdravstvenih nasvetov ladjam. Tudi radijski zdravstveni centri so se izkazali kot zelo učinkoviti, ker so zdaj na voljo podatki o številu klicev z ladij, najpogostejših vrstah poškodb in sprejetih ukrepih.

Programi usposabljanja so v večini držav članic povečali samozavest delavcev glede odgovornosti za zdravstvena vprašanja na ladjah.

Dejstvo, da se kapitani pogosto odločajo, da ne bodo uporabili zdravil iz omarice z zdravili, zmanjšuje njihov učinek na medicinsko oskrbo na ladjah. Poleg tega se v večini primerov zdi, da zdravniki tudi raje evakuirajo bolnike, namesto da bi jim predpisali zdravila, ki so na voljo na ladjah. Tudi prevoz zdravil ni imel znatnega učinka na gospodarske stroške, čeprav nekatere države članice omenjajo te stroške.

Najbolj kritične ocene učinka Direktive so predložili sindikati ter so povezane z neskladnostjo med teoretičnim in praktičnim usposabljanjem za uporabo vsebine omarice za prvo pomoč in radijsko svetovalno storitvijo ter pomanjkanjem virov za usposabljanje delavcev za uporabo teh pripomočkov na morju.

Pri samozaposlenih delavcih in ribiških zadrugah, katerih plačilo je zelo odvisno od dnevnega ulova, so ugotovljene posebne težave v zvezi z dostopom do usposabljanja.

6.2. Medicinska oprema

Člen 2 Direktive določa, da mora imeti vsaka ladja medicinsko opremo, ki ustreza kategoriji ladje, vrsti plovbe, delu, tovoru in številu delavcev. Večje ladje, ki plujejo več kot tri dni, morajo imeti ladijsko bolnišnico, medtem ko mora biti na ladjah, katerih posadka šteje 100 ali več članov in ki so na mednarodni plovbi več kot tri dni, prisoten zdravnik.

Na splošno se zakonodaja uporablja, medicinska oprema pa je na ladjah dostopna. Vendar še vedno prihaja do nekaterih težav zlasti v zvezi z vsebino omaric z zdravili, ki včasih ne ustreza vsem zahtevam Direktive, ter nadomestitvijo zdravil in medicinske opreme, ki jim je potekel rok trajanja. Zdi se, da je v nekaterih primerih razlog za to, da inšpektorji niso deležni potrebnega posebnega usposabljanja.

Zdi se, da so razmere v zvezi z medicinsko opremo boljše v velikih podjetjih in na trgovskih ladjah, medtem ko se v malih podjetjih in na ribiških ladjah zahteva glede pregleda in nadomestitve opreme ne izpolnjuje ustrezno.

Samozaposleni ribiči težko razumejo zakonodajo o medicinski opremi.

Ugotovljene so bile nekatere težave v zvezi z narkotičnimi snovmi, ki so posledica nezadostnega ozaveščanja dobaviteljev.

Oceniti je treba potrebo po nadomestitvi vsebine omaric z zdravili, ki jim je potekel rok trajanja. Ustanovila bi se lahko delovna skupina Svetovalnega odbora, ki bi pomagala Komisiji pri tej nalogi.

6.3. Določitev odgovornosti

Člen 4(1) Direktive določa delitev odgovornosti za preskrbo in dopolnitev medicinske opreme med lastnika ladje in kapitana ali pooblaščeno osebo.

Ta delitev ne povzroča težav. Odgovornost za preskrbo in nadomestitev medicinske opreme ter njeno upravljanje in vzdrževanje je ustrezno porazdeljena. Španija omenja pomanjkanje jasnosti in poroča, da je delitev odgovornosti manj jasna v ribiškem ladjevju, kjer funkcijo kapitana in lastnika ladje pogosto opravlja ena oseba, kot v trgovski mornarici.

6.4. Usposabljanje

Zahteve v zvezi z usposabljanjem iz člena 5(2) in (3) Direktive zadevajo dve glavni vprašanji: prvič, ali je osnovno usposabljanje za medicinsko oskrbo v nujnih primerih zadostno in ustrezno, ter drugič, ali se kapitan in uradniki udeležujejo osvežitvenih tečajev vsaj vsakih pet let.

Razmere se razlikujejo glede na državo članico in vrsto ladjevja. V nekaterih državah članicah se osnovno usposabljanje v ribiški industriji ocenjuje kot nezadostno. Razlikujejo se tudi razmere glede osvežitvenih tečajev vsakih pet let. V mnogih državah članicah je usposabljanje vsakih pet let obvezno. Na Finskem je takšno usposabljanje predpogoj za pridobitev certifikata za upoštevanje vseh predpisov in opravljanje funkcije pomorskega strokovnjaka. V Nemčiji je dokazilo o udeležbi obvezno za obnovitev certifikata kapitana/častnika.

Nekatere države članice izvajajo obvezno strokovno usposabljanje za prvo pomoč/medicinsko oskrbo v nujnih primerih/osnovno usposabljanje za zdravstveno pomoč v nujnih primerih za vse osebe, ki se udeležijo strokovnega pomorskega tečaja, pri čemer kapitani opravijo posebno usposabljanje za zdravstveno pomoč v nujnih primerih. Kljub temu se usposabljanje za zdravstveno pomoč v nujnih primerih včasih ocenjuje kot nezadostno. Pri posebnem usposabljanju za kapitane se včasih ne nameni dovolj pozornosti npr. uporabi brizgalk in injiciranju. V ribiškem sektorju se z velikostjo ribiške ladje zmanjšuje tudi verjetnost, da je kapitan ali kateri koli drug član posadke opravil kakršno koli zdravstveno usposabljanje ali usposabljanje na splošno.

6.5. Radijski zdravstveni centri

Cilj Direktive iz člena 6 v zvezi z vzpostavitvijo radijskih svetovalnih centrov z zdravniki, ki so specializirani za življenjske razmere na ladjah, je bil zadostno izpolnjen, čeprav so bile v nekaterih državah članicah uporabljene že obstoječe strukture. Na Danskem se je število bolnikov, evakuiranih z ladij, znatno zmanjšalo zaradi centralizacije radijskih zdravstvenih storitev ter usposabljanja navigatorjev in zdravnikov, ki zagotavljajo te storitve prek radia. Na splošno velja, da je delovanje teh centrov kljub nekaterim pomanjkljivostim zadostno.

Poročilo neodvisnih strokovnjakov kaže, da v radijskih zdravstvenih centrih v nekaterih državah članicah niso zaposleni nobeni zdravniki ali specializirano zdravstveno osebje, klice pa sprejema dežurni zdravnik, ki ni usposobljen za razmere na ladjah. V drugih državah članicah so zdravniki usposobljeni za zagotavljanje zdravstvenih nasvetov prek radia osebam na ladjah, pri čemer je vedno na voljo vsaj en dežurni zdravnik, ki pomaga mornarjem.

Glavna pomanjkljivost je, da zdravnik nima bolnika pred seboj, zato se mora zanesti na kapitanov opis bolnikovih simptomov. Zanesljivost teh informacij vpliva na zanesljivost zdravnikovih nasvetov, zaradi česar je verjetno evakuiranih več bolnikov, kot je potrebno.

Na Danskem so bili uspešno izvedeni preskusi z vizualnimi pregledi prek spletne kamere. Vendar je pomanjkljivost pri tem nestalna internetna povezava na nekaterih ladjah ter stroški opreme in internetne povezave.

Na Švedskem so bili vzpostavljeni posebni virtualni centri z zdravniki, ki so posebej usposobljeni in izobraženi za razmere na ladjah.

Komunikacijska tehnologija med ladjami in kopnim je lahko zelo različna, in sicer od preprostega radia VHF do satelitskega telefona in elektronske pošte.

V nekaterih nujnih primerih se uporablja tudi zračni prevoz, španska študija primera pa omenja tudi obstoj sanitetnih ladij.

6.6. Pregledi

Člen 7 Direktive zadeva letne preglede medicinske opreme.

Težave iz točke 5.3 (Direktiva 93/103/ES) veljajo tudi tukaj.

7. SPLOŠNA OCENA

7.1. Glavni pozitivni učinki obeh direktiv

7.1.1. Direktiva 93/103/ES

V nacionalnih poročilih držav članic na splošno niso navedeni pomembni negativni ali pozitivni učinki, v nekaterih primerih zaradi prejšnjih prav tako strogih predpisov. Zaradi splošnega poslabšanja socialno-ekonomskega položaja ribičev v zadnjih letih je težko oceniti razmere. Ugotovljeno je bilo, da so izboljšave posreden rezultat ukrepov, sprejetih za izboljšanje ladjevja, in ne rezultat poskusov izboljšanja delovnih razmer na ladjah.

Kljub temu so države članice med pozitivnimi učinki Direktive 93/103/ES navedle naslednje:

– enotne minimalne ravni varnosti v vseh državah članicah;

– v nacionalno zakonodajo je bil uveden skladen sklop pravil o minimalnih varnostnih in zdravstvenih zahtevah za delo na ribiških ladjah, ki jih morajo lastniki v celoti upoštevati; zato je spremljanje tudi za inšpektorje enostavnejše;

– več pregledov;

– večje zavzemanje za skladnost z nacionalno zakonodajo na področju preprečevanja tveganj pri delu;

– večja varnost ribiških ladij in boljše delovne razmere, zlasti v zvezi z delovnimi skupinami, delovnimi mesti, nastanitvijo na ladjah ter načini ravnanja s tovorom in zaboji za ribe;

– boljša sestava in način delovanja sistema za preprečevanje poklicnega tveganja ter zlasti usposabljanja, obveščanja in pregledov;

– več usposabljanja za delavce in kapitane;

– izboljšanje življenjskih razmer na ladjah (čeprav tudi zaradi tehnoloških izboljšav);

– zahteve iz Direktive so koristne za pripravo uporabnih določb za gradnjo in opremo ribiških ladij;

– okrepljena strokovna razprava v sektorju.

7.1.2. Direktiva 92/29/EGS

Čeprav države članice niso navedle pomembnih negativnih ali pozitivnih učinkov zakonodaje, nekatere poudarjajo na splošno večjo ozaveščenost o zdravju in varnosti. Tečaji preusposabljanja in vključitev novih opredelitev so navedeni kot pozitivni učinki, zaradi minimalnih zahtev za omarice z zdravili in medicinsko oskrbo na ladjah pa so bile v nacionalno zakonodajo uvedene nekatere spremembe.

Države članice navajajo druge pozitivne vidike, npr.:

– priznavanje potrebe po obveznem strokovnem spremljanju zdravstvenega stanja pomorščakov;

– boljša medicinska oskrba na ladjah;

– z medicinsko opremo je zagotovljeno zdravljenje na ladjah;

– vključitev dodatnih zdravil v medicinsko opremo (antidoti);

– boljša uporaba medicinske opreme zaradi osebe, ki je odgovorna za zdravljenje in svetovanje;

– učinkovitejši pregledi dobaviteljev zdravil, zlasti v zvezi s psihotropnimi zdravili;

– osvežitveno usposabljanje vsaj vsakih pet let za kapitana in delavce, ki so pooblaščeni za uporabo medicinske opreme, s čimer se izboljša njihovo medicinsko znanje;

– večja ozaveščenost zaradi kampanj obveščanja (za posadko, lastnike ladij in ladjarske družbe).

7.2. Glavne težave pri izvajanju

7.2.1. Direktiva 93/103/ES

Države članice so navedle naslednje težave:

– socialni partnerji v večini držav članic so menili, da so bile dejavnosti širjenja informacij in obveščanja, ki so zajemale nove določbe, nezadostne;

– glede na tehnično zahtevnost Direktive je bila potrebna dodatna podpora;

– obstoječe ladje, dolžine 18 m ali več[26], so imele težave pri izpolnjevanju zahtev iz Direktive v zvezi s predelavami;

– visoki stroški varnostne opreme (za delodajalce);

– lastniki malih ladij ne želijo izdelovati ocen tveganja zaradi s tem povezanih stroškov;

– ocene tveganja so pogosto povezane z izpolnjevanjem obrazcev in ne vplivajo na delovne razmere na ladjah;

– ni celostnega načrta za nadzor in razvoj v zvezi s politikami preprečevanja tveganja v pomorskem okolju;

– ni formalnih postopkov za sodelovanje med pristojnimi organi;

– določbe za preprečevanje poklicnih bolezni se ne izvršujejo;

– starost ladjevja je v nekaterih primerih ovira za izvajanje;

– premajhna zastopanost ribičev je ovira za izboljšanje delovnih razmer;

– nekadilci so še vedno podvrženi tobačnemu dimu v jedilnici;

– ni neposredne pomoči za osebe, ki so vključene v vprašanja varnosti na ladjah.

Poseben primer malih ladij: Direktiva 93/103/ES

Direktiva 93/103/ES se ne uporablja za ladje, ki so krajše od 15 m, čeprav se okvirna direktiva uporablja za ladje, ki niso zajete v Direktivi 93/103/ES.

Skoraj vsaka ladja, ki je krajša od 15 m, je last kapitana, ki delo pogosto opravlja z drugimi družinskimi člani. Zato je v tem sektorju visok delež malih in srednje velikih podjetij: odvisno od države članice predstavljajo ladje, ki so krajše od 12 m, med 60 % in 90 % ladjevij.

[26] Francija je navedla težave pri izpolnjevanju nekaterih zahtev iz Direktive 2002/44/ES (vibracije) in Direktive 2003/10/ES (hrup) na ribiških ladjah.

Glede na poročilo neodvisnih strokovnjakov imajo male ladje težave pri izpolnjevanju zdravstvenih in varnostnih zahtev, pri čemer visoki stroški varnostne opreme lastnike malih ladij odvračajo od njene pridobitve.

Kapitani in člani posadke manjših ladij težje dostopajo do varnostnih informacij, zlasti kadar javni organi za posredovanje informacij uporabljajo nove tehnologije, kot je internet.

Družinska podjetja pogosto upravljajo stare ladje, njihovi delavci pa so zelo slabo kvalificirani.

Praktična navodila za male ladje iz točke 4.2 morajo obravnavati težave v zvezi z lesenimi ladjami, npr. poti in izhode v sili.

7.2.2. Direktiva 92/29/EGS

V nacionalnih poročilih držav članic so navedene naslednje težave v zvezi z izvajanjem v praksi:

– iskanje primernega mesta za omarico z zdravili[27];

– stroški nakupa in vzdrževanja nove medicinske opreme;

– težave v zvezi z zagotavljanjem nekaterih zdravil, zlasti protimalaričnih zdravil (ki jih je treba uvoziti)[28];

– neravnovesje med velikostjo ladje in medicinsko opremo, ki jo mora ladja imeti;

– na ladjah so zdravila, ki jih mora dajati le usposobljen zdravnik;

– v ribiški industriji se omarica z zdravili uporablja zlasti za manjše težave, kot so glavoboli;

– vzpostavitev radijskih zdravstvenih centrov je bil izziv zaradi neseznanjenosti zdravnikov s pomorskim okoljem, pomanjkanjem izkušenj z radijsko-komunikacijskimi tehnologijami in redkih klicev v sili te vrste;

– v nekaterih sektorjih bi lahko zdravnike na ladjah nadomestili posebej usposobljeni bolničarji; predlagano je bilo, da se odločitev prepusti državi članici.

Poseben primer malih in srednje velikih podjetij: Direktiva 92/29/EGS

Splošno mnenje je bilo, da je bila Direktiva zasnovana za velike ladje in ne celotno ladjevje Skupnosti, pri čemer njeno izvajanje v malih in srednje velikih podjetjih povzroča največ težav.

Zdravila, ki morajo biti v skladu z Direktivo na ladjah, se štejejo za ustrezna na velikih ladjah, vendar za srednje velike ladje pomenijo preveliko obremenitev.

---

[27] Danska je to težavo rešila z oblikovanjem nahrbtnikov za manjše omarice z zdravili.

[28] Danska poroča, da je zunaj Evrope izredno težko kupiti zdravila zaradi omejevalne nacionalne zakonodaje.

Klavzule v zvezi z oddaljenostjo od obale so ustvarile posebne težave za nekatere industrijske sektorje.

8. PREDLOGI ZA IZBOLJŠAVO

8.1. Direktiva 93/103/ES

Večina držav članic meni, da sprememba Direktive ni potrebna, vendar je mogoče nekatere težave, opredeljene med izvajanjem, rešiti z ukrepi, ki niso zakonodajni, tj. s pregledi, osredotočenimi na posamezna vprašanja in dodatno obveščanje.

Nekatere države članice kljub temu menijo, da bi morala Direktiva zajemati tudi ladje, ki so krajše od 15 m, ker večina ladjevij držav članic spada v to kategorijo, pri čemer statistični podatki kažejo, da se znatno število nesreč zgodi na malih ladjah.

Nacionalna poročila kažejo, da je glaven izziv izboljšati kulturo varnosti med ribiči, za kar je potrebno obveščanje in usposabljanje. Države članice menijo, da bi lahko bilo obveščanje načrtovano bolj sistematično in da bi moralo biti usposabljanje glede varnosti bolj prilagojeno položaju ribičev v smislu stopnje izobrazbe, dostopnosti, tradicij in kulture itd. ter bi moralo vključevati več praktičnih vaj.

Na ravni EU je potrebnega tudi več sodelovanja na področju proučevanja in kroženja najboljše prakse, pri čemer je treba strateški cilj humaniziranja dela v ribiškem sektorju vključiti v skupno ribiško politiko (SRP) npr. prek socialnega dialoga.

8.2. Direktiva 92/29/EGS

Države članice so predložile več predlogov glede prilog k Direktivi, med drugim tudi predlog, da je treba pregledati medicinsko opremo, ki se zahteva na podlagi Priloge II, glede na regijo in kategorijo ladje za zagotovitev, da seznam izraža potrebe in razmere na ladjah. Priloge je treba prilagoditi tehnološkemu in medicinskemu razvoju medicinske opreme.

Drugi predlogi so povezani z obveščanjem in usposabljanjem[29] ter inšpekcijskim sistemom.

Poleg tega je bilo predlagano, da bi morala Komisija spodbuditi boljše razumevanje direktiv z navodili, ki bi zajemala različne dejavnosti, velikosti ladje in razmere, v katerih delujejo ladjevja EU.

[29] Komisija bi morala na primer predlagati natančne cilje usposabljanja za osebe, ki zagotavljajo medicinsko oskrbo.

9. UČINKOVITOST

9.1. Direktiva 93/103/ES

9.1.1. Vplivi na nesreče pri delu in poklicne bolezni

9.1.1.1. Nesreče pri delu

Temeljna težava pri oceni učinka nacionalnih izvedbenih ukrepov je, da je učinke težko pripisati posameznemu vzroku. Pred Direktivo so že obstajali nacionalni predpisi. Dejavnik pri izboljšanju delovnih razmer je tudi tehnološki razvoj[30].

Čeprav Eurostat izdaja statistične podatke na ravni EU[31], ni na voljo zanesljivih podatkov posebej za pomorski sektor. Kljub temu se je mogoče sklicevati na zadnjo priložnostno raziskavo nesreč pri delu EU za EU-15, in sicer anketo o delovni sili iz leta 1999[32], ki kaže, da je bilo v ribiškem sektorju največ nesreč pri delu brez smrtnega izida, pri čemer je bilo njihovo število 2,43-krat večje od povprečja EU.

V večini držav članic prav tako ni dovolj zanesljivih podatkov o učinku nove zakonodaje, čeprav se statistični podatki o nesrečah, v katere so vključeni pomorščaki, običajno spremljajo na nacionalni ravni.

Kljub temu je veliko držav članic poročalo, da se je število nesreč pri delu zmanjšalo verjetno zaradi izvajanja novih določb, usposabljanja ali obveščanja. Zdi se, da se je z nekaj izjemami število nesreč v večini držav članic zmanjšalo hitreje kot število ribičev, kar pomeni, da so se stopnje pojavnosti zniževale pred datumi prenosa. V vsakem primeru so statistični podatki v večini držav članic skromni. Ena od razlag je, da se ureznine, praske, poškodbe, udarci in modrice na splošno ne štejejo kot nesreče, ampak le kot del opravljanja dela.

Čeprav se je število nesreč zmanjšalo, se je njihova resnost povečala, zlasti zaradi dolžine obdobja, preživetega na ladji, manjših posadk in pomanjkanja časa za usposabljanje na kopnem. Zdi se, da so se v večini primerov varnostne razmere na ladjah izboljšale pred datumom prenosa, s čimer se lahko pojasni, zakaj se je stopnja pojavnosti zmanjšala hitreje od delovne sile. Kljub temu je treba upoštevati, da se Direktiva 93/103/ES uporablja izključno za ladje, ki predstavljajo majhen delež ribiškega ladjevja EU[33]. Ker je razlika med tveganji na malih ladjah v primerjavi z velikimi ladjami velika, je razumljivo, da je v nacionalnih poročilih neposreden učinek novih zahtev iz Direktive na število nesreč ocenjen kot majhen.

9.1.1.2. Poklicne bolezni

Ker nacionalni sistemi za beleženje poklicnih bolezni kažejo še večje pomanjkljivosti kot sistemi za nesreče, je določanje povezave med novimi določbami in razvojem poklicnih

---

30 Vendar težava nastane, če tehnološkim izboljšavam ne sledi ustrezno usposabljanje delavcev.

31 Evropska statistika o nesrečah pri delu in evropska statistika poklicnih bolezni. Podatki niso v celoti primerljivi, ker merila za zbiranje podatkov niso popolnoma združljiva. Dejanski obseg težave se še naprej podcenjuje v prostovoljnih sistemih za beleženje nesreč pri delu. Vendar se bo z Uredbo (ES) št. 1338/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2008 o statističnih podatkih Skupnosti v zvezi z javnim zdravjem ter zdravjem in varnostjo pri delu (UL L 304, 31.12.2008, str. 70) usklajevanje poročanja izboljšalo.

32 Anketa o delovni sili iz leta 2007 ne zajema nesreč in zdravstvenih težav v ribiškem sektorju, ker merila zanesljivosti niso izpolnjena.

33 Ladje, ki so daljše od 12 m, predstavljajo le četrtino ladjevja v vseh državah članicah.

bolezni v sektorju še težje. Vendar posredni podatki kažejo, da je slabo zdravstveno stanje pomemben dejavnik, zaradi katerega ribiči opuščajo to dejavnost. Dejavnik staranja dodatno otežuje dejstvo, da se vedno manj delavcev odloča za ta poklic zlasti zaradi težkih razmer. To vpliva na sposobnost aktivnega prebivalstva za prevzem velike delovne obremenitve v napornem delovnem okolju.

Najpomembnejši dejavniki tveganja in težavnosti v ribolovu izhajajo iz vremena, težkega fizičnega dela, psiholoških in sociоloških težav zaradi dolge izolacije, pritiska, da morajo hitro delati, ter dolgega delovnega časa, ki je neenakomerno porazdeljen na obdobja intenzivne dejavnosti in enoličnega čakanja, ter medsebojnega vpliva teh tveganj.

Večja konkurenca na primer zaradi manjših ulovov ogroža pogoje za preprečevalne ukrepe. Zlasti sistem „sorazmernega plačila“ na večini malih ladij je lahko razlog za daljši delovni čas, več časa, preživetega na ladji, in večji napor. Učinkoviti preprečevalni ukrepi v takšnih delovnih razmerah verjetno ne bodo prednostna naloga, njihova odsotnost pa lahko povzroči več poklicnih bolezni in motenj.

Zdi se, da so mišične težave glavni vir slabega zdravstvenega stanja ribičev, verjetno zaradi staranja in napornih delovnih razmer.

9.1.2. Vpliv na storilnost, zaposlovanje in konkurenčnost

Na splošno države članice ne zagotavljajo informacij o vplivu nove zakonodaje na storilnost, zaposlovanje in konkurenčnost.

9.2. Direktiva 92/29/EGS

9.2.1. Vpliv na nesreče pri delu in poklicne bolezni

Pred prenosom Direktive, ki je sovpadel z zmanjšanjem ribiških ladjevij ter s tem manjšim številom delavcev in nižjimi stopnjami nesreč, so nekatere države članice že imele nacionalne določbe, ki so določale enakovredne ali strožje zahteve. Zato je tako kot za Direktivo 93/103/ES merjenje učinka Direktive 92/29/EGS v količinskem smislu izredno težko. Države članice si prizadevajo pojasniti manjše število nesreč in primerov poklicnih bolezni, pri čemer so njihove ocene učinka Direktive 92/29/EGS v nekaterih primerih nasprotujoče, v drugih pa komaj pozitivne. Na splošno se zdi, da je učinek Direktive majhen, čeprav so smernice v zvezi z zdravljenjem, omaricami z zdravili in usposabljanjem gotovo izboljšale dostop posadke do zdravljenja.

9.2.2. Vpliv na storilnost, zaposlovanje in konkurenčnost

Na splošno države članice ne zagotavljajo informacij o vplivu nove zakonodaje na storilnost, zaposlovanje in konkurenčnost.

10. SKLEPNE UGOTOVITVE

10.1. Direktiva 93/103/ES

Čeprav se zdi, da se je stopnja tveganja na področju ribolova zmanjšala veliko bolj kot število zaposlenih v večini držav članic, je ribolov še vedno eden od najbolj nevarnih poklicev v EU, pri čemer je vzrok za več kot 80 % nesreč na ladjah človeška napaka.

Na podlagi stališč držav članic in socialnih partnerjev ter rezultatov neodvisne ocene so bili pripravljeni naslednji predlogi.

10.1.1. Boljše znanje

Boljše obveščanje o nesrečah in primerih bolezni na področju ribolova je bistveno. Medtem ko je pomembno določiti glavna tveganja, bi lahko bila koristna tudi beleženje manj resnih nesreč z izboljšano elektronsko komunikacijo ter priprava okvirnega seznama pogostih bolezni in njihovih vzrokov. To bi se lahko obravnavalo v okviru sektorskega socialnega dialoga ali Svetovalnega odbora. Izvajanje Uredbe št. 1338/2008 o statističnih podatkih Skupnosti v zvezi z javnim zdravjem ter zdravjem in varnostjo pri delu lahko izboljša poročanje o nesrečah pri delu in primerih bolezni na splošno.

10.1.2. Boljše komuniciranje, obveščanje in usposabljanje

Razdrobljena struktura ribiškega sektorja, slaba zastopanost v sindikatu in fatalističen odnos, tj. sprejetje tradicionalne predstave o morju kot nevarnem in nepredvidljivem prostoru ter o tveganju kot delu opravljanja dela, otežujejo učinkovito zagotavljanje informacij. Oddaljenost delovnega mesta in kratek čas, ki ga ribiči preživijo na kopnem, sta prav tako veliki oviri za udeležbo. Kampanje, seminarji, objave, spletne strani in podobno so v tem sektorju redko učinkoviti. To potrjujejo države članice in socialni partnerji v večini držav, zlasti v zvezi z manjšimi podjetji.

Razvoj novih in boljših sistemov za komuniciranje z ljudmi v sektorju je nujen. Ključno je tudi vključevanje socialnih partnerjev na ravni EU, nacionalni ravni in, kar je še pomembneje, na ravni blizu državljanom, pri čemer si je treba prizadevati za ohranitev kulturne spremembe. Tudi na tem področju lahko imata pomembno vlogo sektorski dialog in Svetovalni odbor.

Prav tako si je treba bolj prizadevati na področju usposabljanja, pri čemer se je treba osredotočiti na prilagajanje gradiva in tečajev za usposabljanje profilu ter možnostim ribičev in ne le na preživetje v primeru pomorskih nesreč.

Združeno kraljestvo je poudarilo, da je udeležba na tečajih predvidoma odvisna od tega, ali so tečaji obvezni (ali bodo kmalu postali obvezni) in brezplačni, ter da je bilo treba zagotoviti razumevanje tečajev.

10.1.3. Boljši pregledi

Države članice morajo v skladu z obveznostjo iz člena 4 okvirne direktive zagotoviti, da je zakonodaja EU na področju zdravja in varnosti pri delu v celoti uveljavljena, zlasti z zagotavljanjem ustreznih pregledov in nadzora. Učinkovito izvrševanje Direktive 93/103/ES in drugih direktiv EU na tem področju v vseh državah članicah je ključno za izboljšanje skladnosti z zakonodajo EU, kar bo učinkovito prispevalo k zmanjšanju števila nesreč pri delu in poklicnih bolezni na ribiških ladjah.

Nekatere države članice želijo spodbuditi večjo zastopanost delavcev in vzpostaviti sisteme zastopanja v vseh pristaniščih, da bi se vanje vključile manjše ladje in bi se v sektorju spodbudilo kolektivno pogajanje kot način izboljševanja delovnih razmer. Vključeni morajo biti sindikati in delavci, ki niso pod njihovim okriljem.

Na ravni EU je treba poiskati praktične in realistične načine za izboljšanje razmer v zvezi s pregledi, ki se zdijo nezadovoljivi. To lahko vključuje ugotavljanje, kako države članice

ukrepajo glede pregledov, posvetovanja in usposabljanja, da se izmenjuje najboljša praksa, kar vključuje Odbor višjih inšpektorjev za delo (SLIC),[34] in spodbuja nacionalne inšpektorate za delo, naj se osredotočijo na zadevni sektor in obravnavajo oblike sodelovanja z drugimi inšpektorati, zlasti tehničnimi in zdravstvenimi inšpektorati, kadar je primerno.

10.1.4. Financiranje

Veliko težav, ki so jih navedli zlasti lastniki malih ladij, je povezanih s stroški izboljševanja opreme na ladjah. Izkušnje v več državah članicah kažejo, da so ukrepi podpore za financiranje izboljšav učinkoviti. Zato so države članice pozvane, naj izmenjajo dobro prakso na tem področju. Evropska agencija za varnost in zdravje pri delu bi lahko spodbujala takšne izmenjave izkušenj. Če sredstva za izboljšanje opreme ladij dodeli organ brez pristojnosti za varnost, je po predlogu Združenega kraljestva treba zagotoviti, da organ, pristojen za varnost, najprej odobri navedene spremembe.

10.1.5. Skupna ribiška politika

Zdravi staleži rib in okoljsko trajnosten ribolov sta temeljni pogoj za dolgoročno gospodarsko trajnost. Donosna ribolovna dejavnost je najboljše zagotovilo za visoke standarde v zvezi z varnostjo ladij in delovnimi razmerami.

Trenutna revizija SRP[35] ponuja priložnost za boljšo vključitev cilja izboljšanja varnosti in življenjskih razmer na ladjah za ribiče, pri čemer je splošni cilj trajnostna ribolovna praksa z okoljskega, socialnega in gospodarskega vidika.

10.1.6. Področje uporabe Direktive 93/103/ES

Ladje, ki so krajše od 15 m, predstavljajo večino ladjevja in imajo višje stopnje nesreč. V zvezi z razširitvijo področja uporabe Direktive 93/103/ES, da bi zajela te manjše ladje ter tako vključevala več ladij in ribičev, se za vse ladje, vključno s krajšimi od 15 m, v celoti uporabljajo okvirna direktiva in ustrezne posamezne direktive. Zato je treba uporabo okvirne direktive in posameznih direktiv izboljšati. Večji gospodarski pritisk na ribiško industrijo zaradi npr. manjših staležev rib, strožjih kvot in višjih cen goriva pomeni potrebo po razvoju instrumentov, ki bi lahko prispevali k učinkovitemu izvajanju obstoječih varnostnih in zdravstvenih ukrepov z malo dodatnimi stroški na malih ladjah.

En način za izboljšanje izvajanja teh direktiv je priprava praktičnih in nezavezujočih navodil na ravni EU za ladje, ki so krajše od 15 m, da se pojasnijo nekateri ključni pojmi in da se vsem udeležencem pomaga pri izpolnjevanju njihovih obveznosti v skladu z okvirno direktivo in posameznimi direktivami.

Hkrati je treba ustanoviti delovno skupino Svetovalnega odbora, ki bo svetovala, ali je treba poleg ukrepov za izboljšanje uporabe obstoječih direktiv obravnavati dodatne ukrepe, da se izboljšata zdravje in varnost na malih ribiških ladjah, ter zlasti spremembo Direktive 93/103/ES, da se razširi njeno področje uporabe in s tem vključijo tudi ladje, ki so krajše od 15 m.

---

[34] Sklep Komisije 95/319/ES z dne 12. julija 1995 o ustanovitvi Odbora višjih inšpektorjev za delo (UL L 188, 9.8.1995, str. 11).

[35] Revizija SRP za njeno večjo učinkovitost pri zagotavljanju ekonomske upravičenosti evropskega ladjevja, ohranjanju staležev rib, vključevanju v pomorsko politiko in zagotavljanju visokokakovostne hrane za potrošnike se je začela izvajati leta 2008; glej http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/review_en.htm.

Na nacionalni ravni in/ali ravni EU so potrebni naslednji ukrepi:

- Komisija mora s Svetovalnim odborom pripraviti nezavezujoče instrumente (smernice) za male ribiške ladje;
- ustanoviti je treba delovno skupino Svetovalnega odbora, ki bo svetovala, ali je treba obravnavati dodatne ukrepe za izboljšanje varnosti na malih ribiških ladjah in zlasti spremembo Direktive 93/103/ES;
- delovna skupina bi lahko preučila tudi načine za izboljšanje komuniciranja z ribiči v zvezi z obveščanjem in usposabljanjem glede zdravja in varnosti pri delu;
- SLIC bi lahko obravnaval kampanjo glede pregledov EU v zvezi z ribolovom in medicinsko oskrbo na ladjah v vseh 27 državah članicah ter izmenjave najboljše prakse med inšpektorati; kampanja bi lahko prispevala tudi k okrepljenemu sodelovanju med tehničnimi inšpektorati in inšpektorati za delo;
- Evropska agencija za varnost in zdravje pri delu mora obravnavati ukrepe za ozaveščanje o preprečevanju nesreč in bolezni v ribiškem sektorju, pri čemer bi se morala osredotočiti na male ribiške ladje;
- države članice morajo obravnavati posebne pobude obveščanja za samozaposlene delavce v ribiškem sektorju kot del svojih nacionalnih strategij za zdravje in varnost pri delu.

10.2. Direktiva 92/29/EGS

Ocena jasno kaže, da se lahko nove elektronske tehnologije uporabijo za posvetovanja na daljavo za boljše preprečevanje nesreč in bolezni ter varovanje zdravja delavcev.

Za strogo tehnično prilagoditev prilog k Direktivi glede na tehnični napredek bo Komisija v skladu s postopkom iz člena 8 Direktive 92/29/EGS predložila odboru, ki ga sestavljajo predstavniki držav članic, osnutek predlaganih ukrepov v skladu s predlogi držav članic v njihovih nacionalnih poročilih.

Na nacionalni ravni in/ali ravni EU je treba sprejeti naslednja ukrepa:

- razvoj elektronske tehnologije, ki temelji na prostovoljnosti;
- sklic Odbora za tehnični napredek za prilagoditev prilog k Direktivi 92/29/EGS.