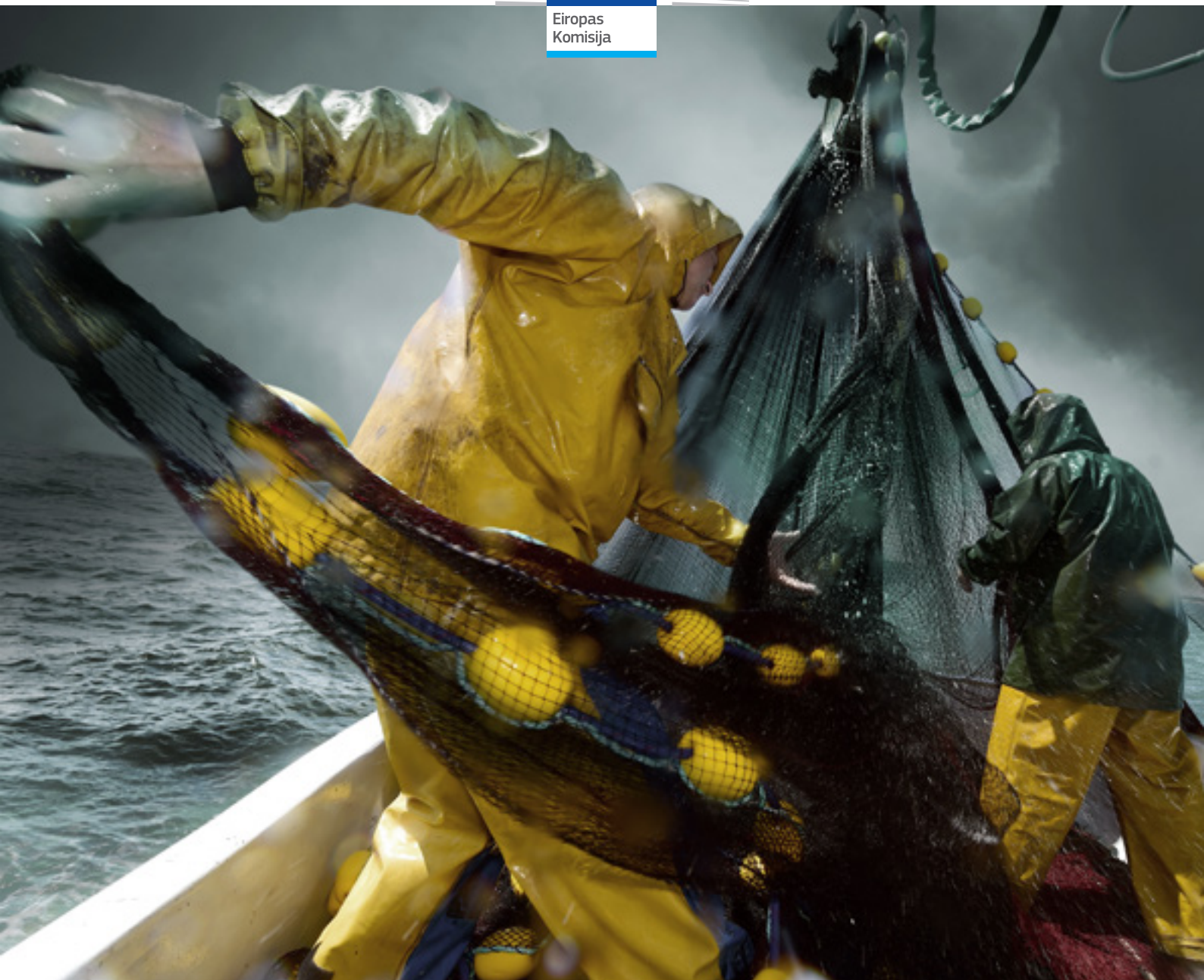




Eiropas rokasgrāmata par riska novēršanu uz maziem zvejas kuģiem

Eiropas rokasgrāmata

par riska novēršanu uz maziem zvejas kuģiem

Eiropas Komisija

Nodarbinātības, sociālo lietu un iekļautības ģenerāldirektorāts

B.3. nodaļa

Manuskripts pabeigts 2016. gada martā

Ne Eiropas Komisija, ne personas, kas rīkojas tās vārdā, neatbild par to, kā tiek izmantota šajā publikācijā iekļautā informācija.

Manuskripta pabeigšanas brīdī šajā publikācijā norādītās saites bija pareizas.

Vāka fotoattēli: © *Belgaimage/Thinkstock*

Lai varētu izmantot vai reproducēt fotoattēlus vai citus materiālus, uz ko ES nav autortiesību, atļauja jāprasa tieši autortiesību īpašniekam.

**Europe Direct *dienests jums palīdzēs rast atbildes
uz jautājumiem par Eiropas Savienību***

**Bezmaksas tālruņa numurs (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Informāciju sniedz bez maksas, tāpat arī lielākā daļa zvanu ir bezmaksas (izņemot dažus operatorus, viesnīcas vai taksofonus).

Papildu informācija par Eiropas Savienību ir pieejama portālā *Europa* (<http://europa.eu>).

Luksemburga: Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2016

Print ISBN 978-92-79-45077-8
PDF ISBN 978-92-79-45106-5

doi:10.2767/395904
doi:10.2767/38082

KE-04-15-025-LV-C
KE-04-15-025-LV-N

© Eiropas Savienība, 2016

Atļauts reproducēt, norādot avotu.

Atruna

Šajā rokasgrāmatā iekļauto materiālu drīkst izmantot vienīgi informatīvos un atsauču nolūkos. Tas nav paredzēts, lai aizstātu juridiskus vai pamatotus profesionālus padomus par veselību un drošību.

Rokasgrāmatā minētās informācijas un prakses pieņemšana un izmantošana var neatbilst atsevišķu valstu un to zvejas flotu visām konkrētajām vajadzībām, prasībām vai saistībām. Tomēr rokasgrāmatas sagatavotāji cer, ka tā paaugstinās informētību un veicinās drošākas zvejas kultūru.

Rokasgrāmatas saturs nekādā veidā nedrīkst samazināt vai ierobežot valstu iestāžu noteiktās saistības un jo īpaši ES direktīvu prasības veselības aizsardzības un drošības jomā.

Kuģu īpašnieku, kapteiņu un apkalpes locekļu pienākums ir konstatēt apdraudējumus un īstenot aizsardzības pasākumus, lai novērstu vai samazinātu miesas bojājumu un negadījumu risku.

Konteksts

Vairāk nekā 80 % no Eiropas Savienības zvejas flotes veido mazi zvejas kuģi.

Nāves gadījumu, traumu un zaudēto kuģu skaits gadā aizvien ir nepieņemami liels salīdzinājumā ar citām nozarēm.

Ziņojumā COM(2009) 599 par to, kā praktiski īstenot direktīvas par darba drošību un veselības aizsardzību — Direktīvu 93/103/EK (zvejas kuģi) ⁽¹⁾ un Direktīvu 92/29/EEK (medicīniskā palīdzība uz kuģiem), tika secināts, ka šis regulējums būtiski neietekmēja mazu zvejas kuģu apkalpes, un tika ieteikts sagatavot nesaistošu rokasgrāmatu attiecībā uz kuģiem, kuru garums nepārsniedz 15 m.

Šī rokasgrāmata ir izstrādāta, atbildot uz šo ieteikumu. Tās mērķis ir izskaidrot ES līmenī galvenos jēdzienus un palīdzēt dalībvalstīm pildīt savas saistības atbilstoši pamatdirektīvai un atsevišķajām direktīvām.

Uzraudzības komiteja, ko īpaši izveidoja Eiropas Komisija un kurā ir pārstāvētas valdības, darba devēji un arodbiedrības, ir atbalstījusi šīs rokasgrāmatas saturu un izstrādi.

Kaut arī rokasgrāmatas sagatavotāji ir iedvesmojušies no vairākiem dažādās dalībvalstīs piemērojamiem drošības un veselības noteikumiem, šī rokasgrāmata nav juridiski saistošs dokuments. Tās galvenais mērķis ir apkopot paraugpraksi, kas neatkarīgi no piemērošanas vietas varētu palīdzēt novērst negadījumus šajā unikālajā un skarbajā vidē — jūrā.

Zveja ir sena nodarbe, kas nodota no paaudzes paaudzē. Vairums zvejnieku, kuri ekspluatē šādus kuģus, ir pašnodarbināti, tāpēc viņi pēc būtības ir tolerantāki pret risku. Šī rokasgrāmata ir pirmais solis ceļā uz pašreizējo apmācības un mācību standartu saskaņošanu.

⁽¹⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?qid=1423219304125&uri=CELEX:52009DC0599>

Par šo rokasgrāmatu

Finansētājs

Šīs rokasgrāmatas izstrādi pasūtīja Eiropas Komisija — Nodarbinātības, sociālo lietu un iekļautības ģenerāldirektorāts.

Rokasgrāmatas sagatavošana

Šīs rokasgrāmatas izstrādei tika nolīgts uzņēmums *Labour Asociados, SLL*.

Darba organizatori un tekstu autori

Ricardo Rodriguez (rīkotājdirektors)

Marlene Calderón (koordinatore, redaktore un līdzautore)

Alan Dean (vadošais autors)

Izpētes, pārbaūu un tulkošanas atbalsts

Francija (Atlantijas okeāns): *Yvon Le Roy, Henri Pinon, Cédrik Renault* un *Sébastien Le Du*

Nīderlande (Ziemeļjūra): *Herman Katteler* un *John Warmerdam*

Spānija (Vidusjūra): *Maria de los Angeles Fernández, Francisco Piniella* un *Jorge Sanches Walliser*

Īrija (Atlantijas okeāns): *Frank Flemming* un *Gavin Power*

Polija (Baltijas jūra): *Maria Jewfeska, Marta Grubman* un *Anna Pawliszyn*

Turcija (Melnā jūra): *Goktug Dalgic*

Organizācijas, kas sadarbojās izmēģinājumos

BIM — *Bord Iascaigh Mhara* (Īrijas Jūras zvejniecības valde), Īrija

Kadisas universitāte, *Facultad de Ciencias Náuticas (CASEM)* — *Universidad de Cádiz*, Spānija

IMP — *Institute Maritime de Prévention*, Lorjāna, Francija

IMTM — Jūras un tropu medicīnas institūts, Gdaņskas Medicīnas universitāte, Polija

Saturs

ATRUNA.....	3
KONTEKSTS	4
PAR ŠO ROKASGRĀMATU	5
PATEICĪBA	10
UZRAUDZĪBAS KOMITEJA (IECĒLUSI EIROPAS KOMISIJA)	10
ROKASGRĀMATAS PIRMĀS REDAKCIJAS VĒRTĒTĀJU GRUPA.....	10
PĀRSKATĪŠANA UN REDIGĒŠANA	10
KĀ LASĪT ŠO ROKASGRĀMATU?	11
ROKASGRĀMATAS DARBĪBAS JOMA.....	12
TERMINU UN DEFINĪCIJU SARAKSTS.....	13
SAĪSINĀJUMU SARAKSTS	15
I DAĻA • KUĢIS.....	17
1. ĪPAŠNIEKA PIENĀKUMI	18
2. PAR KO LIECINA STATISTIKA?.....	19
3. DARBA DROŠĪBAS KULTŪRAS VEICINĀŠANA	22
4. RISKĀ NOVĒRTĒJUMS	23
5. KĀ PĀRLIECINĀTIES PAR SAVA KUĢA PIEMĒROTĪBU?	24
6. RĪCĪBA ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀS.....	26
6.1. ĀRKĀRTAS PROCEDŪRAS CILVĒKS AIZ BORTA (CAB)	27
6.2. ĀRKĀRTAS PROCEDŪRAS UGUNSGRĒKS	28
6.3. ĀRKĀRTAS PROCEDŪRAS GLĀBŠANA AR HELIKOPTERU	29
6.4. ĀRKĀRTAS PROCEDŪRAS KUĢA PAMEŠANA.....	30
7. STABILITĀTE — SLĒPTS APDRAUDĒJUMS	31
8. GALVENĀS DARBA ZONAS.....	33
9. SARDZE	34
10. KAJĪTE/KAMBĪZE	35
11. MAŠĪNTELPA / VIETA DZINĒJAM.....	36
12. UZKĀPŠANA UZ KUĢA UN NOKĀPŠANA NO TĀ.....	37
13. ZVEJAS REISA PLĀNOŠANA	38
14. SAMUDŽINĀJUŠIES ZVEJAS RĪKI UN TO LABOŠANA	39
15. TEHNISKĀ APKOPE.....	40
16. DARBI KRASTĀ.....	41
17. NOZVEJAS IZKRAUŠANA	42
18. DARBS VIENATNĒ	43
II DAĻA • APKALPE	45
1. PAR DROŠĪBU IR ATBILDĪGI VISI	46
2. APMĀCĪBA	47
3. BAŽAS UN PRASMES	48
3.1. JAUNIEŠI.....	49
3.2. AR VALODU UN KULTŪRU SAISTĪTI JAUTĀJUMI	50
4. INDIVIDUĀLIE AIZSARGLĪDZEKĻI	52
5. INDIVIDUĀLĀS PELDIERĪCES	53
6. TROKSNIS.....	54
7. AIZSARDZĪBA PRET SAULI UN DEHIDRATĀCIJU.....	57
8. AUKSTI LAIKA APSTĀKĻI	58
9. AR VESELĪBU SAISTĪTI JAUTĀJUMI.....	59
10. STRESS UN NOGURUMS.....	60
11. BALSTA UN KUSTĪBU APARĀTA SLIMĪBAS	61
12. PASLĪDĒŠANA, AIZĶERŠANĀS, KRITIENI U. C.	62
13. NOZVEJAS MANIPULĒŠANA	63
14. NOZVEJAS APSTRĀDE.....	64
15. ĶĪMISKIE UN BIOĻOĢISKIE APDRAUDĒJUMI	65
16. MEDICĪNISKA IZMEKLĒŠANA	66
17. ZIŅOŠANA PAR SAVAINOJUMIEM UN SLIMĪBĀM.....	67

III DAĻA • ZVEJAS DARBĪBAS	69
1. TRALĒŠANA	70
1.1. DARBS AR TRAĻA DURVĪM	71
1.2. VINČAS, VEIJERI, VILKŠANAS ĶĒDES	72
1.3. ĀMJA PACELŠANA, TĪKLA SPOLES U. C.	73
2. ZVEJA AR MURDIEM	74
2.1. IZKĀRTOJUMS UN SISTĒMA	75
2.2. IEMEŠANA	76
2.3. PACELŠANA	77
2.4. LAIVCELTŅA TRĪSIS, IZTUKŠOŠANA, ĒSMAS UZLIKŠANA UN NOZVEJAS UZGLABĀŠANA	78
2.5. JAUNINĀJUMS	79
3. ZVEJA AR TĪKLIEM/VADIEM/DŽIGA APRĪKOJUMU	80
3.1. ZVEJAS RĪKU UZGLABĀŠANA UN STABILITĀTE	81
3.2. TĪKLU UN VADU IEMEŠANA	82
3.3. PACELŠANA	83
3.4. ZIVJU IZŅEMŠANA, ĒSMAS UZLIKŠANA UZ VADA	84
3.5. ZVEJA AR DŽIGA APRĪKOJUMU UN MECHANIZĒTAS SISTĒMAS	85
4. ZVEJA AR DRAGĀM UN RĀMJA TRAĻIEM	86
4.1. STABILITĀTE UN ATVIEŅOŠANAS IERĪCES	87
4.2. VINČAS, VEIJERI UN VADĪBAS IERĪCES	88
4.3. ZVEJAS RĪKU MANIPULĒŠANA	89
5. RIŅĶVADS	90
5.1. PALĪGLAIVA	91
5.2. VINČAS, PACĒLĀJI, KRĀNI, VIRVES UN PACELŠANAS IERĪCES	92
5.3. NOZVEJAS UZGLABĀŠANA, KUĢA STABILITĀTE UN BRĪVA PĀRVIETOŠANĀS PA KUĢI	93
IV DAĻA • REĀLI ATGADĪJUMI	95
1. LABA ZVEJAS VIETAS PĀRZINĀŠANA VAR IEMIDZINĀT MODRĪBU UZSKRIEŠANA UZ SĒKĻA	96
2. DETAĻU NOMAIŅA DRAGU KUĢA APGĀŠANĀS	97
3. CILVĒKS AIZ BORTA SLĪKŠANA	99
4. DZĪŠANĀS PĒC LIELĀKAS PEĻŅAS APGĀŠANĀS	100
5. MIEGA BADS UZSKRIEŠANA UZ SĒKĻA	102
6. KĀJA MURDU RINDAS VIRVES CILPĀ KĀJAS TRAUMA	103
7. DZINĒJS — JŪSU KUĢA SIRDIS APPLŪŠANA, APGĀŠANĀS UN NĀVES GADĪJUMS	104
8. PA GALVU AR ĀMI GALVAS TRAUMA	105
9. ROKA TĪKLA SPOLĒ ROKAS TRAUMA	107
10. ATCERĪETIES PAR DEGVIELU UZSKRIEŠANA UZ KLINTĪM	109
11. DRAGAS IZTUKŠOŠANA, LIECOTIES PĀRĀK TĀLU PĀRKRIŠANA PĀR BORTU	110
12. STABILITĀTES PĀRBAUDE APPLŪŠANA, APGĀŠANĀS UN NĀVES GADĪJUMI	111
13. ELEKTRISKĀ SISTĒMA UGUNSGRĒKS MAŠĪNTELPĀ	113
14. ZVEJA VIENATNĒ RĪKOJĒTIES UZMANĪGI!	115
14.1. PAKĻŪŠANA ZEM VINČAS MIESAS BOJĀJUMI	116
14.2. BEZ VĒSTS PAZUDIS KAPTEINIS	117
V DAĻA • RISKĀ NOVĒRTĒJUMS	119
1. IEVADS	120
2. PAMATJĒDZIENI	121
3. PIECI SOĻI, LAI NOVĒRTĒTU RISKUS UZ SAVA KUĢA	123
4. DROŠĪBAS POLITIKA KUĢA DROŠĪBAI	124
5. RISKĀ NOVĒRTĒJUMA RAKSTĪŠANA	125
6. NORĀDĪJUMI PAR MINIMĀLU RISKĀ NOVĒRTĒJUMU	126

VI DAĻA • PAPILDU INFORMĀCIJA	133
1. • INDIVIDUĀLĀS PELDIERĪCES	135
1.1. IEVADS	136
1.2. KAS PAŠLAIK IR PIEEJAMS?	137
1.2.1. VESTES VAI ĶERMEŅA SILDĪTĀJI	137
1.2.2. DARBA VESTES	137
1.2.3. PELDOŠI TERMOKOSTĪMI	137
1.2.4. PIEPŪŠAMAS GLĀBŠANAS VESTES	137
1.2.5. GLĀBŠANAS VESTES	139
1.2.6. GUMIJOTA AUDUMA KOSTĪMI	139
1.3. NOSLĒGUMA APSVĒRUMI	140
2. • STABILITĀTE	141
2.1. IEVADS	142
2.2. STABILITĀTES APDRAUDĒJUMI	144
2.2.1. KUĢA PĀRBŪVE VAI JAUNA APRĪKOJUMA UZSTĀDĪŠANA	144
2.2.2. PĀRSLODZE	144
2.2.3. ŪDENS IEPLŪŠANA UN APPLŪŠANA	145
2.2.4. TRALĒŠANA UN ZVEJA AR DRAGĀM	145
2.2.5. NOZVEJAS VAI ZVEJAS RĪKU IZCELŠANA UZ KUĢA	146
2.3. ČETRI SOĻI, NOVĒRTĒJOT SAVA KUĢA STABILITĀTI	147
3. • PIRMĀ PALĪDZĪBA	149
3.1. CIETUŠĀ NOVĒRTĒŠANA	150
3.2. IZSAUCIET PALĪDZĪBU — BRIESMU ZVANS	151
3.3. PIRMĀS PALĪDZĪBAS KOMPLEKTS	152
3.3.1. PIRMĀS PALĪDZĪBAS PAMATA KOMPLEKTS	152
3.3.2. C KATEGORIJAS PIRMĀS PALĪDZĪBAS KOMPLEKTS ()	153
3.4. NEGADĪJUMA VEIDLAPA	154
4. • DARBA APRĪKOJUMS	155
4.1. IEVADS	156
4.2. SIGNĀLI AR ROKU, VEICOT IZCELŠANU UZ KUĢA	157
4.3. PĀRBAUDE, APSKATE UN LIETVEDĪBA	158
4.4. APSKATES VEIDLAPAS	159
4.4.1. TRALERIS	159
4.4.2. KUĢIS ZVEJAI AR MURDIEM	160
4.4.3. KUĢIS ZVEJAI AR TĪKLIEM/VADIEM/DŽIGA APRĪKOJUMU	161
4.4.4. DRAGU KUĢIS VAI KUĢIS ZVEJAI AR TRAĻA DURVĪM	162
4.4.5. KUĢIS ZVEJAI AR RIŅĶVADU	163
5. • MĀCĪBU TRAUKSMES TRENIŅI	165
5.1. IEVADS	166
5.2. KĀ VEIKT EFEKTĪVU TRENIŅU?	167
5.3. ĀRKĀRTAS PLĀNS	168
5.4. PASĀKUMU KONTROLSARAKSTS ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀM	169
5.4.1. CILVĒKS AIZ BORTA	169
5.4.2. APPLŪŠANA	169
5.4.3. MIESAS BOJĀJUMI / MEDICĪNISKA ĀRKĀRTAS SITUĀCIJA	170
5.4.4. SLIKTI LAIKA APSTĀKĻI	170
5.4.5. UGUNSGRĒKS	170
5.4.6. KUĢA PAMEŠANA	171
5.5. MĀCĪBU TRAUKSMES TRENIŅU REĢISTRĒŠANA	172
PIELIKUMI	173
1. PIELIKUMS. ES DIREKTĪVAS DARBA AIZSARDZĪBAS JOMĀ	174
2. PIELIKUMS. FAO/ILO/IMO TIESĪBU AKTI	175

Pateicība

UZRAUDZĪBAS KOMITEJA (iecēlusi Eiropas Komisija)

VALDĪBU PĀRSTĀVJI	<i>Søren Enemark</i> <i>Luis Lopes</i> <i>Ray Murray</i>
DARBA DEVĒJU ORGANIZĀCIJU PĀRSTĀVJI	<i>Jim Hudson</i> <i>Armando Pavia</i> <i>Juan Trujillo</i>
DARBINIEKU PĀRSTĀVJI	<i>Corneliu Constantinoia</i> <i>Alan Graveson</i>
EU OSH	Zinta Podniece

ROKASGRĀMATAS PIRMĀS REDAKCIJAS VĒRTĒTĀJU GRUPA

Dānija	<i>Flemming Nygaard</i> <i>Christensen</i> <i>Erik Pedersen</i>	Zvejnieku arodveselības dienesti
Islande	<i>Hilmar Snorrason</i>	Islandes Meklēšanas un glābšanas asociācija
Īrija	<i>Shane Begley</i>	BIM — Jūras zvejniecības valde, Īrija
Polija	<i>Bogdan Jaremim</i>	IMTM, Gdiņa
Portugāle	<i>Cristina Moço</i>	Mutua dos Pescadores, Lisabona
Spānija	<i>Luisa Canals</i> <i>Francisco Pinilla</i>	Instituto de Medicina Maritima Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo
Apvienotā Karaliste	<i>Simon Potten</i> <i>Keir Day</i> <i>Mike Montgomerie</i> <i>Dave Fenner</i> <i>Barry Deakin</i> <i>Alan Piggott</i>	Seafish Seafish Seafish MCA Wolfson Unit MTIA Nacionālā zvejnieku organizāciju federācija
Starptautiskās organizācijas	<i>Ari Gudmudson</i> <i>Brandt Wagner</i>	ANO Pārtikas un lauksaimniecības organizācija (FAO) FAO

PĀRSKATĪŠANA UN REDIĢĒŠANA

Eiropas Komisija vēlas pateikties par paveikto darbu **Īrijas Jūras zvejniecības valdei (BIM)** un **Nacionālajai zvejnieku organizāciju federācijai (NFFO)**, jo īpaši Ray Murray, Jim Hudson un Robert Greenwood.

Kā lasīt šo rokasgrāmatu?

Šīs rokasgrāmatas mērķis ir sniegt informāciju un norādes visiem Eiropas mazo zvejas kuģu ⁽²⁾ operatoriem un apkalpes locekļiem.

Tā sastāv no sešām savstarpēji neatkarīgām daļām, tādēļ tās nav jālasa kādā noteiktā secībā, bet lasītāji var izvēlēties vajadzīgo informāciju no jebkuras daļas. Rokasgrāmatas I, II un III daļas struktūra ir diezgan līdzīga un sastāv no trim galvenajām apakšdaļām — pirmajā ir sniegts vispārīgs apgalvojums par iespējamo apdraudējumu vai bažām, nākamajā ir minēti konstatētie riski, bet pēc tam ir ieteikta labākā zināmā prakse. Rokasgrāmatas IV daļā ir sniegta informācija par nelaimes gadījumiem. Rokasgrāmatas V un VI daļā ir sīki izklāstīti atsevišķi īpaši temati, piemēram, riska novērtējums, stabilitāte, pirmā palīdzība un treniņi. Šajās divās daļās ir sniegti arī vairāki kontrolesaraksti, uz kuriem lasītāji var atsaukties. Visbeidzot, pielikumā ir minēti starptautiskie instrumenti, kas jo īpaši ietekmē mazapjoma zveju. Pielikums vairāk ir paredzēts zvejnieku asociācijām, nevis individuālajiem zvejniekiem.

Viss iepriekš minētais ir pieejams arī *CD-ROM* formātā, ilustrējot svarīgākās darbības uz kuģa. Būtībā tā ir dažu šīs rokasgrāmatas sadaļu interaktīva versija, kuras primārais mērķis ir veicināt pašmācību un papildināt apmācību institūtos vai koledžās.

Papildu informācija par ES tiesību aktiem un iniciatīvām ir pieejama tiešsaistē šajās tīmekļa vietnēs:

Eiropas Komisija, Darba drošība un veselības aizsardzība

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=lv&catId=148>;

Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūra (*EU-OSHA*):

https://osha.europa.eu/lv?set_language=lv.

⁽²⁾ Mazi zvejas kuģi ir kuģi, kuru garums nepārsniedz 15 m.

Rokasgrāmatas darbības joma

Šajā rokasgrāmatā ir izklāstīta visa informācija, kas jums būtu jāņem vērā, lai ekspluatētu savu kuģi drošāk un aizsargātu savu un apkalpes veselību. Turpmāk ir sniegts īss katras daļas satura izklāsts.

I daļa	Kuģis	Tajā ietverti daudzi aspekti, piemēram, par kuģa stāvokli un aprīkojumu.
II daļa	Apkalpe	Tā ir veltīta jautājumiem par apkalpes locekļu veselību un drošību.
III daļa	Zvejas darbības	Tajā ir aprakstīta droša darbība, izmantojot četras galvenās zvejas metodes, proti, tralēšanu, zveju ar mudiem, zveju ar tīkliem/vadiem/džiga aprīkojumu, zveju ar rāmja traļiem un zveju ar dragām.
IV daļa	Reāli atgadījumi	Tajā ir aprakstīti notikuši negadījumi un sniegtas pamācības, lai izvairītos no šādu negadījumu atkārtošanās.
V daļa	Riska novērtējums	Tajā sniegti kontrolsaraksti un norādes par riska novērtējuma pieejām.
VI daļa	Papildu informācija	Tajā sniegti kontrolsaraksti un papildu informācija par veselību un darba drošību, uz kuriem var atsaukties zvejnieki.
Pielikumi	Tiesību akti (ES direktīvas darba aizsardzības jomā, <i>IMO, FAO, ILO</i>)	

Šī rokasgrāmata nav saistoša, taču lasītājiem būtu jāzina, ka Eiropas un valstu līmenī ir spēkā regulējums, kas ir jāpilda. Tajā ir sniegtas norādes, un tā papildus esošajam regulējumam palīdzēs padarīt zveju drošāku.

Terminu un definīciju saraksts ⁽³⁾

[Pretkorozijas] anods	Korpusam un stūrei piestiprināts aizsargājošs materiāls dzenskrūves, dzenskrūve dzenvārpstas un stūres ass aizsardzībai pret koroziju.
[Zvejas rīka] aizturētājs	Termins, ko izmanto attiecībā uz šķērslī jūras gultnē, aiz kura aizķeras zvejas rīks.
Aiztura ķēde	Vienlaidu ķēdes cilpa, kas apmesta ap veideru un izvilktā pati sev cauri, lai aptvertu veideru.
Apdraudējums	Termins, ko izmanto riska novērtējumā un kas attiecas uz jebko, kas var radīt draudus.
Āmja izcelšana	Traļa āmja izcelšana, lai izņemtu nozveju.
Balsta un kustību aparāta arodslimības	Fiziskas darbības vai darba apstākļi, kas, iespējams, var izraisīt vai veicināt cilvēka muskuļu, nervu, cīpslu, saišu, locītavu, skrimšļu un muguras diska ievainojumus un slimības, piemēram, muskuļu sastiepumus un sāpes muguras lejasdaļā.
Decibels	Trokšņa līmeņa mērvienība.
Drošināšanas virve	Virve, ko var piesiet vai citādi piestiprināt cita cilvēka kostīmam vai glābšanas vestei vai glābšanas plostam vai kādam citam priekšmetam, lai noturētos šā cilvēka vai priekšmeta tuvumā, atvieglotu atrašanās vietas noteikšanu un tādējādi arī glābšanu.
Durvis	Sauktas par "traļa durvīm"; taisnstūra vai ovāla struktūra, kas piestiprināta pie traļa spārnu galiem un ar hidrodinamisku spēku tiek vilka pa ūdeni, lai noturētu trali atvērtu.
Džiga spole	Spole, dažkārt taisnstūra vai sešstūrīga, ko izmanto zvejā ar džiga aprīkojumu, jo īpaši makreļu zvejā.
Hipotermija	Stāvoklis, kad ķermeņa temperatūra ir zemāka par 35 °C.
Iemešana	Zvejas rīku iemešana vai uzstādīšana.
Iesprūšana	Par "iesprūšanu" sauc situāciju, kad zvejas rīks aizķeras aiz kāda šķēršļa jūras gultnē un aptur kuģi.
Individuālās peldierīces (IPI)	Apģērba gabals vai ierīce, kura, ja to pareizi uzvelk un izmanto ūdenī, nodrošinās lietotājam noteiktu peldspēju, kas palielinās izdzīvošanas iespējas. IPI var iedalīt divās lielās klasēs: 1) glābšanas vestes, kas nodrošina lietotājam atbalstu uz ūdens virsmas ar seju virs ūdens neatkarīgi no lietotāja fiziskās sagatavotības; 2) peldēšanas palīgīdzekļi, kurus lietojot cilvēkam ir jābūt pie samaņas un jāveic peldēšanas un citas ķermeņa kustības, lai noturētu seju un elpošanas zonu virs ūdens.
Klāja ūdensvārti	Atvere kuģa falšbortā, pa kuru ūdens aizplūst prom no klāja.
Lielākais garums	Kuģa garums no korpusa priekšgala tālākā punkta līdz pakaļgala tālākajam punktam.
Linums	No dabīga vai sintētiska materiāla auklas darināta tīkla paneli, ko izmanto, lai izgatavotu traļa tīklus, žaunu tīklus vai iepinējtīklus.
Liplente (velcro)	Tirdzniecības nosaukums diviem pieskaņotiem audumiem, kuriem ir cilpu un āķu struktūra, kas ļauj tos sastiprināt. Parasti to izmanto kā stiprinājumu glābšanas vestes apvalkam.
Maksimālais peļņas kuģis	Kuģis, kas paredzēts zvejas potenciāla maksimālai izmantošanai, ievērojot regulējumā paredzētos ierobežojumus. Parasti tas ir īss, bet plats un ar lielu iegrimi.
Marķēta boja	Boja, kurai piestiprināta kārts ar karodziņu. Marķētas bojas izmanto tam, lai tās peldētu pa ūdens virsu un rādītu, kur ir zvejas rīka tālākais gals.
Marķētās bojas tauva	Virve, ar ko marķēto boju piesien pie gremdakmens, ar kuru notur vietā tīkla/vada galu.
Materiālam piemītošā peldspēja	Peldspēja, ko nodrošina materiāls, kurš ir daļa no kostīma un kura blīvums ir mazāks nekā ūdenim.
Mazs zvejas kuģis	Šajā rokasgrāmatā — kuģis, kura lielākais garums nepārsniedz 15 m.
Murds	Lamatas krabju un omāru ķeršanai.

⁽³⁾ Terminu un definīciju saraksts ir paredzēts tikai šīs rokasgrāmatas vajadzībām, jo definīcijas var atšķirties atbilstoši dažādu ES dalībvalstu tiesību aktiem (piemēram, termins "nelaimes gadījums darbā").

Murdu rinda	Termins aptver vairākus murdus un virvi, pie kuras tie piestiprināti.
Nelaimes gadījums darbā	Nelaimes gadījums darbā ir nelaimes gadījums, kurā iesaistīts apkalpes loceklis normālos darba apstākļos, tostarp veicot tādas darbības kā nozvejas izkraušana, uzkāpšana uz kuģa vai nokāpšana no tā.
Nelaimes gadījums jūrā	Nelaimes gadījums jūrā ir notikums, kurā iesaistīts jūrā esošs kuģis, piemēram, sadursme vai uzskriešana uz sēkļa. Šis termins ietver visus apkalpes nelaimes gadījumus saistībā ar kuģa ekspluatēšanu.
Neto tilpība	Tilpumanalīzes metode kuģa kravnesības novērtēšanai.
Nogrimšana	Uz kuģa klāja nokļūst ūdens, un tāpēc kuģis nogrimst.
Nozveja	Noķertās zivis, gliemji vai vēžveidīgie.
Paceļamā aizžņaugstrobe	Virve/strope ap traļa āmja daļu, ko izmanto, lai izceltu āmi uz kuģa.
Peldspēja piepūstā stāvoklī	Glābšanas vestēm: peldspēja, ko iegūst, piepūšot kameru.
Piemītošā peldspēja	Glābšanas vestēm: pastāvīga peldspēja, kas piemīt priekšmetam.
Regulējums	Eiropas Savienības dalībvalstīs ar likumu noteiktās prasības.
Riņķvads	Liels linuma riņķis, ko izvieto ap zivju baru. Rīka apakšējo daļu var savilkt kopā, izveidojot “maisu”, lai zivis nevarētu izkļūt.
Riska novērtējums	Visu iespējamo risku apsvēršana, kā arī tādu metožu apsvēršana, kas ļauj novērst riskus vai aizsargāt pret tiem.
Risks	Liela vai maza iespēja, ka apdraudējuma rezultātā kāds tiks ievainots.
Samudžinājies zvejas rīks	Termins, ko izmanto attiecībā uz zvejas rīku, kurš ir sapinies un kuru ir nepieciešams sakārtot.
Stabilitāte	Kuģa spēja atgriezties vertikālā stāvoklī.
Tralēšana	Zvejas metode, kad zvejas rīks tiek vilkts, ņemot ceļā esošās zivis.
Uzskriešana uz sēkļa	Process, kad kuģis uzskrien uz sēkļa.
Ūdensnecaurlaidība	Kuģa spēja nelaist cauri ieplūstošo ūdeni.
Veijeri	Troses vai tauvas, ko izmanto, lai vilktu trali.
Vilkšanas ķēdes/troses	Ķēdes vai troses, kas ar aizturu ķēdes palīdzību savieno veijerus ar centrālo vilkšanas punktu kuģa pakaļgalā.
Zveja ar āķu rindām	Zvejas metode, kurā izmanto zvejas vadu, pie kuras visā tās garumā piestiprināti āķi ar ēsmu.
Zveja ar dragām	Zvejas metode tādu gliemju un vēžveidīgo ķeršanai, kuri ir ierakušies jūras gultnē. Dragas ar zobiem, kas ierokas smiltīs, tiek vilktas, uzrokot un savācot ķemmīšgliemenes, gliemenes u. c.
Zveja ar džiga aprīkojumu	Zvejas metode ar vizuļiem un āķiem, kurus “drebina” (kustina), lai pievilinātu zivis.
Zveja ar murdiem	Zvejas metode gliemju, krabju un omāru zvejai ķeramajos grozos (murdos) ar ēsmu.
Zveja ar rāmja traļiem	Zvejas metode bentisko zivju, piemēram, jūrasmeļu un plekstu, ķeršanai. Rāmis notur trali atvērtu, bet rāmja ķēdes slīd pa jūras gultni, lai iztraucētās zivis celtos uz augšu un iekļūtu tralī.
Zvejas rīks	Vispārīgs apzīmējums, attiecas uz zvejas piederumiem, kas var būt, piemēram, tralis, traļa durvis un veijeri, murdi, virves, marķētas bojas u. c.
Zvejas rīku labošana	Darbības, ko veic, lai salabotu bojātus zvejas rīkus (parasti — linuma lāpīšana).
Zvejas vads	Zvejas rīks, ar kuru zvejojot izveido linuma apli ap zivju baru.

Saīsinājumu saraksts

BIM	<i>Bord lascaigh Mhara</i> jeb Īrijas Jūras zvejniecības valde, Īrija
dB	decibels
EK	Eiropas Komisija
EPIRB	avārijas vietas norādīšanas radiobāka
ES	Eiropas Savienība
FAO	Pārtikas un lauksaimniecības organizācija
SŠ	stiklšķiedra
ILO	Starptautiskā Darba organizācija
ISO	Starptautiskā Standartizācijas organizācija
IMP	<i>Institut Maritime de Prévention</i> , Francija
IMTM	Jūras un tropu medicīnas institūts, Gdaņskas Medicīnas universitāte, Polija
m	metrs (metri)
MAIB	Negadījumu jūrā izmeklēšanas nodaļa, Apvienotā Karaliste
MCA	Jūras un krasta apsardzes aģentūra, Apvienotā Karaliste
CAB	cilvēks aiz borta
IPI	individuālā peldierīce
IAL	individuālais aizsarglīdzeklis
QCATM	<i>Questionnaire sur les Circonstances d'accidents du travail maritime</i>
RN	riska novērtējums
SART	meklēšanas un glābšanas transponders
Seafish	jūras zivju nozares iestāde, Apvienotā Karaliste

I daļa • Kuģis

1. ĪPAŠNIEKA PIENĀKUMI
2. PAR KO LIECINA STATISTIKA?
3. DARBA DROŠĪBAS KULTŪRAS VEICINĀŠANA
4. RISKA NOVĒRTĒJUMS
5. KĀ PĀRLIECINĀTIES PAR SAVA KUĢA PIEMĒROTĪBU?
6. RĪCĪBA ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀS
 - 6.1. ĀRKĀRTAS PROCEDŪRAS | CILVĒKS AIZ BORTA (CAB)
 - 6.2. ĀRKĀRTAS PROCEDŪRAS | UGUNSGRĒKS
 - 6.3. ĀRKĀRTAS PROCEDŪRAS | GLĀBŠANA AR HELIKOPTERU
 - 6.4. ĀRKĀRTAS PROCEDŪRAS | KUĢA PAMEŠANA
7. STABILITĀTE — SLĒPTS APDRAUDĒJUMS
8. GALVENĀS DARBA ZONAS
9. SARDZE
10. KAJĪTE/KAMBĪZE
11. MAŠĪNTELPA / VIETA DZINĒJAM
12. UZKĀPŠANA UZ KUĢA UN NOKĀPŠANA NO TĀ
13. ZVEJAS REISA PLĀNOŠANA
14. SAMUDŽINĀJUŠIES ZVEJAS RĪKI UN TO LABOŠANA
15. TEHNISKĀ APKOPE
16. DARBI KRASTĀ
17. NOZVEJAS IZKRAUŠANA
18. DARBS VIENATNĒ

**ZVEJOJIET
DROŠI!**

1. ĪPAŠNIEKA PIENĀKUMI

PĀRZINIET SPĒKĀ ESOŠO REGULĒJUMU!

UZŅEMIETIES ATBILDĪBU PAR SAVU VESELĪBU UN DROŠĪBU!

Noteikumi var būt grūti lasāmi un interpretējami, taču kapteinim (kuģa īpašniekam vai operatoram) ir jāzina regulējums, par kura pildīšanu viņš ir atbildīgs.

Daudzos gadījumos kapteinis ir kuģa īpašnieks un atbildīgā persona. Tomēr tad, ja kuģa īpašnieks algo kapteini, īpašnieks ir atbildīgs par to, lai tiktu nodrošināts, ka kapteinis ekspluatē kuģi droši. Ja kapteinis (kuģa īpašnieks vai operators) nezina noteikumus un nepilda tos, tam var būt nopietnas sekas.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS



I-1. Ostā noenkurts Francijas traleris (Yann Davalo © Eiropas Savienība)

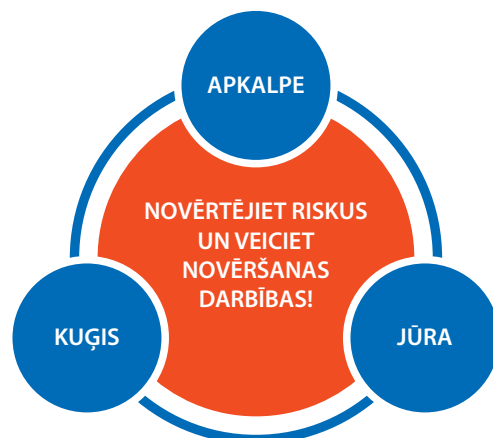
- Ja drošības apsvērumi nav ņemti vērā pietiekami un nav nodrošināti atbilstoši apstākļi, tiks apdraudētas dzīvības.
- Jūras apstākļi var neļaut droši ekspluatēt kuģi.
- Daudzu nelaimes gadījumu iemesls ir cilvēciskais faktors, kas var būt saistīts ar:
 - neatbilstošu apmācību;
 - nepietiekamu pieredzi un prasmēm;
 - to, ka apkalpē ir pārāk maz locekļu un viņi ir noguruši.

Svarīgi! Tiesiskā regulējuma nepildīšana var būt pamats tiesvedības ierosināšanai.



KONTROLES PASĀKUMI

- Neatkarīgi no obligātajām prasībām, kuras paredz spēkā esošais regulējums, vienmēr jāveic brīvprātīgi un proaktīvi drošības pasākumi attiecībā uz:
 - riska novērtējumu;
 - individuālajām peldiercēm;
 - individuālajiem aizsarglīdzekļiem;
 - prasībām par darba aprīkojuma izmantošanu;
 - celšanas aprīkojuma sertifikāciju un pārbaudi;
 - dzīvojamām telpām, ēdienu un dzeramo ūdeni uz klāja.
- Nodrošiniet visu apkalpes locekļu atbilstošu apmācību, tostarp apmācību zināšanu atjaunināšanai par darba drošību, ar rokām veicamo manipulēšanas darbu, zvejas rīkiem un iekārtu izmantošanu.
- Nodrošiniet apstākļu veselības aizsardzībai un medicīniskajai aprūpei, jo īpaši tad, ja, strādājot uz kuģa, var gūt nopietnas traumas vai saslimt.



I-1. Riska novērtēšanas cikls



NENOKĻŪSTIET STATISTIKĀ!

VAIRUMA NELAIMES GADĪJUMU IEMESLI

Aptuveni puse nelaimes gadījumu zvejas nozarē notiek paša kuģa dēļ. Turpmāk dotie skaitļi norāda nelaimes gadījumos cietušo skaitu Portugālē.

I-2. Zvejnieku bojāejas cēloņi uz kuģiem, kuru garums nepārsniedz 15 m, Portugāle, 2000.–2010. gads.

Kuģa nogrimšana		30
Pārkrišana pār bortu		8
Mehāniski bojājumi		5
Darbs ar vinču		1
Citi		3
Kopā		47

Avots: Mutua dos Pescadores, Portugāle, 2011. gads



NENOKĻŪSTIET STATISTIKĀ!

VAIRUMA NELAIMES GADĪJUMU IEMESLI

Nākamajā tabulā ir izklāstīta situācija Apvienotajā Karalistē. Kā redzams, vairums negadījumu uz maziem zvejas kuģiem ir notikuši mehānisku bojājumu dēļ.

I-3. Biežāk sastopamie negadījumi uz kuģiem, kuru garums nepārsniedz 15 m, Apvienotā Karaliste, 2008. gads

Mehānika		108
Uzskriešana uz sēkļa		16
Applūšana		13
Kuģa nogrimšana		12
Sadursme		11
Ugunsgrēks		4
Apgāšanās		2
Saskaršanās		1

Kopā

167

Avots: MAIB.



NENOKĻŪSTIET STATISTIKĀ!

BIEŽĀK GŪTĀS TRAUMAS

Francijā četri nozīmīgākie zvejniņu traumu cēloņi ir iekrišana dokos, sapīšanās zvejas rīkos, muguras sastiepšana, plaukstu locītavu traumas un sagriešanās. Skatīt tabulu.

I-4. Zvejniņu gūtu pazīnotu traumu cēloņi uz kuģiem, kuru garums nepārsniedz 15 m, Francija, 2005.–2009. gads

Iekrišana dokos		730
Sapīšanās zvejas rīkos		668
Sastiepumi (muguras, plaukstu locītavas)		635
Sagriešanās		528
Nav precizēts		328
Sitiena saņemšana ar zvejas rīku		308
Acs savainošana ar metālu		105
Pārkrišana pār bortu		44
Apdegumi		26
Smakšana dūmos		14

Kopā

3 386

Avots: IMP/QCATM datubāze, 2010. gads.

3. DARBA DROŠĪBAS KULTŪRAS VEICINĀŠANA

RĪKOJĒTIES PROAKTĪVI!

DROŠAI PRAKSEI IR JĀBŪT DAĻAI NO MŪSU IKDIENAS DZĪVES

Kamēr cilvēki nav cieši saskārušies ar negadījumu, jo īpaši nāvi, ir grūti novērtēt pilnīgu ietekmi uz ikvienu.

“Es traģiski zaudēju savas apkalpes locekli, veicot parastu tralēšanas darbību.

Apkalpes loceklis zaudēja līdzsvaru, kad pārplīsa virve. Man tas bija milzīgs šoks, jo es vienmēr domāju, ka labos jūras apstākļos cilvēks var izturēt ūdenī kādas 5–10 minūtes.

Viņš pavadīja ūdenī ne vairāk kā 2–4 minūtes. Diemžēl viņam mugurā nebija glābšanas vestes. Tagad tas ir mainījies. Tagad manas apkalpes locekļiem ir jālieto IPI, un es esmu parakstījis riska novērtēšanas žurnālu, apliecinot, ka viņi tos lieto. Jūs domājat, ka sliktākais notiek sliktos laika apstākļos, taču šajā gadījumā tā nebija.

Riski pastāv 24 stundas dienā un 7 dienas nedēļā neatkarīgi no apstākļiem.”



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

Negadījums, jo īpaši ar dzīvības zaudēšanu, nopietni ietekmē ne tikai jūs, bet arī daudzus citus cilvēkus.

Traumas var būt par cēloni darbnespējai, bet nāves gadījumi postoši ietekmē ģimeni un draugus.

Var būt problēmas ar apdrošināšanas kompānijām, kas nemaksā kompensāciju, kamēr nav izcelts mirušā ķermenis.

Rodas arī finansiālas problēmas, ja ir zaudēts galvenais pelnītājs.

Arī kolēģi bieži vien jūt negadījuma ietekmi, un viņiem var būt grūti turpināt normāli dzīvot.



KONTROLES PASĀKUMI

- Veikt riska novērtējumu, jo tā var apzināt riskus un to, kādus kontroles pasākumus vajadzētu īstenot, lai šos riskus novērstu.
- Izprast, ka laba prakse aizsargā apkalpes veselību un arī jūsu uzņēmējdarbību.
- Nepieļaut, ka produktivitāte uz klāja mazina darba drošumu.
- Būt informētam par visām rokasgrāmatām un informāciju par drošības jautājumiem un izmantot to.
- Būt informētam par visām tiesību aktu prasībām, kas attiecas uz veselības aizsardzību un drošību, un pildīt tās.

SAGATAVOJĒTIES!

PADOMĀJIET PAR APDRAUDĒJUMIEM UN AIZSARDZĪBU PRET TIEM!

Veikt riska novērtējumu nozīmē padomāt par iespējamām briesmām un nolemt, ko varat saprātīgi darīt, lai tās novērstu vai pasargātos no tām.

Riska novērtējums ir vajadzīgs jebkurā darba vietā, un jūsu darba devējs vai kuģa īpašnieks atbild par to, lai tiktu nodrošināts, ka darba vieta ir droša visiem iesaistītajiem cilvēkiem un neapdraud to veselību.

Zvejas kuģis ir darba vieta, un kuģa operatoram ir jānodrošina, ka tas ir drošs un neapdraud apkalpes un citu cilvēku, kuri varētu nokļūt uz kuģa, veselību. Tostarp arī cilvēkus, kuri varētu šķērsot kuģi, lai piekļūtu citam kuģim, kas ir noenkurots blakus.

Uz zvejas kuģa pastāv tādas acīmredzamas briesmas kā pārkrišana pār bortu, kuģa nogrimšana vai ugunsgrēks. Ir iespējams paslīdēt, aizķerties un nokrist, un tam var būt vairāk vai mazāk nopietnas sekas. Pastāv tādi veselības apdraudējumi kā muguras lejasdaļas vai rokas un pleca traumas celšanas un nešanas dēļ, atkārtoti sastiepumi ķidāšanas vai ēsmu likšanas dēļ, dzirdes zaudēšana liela trokšņa dēļ, kā arī stress un nogurums fiziskās un garīgās spriedzes dēļ.

Parasti zvejnieki labi zina par šiem apdraudējumiem, taču bieži vienkārši pieņem tos kā daļu no zvejošanas procesa.

Veicot riska novērtējumu, jūs:

- padarīsiet zvejas darbības drošākas un veselībai nekaitīgākas;
- pildīsiet likumu;
- apliecināsiet, ka esat pienācīgi rūpējies.

Papildu informāciju par riska novērtējumu skatīt V daļā.



I-2. Padomājieta par kuģi! (Beate Gminder © Eiropas Savienība)

5. KĀ PĀRLIECINĀTIES PAR SAVA KUĢA PIEMĒROTĪBU?



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Ja kuģi netiek pienācīgi uzturēti, tie ātri noveco. Plānota tehniskās apkopes programma ir ļoti svarīga.



KONTROLES PASĀKUMI

ŪDENSNECAURLAIDĪBA

- Pārbaudiet, vai korpus un klājs ir labā stāvoklī, bez rūsas radītiem caurumiem, saplaisājušiem dēļiem vai bojātas SŠ (stiklšķiedras).
- Visām lūkām un durvīm ir jābūt droši aizveramām, un ventilācijas atverēm ir jābūt ar aizvēršanas mehānismiem. Logiem ir efektīvi jāaiztur ūdens.

STABILITĀTE UN STRUKTŪRAS IZMAIŅAS

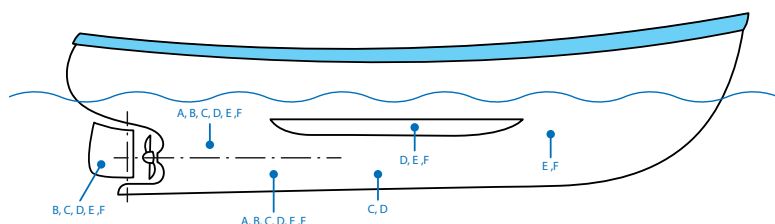
- Gadiem ejot, zvejas kuģi bieži tiek pielāgoti dažādu zvejas metožu izmantošanai vai arī tiek nomainīti tādi svarīgi elementi kā galvenais dzinējs vai vinča. Kuģis, kas sākotnēji tika uzskatīts par stabilu, var tādš vairs nebūt.
- Mūsdienīgs, ātrdarbīgs, viegls maiņas dzinējs nekompensēs lielākas, jaudīgākas vinčas svaru uz klāja tā, kā to darīja oriģinālais, smagais dzinējs un mazāka vinča. Daudziem kuģiem ir pievienots piekaramais klājs, kuģa pakaļgala portālceltnis un, iespējams, tīkla spole. Kuģi zvejai ar mirdiem mēģina pārvadāt vairāk rīku, sakraujot tos augstu uz kuģa pakaļgala struktūrām. Palielinot svaru uz kuģa augšējām struktūrām, būtiski samazinās kuģa stabilitāte, tāpēc kvalificētam cilvēkam ir jāveic atbilstoša pārbaude.

PRETKOROZIJAS AIZSARDZĪBA AR ANODIEM

Pārbaudiet pretkorozijas anodu stāvokli, lai pārliecinātos, vai pakaļgala vārpsta, dzenskrūve, stūres vārpsta un korpusa apšuvuma atveres ir aizsargātas.

Blokiem ir jābūt modernizētiem un ar piemetinātiem tērauda rokturiem.

Svarīgi! Ja pretkorozijas anodi ir no krāsainā metāla, tie jāuzstāda arī pie jūras ūdens ieplūdes atverēm.



	Kuģa garums	Cinka anodu svars	Kopējais anodu skaits
A	6 —12 m	8,6 kg	4
B	12–15 m	8,6 kg	6
C	15–18 m	13,1 kg	8
D	18–21 m	15,0 kg	10
E	21–24 m	15,0 kg	10
F	24–27 m	15,0 kg	10

I-5. Pretkorozijas anodu atrašanās vieta un skaits (pielāgotā veidā pārņemts no FAO, 39. dokuments).



KONTROLES PASĀKUMI

STŪRES MEHĀNISMS

Pārbaudiet, vai tas ir labā darba kārtībā.

ŪDENSVĀRTI

Ja kuģis ir ar klāju, pārliecinieties, ka ūdensvārtos nekad nav traucēkļu.

SŪKŅU SISTĒMAS

Pārliecinieties, ka atsūkņēšanas un citas sūkņu sistēmas darbojas efektīvi un varēs atsūknēt ūdeni no korpusa.

DZINĒJI

Vai galvenais dzinējs, pānesumkārbā, dzenskrūves dzenvārpsta, pakalģala blīvslēgs un dzenskrūve ir labā stāvoklī?

Skatīt attiecīgā negadījuma aprakstu IV daļā.

7. Dzinējs — jūsu kuģa sirds | applūšana, apgāšanās un nāves gadījums.

JŪRAS ŪDENS SISTĒMAS

Daudzi kuģi ir nogrimuši tāpēc, ka jūras ūdens dzesēšanas sistēmā ir bijusi sūce, tādēļ pārbaudiet, vai jūras ūdens ieplūdes atveres, korpusa savienojumi, siltummaiņi, drošības vārsti, sūkņi un caurules ir labā stāvoklī.

ATSŪKNĒŠANAS LĪMEŅA SIGNALIZĀCIJA

Problēmas ar sliktiem elektriskajiem savienojumiem bieži ir darbības traucējumu iemesls, taču darba kārtībā esoša atsūkņēšanas līmeņa signalizācija ir ļoti svarīga uz visiem kuģiem ar klāju. Tā ir jāpārbauda pirms katra brauciena.

ELEKTROAUTOMĀTIKA

Pārbaudiet elektroautomātikas un bateriju stāvokli, lai izvairītos no ugunsgrēka! Jānodrošina bateriju kārtīga ventilācija, lai izkļedētu sprādzienbīstamās gāzes, un bateriju tuvumā nedrīkst smēķēt vai dedzināt atklātu liesmu. Pārbaudiet, vai uz bateriju kastes nav atstāti nenostiprināti priekšmeti vai rīki, jo tie var izraisīt īssavienojumu terminālos.

Skatīt attiecīgā negadījuma aprakstu IV daļā.

13. Elektriskā sistēma | ugunsgrēks mašīntelpā

KUĢOŠANA

Vai kuģa kuģošanas aprīkojums ir piemērots jūsu darbības jomai? Vai tam nav kādi bojājumi? Vai bojājuma gadījumā tam ir kāds rezerves variants?

SAKARI

Vai kuģa sakaru aprīkojums ir labā stāvoklī un ir piemērots jūsu darbības jomai? Vai ir kāda rezerves sistēma? Vai jūsu rīcībā ir sistēma avārijas vietas norādīšanai vai paziņošanai, piemēram, *EPIRB*?

DARBS VIENATNĒ

Vai kuģis ir aprīkots tā, lai garantētu pēc iespējas lielāku drošību? Ir pieejama glābšanas trose, pār bortu pārmetamas kāpnes, *EPIRB* u. c.

Skatīt šo daļu: 18. Darbs vienatnē.



TREIŅU VEIKŠANA

ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀ IR PAR VĒLU LASĪT ROKASGRĀMATU!

Avārijas gadījumā ļoti svarīgi ir divi aspekti: ir jāzina, kā rīkoties, un ir jābūt pieejamam pareizajam aprīkojumam. Visiem cilvēkiem, kuri atrodas uz klāja, ir jābūt apmeklējušiem drošības apmācības kursus, un regulāri ir jānotiek atbilstošiem treniņiem.

Esiet gatavi turpmāk minētajām situācijām. Cilvēks aiz borta: vismaz 25 % nāves gadījumu zvejojot rodas tāpēc, ka cilvēki pārkrīt pār bortu, tiek notriekti vai pārmesti pār bortu (MAIB).

Ugunsgrēks: no jums ir atkarīgs tas, lai ugunsgrēks tiktu nodzēsts.

Glābšana ar helikopteru: ziniet, kas jādara un kas nav jādara.

Kuģa pamešana: vai jums ir glābšanas plosti un vai jūs zināt, kā to nolaist uz ūdens, ja nepieciešams, apgāzt to pareizā stāvoklī un iekāpt tajā?

Smagas traumas: īstenojiet praksē pirmās palīdzības mācības un ziniet, kā izsaukt medicīnisko palīdzību pa radio.

Papildu informāciju par pirmo palīdzību un pirmās palīdzības pamata komplektu skatīt VI daļā.



LIETOJIET IPI!

CILVĒKS AIZ BORTA

- Strādājot uz klāja, visiem cilvēkiem ir jāizmanto piemērotas individuālās peldierīces (IPI) — 150 N vai izturīgākas.
- Apsveriet situāciju uz kuģa, kā jūs izvilkto cilvēku no ūdens?
- Iespējams, izmantosiet glābšanas virvi, lai sasniegtu cietušo, un pacelšanas stropi, lai izvilkto virvi no ūdens.
- Ļoti noderīgas var būt pār bortu pārmetamas kāpnes vai virvju kāpnes izkāpšanai no ūdens. Kuģos, kurus apkalpo viens cilvēks, kāpnēm ir pastāvīgi jāatrodas pakaļgalā vai arī pie borta ir jākarājas saitei, lai ar to varētu pavilkt uz leju pie falšborta margas piestiprinātās virvju kāpnes.

KLIEGT–SKATĪTIES–RĀDĪT–MEST–PAGRIEZTIES–MEKLĒT–IZVILKT–APSTRĀDĀT

- Celiet mutisku trauksmi.
- Nenovērsiet skatienu no CAB. Vienam apkalpes loceklim ir jābūt novērotājam un gatavam pārvietoties pa kuģi, lai uzturētu vizuālu kontaktu.
- Pagrieziet kuģi uz tā borta pusi, pār kuru pārkrita cietušais; tādā veidā kuģa dzenskrūve tiks aizvirzīta prom no cietušā.
- Izmetiet glābšanas boju, esiet gatavs aktivēt signālierīces, pierakstiet atrašanās vietu un nosūtiet briesmu signālu citiem kuģiem vai meklēšanas un glābšanas (MUG) iestādēm.
- Pagrieziet kuģi un veiciet arī paralēlu meklēšanu. Apsveriet ātrākos un drošākos apgriešanās manevrus (Viljamsona pagrieziens vai kāds līdzīgs).
- Izvilkšana no ūdens būs atkarīga no jūras apstākļiem un no tā, vai cilvēks ir spējīgs palīdzēt izvilkšanā.
- Tiem, kuri palīdz izvilkšanā, ir jālieto IPI un stiprinājuma siksnas. Izmantojiet virvi ar cilpu apvienojumā ar motobloku vai pacelāju, lai izvilkto cietušo no ūdens.
- Turiet cietušo pēc iespējas horizontālākā stāvoklī, lai novērstu hidrostatisko saspiešanu.
- Turiet gatavībā pirmās palīdzības komplektu un termosegu, lai varētu apkopt cietušo. Esiet gatavi zvanīt krasta apsardzei un lūgt palīdzību, kā arī ir jābūt ieviestai stratēģijai, kā rīkoties gadījumā, ja ir jāveic evakuācija medicīniskos nolūkos ar kuģi vai helikopteri.

PĀRBAUDIET, VAI APRĪKOJUMS IR DERĪGS UN GATAVS IZMANTOŠANAI!

UGUNSGRĒKS

Noteikumos pieprasītais ugunsdzēsības aprīkojums uz maziem kuģiem ir diezgan minimāls. Apsveriet iespējamās ugunsgrēka situācijas, jūsu kuģa struktūru un izkārtojumu un pieņemiet lēmumu par to, vai būtu vēlams papildu aprīkojums.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Dzirksteles no elektriskajiem slēdžiem, dzinējiem, rīkiem un pievadiem.
- Degviela noplūst uz ļoti karstām virsmām.
- Dzirksteles no slīpēšanas un metināšanas.
- Plītis, ģeneratori, cigaretes, sērkokociņi un šķiltavas.

DEGOŠAIS MATERIĀLS	LABĀKAIS DZĒŠANAS MATERIĀLS
Audums/papīrs/koks	Ūdens
Viegli uzliesmojoši šķidrumi	Putas
Ar elektrību saistīti ugunsgrēki	CO ₂
Vairums ugunsgrēka veidu	Sausais pulveris(*)

(*) Speciāli ugunsdzēsīgie aparāti, kas paredzēti tādu ugunsgrēku dzēšanai, kuros ir iesaistīti metāli un daži šķidrumi.

KAS IR JĀZINA APKALPEI

- Kur uz klāja atrodas viss ugunsdzēsības aprīkojums.
- Kā un kad izmantot visu ugunsdzēsības aprīkojumu.
- Uguns dzēšanā izmantotā ūdens ietekme uz kuģa stabilitāti.
- Katra cilvēka pienākumi, dzēšot ugunsgrēku uz klāja.

Jāveic praktiski treniņi, lai pārliecinātos, vai visi zina, kas jādara.

Aizvācot vienu elementu, tiks nodzēsta uguns.



I-6. Ugunsgrēka trijstūris



KO DARĪT UGUNSGRĒKA GADĪJUMĀ?

- Klie dziet "UGUNSGRĒKS" un ieslēdziet signalizāciju.
- Kapteinim jāapsver iespēja nosūtīt briesmu signālu.
- Centieties nodzēst liesmas, izmantojot ugunsdzēsamo aparātu.
- Aizveriet visas ventilācijas atveres.
- Ja jūsu rīcībai nav panākumu, dodieties prom un aizveriet nodalījumu. Ja iespējams, noslēdziet jebkādu enerģijas un degvielas padevi nodalījumam.
- Aizsargājiet glābšanas plostu no uguns un novietojiet glābšanas vestes drošā un pieejamā vietā.
- Lietojiet ūdeni taupīgi, lai neradītu stabilitātes problēmas (brīvu virsmu).
- Sagatavojieties pamest kuģi.

LIETAS, KAS PASTIPRINA UGUNI

- Dīzeļdegviela, benzīns un smērvielas.
- Hidrauliskā eļļa.
- Ēdiena gatavošanai izmantojamie sašķidrinātās naftas gāzes baloni.
- Ķīmiskie tīrīšanas līdzekļi, krāsas un šķīdinātāji.
- Lupatas, kas piesūkušās ar eļļu vai ķīmiskām vielām.



ZINIET, KAS JĀDARA!

ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀ IR PAR VĒLU LASĪT ROKASGRĀMATU!

Nodrošiniet, lai visi cilvēki uz klāja zinātu procedūras, kādu informāciju sniegt un kā rīkoties gadījumā, ja ir jāveic glābšana ar helikopteru.

INFORMĀCIJA, KAS JĀSNIEDZ GLĀBŠANAS HELIKOPTERA APKALPEI

- Jūsu atrašanās vieta, kuģa nosaukums un reģistrācijas numurs.
- Kuģa ātrums, kurss, laika apstākļu prognoze apgabalā.
- Briesmu veids.
- Aprikojums ziņošanai par briesmām (radio, rokas signālrakšes).



GLĀBŠANAS OPERĀCIJAS LAIKĀ

- Klausieties un pildiet pilota komandas.
- Kuģa ātrums nedrīkst pārsniegt 5–10 mezglus.
- Paceliet tīklus un atbrīvojiet klāju, ja jums tam ir pietiekami daudz laika.
- Cilvēkiem ir jābūt gataviem izmantot nolaižamo trosi (cietušo pacelšanai).
- Neaiztieciet trosi, kamēr tā nav saņemējusies jūrā (tajā ir statiskā elektrība).
- Nepiestipriniet trosi kuģim.



IZSTRĀDĀJIET AVĀRIJAS PLĀNU!

Ja noteikumos nav paredzēts glābšanas plosts, apsveriet šāda plostā iegādi vai īri un padomājiet arī par avārijas vietas norādīšanas radiobākas (*EPIRB*) iegādi.



KONTROLES PASĀKUMI

- Kapteinim ir jādod komanda pamest kuģi, ja ir skaidrs, ka ir apdraudētas dzīvības (piemēram, ugunsgrēka vai applūšanas gadījumā).
- Ja ir laiks, nosūtiet briesmu signālu, savāciet termoapģērbu un termosegas.
- Ieslēdziet *EPIRB* un piesieniet to pie plostā vai cilvēka.
- Savāciet signālraketes, rokas radio un nolaidiet jūrā glābšanas plostu.

**NEPĀRSLOGOJĒT KUĢI!****SĀKOTNĒJI STABILS KUĢIS VAR KĻŪT NESTABILS**

Zvejas kuģa stabilitāte pastāvīgi mainās visa brauciena laikā — laika apstākļu, kuģa noslodzes un zvejas darbību dēļ.

Stabilitāti nav viegli novērtēt, un tas ir jādara kvalificētam ekspertam.

Ideālā gadījumā, kuģi pirmo reizi gatavojot braucienam, tiek veikti visi stabilitātes aprēķini un sagatavots stabilitātes žurnāls, sniedzot informāciju par kuģa ierobežojumiem dažādos noslodzes apstākļos. Tomēr mazu kuģu gadījumā tas ir maz ticams, taču projektētājs būs aprēķinājis korpusa stabilitātes līmeni, lai nodrošinātu, ka tas atbilst vēlamajām prasībām.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

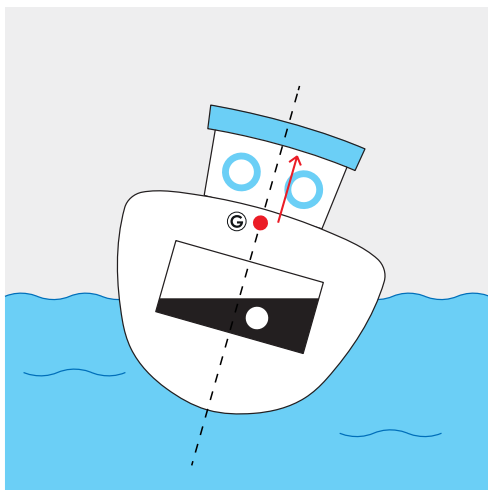
Ja jūs esat veicis izmaiņas savā kuģī, piemēram, pārveidojumus, papildu aprīkojuma uzstādīšanu, vai jums ir kādas bažas par savu kuģi, jums būtu jāsaņem kvalificēta speciālista padoms. Apsveriet arī to, vai nevajadzētu informēt attiecīgo jūras iestādi un jūsu apdrošināšanas kompāniju.

**KONTROLES PASĀKUMI**

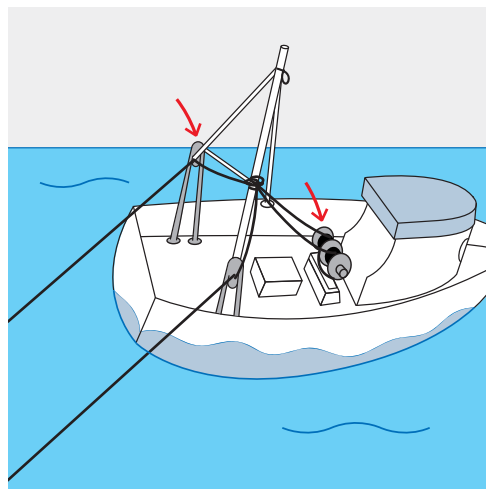
Ja jūsu kuģim jau ir drošas ekspluatācijas vēsture, jūs varat turpināt to droši ekspluatēt, ja ņemsiet vērā šādus nosacījumus.

- Esiet ļoti uzmanīgs attiecībā pret kravu, ko novietojat uz kuģa, nepārslogojiet kuģi.
- Novietojiet zvejas rīkus zem klāja, kad vien tas ir iespējams, jo svārs uz klāja samazina kuģa stabilitāti.
- Pievērsiet uzmanību brīvsāniem (augstumam no ūdens līdz klāja līmenim). Tie samazinās, ja palielinās kuģī pārvadājamais svārs. Regulāri pārbaudiet brīvsānus, lai zinātu par izmaiņām kuģa noslodzē. Samazinoties brīvsāniem, klāja mala pāriet zem ūdens, ja kuģis svārstās, un tas būtiski samazina korpusa nodrošināto peldspēju. Samazināti brīvsāni var izraisīt arī applūšanu, ja kuģis sasveras uz sāniem tik ļoti, ka ūdens iekļūst lūkās, durvju ejās vai ventilācijas atverēs.
- Uzturiet kuģi noslogotu vienmērīgi un līdzīgi, jo pārāk liels svārs priekšgalā vai pakaļgalā arī samazina peldspēju, ko nodrošina korpus.
- Nodrošiniet, lai darbotos atsūkņēšanas līmeņa signalizācija, lai jūs nekavējoties zinātu par lieko ūdeni korpusā. Ūdens radīts brīvās virsmas efekts samazinās stabilitāti.
- Uzturiet klāju pēc iespējas tīrāku un nodrošiniet, lai ūdensvārti nekad netiktu bloķēti.
- Uz klāja esošās zivis ir ātri jāsaliek kastēs un jāuzglabā zem klāja. Zivis uz klāja var saslīdēt uz vienu pusi, mazinot kuģa stabilitāti.
- Izvairieties no kuģa ekspluatēšanas “vieglos” apstākļos ar mazu degvielas daudzumu vai krājumiem uz klāja.
- Veiciet pacelšanas darbības ļoti uzmanīgi, jo svārs iedarbosies no celšanas bloka augšas un radīs lielu risku, ka kuģis var apgāzties.
- Ja zvejas rīks ekspluatācijas laikā iestrēgst uz jūras gultnes, esiet ļoti uzmanīgs un gatavs izmest zvejas rīku kopā ar boju, lai labvēlīgākos apstākļos to pēc tam atgūtu, neapdraudot kuģi.
- Nepievienojiet un nenovietojiet nekādu balastu, kamēr neesat saņēmis eksperta padomu.

Skatīt attiecīgā negadījuma aprakstu IV daļā. 12. Stabilitātes pārbaude | applūšana, apgāšanās un nāves gadījumi.



I-7. Brīvās virsmas efekts tvertnē (pielāgotā veidā pārņemts no FAO, 517. dokuments)



I-8. Veijeru nospriegums, kas var izraisīt apgāšanos (pielāgotā veidā pārņemts no FAO, 517. dokuments)

PAZIŅOJUMS PAR STABILITĀTI				
	ZVEJAS RĪKU UN NOZVEJAS NOVIETOJUMS	STABILITĀTE		
		Pieņemama	Uz pieņemamības robežas	Apgāšanās risks
	Tukša zivju tilpne			
	Nozveja zivju tilpnē			
	- Daļēji pilna zivju tilpne - Zvejas rīki uz klāja			
	- Liela nozveja uz klāja - Zvejas rīki uz klāja - Tukša zivju tilpne			

I-9. Paziņojums par stabilitāti (pielāgotā veidā pārņemts no FAO, 517. dokuments)

VIENKĀRŠI PASĀKUMI STABILITĀTES UZTURĒŠANAI

- Aizveriet durvis un lūkas.
- Nodrošiniet, lai notekas un ūdensvārti būtu atvērti un tajos nebūtu šķēršļu, kas traucētu ūdenim ātri aizplūst prom no klāja.
- Nostipriniet nozveju un zvejas rīkus, lai tie neslīdētu.
- Aizvāciet zvejas rīkus un pārvietojiet nozveju no klāja uz zivju tilpni.
- Izvairieties no dreifēšanas.
- Izvairieties no lielas sānsveres momentiem, paceļot zvejas rīkus.

Avots: FAO 517. tehniskais dokuments "Drošības prakse, kas attiecas uz mazu zvejas kuģu stabilitāti".



NOVĀCIET NEVAJADZĪGOS PRIEKŠMETUS!

UZTURIET KUĢI KĀRTĪGU UN DROŠU — NOVĀCIET NEVAJADZĪGOS PRIEKŠMETUS!

Ir jābūt iespējai viegli pārvietoties kuģa darba zonās bez paslīdēšanas, aizķeršanās un nokrišanas riska. Lai strādāt būtu droši, visam ir jābūt noliktam vietā, lai ejas un darba zonas būtu tīras.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Aizķeršanās aiz šķēršļiem.
- Paslīdēšana uz ledus, zivīm vai izlijušas eļļas.
- Neaizsargātas atveres.
- Margu neesamība.
- Slikts apgaismojums.
- Zemi šķēršļi, kas var radīt galvas traumas.



I-3. Nekārtīgs kuģa klājs (Beate Gminder © Eiropas Savienība)



KONTROLES PASĀKUMI

- Neturiet uz klāja rezerves zvejas rīkus, aiz kuriem cilvēki var aizķerties un nokrist.
- Apstrādājiet klāju ar pretslīdes pārklājumu, izmantojiet paaugstinātus grīdas dēļus ar spraugām (ieklājamās dēļus) vietās, kur ir ledus un zivju ķidas. Vajadzības gadījumā izmantojiet gumijas paklājus. Savāciet iztecējušo eļļu un novērsiet eļļas tecēšanu.
- Kad lūkas netiek izmantotas, turiet tās aizvērtas.
- Uzstādiet margas, kur tās ir vajadzīgas vai tur, kur tās būs noderīgas.
- Pārlicinieties, ka apgaismojums ir pietiekami labs, lai varētu redzēt visus apdraudējumus.
- Skaidri apzīmējiet visus zemu esošos šķēršļus un pārklājiet visas asās malas ar polsterējumu.
- Nodrošiniet brīvu piekļuvi visam svarīgajam drošības aprīkojumam un vadības ierīcēm.
- Nodrošiniet, lai ūdensvārti un avārijas izejas nebūtu bloķētas.



I-4. Kārtīgs kuģa klājs (Beate Gminder © Eiropas Savienība)

**SARGS****NODROŠINIET EFEKTĪVU SARDZI... VAI RĒĶINIETIES AR SEKĀM**

Pārliecinieties, ka kuģis tiek kontrolēts tā, lai drošībā būtu visi uz klāja esošie cilvēki, kā arī citi kuģi.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Sargs nav kompetents.
- Kamēr kapteinis strādā uz klāja, netiek nodrošināta pienācīga sardze.
- Sargs aizmieg.
- Sargs nav vērtīgs.

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Pārliecinieties, ka cilvēkam, kurš ir atbildīgs par kuģi, ir vajadzīgās zināšanas un pieredze, lai varētu lietpratīgi rīkoties visās iespējamajās situācijās.
- Strādājot uz klāja, kapteinim ir jāvar kontrolēt kuģi un redzēt, kas notiek apkārtnē.
- Cilvēkam, kurš ir atbildīgs par kuģi, ir jābūt iespējai pietiekami atpūsties. Sardzes trauksmes sistēma ir labs drošības pasākums, lai nodrošinātos pret to, ka sargs aizmieg.
- No kuģa vadības pults nav jābūt redzamam nekam tādām, kas varētu novērst uzmanību, piemēram, televizoriem un video ekrāniem.
- Dzēriens ir jāpagatavo pirms sardzes sākuma. Nekad nepametiet stūresmāju, lai pagatavotu dzērienu.

Skatīt attiecīgā negadījuma aprakstu IV daļā. 5. Miega bads | uzskriešana uz sēkļa.

**UZTURĪET TO TĪRU!****VIDEI IR JĀBŪT DROŠAI UN VESELĪBAI NEKAITĪGAI**

Pārliecinieties, ka kajīte, kambīze un viss aprīkojums ir piemērots zvejas reisa ilgumam.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Slikta apkure un ventilācija, kas ietekmē apkalpes locekļu veselību.
- Nepiemērota ēst gatavošanas / mazgāšanās aprīkojuma dēļ apkalpe cieš no nehygiēniskiem apstākļiem.
- Ugunsdzēsības noteikumi ir izpildīti nepietiekami.
- Gāzes baloni tiek uzglabāti un lietoti nepareizi.
- Ir pārāk liels troksnis.
- Avārijas izejas nav norādītas vai nav izmantojamas.

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Kuģa kajītes zonā apkārtējā gaisa temperatūrai un ventilācijai ir jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu, ka šī zona neķļūst mitra un veselībai kaitīga.
- Ēst gatavošanas un mazgāšanās aprīkojumam ir jābūt piemērotam zvejas reisu ilgumam, tam ir jābūt labā darba kārtībā un tīram.
- Jābūt uzstādītiem dūmu detektoriem, un jābūt pieejamiem piemērotiem ugunsdzēsamajiem aparātiem.
- Blakus plītij ir jābūt noliktai ugunsdzēsējai segai.
- Gāzes baloni ir jānovieto ārpus kajītes labi vēdināmā vietā.
- Kambīzē ir jābūt uzstādītam gāzes detektoram, un tas ir regulāri jāpārbauda.
- Pārlietu lielais troksnis ir jāsamazina, uzstādot skaņu slāpējošu izolāciju.
- Nodrošiniet, lai no kajītes būtu avārijas izeja un tā vienmēr būtu brīva un aprīkota ar atbilstošām zīmēm, kā arī lai visi apkalpes locekļi varētu to izmantot.

**VEICIET ATBILSTOŠU TEHNISKO APKOPI!****NEIGNORĒJIET DZINĒJU!**

Lai nodrošinātu dzinēja uzticamību, ļoti svarīga ir efektīva tehniskā apkope. Sliktos apstākļos jums patiešām ir vajadzīgs, lai dzinējs un attiecīgie mehānismi būtu pilnīgi uzticami.

Mašīntelpā / dzinējam paredzētajā vietā ir jāvar droši pārvietoties, jo jūrā var rasties vajadzība strādāt ar dzinēju.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Dzinēja/mehānismu bojājums.
- Risks nokrist un savainoties.
- Darbs vienatnē.
- Slikts apgaismojums.
- Siksnu pārvadi.
- Karstas virsmas.
- Netīrība.
- Ugunsgrēks/sprādzieni.
- Neizvēdinātas baterijas.
- Aplūšana bojātu cauruļu, sūkņu un vārstu dēļ.

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Veiciet preventīvu tehnisko apkopi, tostarp regulāri nomainiet eļļu un filtrus.
- Pārbaudiet visus siksnu pārvadus.
- Pārliedziniet, ka margas un kāpņu rokturi ir tur, kur tie ir vajadzīgi, un visas grīdas plāksnes atrodas savā vietā, lai būtu droši pārvietoties un strādāt pie dzinēja.
- Strādājot vienatnē dzinējtelpā, informējiet kādu par to, cik ilgi jūs plānojat tur būt.
- Pārliedziniet, ka apgaismojums ir labs un ir tur, kur tas vajadzīgs, lai jūs varētu veikt dzinēja tehnisko apkopi.
- Pārliedziniet, ka visi siksnu pārvadi ir pienācīgi aizsargāti, pat tie, kas atrodas zem grīdas plāksnēm, jo, paceļot grīdas plāksni, lai varētu piekļūt, vajadzēs, lai siksnas pārvads būtu aizsargāts.
- Uzlieciet aizsargu uz jebkuras karstas virsmas, kurai jūs varētu netīšām pieskarties.
- Nodrošiniet labu ventilāciju, lai aizvadītu karstumu un dūmus.
- Uzturiet dzinēju un attiecīgos mehānismus tīrus, lai jūs varētu redzēt ūdens, degvielas un eļļas sūces, pirms tās rada lielāku problēmu.
- Pārbaudiet, vai ugunsdzēsības sistēma ir piemērota, un, ja ir uzstādīta fiksēta sistēma, vai visi cilvēki ir informēti par apdraudējumu, ko rada inertā gāze?
- Pārliedziniet, ka baterijas tiek vēdinātas uz āru un ka uz baterijām nav priekšmetu, kas varētu izraisīt īssavienojumu un attiecīgi ugunsgrēku vai sprādzienu.
- Pārbaudiet jūras ūdens sistēmu stāvokli, uzstādiet efektīvu atsūknešanas līmeņa signalizāciju un regulāri pārbaudiet, vai tā darbojas.
- Pārbaudiet, vai jūras ūdens ieplūdes atveres var viegli aizvērt pat tad, ja tās atrodas zem ūdens.



DARIET TO DROŠI!

APTUVENI 20 % NEGADĪJUMU, KUROS IESAISTĪTI ZVEJNIEKI, RODAS OSTĀS, UZKĀPJOT UZ KUĢA VAI NOKĀPJOT NO TĀ

Daudzos gadījumos par iespējamo iemeslu ir uzskatāma alkohola lietošana, taču bieži apstākļi, kādos notiek uzkāpšana uz maziem kuģiem, ir diezgan bīstami.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Kāpšana lejup pa kāpnēm.
- Traucēkļi kuģu piestātnē un uz kuģa.
- Slikts apgaismojums.
- Neaizsargātas atveres.
- Piekļuve, šķērsojot citus kuģus.
- Uzkāpšana uz kuģa no piepūšamas gumijas laivas.



I-5. Laba piekļuve no pontonlaivas (Amélie Knapp © Eiropas Savienība)



KONTROLES PASĀKUMI

- Nelietojiet alkoholu vai narkotikas pirms uzkāpšanas uz kuģa.
- Vienmēr centieties kāpt uz kuģa tad, kad blakus ir citi cilvēki.
- Par ostas sienas kāpnēm atbild ostas administrācija, un tad, ja kāpnes ir sliktā stāvoklī (piemēram, rokturi atrodas pašā augšā), sūdzības ir jāiesniedz administrācijai.
- Nelietojiet kāpnes, kas ir sliktā stāvoklī.
- Tādi traucēkļi kā linuma gabali, virve, vadi, kastes, traļa durvis, atkritumi u. c. gan kuģu piestātnē, gan uz kuģa var izraisīt aizķeršanos un kritienus. Aizvāciet nevajadzīgos šķēršļus no sava kuģa un sadarbojieties ar ostas administrāciju, lai uzturētu vietu ap kāpnēm tīru.
- Iespējams, ka ostas apgaismojums ir slikts vai tā nav vispār. Ostas administrācijai ir jāpieprasa uzlabot situāciju, bet tikmēr ir jāizmanto lukturītis, lai būtu redzams, kur ir aizķeršanās risks.
- Atvērtas lūkas, aiz kurām cilvēks var aizķerties un nokrist lejā, ir jāaizsargā. Līdzīgi ir jāaizsargā pagaidu atveres, piemēram, kamēr tiek veikti tehniskās apkopes darbi.
- Piekļuve, šķērsojot kuģus: parasti kuģi noenkurojas viens otram blakus, un apkalpes locekļiem, remontdarbu veicējiem un citām personām ir jāvar droši šķērsot kuģus. Nodrošiniet, lai jūsu kuģi varētu šķērsot droši, lai klājs nebūtu slidens, margas būtu uzstādītas un nostiprinātas, kā arī lai ceļā nebūtu šķēršļu.
- Uzkāpjot uz kuģa no piepūšamas gumijas laivas, to var viegli apgāzt, jo īpaši tad, ja tā ir piepildīta ar tvertnēm un zvejas reisam paredzēto aprīkojumu.
- Visiem cilvēkiem ir jāizmanto piemērotas peldēšanas ierīces, un piepūšamā gumijas laiva nedrīkst būt pārslogota.
- Līdzīgi ir jāņem vērā gadījumam, ja sabojājas dzinējs, un ir jābūt pieejamam apgaismojumam, lai izvairītos no tā, ka tumsā jūsu kuģim uzbrauc virsū cits kuģis.

PĀRLIECINIETIES!**JA NEESAT SAGATAVOJIES, GATAVOJĒTIES NEVEIKSMEI!**

Pienācīga plānošana, sagatavošanās un pārbaudes pirms zvejas reisa garantēs to, ka jūs droši varēsiet doties zvejot ar savu kuģi.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Mehānismu bojājumi.
- Nepieejami rīki un rezerves daļas.
- Kuģa applūšana un zaudēšana.
- Neefektīvs drošības aprīkojums.
- Apkalpe nepārzina drošības procedūras.
- Slikti laika apstākļi.
- Radiosakaru traucējumi.
- Nekompetenta vai nevesela apkalpe.

**KONTROLES PASĀKUMI**

Sagatavojiet kontrolsarakstu savam kuģim, iekļaujot visas lietas, kuras jūs uzskatāt par svarīgām, taču pārliecinieties, ka ir iekļautas šādas lietas:

- **Dzinējs:** degviela, eļļa, saldūdens.
 - Pārbaudiet, vai nav sūces un norāžu par iespējamām problēmām.
 - Pārbaudiet dzinēja signalizāciju.
- **Atsūkņēšanas līmeņa signalizācija**
 - Pārbaudiet, vai tā darbojas.
- **Jūras ūdens sistēmas**
 - Pārbaudiet, vai nav norāžu par problēmām. Vai jūras ūdens ieplūdes atveri var viegli aizvērt?
 - Vai sūkņi ir labā darba kārtībā?
 - Pārbaudiet, vai iesūkšanas filtrs ir tīrs.
- **Hidraulika**
 - Pārbaudiet sūces — taču ne ar rokām, jo hidrauliskais šķidrums var nokļūt audos, radot ļoti nopietnas sekas, un pārbaudiet līmeni rezervuārā.
 - Vai jums ir rezerves eļļa?
- **Kuģa stāvoklis**
 - Vai viss ir pareizi novietots, lūkas aizvērtas un ūdensvārtos nav šķēršļu?
- **Drošības aprīkojums**
 - Glābšanas vestes ir pieejamas; glābšanas plosti ir vietā ar pareizi uzstādītu hidrostatisko atvienošanas ierīci.
 - Vai visi ugunsdzēsības noteikumi ir izpildīti pareizi?
 - Vai visi apkalpes locekļi pārzina drošības procedūras?
 - Vai darbojas kuģošanas sistēmas un ir pieejama rezerves sistēma?
- **Laika apstākļi**
 - Pārbaudiet laika apstākļu prognozi visam paredzamā reisa laikposmam.
 - Informējiet cilvēkus krastā par jūsu plānoto zvejas apgabalu, kā arī par datumu un laiku, kad paredzat atgriezties ostā.
 - Iedodiet visu uz klāja esošo cilvēku kontaktinformāciju.
- **Sakaru pārbaude**
 - Pārbaudiet radio sadarbībā ar ostas biroju vai citu kuģi.

RĪKOJĒTIES UZMANĪGI!

DOMĀJIET PIRMS RĪKOJĒTIES, JŪS VARAT AIZVIETOT ZVEJAS RĪKU, BET NE DZĪVĪBU!

Kad kaut kas notiek ne tā, kā plānots, un zvejas rīks samudžinās, zvejnieki vēlas to sakārtot ātri un var nepadomāt par iespējamām sekām, sniedzoties pāri margām vai stāvot uz traļa, kamēr tiek labots tīkls.

! APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Pārkrišana pār bortu.
- Kritiens no augstuma.
- Pārvilkšana pār bortu ar zvejas rīku, kas atlec atpakaļ.
- Sītiena saņemšana ar priekšmetu, kas šūpojas, ripo vai slīd.
- Ievainoti apkalpes locekļi, jo netika izmantoti piemēroti cimdi, aizsargbrilles, galvas aizsargs u. c.
- Kuģa apgāšanās.

✓ KONTROLES PASĀKUMI

- Pirmkārt, novērtējiet situāciju un pieņemiet lēmumu par labāko veidu, kā to atrisināt. Pastāstiet visiem iesaistītajiem par to, ko plānojat darīt.
- Liecoties pār bortu, lai kaut ko aizsniegtu, vai arī pakāpjoties augšup no klāja, lietojiet stiprinājuma siksnas.
- Pirms zvejas rīka labošanas pārliecinieties, ka tas nevar atlēkt atpakaļ.
- Pārliecinieties, ka priekšmeti šūpojoties, ripojot vai slīdot nevar kādu ievainot.
- Turiet gatavībā rīku komplektu ar nepieciešamajiem rīkiem un aprīkojumu, kas, iespējams, būs vajadzīgs remontam.
- Pārliecinieties, ka ir pieejams un tiek izmantots pareizais drošības aprīkojums un rīki.



I-6. Remontējiet drošā vietā! (Dominique Levieil © Eiropas Savienība)

LIETOJIET AIZSARGLĪDZEKĻUS!
GLABĀJIET TOS DROŠĀ VIETĀ!

Daudzi zvejnieki, cik vien iespējams, veic tehnisko apkopi paši, lai nepalielinātu izmaksas. Tehniskās apkopes pasākumu samazināšana, lai ietaupītu, nekad nekompensēs personāla un finansiālās izmaksas, kas radīsies, ja kāds cietīs; ir ļoti svarīgi veikt efektīvu tehnisko apkopi, lai kuģis būtu drošs un ekspluatējams.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Visi riski, kas saistīti ar smalcināšanu, slīpēšanu, trošu tīrīšanu un līdzīgiem darbiem.
- Apdraudējumi, izmantojot elektriskos rīkus jūras apstākļos.
- Risks nokrist.
- Tīrīšanai vai apstrādei izmantotie ķīmiskie līdzekļi.
- Dūmi.
- Slēgtas telpas.
- Pacelšanas darbības.

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Ja pastāv risks pārkrist pār bortu, jāizmanto individuālie aizsarglīdzekļi.
- Jāizmanto cimdi rokām, aizsargbrilles acīm un piemērotas putekļu maskas.
- Lai aizsargātu kāju pirkstus, jāvelk aizsargzābaki, un, ja pastāv risks, ka no augšas var nokrist kāds priekšmets vai var sasist galvu pret kādu šķērslī, jāvelk ķiveres.
- Elektriskos rīkus drīkst izmantot tikai tad, ja tas ir droši, ar pareizi uzstādītām efektīvām vadības ierīcēm, aizsargiem un citiem drošības līdzekļiem. Ir jāizmanto jaudas slēdži, lai garantētu aizsardzību, un pagarinātājiem ir jābūt labā stāvoklī.
- Strādājot augstumā vai aiz kuģa borta, ir jālieto stiprinājuma siksnas.
- Rūpīgi izlasiet un ņemiet vērā visus drošības priekšnoteikumus, kas norādīti par ķīmiskām vielām un citiem materiāliem. Šī informācija ir sniegta uz izstrādājuma etiķetes un drošības datu lapā, kurai jābūt pievienotai, iegādājoties visas ķīmiskās vielas.
- Ziniet par krāsu un līmvielu izgarojumu kaitīgumu. Nodrošiniet labu ventilāciju un izmantojiet piemērotus respiratorus.
- Veicot metināšanas vai dedzināšanas darbus, ņemiet vērā ugunsdrošības priekšnoteikumus.
- Ziniet par slēgtu telpu radīto apdraudējumu. Pat kajītes krāsošana var radīt bīstamus apstākļus. Nodrošiniet labu ventilāciju un izmantojiet respiratorus. Pēc krāsošanas pagaidiet pietiekami ilgi, lai rūpīgi izvēdinātu izgarojumus, pirms ļaut cilvēkiem brīvi piekļūt telpai. Neieejiet vietās, kur ir glabāta degviela vai eļļa, kamēr nav pārbaudīts, vai tur nav sprādzienbīstamas gāzes un vai apstākļi ir droši. Neieejiet nevienā vietā, kas ir bijusi noplombēta, vispirms nepārbaudot, vai tur ir droši.
- Novērtējiet paceļamo priekšmetu svaru un izmantojiet piemērotas, pārbaudītas lingas.
- Pārliedzieties, ka kuģa struktūra ir pietiekami izturīga, pirms uz tā piestiprināt pacelšanas aprīkojumu.

Skatīt VI daļu: 4. Darba aprīkojums.

IZVAIRIETIES NO SLIKTIEM LAIKA APSTĀKĻIEM!

RŪPĪGI SEKOJIET LĪDZI LAIKA APSTĀKĻU PROGNOZEI!

Darbs krastā var būt sevišķi bīstams, jo laika apstākļi var mainīties un tad, kad jūs atgriežaties, var būt ļoti grūti droši dabūt kuģi krastā. Lai bristu jūrā un piestiprinātu kuģi pie vinčas vai traktora, ir vajadzīgs piemērots apģērbs un individuāla peldēšanas ierīce.

APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Saslapināšanās un nosalšana.
- Trieciena saņemšana no kuģa.
- Noslīkšana.
- Kuģis strauji maina virzienu viļņos un pēc tam apgāžas.
- Traumas, ko gūst, nesot visu ar rokām uz kuģi un no tā.



I-7. Darbi krastā (DG MARE © Eiropas Savienība)

KONTROLES PASĀKUMI

- Velciet garos gumijas zābakus un piemērotu apģērbu.
- Aukstos laika apstākļos var būt piemērots peldošs termokostīms.
- Izmantojiet individuālo peldierīci.
- Sliktos laika apstākļos izmantojiet glābšanas trosi, kas piestiprināta pie kāda krastā.
- Izmantojiet garu ķēdi vai virvi, kurā var iekabināt vinčas trosi, lai nevajadzētu stāvēt tieši zem kuģa priekšgala.
- Pirms kuģošanas pārbaudiet laika apstākļu prognozi un uzturiet radiosakarus, lai apzinātos vietējos apstākļus.
- Ja iespējams, sameklējiet alternatīvu nozvejas izkraušanas vai patvēruma vietu.
- Ņemiet līdzi pietiekami daudz degvielas, lai varētu doties uz alternatīvu nozvejas izkraušanas vietu.
- Apsveriet kārtību tvertņu un zivju nešanai uz kuģi un no tā.



I-8. Traktori, ko izmanto kuģu nolaišanai ūdenī (Jonas Zetterberg © Eiropas Savienība)

ESIET MODRI!**RĪKOJĒTIES UZMANĪGI, ESIET MODRI!**

Nozvejas izkraušana ir darbība, kas bieži atkārtojas, un tās laikā ir iespējams, ka cilvēki krastā var novērst jūsu uzmanību, un tāpēc var viegli zaudēt koncentrēšanos un iekļūt negadījumā.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Izkraušanas aprīkojums nav labā stāvoklī un nav pietiekami izturīgs.
- Vinčas satīšanas spole tiek izmantota izcelšanai.
- Vinčas operators neredz apkalpes locekļus zivju telpā.
- Traumas, ko gūst, saņemot sitienu ar kastēm vai kastu āķiem, kuri šūpojas.
- Risks, ka kastes var iekrist atpakaļ zivju telpā.
- Risks, ka krastā autokrāvēji var notriekt apkalpes locekli.
- Sabiedrības drošība.

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Pārliecinieties, ka izkraušanas aprīkojums ir labā stāvoklī un ir piemērots paceļamajam svaram. Dažās valstīs ir spēkā noteikumi, kas paredz, ka celšanas aprīkojums tiek pārbaudīts un sertificēts (skatīt šīs rokasgrāmatas VI daļu).
- Ja izkraušanā izmanto satīšanas spoli, operatoram ir jābūt ļoti uzmanīgam, lai virve nesamestos vai virve nepiespiestu drēbes, ievērojot tās spolē. Daudz drošāk ir izmantot speciālu izkraušanas vinču.
- Speciālajai vinčai vadības pults ir novietota tā, ka operators var redzēt apkalpi zivju telpā un pārliecināties, ka neviens neatrodas vinčas ceļā.
- Valkājiet ķiveri, lai samazinātu risku gūt nopietnu traumu pēc sitiena ar kastes āķiem vai zivju kastēm, kas šūpojas, vai kastēm, kuras krīt atpakaļ zivju telpā.
- Brīdiniet apkalpes locekļus par apdraudējumu, ko krastā rada autokrāvēji un citi transportlīdzekļi.
- Nodrošiniet, lai jūsu nozvejas izkraušanas darbības neapdraudētu sabiedrības locekļus, attiecīgā gadījumā uzstādot barjeras un paziņojumus, lai nepieļautu cilvēku iekļūšanu teritorijā.
- Vienmēr izmantojiet piestātņi, ja tāda ir piešķirta.



I-9. Nozvejas izkraušana (Anja Detant © Eiropas Savienība)

**IZMANTOJIET EPIRB!****JUMS BŪS JĀPAĻAUJAS UZ SEVI — NEAPDRAUDIET SEVI!**

Tagad daudzus mazus kuģus ekspluatē viens cilvēks, un tas rada acīmredzamas bažas saistībā ar drošību, ja notiek negadījums. Nav ieteicams strādāt vienatnē, taču tad, ja tas ir neizbēgami, ņemiet vērā drošības priekšnoteikumus.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Negadījumā gūts ievainojums, nav pieejama palīdzība.
- Pārkrišana pār bortu, kamēr kuģis turpina virzīties uz priekšu.
- Pārkrišana pār bortu, nav neviena, kas sazinās ar glābšanas dienestiem.
- Pēkšņa kuģa pazušana, taču neviens par to nezina.



I-10. Viena cilvēka kuģis (Manuel Carmona Yebra © Eiropas Savienība)



KONTROLES PASĀKUMI

INDIVIDUĀLĀ PELDIERĪCE

Vienmēr izmantojiet savu IPI un pārlicinieties, ka tās peldspēja ir pietiekama, lai apgrieztu jūs uz muguras, neļaujot ūdenim iekļūt mutē, pat tad, ja jūs esat bezsamaņā. Ar peldvestēm vai darba vestēm nepietiks, jo to peldspēja ir ierobežota. Ieteicama 150N automātiski piepūšama glābšanas veste — kā atsevišķs priekšmets vai kopā ar jūsu gumijotā auduma tērpu. Regulāri pārbaudiet, vai IPI nav bojāta un vai gāzes balons ir drošs. Piepūšamās glābšanas vestes ir pieejamas ar iemontētām drošības siksnām, un tas ļaus jums ātri pieaķēties pie drošības troses.

DROŠĪBAS TROSE

Izmantojiet drošības trosi, kas, iespējams, piestiprināta ar slīdošu gredzenu pie augšējās troses visā klāja garumā. Ideāli būtu, ja būtu iespējams izdarīt tā, ka augšējā trose ir piestiprināta pie dzinēja automātiskā izslēdzēja tā, ka lielas noslodzes gadījumā dzinējs izslēdzas.

PĀR BORTU PĀRMETAMAS KĀPNES

Fiksētas kāpnes pakalgalā vai virvju kāpnes, ko aiz virves var novilkt lejā no falšborta margas, ļaus jums tikt atpakaļ uz klāja gadījumā, ja jūs pārkritīsiet pār bortu.

EPIRB UN PERSONAS ATRAŠANĀS VIETU NORĀDOŠĀ BĀKA

Aprikojot savu kuģi ar avārijas vietas norādīšanas radiobāku (*EPIRB*), jūs nodrošināsiet, ka kuģa apgāšanās vai grimšanas gadījumā tiks pārraidīts automātisks briesmu signāls un norādīta atrašanās vieta. Jums piestiprināta personas atrašanās vietu norādošā boja (*PLB*) palīdzēs meklētājiem un glābējiem noteikt jūsu atrašanās vietu ūdenī.

PĀRLIECINIETIES, KA JŪSU *EPIRB* VAI *PLB* IR REĢISTRĒTA.

VADĪBAS IERĪCES

Uzstādiet papildu kuģa vadības ierīces vietā, no kuras jūs varat pienācīgi kontrolēt kuģi, atrodoties uz klāja. Pārlicinieties, ka jūs varat viegli aizsniegt vinčas/pacēlāja vadības ierīces, un apsveriet, vai nebūtu vēlams ierīkot papildu avārijas slēdzi.

DROŠĪBAS APRĪKOJUMS

Pārlicinieties, ka viss drošības aprīkojums ir labā kārtībā un viegli pieejams.

DARBA ZONA

Uzturiet darba zonu tīru, lai tajā nebūtu priekšmetu, aiz kuriem jūs varētu aizķerties vai nokrist.

NAZIS

Nēsājiet līdzi nazi, lai jūs varētu viegli atbrīvot sevi, ja tas būtu vajadzīgs.

LAIKA APSTĀKĻI

Pārbaudiet laika apstākļu prognozi pirms reisa un regulāri pārbaudiet to reisa laikā.

RADIOSAKARI

- Pirms izbraukšanas no ostas pārbaudiet savu radio un informējiet vietējo krasta radiostaciju par saviem plāniem: kur jūs zvejosiet un kad jūs plānojat atgriezties ostā.
- Uzturiet regulārus sakarus ar krasta radiostaciju un vietējiem kuģiem reisa laikā.
- Vienmēr pasakiet kādam, kurš atrodas krastā, kurp jūs dodaties un kad būsiet atpakaļ.

APKOPE

Uzturiet kuģi kārtībā, jūs nevarat atļauties nokļūt situācijā, kad tas salūst. No tā ir atkarīga jūsu dzīvība!

RISKA NOVĒRTĒJUMS

Rūpīgi apsveriet sava kuģa stāvokli un meklējiet veidus, kā padarīt to drošāku.

Skatīt negadījumu IV daļā: 14. Zveja vienatnē | rīkojieties uzmanīgi!

II daļa • Apkalpe

1. PAR DROŠĪBU IR ATBILDĪGI VISI
2. APMĀCĪBA
3. BAŽAS UN PRASMES
 - 3.1. JAUNIEŠI
 - 3.2. AR VALODU UN KULTŪRU SAISTĪTI JAUTĀJUMI
4. INDIVIDUĀLIE AIZSARGLĪDZEKĻI
5. INDIVIDUĀLĀS PELDIERĪCES
6. TROKSNIS
7. AIZSARDZĪBA PRET SAULI UN DEHIDRATĀCIJU
8. AUKSTI LAIKA APSTĀKĻI
9. AR VESELĪBU SAISTĪTI JAUTĀJUMI
10. STRESS UN NOGURUMS
11. BALSTA UN KUSTĪBU APARĀTA SLIMĪBAS
12. PASLĪDĒŠANA, AIZĶERŠANĀS, KRITIENI U. C.
13. NOZVEJAS MANIPULĒŠANA
14. NOZVEJAS APSTRĀDE
15. ĶĪMISKIE UN BIOLOĢISKIE APDRAUDĒJUMI
16. MEDICĪNISKA IZMEKLĒŠANA
17. ZIŅOŠANA PAR SAVAINOJUMIEM UN SLIMĪBĀM



**PADARIET
DARBU
DROŠĀKU!**

1. PAR DROŠĪBU IR ATBILDĪGI VISI



VEIDOJIET DROŠĀKU ZVEJAS KULTŪRU!

MAINĀM SAVU ATTIEKSMI PRET BRIESMĀM

Apkalpe var būt viens cilvēks, kurš strādā vienatnē, vai pieci vai seši apkalpes locekļi. Neatkarīgi no tā, vai tas ir viens cilvēks vai vairāki, ir ļoti svarīgi, lai tiem būtu pietiekamas zināšanas un pieredze, lai veiktu savu darbu droši gan sevis, gan citu cilvēku un kuģu drošības dēļ. Zveja ir visbīstamākā nozare, un mirstības koeficients tajā ir vairāk nekā 30 reizes lielāks nekā tad, ja darbs norit normālos darba apstākļos. Zvejniekiem ir jāmaina sava attieksme no “tas vienmēr ir bijis bīstami” uz “es varu to padarīt drošāku”.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Noslīkšana, pārkrītot pār bortu, sniedzoties pāri bortam, vai tad, ja zvejas rīks pārvelk pār bortu vai liels vilnis pārmet pār bortu.
- Noslīkšana, uzkāpjot uz kuģa.
- Kuģa pārslogošana vai apgāšana, mēģinot atbrīvot zvejas rīku, kas aizķēries jūras gultnē.
- Noslīkšana, kad kuģim pārskalojas vilnis.
- Mehānismu vai zvejas rīku izraisīta nāve vai ievainojums.
- Paslīdēšana, aizķeršanās un kritieni.
- Muguras traumas, kas iegūtas ar rokām veicamā manipulēšanas darbā.
- Traumas/slimības, kas iegūtas, manipulējot nozveju.
- Dzirdes pasliktināšanās lielā trokšņa dēļ.



KONTROLES PASĀKUMI

- Individuālās peldierīces izmantošana, strādājot uz klāja.
- Apmācības kursi par šādām tēmām:
 - izdzīvošana jūrā;
 - uguns dzēšana;
 - pirmā palīdzība;
 - informācija par veselību un darba drošību;
 - ar rokām veicams manipulēšanas darbs.
- Attieksmes maiņa attiecībā uz briesmām, kas saistītas ar zveju, nevis pieņemot briesmas, bet cenšoties cīnīties ar tām.



PAAUGSTINIET KVALIFIKĀCIJU!

“APMĀCĪBA, KO SAŅĒMU KURSOS, IZGLĀBA MAN DZĪVĪBU.”

Apmācības kursi ir pieejami vairumā valstu, un būtu ļoti ieteicams, lai zvejnieki pabeigtu turpmāk minētos kursus. Šie kursi ir praktiski un tos ir vērts apmeklēt, jo tur jūs saņemsiet zināšanas par to, kā strādāt droši un rīkoties ārkārtas situācijās.

KURSI

Izdzīvošana jūrā

Šis kurss ir ļoti svarīgs ikvienam zvejniekam.

Tas ir jāpabeidz vēl pirms kāpšanas uz kuģa, jo tas sniedz zināšanas par jūsu izdzīvošanu.

Tas ir praktisks kurss, kad laiks tiek pavadīts ūdenī (parasti peldbaseinā), gūstot reālu pieredzi saistībā ar glābšanas vestes lietošanu un problēmām, iekāpjot glābšanas plostā.

Jums iemācīs to, kā apgāzt glābšanas plostu pareizā stāvoklī, ja tas ir uzpūties otrādi, un kā rīkoties, atrodoties glābšanas plostā.

Tiek apspriesti hipotermijas un aukstuma šoka riski, kā arī rīcība gadījumā, ja aiz borta ir cilvēks.

Uguns dzēšana

Ugunsgrēka nodzēšana jūrā ir atkarīga no jums! Jums ir jāzina, kā to izdarīt.

Kursā tiek paskaidrots, kas ir ugunsgrēks; kas ir svarīgākie elementi (degviela, karstums un gaiss) un kā tos izmantot, lai nodzēstu uguni.

Ko darīt, ja atklājat ugunsgrēku, kā izolēt ugunsgrēku, kā rīkoties gadījumā, ja ugunsgrēks rodas mašīntelpā, kā lietot ugunsdzēsamos aparātus un kādi ir to dažādie veidi?

Tiek apspriesta iespēja novērst ugunsgrēku un gūta praktiska pieredze, efektīvi izmantojot ugunsdzēsamos aparātus dažādu ugunsgrēku dzēšanai.

Pirmā palīdzība

Pamatapmācība, lai jūs varētu rīkoties pareizi, kad kāds ir ievainots vai saslimst jūrā.

Apmācība ir par pirmās palīdzības komplektu, kā izsaukt palīdzību pa radio, par svarīgākajām pārbaudēm attiecībā uz bezsamaņā esošu cietušo un par to, kā veikt mākslīgo elpināšanu.

Informācija par veselību un drošību

Kursā tiek apspriesti ar zveju saistīti negadījumi, kā notika negaidītais un kas tika darīts, lai atrisinātu situāciju.

Tiek sniegta informācija par kuģa stabilitāti un noslodzi, par brīvās virsmas efektu, ko izraisa uz klāja esošs ūdens un zivis.

Atsūknēšanas līmeņa signalizācijas nozīme, brīdinot par applūšanu; kā veikt riska novērtējumu.

3. BAŽAS UN PRASMES

**PADARIET DARBU DROŠĀKU!**

“UZ ZVEJAS KUĢA NAV VIETAS CILVĒKIEM, KURI NEZINA, KO VIŅI DARA.”

Cilvēkiem ir dažādas spējas un pieredze, un ir svarīgi ņemt to vērā, ekspluatējot kuģi.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

II-1. Darbības uz zvejas kuģa (Saba Nordstrom © Eiropas Savienība)

- Jauni cilvēki ar mazu pieredzi.
- Jauni vai veci cilvēki ar ierobežotu fizisko spēku.
- Ikviens, kurš nepārzina kuģi vai zvejas metodi.
- Cilvēks ar invaliditāti.
- Valodas barjera.
- Nogurums.

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Vairums tiesību aktu ļauj strādāt cilvēkiem, kuri nav sasnieguši 18 gadu vecumu, tomēr zvejas nozarē tas nav ieteicams. Ir jāveic novērtējums attiecībā uz jauniešiem, lai noteiktu, kādi drošības pasākumi ir vajadzīgi.
- Novērtējums ir jāveic arī attiecībā uz ikvienu cilvēku ar invaliditāti, lai noteiktu, kādas varētu būt viņu vajadzības vai ierobežojumi. Tādas ierobežotas darbības kā slikta dzirde, ierobežota kāda locekļa izmantošana.
- Valodas barjera var nebūt problēma normālos zvejas apstākļos, taču ārkārtas situācijā tas var apdraudēt dzīvību.
- Mācību trauksmes treniņi ir jāveic, lai instruētu apkalpes locekļus par viņu pienākumiem.
- Pārlicinieties, ka visi pietiekami atpūšas.
- Pieredzi var gūt dažādi:
 - darba apmācībā, strādājot kopā ar pieredzējušiem un zinošiem cilvēkiem un atrodoties viņu uzraudzībā;
 - skolu, koledžu un asociāciju organizētajā apmācībā.



UZRAUGIET VIŅUS!

UZŅĒMIETIES ATBILDĪBU PAR JAUNIEŠU DROŠĪBU!

Zveja bieži ir visas ģimenes uzņēmējdarbība, un dēli un dažkārt arī meitas dodas līdz saviem tēviem zvejā. Ir pieņemami tas, ka skolas brīvlaikā jaunieši dodas “izklaides braucienā” kopā ar savu tēvu (kā kapteini), ja ir izpildīti visi drošības priekšnoteikumi. Tas ietver jaunieša uzraudzību un pārliecināšanos par to, ka viņš/viņa, atrodoties uz atklāta klāja, vienmēr vai vajadzības gadījumā izmanto piemērotu IPI. Tomēr situācijās, kad jaunieši strādā uz kuģa, ir jāņem vērā īpaši nosacījumi.

GALVENIE JAUTĀJUMI, KAS JĀAPSVĒR

Nodarbinot jauniešu, ir jāņem vērā dažādi faktori. Ir svarīgi pārbaudīt attiecīgās valsts tiesību aktus jauniešu nodarbinātības jomā, jo dažādās valstīs var tikt piemēroti dažādi noteikumi.

Svarīgi pasākumi, kas jums ir jāveic:

- nodrošināt apmācību izdzīvošanai jūrā, pirms jaunieši dodas jūrā;
- veikt iespējamo risku, kuriem pakļauts jaunieši, novērtējumu pirms došanās jūrā. Šajā novērtējumā jums ir jāņem vērā jaunieša iespējama zināšanu, pieredzes, fiziskās un psiholoģiskās noturības trūkums;
- nodrošināt, lai jauniešiem būtu pienācīgs aprīkojums darbam, kura veikšanu jūs plānojat viņam uzdot;
- nodrošināt, lai jaunieši saņemtu piemērotu apmācību un tiktu efektīvi uzraudzīti;
- nodrošināt, lai jaunieši pietiekami atpūstos;
- neļaut jauniešiem veikt tādus uzdevumus, kuri būtu jāveic vienīgi pieredzējušam cilvēkam.



II-1. "Sveiki!" vairākās valodās

**IECIETĪBA****IR JĀBŪT PACIETĪGIEM UN IZPROTOŠIEM!**

Daudzās Eiropas valstīs kā zvejas kuģu apkalpes locekļi ir nodarbināti imigranti, jo kuģu operatoriem šķiet sarežģīti atrast vietējos cilvēkus, kuri būtu gatavi veikt grūto zvejnieka darbu.

Kuģu operatori gūst labumu no imigrantu nodarbināšanas, jo parasti viņiem maksā tikai fiksētu likmi, nevis ar nozvejas daļu, kā tas būtu vietējā darbinieka gadījumā. Iespējams, apkalpes locekļi, kuri ir imigranti, dzīvos uz kuģa, un tāpēc nebūs ar izmitināšanu saistītu izmaksu. Darbinieki, kuri ir imigranti, gūst labumu, saņemot daudz lielāku algu, nekā tas būtu viņu mītnes valstī. Kopumā tiek uzskatīts, ka apkalpes locekļi, kuri ir imigranti, čakli strādā un ir labi zvejnieki, taču var rasties problēmas saistībā ar valodu un kultūru.

SOCIOLOĢISKIE FAKTORI**Valoda**

Bieži zveja ir atkārtotu darbību kopums: zvejas rīka iemešana un pacelšana, zivju ķidāšana un kraušana. Kaut arī imigrantam var būt sliktas valsts valodas zināšanas, darbu viņš var veikt efektīvi. Problēmas rodas tad, ja kaut kas notiek ne tā, kā plānots, un jo īpaši ārkārtas situācijās, kad nespēja sazināties var maksāt dzīvību.

Ir ļoti svarīgi izvietot plakātus/zīmes, lai parādītu, kādas ir pamata procedūras tādās ārkārtas situācijās kā cilvēks aiz borta, ugunsgrēks un kuģa pamešana. Labākais veids, kā mācīties, ir darīt, un tāpēc ir jāveic treniņi, lai pārliecinātos, ka visi iesaistītie zina, ko viņi dara. Apsveriet iespējamās situācijas, kas varētu gadīties, strādājot ar zvejas rīkiem. Izstāstiet un parādiet strādniekiem, kuri ir imigranti, ko var darīt bīstamās situācijās.

Ar kultūru saistītas problēmas

Cilvēki visās valstīs sliecas domāt, ka "visi domā tāpat kā mēs", taču realitātē kultūras atšķirības nozīmē to, ka viedokļi var būt atšķirīgi, tādējādi radot domstarpības.

Ķermeņa valoda: ķermeņa valodu dažādās valstīs var interpretēt atšķirīgi. Daudzi cilvēki signalizēs "nē", purinot galvu, taču dažās valstīs cilvēki paceļ zodu. Acu kontakts tiek uzskatīts par svarīgu, un dažās kultūrās cilvēkiem patīk veidot "acu kontaktu", un tad, ja tas nenotiek, tā ir izvairīšanās zīme. Tomēr dažās Latīņamerikas un Āzijas valstīs novērstas acis ir cieņas apliecinājums.

Savukārt dažu kultūru pārstāvjiem nepatīk sarokoties. Sarunās cilvēki sliecas ieņemt "personīgo telpu" un turēties atstātos no otra cilvēka. Kaut arī citas kultūras var būt atšķirīgas no jūsu kultūras, ļoti svarīgi ir izrādīt cieņu pret atšķirīgo un mācīties strādāt kopā, lai sasniegtu kopīgus mērķus.

GALVENIE JAUTĀJUMI, KAS JĀAPSVĒR

Kuģa veiksmīgas darbības pamatā ir komandas darbs, un ikvienam jaunam apkalpes loceklim ir jāiederas apkalpē. Kuģu operatori, kas apsver iespēju nodarbināt imigrantus, ir jāņem vērā šādi aspekti.

- Pirms pieņemt darbā cilvēku, noskaidrot, kādas ir viņa spējas sazināties valsts valodā.
- Pārbaudīt apmācību un pieredzi. Vai cilvēks ir saņēmis apmācību izdzīvošanai jūrā? Ja ne, jums būs jānodrošina, ka pirms došanās jūrā šis cilvēks saņem apmācību izdzīvošanai jūrā.
- Pārliedzināties, ka viņam ir pilns aprīkojums — piemēroti zvejas rīki un individuālie aizsarglīdzekļi (vajadzības gadījumā cimdi, aizsargzābaki u. c.). Svarīgi pārliedzināties, vai viņam ir mērķim atbilstoša individuālā peldierīce (IPI), kas ir labā stāvoklī un viņam der.
- Sniegt viņam pilnīgu drošības informāciju un veikt treniņus, lai pārliedzinātos, ka viņš saprot ārkārtas procedūras.
- Dot viņam laiku pierast pie darba ar zvejas rīkiem un, ja iespējams, nodrošināt, lai kopā ar viņu strādātu pieredzējis cilvēks tik ilgi, līdz kamēr jūs esat drošs par to, ka drošībā būs gan viņš, gan citi.
- Veikt viņa spēju novērtējumu un novērtēt jebkādu risku, ko viņš rada sev un citiem. Ja šajā novērtējumā tiek konstatēts, ka ir jāveic kādas darbības, piemēram, jāorganizē papildu apmācība, jāmāca valoda u. c., nekavējoties organizējiet šīs apmācības.

Zvejas kuģis ir slēgta, izolēta vide, un ir ļoti svarīgi, kā apkalpes locekļi attiecas viens pret otru, jo viņi nonāk ļoti ciešā saskarē viens ar otru.

Ir svarīgi, lai visi cilvēki censtos saprast un atzītu viens otru.

4. INDIVIDUĀLIE AIZSARGLĪDZEKĻI

IAL IZMANTOŠANA IR LOĢISKA.

SAGATAVOJIET PIEMĒROTUS “JŪRAS RĪKUS” UN ATBILSTOŠUS AIZSARGLĪDZEKĻUS!

Apkalpes locekļiem ir jābūt nodrošinātiem ar apstākļiem atbilstošu apģērbu un individuālajiem aizsarglīdzekļiem (IAL) atbilstoši riskiem un tiem pakļautajām ķermeņa daļām.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

Aizsardzība pret:

- jūras ūdens šaltīm un ūdeni no zvejas rīkiem;
- aukstumu un karstumu.

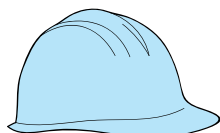
Aizsardzība:

- rokām, pēdām, galvai, acīm, visam ķermenim.



KONTROLES PASĀKUMOS JĀIETVER ŠĀDS APRĪKOJUMS

- Gumijota auduma drēbes ir ļoti svarīgas, lai saglabātu cilvēku sausu, jo pat mierīgos apstākļos no zvejas rīkiem pil ūdens.
- Ļoti aukstos apstākļos ideāli piemēroti ir peldoši termokostīmi, tie noturēs valkātāju virs ūdens un pasargās gan no aukstā ūdens šoka, gan hipotermijas, ja cilvēks nokļūs ūdenī.
- Ir normāli, ja zvejnieki lieto gumijas zābakus, un tiem ir jābūt ar metāla purngalu, lai aizsargātu kāju pirkstus no krītošiem priekšmetiem.
- Strādājot ar zivīm un zvejas rīkiem, ir jāvelk ūdensnecaurļaidīgi cimdi. Izturīgi ādas cimdi ir vajadzīgi, vijot troses un veicot līdzīgas darbības.
- Ja ir risks saņemt sitienu pa galvu, ir jālieto ķivere.
- Ja ir risks savainot acis, ir jālieto aizsargbrilles vai sejsargs.

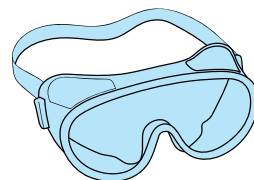


ĶIVERE

AIZSARGZĀBAKI



AUSU AIZSARGI



AIZSARGBRILLES

II-2. Pamata individuālie aizsarglīdzekļi



TĀ IR JŪSU DZĪVĪBA!

TURIETIES VIRS ŪDENS PIETIEKAMI ILGI, LAI JŪS VARĒTU IZGLĀBT!

Saskaņā ar MAIB datiem (par 1992.–2006. gadu) uz maziem zvejas kuģiem trīs galvenie nāves iemesli ir šādi: kuģa apgāšanās (29 %), cilvēks aiz borta (28 %) un kuģa applūšana/nogrimšana (23 %).

Visos gadījumos zvejnieki noslīka, taču tad, ja būtu izmantotas piemērotas peldierīces, daudzas dzīvības būtu varēts izglābt.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

Ir daudzi veidi, kā cilvēks var nokļūt jūrā:

- pārkritot pār bortu, sniedzoties pāri bortam;
- paslīdot vai aizķeroties un pārkritot pār bortu;
- saņemot sitienu vai triecienu ar stingri nostieptām virvēm/trosēm;
- ja pār bortu pārvelk zvejas rīks;
- ja kuģis apgāžas vai nogrimst;
- ja jūras ūdens pārmet pār bortu.

Bez jebkādiem peldēšanas līdzekļiem, kuri varētu atbalstīt cilvēku, viņam ātri kļūst pārāk auksti, viņš nogurst un noslīkst.



KONTROLES PASĀKUMI

Dažās valstīs tiesību akti paredz, ka:

- uz maziem kuģiem, kuru lielākais garums nepārsniedz 15 m, visiem cilvēkiem, atrodoties uz klāja, ir jāizmanto individuālās peldierīces;
- neatkarīgi no tā, vai tas ir paredzēts valsts tiesību aktos vai nav, piemērotu IPI izmantošana ir vienīgais efektīvais veids, kā uzlabot savu drošību;
- pētījumi liecina, ka IPI izmantošana palielina izdzīvošanas iespējas, pārkritot pār bortu;
- attiecībā uz IPI izvēli un uzturēšanu skatiet VI daļu.

Skatīt negadījuma aprakstu IV daļā:

3. Cilvēks aiz borta | slīkšana.



II-2. Automātiska glābšanas veste (Jari Leskinen © Eiropas Savienība).

AIZSARGĀJIET AUSIS!

SARGIET DZIRDI — LIETOJIET AUSU AIZSARGUS!

Troksnis ir piesārņojums, kas ietekmē cilvēka fizisko un psiholoģisko labklājību. Regulāra atrašanās troksnī, kas pārsniedz 80 dB(A), izraisa dzirdes zudumu.

Var paiet ilgs laiks, kamēr tas kļūst pamanāmi, iespējams, tas var tikt konstatēts tikai pensijas vecumā, taču kurlums būs pastāvīgs.

Ja jums ir jāklīdz, lai jūs sadzirdētu kāds, kurš atrodas divu metru attālumā, vai jums pēc darba ausīs zvana, tas nozīmē, ka ir problēmas, ko rada troksnis.

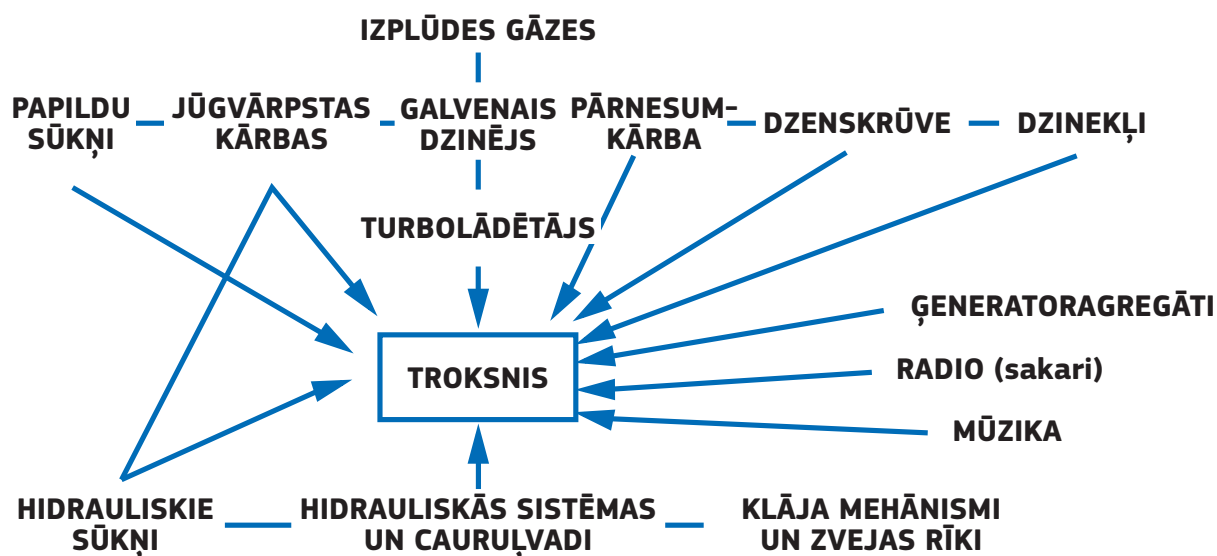
Liels troksnis, piemēram, mašīntelpā (virs 110 dB(A)), izraisa dzirdes bojājumus jau pēc dažām minūtēm (sk. rādītājus turpmāk tekstā).



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Ja trokšņa līmenis uz jūsu kuģa pārsniedz 80 dB(A), apkalpes locekļi ir apdraudēti.
- Periodi, kad cilvēks ir pakļauts troksnim, krājas un ilgtermiņā var izraisīt pastāvīgus dzirdes bojājumus.
- Biežāk sastopamās un ārkārtīgi nopietnas sekas ir neatgriezenisks dzirdes zudums vai trokšņa izraisīts tinīts (sāpes vai zvanīšana ausīs).
- Kurli apkalpes locekļi var pilnībā nesaprast mutiskos norādījumus.

II-3. Kuģu aprīkojums, kas rada lielu troksni (*Seafish*, Apvienotā Karaliste)



Avots: Troksnis un zvejas kuģi. Pielāgotā veidā pārņemts no *Seafish*, 1988. gads.

II-4. Kāds trokšņa līmenis ir kaitīgs?

Sāpīga trauma
Šaujamošā šāviens

140

Ārkārtīgi skaļš
Mašīnas signāls

110

Ļoti skaļš
Putekļusūcējs

80

Skaļš
Modinātājpulksteņa zvans

80

Mērens
Lietus

50

Neliels
Ledusskapis

40

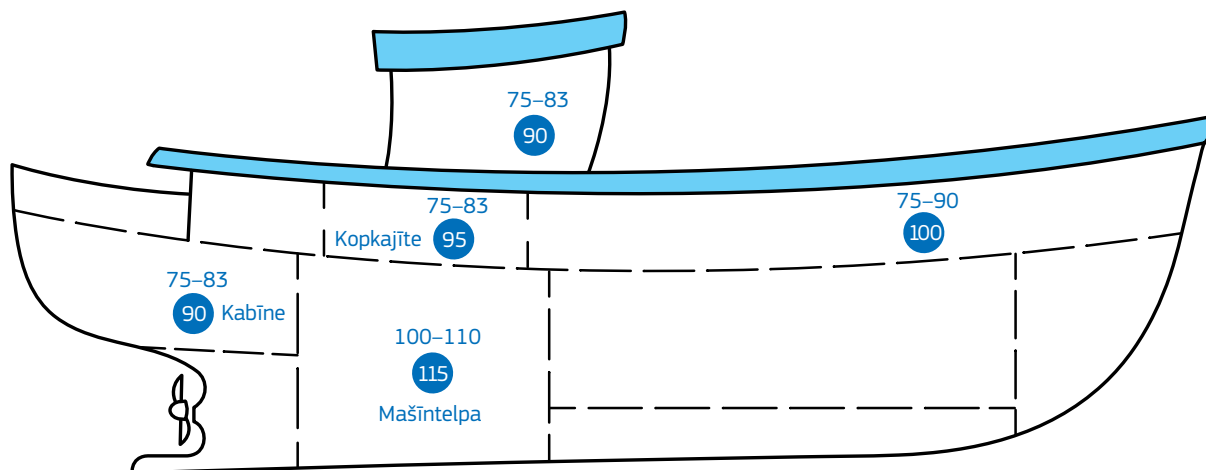
dB(A) līmenis



Maksimālais iedarbības laiks 24 stundās

110 dB(A), 1 minūte
105 dB(A), 5 minūtes
100 dB(A), 15 minūtes
95 dB(A), 50 minūtes
90 dB(A), 2 stundas
85 dB(A), 8 stundas
82 dB(A), 16 stundas

II-5. Parasts trokšņa līmenis dažādās vietās uz kuģa (*Seafish*)



Apvilkšie skaitļi ir augstākais izmērītais trokšņa līmenis 17 zvejas kuģos. Pielāgotā veidā pārņemts no *Seafish*, 1988. gads.



KONTROLES PASĀKUMI

- Novērtējiet situāciju uz sava kuģa — stūresmājā, kajītē un darba zonās.
- Ja trokšņa līmenis ir augsts (virs 80 dB(A)), apsveriet tādos vienkāršus risinājumus kā apšuvums, iežogojumi, rezerves izolācija un ausu aizsargi.
- Vairumā mašīntelpu trokšņa līmenis pārsniedz 110 dB(A), tāpēc ir ļoti svarīgi izmantot ausu aizsargus.
- Projektējot kuģi, apsveriet iespējamās trokšņa radītās problēmas, jo tad risinājumi nav tik dārgi.
- Kuģu būvētāji, jūras inspektori un aprīkojuma piegādātāji var sniegt jums atbilstošus padomus.
- Vietās, kur troksnis pārsniedz 85 dB(A), ir jābūt izvietotām zīmēm.

7. AIZSARDZĪBA PRET SAULI UN DEHIDRATĀCIJU



NEPIEĻAUJIET ĀDAS VĒŽA RAŠANOS!

NEAPDEDZINIETIES!

Strādājot uz klāja daudzas stundas, jūs varat tikt pakļauts spēcīgam saules ultravioletajam (UV) starojumam, kas izraisa ādas bojājumus, tūlzu veidošanos, ādas novecošanu un ilgtermiņā var izraisīt ādas vēzi. Karstajās sezonās zvejniekiem ir jāveic drošības pasākumi, lai nepieļautu dehidratāciju.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS



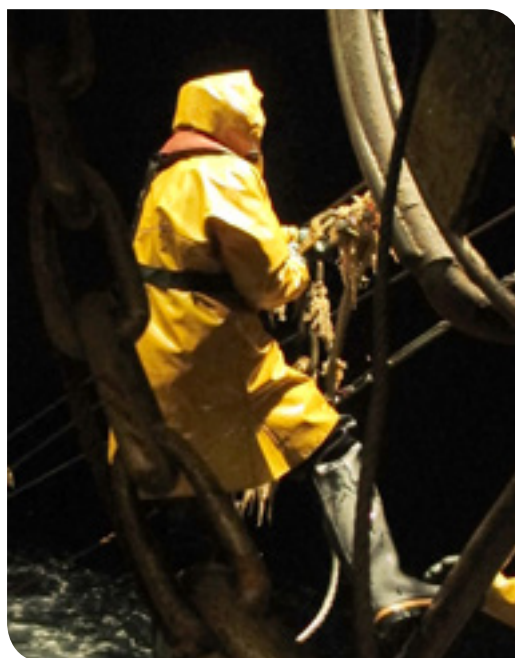
II-3. Neaizsargāta āda (Goran Kumric © Eiropas Savienība)

- Visvairāk apdraudēti ir kaukāziešu rases cilvēki.
- Cilvēki, kuriem ir gaiša āda ar vasaras raibumiem, kas neiedeg vai pirms iedegšanas apdeg.
- Cilvēki, kuriem ar daudz dzimumzīmju.
- Cilvēki ar rudiem vai gaišiem matiem.
- Cilvēki ar gaišām acīm.
- Visi cilvēki var ciest no dehidratācijas karstos apstākļos.



KONTROLES PASĀKUMI

- Labākā aizsardzība ir apsegšanās.
- Velciet cepuri, no kuras krīt ēna uz seju un kaklu.
- Saules aizsargkrēms nodrošinās aizsardzību, taču tikai tad, ja to uzklāj pietiekami daudz un tas ir pietiekami spēcīgs (SPF).
- Pārbaudiet savu ādu; pirmā brīdinošā pazīme bieži ir mazs, krevelains punkts, kurš nepazūd pēc dažām nedēļām.
- Pārbaudiet, vai nav parādījušies kādi jauni veidojumi vai dzimumzīmes, jo īpaši ap degunu un acīm vai plaukstu virspusē. Īpaša uzmanība jāpievērš dzimumzīmēm, kuras palielinās vai kuru izskats mainās.
- Sazinieties ar ārstu, ja parādās šādas pazīmes.
- Karstos apstākļos visiem cilvēkiem ir jādzer daudz ūdens, bet ļoti karstos apstākļos ir jādzer sāls tabletes.



II-4. Aizsardzība pret aukstumu, sauli un slīkšanu (Laurent Markovic © Eiropas Savienība)

8. AUKSTI LAIKA APSTĀKĻI

**PADARIET DARBU DROŠĀKU!****ĪPAŠI AUKSTOS APSTĀKĻOS IR JĀBŪT ĪPAŠI PIESARDZĪGAM!**

Darbs ļoti aukstos apstākļos rada īpašas problēmas, un darbam ir vajadzīgs īpašs apģērbs. Siltuma saglabāšana būs atkarīga no temperatūras, vēja stipruma, jūras temperatūras un mitruma. Auksti apstākļi var strauji samazināt darbības.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Slapjš apģērbs.
- Saskare ar aukstu metālu.
- Auksts vējš.
- Liels mitrums.
- Alkohola lietošana.
- Nepietiekami daudz barības vielu.
- Apsaldējumi (deguna, ausu, vaigu, roku un kāju pirkstu).
- Hipotermija.

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Velciet piemērotu apģērbu daudzās kārtās — apģērbam ir jābūt brīvam un ārējai kārtai ir jābūt vēja un ūdens necaurlaidīgai.
- Ideāli piemēroti ir peldoši termokostīmi.
- Velciet galvassegu — ausaini, kas aizsedz pēc iespējas lielāku sejas daļu.
- Aizsargājiet plaukstas un pēdas.
- Velciet dūraiņus nevis pirkstaiņus — vienmēr nodrošinieties ar rezerves cimdus pāri gadījumam, ja cimdi paliek slapji.
- Strādājiet saprātīgā ātrumā, lai novērstu lieku svīšanu.
- Centieties ieturēt biežus pārtraukumus apkurinātā telpā, kuru laikā novelciet ārējo apģērbu.
- Dzeriet daudz silta dzēriena, taču ne tādu, kas satur kofeīnu vai alkoholu.
- Izmantojiet atbilstošas kvalitātes aizsargkrēmu, lai aizsargātu seju.
- Pārliedzinieties, ka metāla margas un rokturi ir pārklāti ar izolāciju.

SALĀ CIETUŠU CILVĒKU APKOPE

- Pārvietojiet cietušo uz siltu (ne karstu) telpu, novelciet slapjo un auksto apģērbu, ietiniet segā.
- Ja pirksti ir apsaluši, iemērciet tos remdenā ūdenī.
- Degunu, vaigus un ausis aptiniet ar tīriem pārsējiem.
- Dodiet dzert siltus (ne karstus) dzērienus.
- Tulznas nedrīkst pārdurt, nemasējiet apsaldētās ādas daļas.
- Savainojumi ir jāparāda ārstam.
- Nedodiet dzert alkoholu.
- Pārvadājot cietušo, turiet viņu guļus stāvoklī.



SARGIET SEVI!

UZTURIET SEVI TĀPAT KĀ KUĢI — NEKĻŪSTIET NEDERĪGS!

Zveja ir smags darbs, un jums ir jābūt veselam, lai ar to varētu nodarboties. Gadu gaitā darbs prasīs daudz fiziskā spēka, un jums ir jānovērtē savas spējas un jārūpējas par sevi.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Pārmērīga nepareizas pārtikas ēšana (cepti ēdieni).
- Pārēšanās.
- Smēķēšana.
- Augsts asinsspiediens.
- Alkohola un narkotisko vielu lietošana.



KONTROLES PASĀKUMI

- Ēdiet ar mēru un lietojiet daudz dārzeņu un augļu.
- Regulāri pārbaudiet savu svaru un vajadzības gadījumā samaziniet ēdiena daudzumu, nepieļaujiet, ka attīstās liekā svara problēma.
- Atmetiet smēķēšanu un jūs dzīvosiet ilgāk, jutīsieties veselīgāks un ietaupīsiet naudu!
- Regulāri pārbaudiet veselību pie sava ārsta, lai zinātu par tādu problēmu attīstību kā augsts asinsspiediens, un pārliecinieties, ka ikviena problēma tiek noteikta, diagnosticēta un ārstēta laikus.
- Diez vai zvejniekiem ienāktu prātā jūrā lietot alkoholu, taču ir jāievēro mērenība, lietojot alkoholu mājās.
- Nelietojiet narkotikas!



II-5. Ēdiet veselīgi! (Hélène Guillut)



IETURIET PĀRTRAUKUMUS!

NOGURUMS IR APDRAUDĒJUMS VESELĪBAI UN VAR IZRAISĪT NEGADĪJUMUS!

Nogurums palielina traumu risku tiem, kuri strādā uz klāja, un nogurums bieži ir arī iemesls tam, ka rodas negadījumi un kuģošanas kļūdas.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

Nogurums rodas šādu apstākļu rezultātā:

- saspringts laika grafiks;
- pārmērīgs stress;
- pārmērīga darba slodze un nepietiekams darbinieku skaits;
- mazāk nekā sešu stundu nepārtraukts miegs;
- mazāk nekā sešu stundu kvalitatīvs miegs sarga pienākumu veikšanas un dzinēja radītā trokšņa dēļ;
- ilgs garīgs vai fizisks darbs daudzu stundu garumā daudzas dienas;
- nepietiekami ilgs pārtraukums starp maiņām;
- nepietiekama atpūta.



KONTROLES PASĀKUMI

- Ziniet, kā nogurums ietekmē jūs un jūsu apkalpi, un nodrošiniet pietiekamu atpūtu.
- Noguruma sekas var būt daudz nopietnākas nekā pazaudēts zvejas laiks!
- Mūzika palīdz mazināt nogurumu.



IEKLAUSIETIES SAVĀ ĶERMENĪ!

RŪPĒJIETIES PAR SAVU MUGURU, KAKLU, ROKĀM, KĀJĀM UN CEĻGALIEM!

Muguras lejasdaļas slimības ir otra nopietnākā arodslimība zvejas nozarē pēc dzirdes zuduma. Arī sāpes ceļgalos un kaklā, kā arī problēmas ar kājām un rokām ir izplatītas zvejas nozarē strādājošajiem. Sekas var būt sāpes ilgtermiņā, samazinātas spējas veikt ikdienas darbības, un zvejniekam var būt jāaiziet no darba.

Vairākas darba pozas vai darbības, ja tās atkārto visu dienu gadu no gada, var ietekmēt jūsu kaulus un muskuļus.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS



II-6. Labs manipulēšanas aprīkojums roku darbam
(Dominique Levieil © Eiropas Savienība)

- Smagumu cilāšana un darbs ar saliektu muguru izraisa muguras sāpes.
- Nozvejas šķirošana tupus stāvoklī ietekmē ceļgalus, muguras saliekšana ietekmē mugurkaulu.
- Atkārtoti izņemot zivis no sietiem vai noņemot tās no āķiem, ēsmas vadiem, var rasties sāpes roku muskuļos vai cīpslās.
- Stundām ilgi stāvēt pie stūres, stāvēt uz vibrējošas grīdas, var rasties asinsrites problēmas.



KONTROLES PASĀKUMI

- Novērtējiet darbu un līdz minimumam samaziniet smagumu cilāšanu ar rokām.
- Lūdziet padomu drošības un veselības ekspertam.
- Ceļot smagumu, izvairieties no saliekššanās un pagriešanās.
- Izvairieties no darba pozām, kad ir saliekti ceļgali vai mugura:
 - uzstādiet galdus zivju šķirošanai vai ķidāšanai;
 - ja nav iespējams izvairīties no pozām, kad ir saliekti ceļgali, izmantojiet ceļgalu balstus (gumijota auduma tērpa kāju daļas kabatās ielikta putas ir labāka aizsardzība nekā elastīgi, fiksēti ceļgalu balsti);
 - mainiet darbiniekus, kuri strādā dažādās darba pozās, lai izvairītos no pārlietu ilgās vienas darbības atkārtošanas.
 - aprīkojiet stūresmāju ar stūrmanim paredzētu krēslu.



AIZVĀCIET APDRAUDĒJUMUS!

NO PASLĪDĒŠANAS VAI NOKRIŠANAS VARAM CIEŠT MĒS VISI!

Zvejas kuģis ir ierobežota un pārpildīta telpa. Tā ir darba platforma, kas vienmēr kustas un bieži ir slidena. Piemērojiet proaktīvu pieeju drošībai un izvairīties no riskiem; novērtējiet tos riskus, no kuriem nevar izvairīties; novērsiet riskus to pirmsākumos un aizstājiet bīstamos riskus ar tādiem, kas nav bīstami vai ir mazāk bīstami!



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Aizķeršanās aiz šķēršļa.
- Paslīdēšana uz slidenā klāja.
- Šādas aizķeršanās vai paslīdēšanas sekas var būt šādas:
 - kritiens no augstuma;
 - uzkrišana uz iekārtām;
 - pārkrišana pār bortu.

Tā rezultātā var gūt traumu vai pat nomirt.



KONTROLES PASĀKUMI

- Fiziski atdaliet darba zonas no uzglabāšanas zonām — ar dēļiem vai citām barjerām.
- Piemērojiet pretslīdes apstrādi klāja darba zonās.
- Izmantojiet neslīdošus zābakus.
- Uzstādiet margas, kur tas ir iespējams.
- Neuzglabājiet tīklus vai virves darba zonā.
- Vienmēr mazgājiet klāju pēc nozvejas apstrādes.
- Ierīkojiet atkritumu sistēmu ķidām un citiem zivju atkritumiem katrā zivju ķidāšanas vietā.

**ATVIEGLOJIET SAVU DARBU!****SARGIET MUGURU UN UZMANIETIES NO CITIEM APDRAUDĒJUMIEM!**

Daudzi zvejnieki cieš no muguras problēmām, kas iegūtas, nepareizi ceļot smagumu un/vai mēģinot pacelt par daudz.

Citas problēmas rada darbs zonās, kur ir zema telpa (var rasties galvas traumas), darbs ar iekārtām, piemēram, konveijeriem un pacēlājiem, vai ķīmisko vielu izmantošana garneļu apstrādei, kā arī vispārējā drošība zivju tilpnē.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Atkārtotas ar rokām veicamas manipulēšanas darbības.
- Smagumu celšana.
- Nepietiekami daudz iekārtu.
- Slikta darba zona.
- Konveijeri un pacēlāji bez piemērotiem aizsargiem vai avārijas slēdžiem.
- Alerģiska reakcija uz antioksidantu, ko izmanto garneļu mērcēšanai.
- Apdraudējumi zivju telpā.



II-7. Atvieglojiet sev manipulēšanas darbu! (Saba Nordstrom © Eiropas Savienība)

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Visiem cilvēkiem ir jāsaņem norādījumi par pareizi ar rokām veicama manipulēšanas darba paņēmieniem.
- Atbilstošā gadījumā nodrošiniet mehanizētu manipulēšanas ierīci, piemēram, konveijeru vai pacēlāju.
- Novērtējiet nozvejas manipulēšanas zonu un aizvāciet nevajadzīgos fiziskos šķēršļus.
- Pārliecinieties, ka nozvejas ķidāšana un šķirošana notiek ērtā darba augstumā un ka apkalpei ir drošs muguras atbalsts vai margas, lai varētu noturēties, kuģim šūpojoties.
- Izmantojiet tādus grozus un kastes, kas pilni nebūs pārāk smagi.
- Nodrošiniet, lai konveijeri vai pacēlāji būtu aprīkoti ar atbilstošiem aizsargiem un lai tajos neieķertos drēbes. Apsveriet avārijas slēdža uzstādīšanu piemērotā vietā.
- Nodrošiniet, lai, izmantojot jebkādu ķīmisku vielu, tiktu ievēroti drošības noteikumi.
- Nodrošiniet, lai zivju telpa būtu droša, ar drošām piekļuves kāpnēm.
- Nodrošiniet, lai uz grīdas nebūtu šķēršļu un netrūktu režģu.
- Nodrošiniet, lai apgaismojums būtu pienācīgs un būtu piemēroti apstākļi, lai zivju kastes noturētu vietā.

STRĀDĀJIET ĒRTĀ AUGSTUMĀ!

AIZSARGĀJIET ROKAS UN UZMANIET SAVU ĶERMENI!

Iegriezumi rokās ir biežākie savainojumi, ko gūst zvejojot, un pret tiem ir jāizturas nopietni, jo pat mazas brūces gadījumā pastāv augsts infekciju risks.

Arī atkārtotas un ilgstoši neērtas un neveiklas darba pozas, ķidājot zivis, var izraisīt smagas roku, plecu un ceļgalu slimības.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS



II-8. Bīstami strādāt bez cimdkiem (Jaana Mettala © Eiropas Savienība)

- Zivju ķidāšanai tiek izmantoti asi naži, neaizsargājot rokas.
- Auksti laika apstākļi palielina risku sagriezt rokas un pirkstus.
- Neērtas darba pozas, ķidājot zivis, var izraisīt elkoņa vai pleca tendinītu vai sāpes locītavās.
- Ķidāšana ir jāveic drošā un ērtā pozā, vēlams stāvus.
- Dažu zivju sugu ķidāšana var būt bīstama (iegriezumi, acu traumas, alerģijas).



KONTROLES PASĀKUMI

- Izmantojiet atbilstošu roku aizsardzību (pareiza veida cimdus).
- Piemērojiet darba ātrumu un ieturiet regulārus pārtraukumus.
- Nodrošiniet, lai naži būtu asi un tīri.
- Izmantojiet piemērotus nažus un cimdus, kas nodrošina ciešu satvērienu un aizsardzību pret iegriezumiem.
- Nodrošiniet neslīdošus virsmas pārklājumus tur, kur stāv zvejnieki.
- Ķidāšanas galdam ir jābūt regulējamam, lai to varētu pielāgot apkalpes locekļu auguma garumam.
- Strādājot izvairieties no mešanās ceļos.



II-9. Droši strādāt ar cimdkiem (Dominique Levieil © Eiropas Savienība)

**RĪKOJĒTIES UZMANĪGI!**
**VAI IZMANTOJAT NOSĒDTILPŅU TĪRĪŠANAS LĪDZEKLI VAI CITU ĶĪMISKU VIELU?
IZLASIET ETIĶETI! NEUZSKATĪET, KA ZINĀT PIETIEKAMI, LAI BŪTU DROŠĪBĀ!**

Ķīmiskās vielas tiek izmantotas kuģa ekspluatācijā un uzturēšanā, un daudzas no tām var būt bīstamas. Ražotājam ir jāpievieno izstrādājumam drošības datu lapu, un jums jāpārlicinās, ka tā saņemta un rūpīgi jāizlasa.

Papildus ķīmiskajiem apdraudējumiem uz klāja ir arī bioloģiski apdraudējumi dažu zivju un citu jūras radību dēļ, jo dažas sugas kož, bet citām ir indīgi dzeloņi. Vajadzības gadījumā ir jāvelk cimdi un jāaizsargā seja.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Nepareizi izmantotas ķīmiskās vielas var būt bīstamas:
 - acīm,
 - ādai,
 - ja tiek ieelpotas,
 - ja tiek norītas,
 - videi.
- Ķīmiskās vielas var radīt karstumu, kas var izraisīt ugunsgrēku.
- Jūras radību kodieni un dzēlieni var būt indīgi.
- Infekcijas iegriezumos vai skrāpējumos zivju asaku vai spuru dēļ.

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Izlasiet etiķetes un uzskaitiet vai nosakiet bīstamās ķīmiskās vielas, apkopojiet drošības priekšnoteikumus un veicamos pasākumus, informējiet apkalpi.
- Ņemiet vērā ieteikumus, tostarp tos, kas attiecas uz aizsarglīdzekļiem (cimdiem, brillēm, masku u. c.).
- Atsevišķa bīstamo ķīmisko vielu uzglabāšanas vieta.
- Uzlīmējiet etiķetes uz visiem traukiem, kuri atšķiras no oriģinālā iepakojuma.
- Nekad nejauciet kopā dažādas ķīmiskās vielas.
- Nosakiet indīgās zivju sugas; tās manipulējot, izmantojiet piemērotus cimdus.
- Pēc katras maiņas nomazgājieties ar ziepēm un karstu ūdeni.

**PĀRBAUDIETIES!****IEKĻAUJIET SEVI APSKATES PLĀNĀ — JŪS ESAT SVARĪGS ELEMENTS!**

Regulāri dodieties pie ārsta.

Dariet to brīvprātīgi, ja jūsu valstī tiesību aktos šāds pienākums nav noteikts.

Nemiet vērā: darbiniekiem ir tiesības veikt regulāru medicīnisko pārbaudi, ja viņi to vēlas.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Zveja ir nodarbošanās, kas prasa lielus fiziskos resursus, un fiziskais stāvoklis var pasliktināties, ja to rūpīgi neuzrauga.
- Svara, asinsspiediena, fiziskās vai garīgās veselības izmaiņas var liecināt par nopietnākām saslimšanām.
- Jums ir vajadzīga regulāra uzraudzība un konsultācijas.

**KONTROLES PASĀKUMI**

Tas, ka jāveic regulāra medicīniskā izmeklēšana, var nebūt noteikts tiesiskajā regulējumā, taču neatkarīgi no tā šāda izmeklēšana ir ļoti vēlama, jo tā:

- sniegs pārliecību, ka esat pietiekami vesels, lai veiktu darbu un rīkotos ārkārtas situācijās;
- samazinās risku saslimt jūrā, kur nav pienācīgas ārstēšanas iespējas;
- palīdzēs diagnosticēt slimību agrīnā stadijā, dodot iespēju efektīvi ārstēties.

ILO Konvencijā Nr. 188 ir ierosināta obligāta medicīniskā izmeklēšana zvejniekiem.



INFORMĒJIET KĀDU!

Profilakses pamatā ir pieredze, un tiem, kas atbild par profilakses politiku, ir vajadzīga šāda informācija:

- informācija par negadījumiem, tostarp sīkāka informācija par to apstākļiem;
- informācija par arodslimībām, kas saistītas ar zvejas darbībām.

TIESĪBU AKTOS NOTEIKTĀS PRASĪBAS

- Saskaņā ar valsts tiesību aktiem obligāti ir jāziņo par arodslimībām, kuru dēļ tiek izlaista vismaz viena darba diena. Par to darba devējs ziņo jūras iestādei.
- Ziņošana par arodslimībām ir obligāts pienākums vairumā valstu.
- Šiem pienākumiem ir jābūt profilakses, medicīniskās aprūpes un kompensācijas pamatā saskaņā ar sociālās aizsardzības sistēmām.



KONTROLES PASĀKUMI

- Neatkarīgi no tiesību aktos noteiktajiem pienākumiem jebkura darbā gūta trauma, pat tad, ja tās dēļ nav radušies zaudējumi, ir jāpaziņo, tostarp jāsniedz sīkāka informācija par apstākļiem gan statistikas vajadzībām, gan tādēļ, lai uzlabotu profilaksi.
- Ieteicams arī paziņot jūras iestādei par arodslimību pat tad, ja tas nav obligāti. Ikvienam ārstam, kurš uzzina par kādu iespējamu arodslimību, ir jāziņo par to jūras iestādei.
- Profilakses pasākumu pamatā ir plašas zināšanas par negadījumiem darbā un arodslimībām.
- Paziņošana par savainojumu vai par slimības ietekmi un sīks tās apraksts ir ļoti svarīgs solis, lai negadījums tiktu reģistrēts un lai varētu saņemt juridisku/finansālu kompensāciju.

III daļa • Zvejas darbības

**IERĪKOJIET
AVĀRIJAS
SLĒDŽUS!**

1. TRALĒŠANA

- 1.1. DARBS AR TRAĻA DURVĪM
- 1.2. VINČAS, VEIJERI, VILKŠANAS ĶĒDES
- 1.3. ĀMJA PACELŠANA, TĪKLA SPOLES U. C.

2. ZVEJA AR MURDIEM

- 2.1. IZKĀRTOJUMS UN SISTĒMA
- 2.2. IEMEŠANA
- 2.3. PACELŠANA
- 2.4. LAIVCELTŅA TRĪSIS, IZTUKŠOŠANA, ĒSMAS UZLIKŠANA UN NOZVEJAS UZGLABĀŠANA
- 2.5. JAUNINĀJUMS

3. ZVEJA AR TĪKLIEM/VADĪM/DŽIGA APRĪKOJUMU

- 3.1. ZVEJAS RĪKU UZGLABĀŠANA UN STABILITĀTE
- 3.2. TĪKLU UN VADU IEMEŠANA
- 3.3. PACELŠANA
- 3.4. ZIVJU IZŅEMŠANA, ĒSMAS UZLIKŠANA UZ VADA
- 3.5. ZVEJA AR DŽIGA APRĪKOJUMU UN MECHANIZĒTAS SISTĒMAS

4. ZVEJA AR DRAGĀM UN RĀMJA TRAĻIEM

- 4.1. STABILITĀTE UN ATVIEĻOŠANAS IERĪCES
- 4.2. VINČAS, VEIJERI UN VADĪBAS IERĪCES
- 4.3. ZVEJAS RĪKU MANIPULĒŠANA

5. RIŅKVADS

- 5.1. PALĪGLAIVA
- 5.2. VINČAS, PACĒLĀJI, KRĀNI, VIRVES UN PACELŠANAS IERĪCES
- 5.3. NOZVEJAS UZGLABĀŠANA, KUĢA STABILITĀTE UN BRĪVA PĀRVIETOŠANĀS PA KUĢI

Darbs ar smagām traļa durvīm, stipri nospriegotiem veijeriem, zvejas rīka iesprūšana, zvejas rīku iemešana un pacelšana sliktos jūras apstākļos — tas viss padara tralēšanu par potenciāli ļoti bīstamu nodarbi, un vienmēr ir jābūt ļoti uzmanīgiem.

UZMANIETIES!

SMAGAS TRAĻA DURVIS, KUĢIS KUSTAS UN SASVERAS: UZMANIET ROKAS UN PLAUKSTAS!

Durvju piestiprināšanai ar ķēdēm jeb “piespiešanai” pie portāla ir jābūt labi pārdomātai, un vinčas operatoram pirms vinčas darbināšanas ir jāpārliciecinās, ka durvju ceļā nav neviena cilvēka.

APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Plauksta vai roka iespiesta starp durvīm un kuģi.
- Plauksta vai roka iespiesta, verot ķēdi atverē.
- Traļa durvis šūpojas uz klāja un trāpa cilvēkam.
- Vinča tiek darbināta, pirms cilvēks, kurš rīkojas ar “aizspiešanas ķēdi”, ir pagājis malā.

KONTROLES PASĀKUMI

DARBS AR TRAĻA DURVĪM

Pārliciecinieties, ka tās ir viegli aizsniedzamas, lai varētu pieķēdēt durvis pie portāla; vajadzības gadījumā uzstādiet pakāpienu. Uzstādiet papildu margas augstāk, lai nodrošinātu, ka cilvēks, kurš stāv augšā, lai aizsniegtu durvis, nevar pārkrist pār bortu.

PIESTIPRINĀŠANA AR ĶĒDĒM

Nelieciet plaukstas vai rokas atverēs, izveriet ķēdi cauri, nostiprinot durvis.

DURVIS ŠŪPOJAS KLĀJA VIRZIENĀ

Vai durvis var tikt paceltas par augstu un šūpoties klāja virzienā, ar tām trāpot kādam apkalpes loceklim, un vai drošības marga vai barjera varētu to novērst?

VINČAS VADĪBAS IERĪČU NOVIETOJUMS

Vinčas operatoram ir jāatrodas tādā pozīcijā, lai varētu skaidri redzēt, vai apkalpes locekļi, kuri darbojas ar traļa durvīm un veic citas darbības, ir pagājuši malā pirms vinčas darbināšanas. Ja operators nevar redzēt visus iesaistītos cilvēkus, ir jāievieš skaidra zīmju sistēma.

1.2. VINČAS, VEIJERI, VILKŠANAS ĶĒDES

**NOVĒRSIET TRAUMAS!****NEAIZSARGĀTAS VINČAS UN VEIJERI IR BĪSTAMI, JA JŪS PASLĪDAT UN PAKRĪTAT**

Pat vienkāršs aizsargs, barjera vai marga var pasargāt no uzkrišanas uz kustīgas vinčas vai veijera

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Uzkrišana uz darbojošās vinčas.
- Apģērbs aizķeras aiz kāda nelīdzenuma veijerā un tiek ievilkts spolē vai vinčā.
- Salūst nodilušas detaļas, radot traumu vai izraisot nāvi.
- Saplīst vilkšanas āķis vai vilkšanas ķēdes, radot traumu vai izraisot nāvi.
- Traumas, ko gūst, padodot veijerus pāru tralēšanā.

**KONTROLES PASĀKUMI****NEAIZSARGĀTA VINČA**

Pārliecinieties, ka vinča ir pienācīgi aizsargāta, lai cilvēks, kurš uzkrīt uz rotējošās vinčas, būtu drošībā. Ar vienkāršu margu vinčas priekšpusē būtu pietiekami, lai nepieļautu, ka kāds gūst smagas traumas vai tiek nogalināts.

KUSTĪGI VEIJERI

Neaizsargāti tie ir bīstami, jo nelīdzena trose var aizķert apkalpes locekļa gumijotā auduma tērpu un ievilkst plaukstu vai pēdu spolē. Aizsargs vai barjera, kas nepieļauj saskari ar kustībā esošiem veijeriem, novērsīs risku.

NODILUŠAS DETALĀS UN RĪKI

- Uzturiet vinču labā stāvoklī, tostarp avārijas slēdžus, vadības ierīces, bremzes, sajūgus un zvejas rīku ievilkšanas mehānismus.
- Pārliecinieties, ka vinčas veltnīši, klāja spoles un kravas pacelšanas bloki un skavas ir labā stāvoklī.
- Nodilušas detaļas un piederumi var pēkšņi salūzt un izraisīt negadījumus.
- Ņemiet vērā: visi celšanai izmantotie mehānismi ir jāizmēģina un jānovērtē ar drošu darba svaru, un katru gadu tie ir jāpārbauda kompetentam cilvēkam.

Skatīt V daļu un pielikumu.

VILKŠANAS ĶĒDES

Pārliecinieties, ka vilkšanas āķis, vilkšanas ķēdes/troses un aizmura ķēdes ir labā stāvoklī un ka visi apkalpes locekļi ir informēti par apdraudējumiem, kas saistīti ar svara pārvietošanu, un ka viņi nestāv ceļā.

NENOSPRIEGOTI VEIJERI

Nestāviet uz nenospriegotiem veijeriem, kas atrodas uz klāja; ja aizmura ķēde noslīdēs, veijeri var strauji nospriegoties, uzmetot jūs gaisā vai pat pārmetot pār bortu.

TRALĒŠANA AR DIVIEM KUĢIEM — VEIJERU PADOŠANA

- Pārliecinieties, ka padodamā vada smagais gals ir polsterēts, lai samazinātu risku, ka kāds tiek ievainots, metot to apkalpei uz partnerkuģa.
- Apkalpes loceklim, kurš atbrīvo atvāžamo āķi, ir jāzina par apdraudējumu, ko rada atlecošs atvāžamais āķis.
- Izmantojiet garu stieni, lai atvāžamo āķi turētu atvērtu.

NOVĒRSIET TRAUMAS!

NOZVEJAS PACELŠANAS LAIKĀ LIEKI NERISKĒJIET!

Sniedzoties, lai pieāķētos āmja pacelšanas trosei, un izceļot āmi uz kuģa, pastāv risks, jo īpaši tad, ja āmis ir pilns, — tas samazina arī kuģa stabilitāti.

! APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Pārkrišana, sniedzoties pāri bortam.
- Sītienu saņemšana ar āmi, kas gaisā šūpojas.
- Ceļot lielu svaru, pastāv kuģa apgāšanās risks.
- Apkalpes loceklis ievilkts tīkla spolē.
- Kuģa struktūras tehniskas izmaiņas, kas ietekmē stabilitāti.

✓ KONTROLES PASĀKUMI

PIEĀĶĒŠANĀS PACEĻAMAJAI AIZŽŅAUGSTROPEI

- Pārliecinieties, ka apkalpes loceklis nav pakļauts riskam, sniedzoties pāri margai, lai pieāķētos paceļamajai aizžņaugstropei. Vai var veikt izmaiņas, lai padarītu šo darbību drošāku?
- Ja nevar izvairīties no liekšanās tālu pāri margai, ir jālieto drošības siksnas.

ĀMJA IZCELŠANA

Nodrošiniet efektīvu veidu, kā nepieļaut, ka āmis bīstami šūpojas, un pārliecinieties, ka vinčas operators var redzēt apkalpes locekļus, kuri manipulē āmi.

SMAGUMU CELŠANA

- Lielu nozveju izcelšana var radīt risku kuģim, jo mazinās tā stabilitāte, īpaši tad, ja pilns āmis tiek izcelts laikā, kad uz kuģa klāja jau ir ļoti daudz zivju.
- Zivīm uz klāja ir jābūt ielikām kastēs vai grozos, lai nepieļautu to kustēšanos un tādējādi kuģa sasvēršanos.
- Negaidīti liels svars āmī, piemēram, akmeņi vai dubļi, var pārmērīgi noslogot darbojošos Derika celtni un aprīkojumu, izraisot tā pēkšņu salūšanu un apkalpes locekļu ievainojumus. Mēģinot izcelt uz klāja smagu svaru, kuģis var apgāzties; šaubu gadījumā pārgrieziet tīklu, lai atslogotu zvejas rīku.

TĪKLA SPOLE

Cilvēkam, kurš atrodas pie tīkla spoles vadības ierīcēm, ir jāredz apkalpes locekļi, kuri manipulē tīklu, lai vajadzības gadījumā varētu nekavējoties apturēt spoli. Ja tas nav iespējams, blakus tīkla spolei ir jāuzstāda papildu vadības vai avārijas slēdzis.

STABILITĀTE

Ja tādi elementi kā tīkla spole un mehāniskā vinča tikuši uzstādīti pēc kuģa nodošanas ekspluatācijā, ir jāveic pārbaudes, lai pārliecinātos, vai nav samazinājusies kuģa stabilitāte.

Skatīt attiecīgā negadījuma aprakstu IV daļā: 8. Pa galvu ar āmi | galvas trauma; 9. Roka tīkla spolē | rokas trauma.

2. ZVEJA AR MURDIEM

**UZMANIETIES!****NEIZKRĪTIET ĀRĀ REIZĒ AR MURDIEM!**

Zveja ar murdiem ir kļuvusi ļoti populāra zvejas metode uz mazajiem kuģiem, taču, tā kā pastāv risks sapīties virvē vai saņemt sitienu ar murdu, tā ir arī bīstama metode apkalpes locekļiem.

PADARIET SAVU DARBU DROŠĀKU!

DROŠĀKAIS IZKĀRTOJUMS PARASTI IR ARĪ EFEKTĪVĀKAIS

Apsveriet, kā jūs varat sakārtot murdus uz kuģa, lai apkalpes locekļi varētu strādāt droši un efektīvi!

APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Apkalpes loceklis sapinas virvē un tiek pārvilkts pār bortu.
- Sitiena saņemšana ar murdu.
- Vairāki murgi tiek izrauti no plānotās secības, apdraudot apkalpi.
- Kuģis ir pārslogots un nogrimst vai apgāžas.
- Darbs vienatnē.

KONTROLES PASĀKUMI

KUĢA IZKĀRTOJUMS

- Pārlicinieties, ka kuģa izkārtojums ļauj droši un efektīvi strādāt ar murgiem. Pārbaudiet iespējamās aizķeršanās punktus, aiz kuriem zvejas rīka iemešanas brīdī var aizķerties virve vai murgi.
- Lai samazinātu risku, ka apkalpes locekļi sapinas virvē, apsveriet iespēju uzstādīt barjeru, lai norobežotu virvi no zonas, kurā apkalpe manipulē murgus.
- Apsveriet, vai nav iespējams uzlabot izkārtojumu, lai murgus varētu iemest tieši no klāja pa virsloga vārtiem vai no iemešanas rampas, kamēr apkalpe atrodas drošā vietā priekšpusē.

Lasīt par jauninājumu nākamajās lappusēs.

MURDU SKAITS

Vai katrā rindā ir tik daudz murgu, lai ar tiem būtu viegli un droši strādāt klāja daļā, kas ir pieejama uz kuģa? Vai nebūtu daudz drošāk samazināt murgu skaitu vienā rindā un strādāt ar papildu rindām?

MURDU SAKĀRTOŠANA

- Pārlicinieties, ka murgi ir droši sakārtoti un gatavi iemešanai, lai tie neizkristu, stipri sašūpojot kuģi, un lai nesajuktu to iemešanas secība.
- Vai jums ir skaidra sistēma, kā atzīmēt murgus, kuri ir izņemti no murgu rindas, lai tos varētu saremontēt pirms iemešanas?

STABILITĀTE

- Ņemiet vērā kuģa stabilitāti, jo īpaši vedot murgus uz jaunu vietu un no tās, jo ir ļoti vilinoši ņemt uz jaunu vietu pēc iespējas vairāk murgu.
- Sakraujot murgus augstu un vedot uz klāja ļoti smagu virvi, tiks būtiski ietekmēta kuģa stabilitāte un samazināti brīvsāni.
- Ļoti noslogots kuģis var šķīst drošs mierīgos apstākļos, taču apstākļi var strauji mainīties; uz kuģa var nonākt neliels ugunsgrābs vai zvejas rīks var pārvietoties, izraisot kuģa apgāšanos!

DARBS VIENATNĒ

Padomājiet par savu drošību, pirms pieņemat lēmumu par to, ar cik daudz murgiem jūs varat strādāt.

Skatīt I daļā: 18. Darbs vienatnē.

UZMANIETIES!

MURDU IEMEŠANA VAR BŪT ĻOTI BĪSTAMA; IR JĀBŪT ĻOTI UZMANĪGAM

Mēģiniet norobežot apkalpi no virvēm; ideālā gadījumā izmantojiet automātisku murdu iemešanas sistēmu.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Pārvilkšana pār bortu un noslīkšana.
- Ap kāju aptinusies virve saspiež to.
- Sitiena saņemšana ar murdu.



KONTROLES PASĀKUMI

RĪCĪBAS PLĀNS

Sagatavojiet skaidru rīcības plānu, nosakot, kurš veic katru uzdevumu.

ĀRKĀRTAS SITUĀCIJA MURDU IEMEŠANAS LAIKĀ

- Jums un jūsu apkalpei vajadzētu apsvērt iespējamās ārkārtas situācijas, kas varētu rasties, un to, kā būtu labāk rīkoties.
- Pārliecinieties, ka visi cilvēki izmanto individuālās peldierīces un visiem līdzī ir nazis, lai varētu paši sevi atbrīvot no virves.

VISI IR SAGATAVOJUŠIES

Pēc marķētās bojas un tauvas iemešanas pārliecinieties, ka visi ir sagatavojušies enkura izmešanai.

UZMANIETIES

Manipulējot murdus aiz borta, uzmanieties no virvēm aiz muguras un pie kājām.

MURDU IEMEŠANAS ĀTRUMS

Vai, nedaudz samazinot iemešanas ātrumu, nesamazināsies apkalpes noslodze un murdu iemešana nekļūs drošāka?

Skatīt attiecīgā negadījuma aprakstu IV daļā. 6. Kāja murdu rindas virves cilpā | kājas trauma.

NOVĒRSIET TRAUMAS!

MURDU VILKŠANA IR DARBĪBA, KAS ATKĀRTOJAS, TĀPĒC IR VIEGLI ZAUDĒT KONCENTRĒŠANOS, UN JŪSU ROKAS VAR TIKT PIESPIESTAS AR VIRVI PIE PACĒLĀJA

! APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Rokas iespiešana pacelājā; pirkstu zaudēšana.
- Pacelājs var apgāzt kuģi.
- Nespējot apturēt pacelāju, enkurs vai murds var trāpīt operatoram.

✓ KONTROLES PASĀKUMI**V RATU PACĒLĀJS**

- Pārlicinieties, ka spoles ir labā stāvoklī un ka tinuma leņķis ir tāds, ka var kārtīgi satvert virvi, lai tā pēkšņi nesāktu tīties atpakaļ un neapdraudētu apkalpi.
- Izgrūšanas mehānismam ir jābūt pareizi uzstādītam, lai nodrošinātu, ka virve iztinās no V spolēm.
- Izmantot pacelāju ar V griezumumu bez izgrūšanas mehānisma ir ļoti bīstami, jo virve var pārvietoties un ievilkst no pacelāja spolēs rokas cilvēkam, kurš darbojas ar virvi.

KABESTĀNA PACĒLĀJS

- Ar to ir jābūt ļoti uzmanīgam, jo sametusies virve var ātri ieraut operatora roku spolē.
- Ir ļoti svarīgi samazināt ātrumu, vadot katru siksnu, kas tinas uz spoles, un operatoram ir jāpārlicinās, ka virve, tinoties uz spoles, nevar ieraut brīvu apgērba daļu vai piedurkni.
- Ideālā gadījumā šo pacelāju vajadzētu aizstāt ar daudz drošāko V ratu pacelāju.

DAUDZRATU PACĒLĀJS

Vadot siksnas, kas tinas uz spoles, ir jābūt uzmanīgam, un operatoriem ir jābūt ļoti uzmanīgiem, lai nodrošinātu, ka, virve, tinoties uz spolēm, nepiespiež viņu drēbes.

PACĒLĀJA VADĪBAS IERĪCE

- Vadības ierīcei ir jābūt labā stāvoklī un jāatrodas pacelāja operatoram viegli sasniedzamā vietā.
- Uzstādiet aizsargu uz vadības ierīces, lai nodrošinātu, ka to nevar iedarbināt nejauši vai ka tai nevar trāpīt ar zvejas rīku.
- Tādu vadības ierīču vietā, kurām ir tikai apturēšanas un iedarbināšanas funkcija, vajadzētu uzstādīt vadības ierīces, kas nodrošina vienmērīgu ātruma kontroli.

PACĒLĀJA JAUDA

- Pārmērīga pacelāja jauda uz maza kuģa var viegli izraisīt kuģa apgāšanos, ja murdi samudžinās jūras gultnē.
- Pārbaudiet pacelāja hidraulikas atslogošanas vārsta iestatījumu un samaziniet jaudu, lai tā būtu pietiekama efektīvai murdu rindu vilkšanai, bet ne tik liela, lai apdraudētu kuģi.

NEKAD NEATSTĀJIET PACĒLĀJU BEZ UZRAUDZĪBAS.

Ir vilinoši atstāt pacelāju bez uzraudzības, jo īpaši garu enkura tauvu pacelšanas laikā atējot no pacelāja vadības ierīcēm, lai veiktu citus uzdevumus. Dažkārt apkalpes loceklis atgriežas par vēlu, lai apturētu enkuru/svaru, kas trāpa pa laivceltņa trīsi, un, kad viņš stiepjas pēc vadības ierīces, enkurs/svars sašūpojas uz pretējo pusi un trāpa viņam pa galvu.

2.4. LAIVCELTŅA TRĪSIS, IZTUKŠOŠANA, ĒSMAS UZLIKŠANA UN NOZVEJAS UZGLABĀŠANA

UZMANIET SAVU MUGURU!

KATRU DARBA DIENU JŪS STRĀDĀSIET AR TONNĀM MURDU, TĀPĒC SARGIET MUGURU UN MANIPULĒJIET MURDUS PAREIZI!

Strādājot ar mурdiem, izvairieties no liekšanās, stiepšanās un griešanās. Nesiet tos, turot pie krūtīm, ar taisnu muguru, un, liekot tos zemē, ieliecieties ceļos.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Muguras un augšējo locekļu traumas atkārtotu, ar rokām veiktu manipulēšanas darbību dēļ.
- Ja tvertnes var piepildīties ar ūdeni vai kustēties, pastāv kuģa apgāšanās risks.



KONTROLES PASĀKUMI

LAIVCELTŅA TRĪSIS

- Pārlicinieties, ka tas ir labā stāvoklī un ir uzstādīts tā, lai mурdus varētu pacelt uz klāja, pēc iespējas mazāk izmantojot roku darbu, un lai apkalpes loceklim nebūtu pārmērīgi jāliecas, jāstiepjas un jāceļ, lai pārceltu katru mурdu pāri margai.
- Tam ir kārtīgi jānotur virve pat tad, ja kuģis stipri šūpojas. Ar jauninājumiem ir ieviests plats, liela diametra skritulis, kas piestiprināts pie falšborta margas, lai palīdzētu pacelt mурdus uz klāja.
- Mурdus var pacelt uz klāja, neceļot tos ar rokām, tā padarot iecelšanu drošāku un efektīvāku.

Skatīt nākamajā lappusē.

IZTUKŠOŠANA UN ĒSMU UZLIKŠANA

Mурdiem ir jāatrodas ērtā darba augstumā, lai varētu izņemt nozveju un vēlreiz uzlikt ēsmu, pēc iespējas mazāk ceļot un liecoties, ja mурds pārvietojas no laivceltņa trīša/skrituļa līdz fiksētai pozīcijai, kur tas ir gatavs iemešanai.

NOZVEJAS GLABĀŠANA UZ KLĀJA

- Uz maziem kuģiem bieži vēžveidīgos uzglabā kastēs vai grozos uz klāja. Ir jāuzmanās, lai sliktos laika apstākļos tvertnes nekustētos vai nenobloķētu ūdensvārtus.
- Tvertnēm ir jāuzliek vāki, lai sliktos jūras apstākļos tās pēkšņi nepiepildītos ar ūdeni un neizraisītu kuģa apgāšanos.

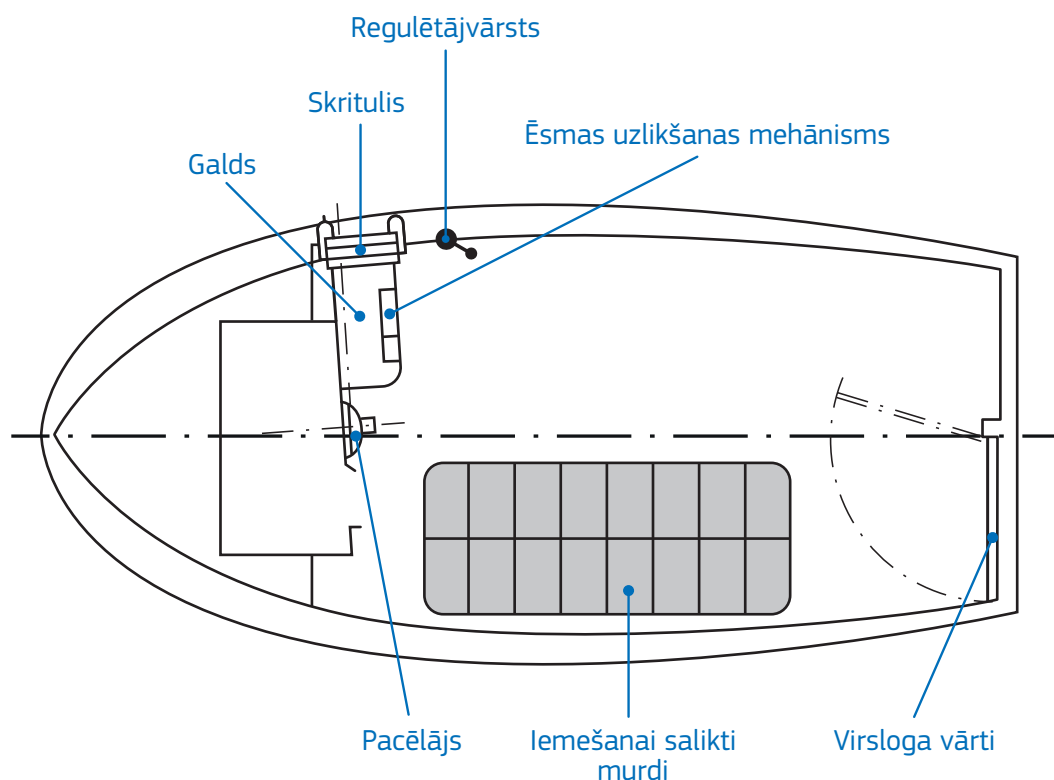
PADARIET SAVU DARBU DROŠĀKU!

JAUNINĀJUMS SNIEDZ LIELĀKU DROŠĪBU

Jauninājums ir uzstādīt vārtus kuģa virslogā, lai varētu iemest mirdus tieši no klāja. Iemešanas sākumā tiek palaista vaļā marķētā boja un piestiprināta enkuram, kurš ir uzkārts pakaļgalā ar stropi, ko darbina ar saiti.

Murdu rindas gals ir piestiprināts enkuram, un visi apkalpes locekļi virzās uz priekšu, turoties atstatus no mirdiem un virves. Saiti velk no priekšpuses, atbrīvojot enkuru, un mirdi noteiktā secībā tiek izvilkti caur vārtiem un iemesti jūrā.

Vēl viens uzlabojums ir uzstādīt platu, liela diametra skrituli uz sliedes, lai paceltu mirdus uz klāja, neceļot tos ar rokām. Vertikālie skrituļi piespiež virvi pie galvenā horizontālā skrituļa, un mirdi tiek pacelti tieši uz galda, lai tos varētu iztukšot un uzlikt ēsmu.



III-1. Tāda kuģa iekārtojums, kura garums ir 9,8 m un kuram ir mirdu skritulis un virsloga vārti (pielāgotā veidā pārņemts no *Seafish*, Apvienotā Karaliste)

3. ZVEJA AR TĪKLIEM/VADIEM/DŽIGA APRĪKOJUMU

**NOVĒRSIET TRAUMAS!****NEPIEĻAUJIET, KA JŪS IEPINATIES TĪKLOS VAI AIZĶERATIES AIZ ĀĶA!**

Tiek uzskatīts, ka tīkli, vadi un džiga aprīkojums rada līdzīgu risku, kaut arī katrai metodei piemīt īpaši riski.



NEPĀRSLOGOJĒT KUĢI!

UZ KLĀJA UZGLABĀTI ZVEJAS RĪKI NEGATĪVI IETEKMĒ STABILITĀTI

Mazus kuģus ir ļoti viegli pārslogot, un ir ļoti viegli padarīt kuģi pārāk smagu ar augsti novietotu smaguma centru.

Domājiet par svāra sadali.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Uz klāja uzglabāti zvejas rīki var padarīt kuģi pārāk smagu ar augsti novietotu smaguma centru, un stabilitāte var būt nepietiekama.
- Uz klāja uzglabāti zvejas rīki var nobloķēt ūdensvārtus, un tāpēc kuģis var nespēt pietiekami ātri atbrīvoties no ūdens.



KONTROLES PASĀKUMI

TĪKLU/VADU UZGLABĀŠANA

- Ja tīklu/vadu uzglabāšanai tiek izmantoti grozi vai tvertnes, pārliedziet, ka tie ir nostiprināti uz klāja un sliktos jūras apstākļos neslīdēs, tādējādi samazinot kuģa stabilitāti.
- Groziem vai tvertnēm ir jābūt ar atbilstošiem drenāžas caurumiem un vākiem, lai nepieļautu, ka tie ātri piepildās ar ūdeni un izraisa kuģa apgāšanos.

MARĶĒTĀS BOJAS UN ENKURA UZGLABĀŠANA

- Pārliedziet, ka tie ir uzglabāti vietā, kur apkalpes locekļi var tos viegli aizsniegt, nepakļaujot sevi aizķeršanās un nokrišanas riskam.
- Pārliedziet, ka tie netraucē redzamībai no stūresmājas.

ŪDENSVĀRTI

- Pārliedziet, ka uz klāja esošie priekšmeti nebloķē ūdensvārtus.
- Smagi priekšmeti ir jāglabā zem klāja.

3.2. TĪKLU UN VADU IEMEŠANA

**NESAPINIETIES!****GAN TĪKLU, GAN ĀĶU IEMEŠANA VAR BŪT BĪSTAMA**

Smalkais monošķiedras linums viegli aizķeras aiz drēbēm, pulksteņiem u. c., un jūs varat tikt pārvilkts pār bortu. Āķi rada acīmredzamu apdraudējumu, un ir jābūt ļoti uzmanīgiem.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Linums ieķeras drēbēs vai citos priekšmetos, pārvelkot apkalpes locekli pār bortu.
- Apkalpes loceklis stāv uz linuma, sapinas tajā un tiek pārvilkts pār bortu.
- Āķi aizķeras aiz apkalpes locekļa, uzplēšot miesu vai ieķeroties kaulā, iespējams, pat pārvelkot apkalpes locekli pār bortu.

**KONTROLES PASĀKUMI**

- Noņemiet rokas pulksteņus vai rotaslietas un izmantojiet piemērotus cimdus.
- Lai nav, kur aizķerties. Pārliecinieties, ka apģērbam nav aizķeršanās punktu.
- IPI. Izmantojiet individuālo peldierīci, kas jums ir tieši laikā un kurai nav acīmredzamu aizķeršanās punktu. Aizvāciet no ceļa piepūšanu aktivējošās auklas fiksatoru.
- Sagatavojiet asu nazi, lai tas būtu pieejams un jūs varētu sagriezt zvejas rīku, ja kāds ir sapinies tīklos vai aizķēries aiz āķa.
- Stāvēšana uz tīkla. Strādājot no klāja, ir ieteicams tīklus iemest tieši no groziem, jo tādā gadījumā uz tīkla nevar uzkāpt.
- Iemešanas rene padarīs tīkla iemešanu no groziem gludāku (bez aizķeršanās punktiem), jo tīkli pacelsies augšā vertikāli, nevis tiks vilkti šķērsām.
- Zvejas rīka iemešana ar rokām nav pieļaujama zvejas vadu gadījumā. Ir daudz drošāk izlikt āķus ar ēsmu uz satīta vada un izmantot iemešanas reni vai vilkt vadus ārā no groza, izmantojot zveja svadu iemešanas stieni.

NOVĒRSIET TRAUMAS!

EFEKTĪVS PACELŠANAS APRĪKOJUMS IR PRODUKTĪVĀKS UN DROŠĀKS

Pārliecinieties, ka pacelājs ir piemērots jūsu veicamajai darbībai un ir labā stāvoklī.

APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Plauksta vai roka iesprūdusi pacelājā.
- Zvejas rīks atlec atpakaļ, ievainojot apkalpes locekļus.
- Zvejas rīki mētājas pa klāju.
- Vadības ierīces nav efektīvas.

KONTROLES PASĀKUMI

TĪKLA PACĒLĀJS

Ir dažādi tīkla pacelāju veidi no vienkāršas konstrukcijas rotējošas spoles līdz sarežģītiem pacelājiem ar vairākām spolēm vai konveijera tipa pacelājiem. Ir svarīgi, lai būtu uzstādīti aizsargi, lai aizsargātu apkalpes locekļus.

VADU PACĒLĀJS

Parasti tiek izmantots V ratu pacelājs vai daudzratu pacelājs. Izmantojot V ratu pacelāju, ir svarīgi, vai izgrūšanas mehānisms ir uzstādīts un vai tas ir labā stāvoklī, pretējā gadījumā vads netiks padots no spolēm un var sapīties un atlēkt atpakaļ, nopietni apdraudot apkalpi.

ATLĒKŠANA

Izmantojot tīklus un vadus, ja zvejas rīks pēkšņi atlec atpakaļ, apkalpe var gūt traumas. Ir ļoti svarīgi uzturēt pacelāju labā stāvoklī un nodrošināt, lai zvejas rīks nejauši neatlektu atpakaļ.

VADOTNES BLOKI

Ja tīklu vai vadu uzvilkšanai uz klāja tiek izmantots vadotnes vai piekārts bloks, tam ir efektīvi jānotur zvejas rīks pat tad, kad kuģis stipri šūpojas, pretējā gadījumā zvejas rīks var slīdēt uz sāniem pāri klājam, apdraudot apkalpi. Ja vadotnes bloks netiek izmantots, pacelājam ir jāvar viegli izsekot zvejas rīka "izvietojumam".

VADĪBAS IERĪCES

- Vadības ierīcei ir jābūt labā stāvoklī un jāatrodas pacelāja operatoram viegli sasniedzamā vietā. Nodrošiniet, lai vadības ierīci nevarētu iedarbināt nejauši vai aizķert ar zvejas rīku.
- Tādu vadības ierīču vietā, kurām ir tikai apturēšanas un iedarbināšanas funkcija, vajadzētu uzstādīt vadības ierīces, kas nodrošina vienmērīgu ātruma kontroli.

REGULĀRI ATPŪTIETIES!

UZDEVUMI, KURI ATKĀRTOJAS, VAR BŪT ĻOTI GARLAICĪGI

Balsta un kustību aparāta traumas var gūt, pildot uzdevumus, kad jums ir pastāvīgi kaut kas jāsatver un jāstrādā ar pirkstiem un plaukstas locītavām.



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Balsta un kustību aparāta traumas, lasot zivis ārā no linuma.
- Sejas un acu traumas "lidojošu" āķu dēļ.
- Balsta un kustību aparāta traumas, ko gūst, liekot ēsmu uz āķiem.



KONTROLES PASĀKUMI

ZIVJU IZŅEMŠANA

Zivju izņemšana no linuma vai noņemšana no āķiem ir uzdevums, kura veikšanai ir vajadzīgas prasmes un kur ir jāsatver un jāstrādā ar pirkstiem. To atkārtojot tūkstošiem reižu dienā, pastāv balsta un kustību aparāta savainojumu risks. Ieteicams ievērot regulārus pārtraukumus, mainot apkalpes locekļus starp dažādiem uzdevumiem.

ZIVJU NOŅĒMĒJIERĪCES

Ja pastāv risks savainot aci vai seju tādu "lidojošu" āķu dēļ, kuri var iesprūst noņēmjēvtnīšos un pēc tam, kad pārtrūkst atzaru auklas, izlidot lielā ātrumā, ir jāizmanto sejas aizsargstikls.

ĒSMAS UZLIKŠANA UZ VADIEM

Balsta un kustību aparāta traumas ir risks, kas pastāv, intensīvi strādājot ar pirkstiem un plaukstas locītavām. Ieteicams ievērot biežus, īsus pārtraukumus, strādāt ērtā pozā, izvairoties no liekšanās un turot rokas siltumā, periodiski tās iemērcot siltā ūdenī. Mazgājiet rokas rūpīgi, lai aizsargātos no infekcijām, kuras tiek pārnēstas ar ēsmu.



III-1. Nozvejas manipulēšana (Dimitrios Damalas © Eiropas Savienība)



NOVĒRSIET TRAUMAS!

IEKĀRTAS VAR BŪT BĪSTAMAS; IEKĀRTAS AR ĀĶIEM; RĪKOJĒTIES UZMANĪGI!



APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Savainojums ar āķiem.
- Balsta un kustību aparāta traumas.
- Iekārtu izraisīti ievainojumi.



KONTROLES PASĀKUMI

DŽIGA APRĪKOJUMS

- Pārliecinieties, ka džiga spoles vai makreļu spoles ir droši uzstādītas tādā augstumā, kurā apkalpes locekļi var strādāt ērti un droši.
- Vizuāli un āķi, kas šķērso klāju vai margapmali, rada acīmredzamu apdraudējumu apkalpes locekļiem.
- Tur, kur ir praktiski iespējams uzstādīt aizsargus vai barjeras, tas ir jāizdara.
- Mehāniskajām džiga spolēm ir jābūt ar apturēšanas ierīci, kas atrodas vietā, ko cilvēkam, kurš darbojas ar spolēm, ir viegli aizsniegt.

MEHANIZĒTAS/ELEKTRONISKAS SISTĒMAS

- Mehānizētas elektroniskās džiga sistēmas drīkst izmantot tikai tie cilvēki, kuri ir pabeiguši apmācību par šāda aprīkojuma drošu izmantošanu.
- Kad aprīkojums tiek izmantots, ir jābūt uzstādītiem aizsargiem, un, tīrot vai apkopjot aprīkojumu, tam ir jābūt nošķirtam no barošanas avota.

MEHANIZĒTA ZVEJA AR ĀĶU JEDĀM

- Tā var būt vienkārša sistēma, kas izmanto mehānismu, kurš nejaušā secībā uzliek ēsmu, vai pilnībā mehānizēta sistēma, kas uzliek ēsmu uz āķiem ar precīzu ēsmas uzlikšanas ierīci; paceļ uz kuģa un noņem zivis; notīra āķus un, gatavus iemešanai, novieto tos uz uzglabāšanas sliedēm.
- Neatkarīgi no tā, vai tas ir vienkārši vai sarežģīti, ir ļoti svarīgi, lai apkalpe būtu pilnībā apmācīta par to, kā to ekspluatēt, kā to tīrīt un kādus apdraudējumus tā var radīt.

SAGLABĀJIET KUĢA STABILITĀTI!

PIEVĒRSIET LIELU UZMANĪBU LĪDZSVARA UN STABILITĀTES NODROŠINĀŠANAI!

Šeit zveja ar dragām rāmja traļiem ir apvienotas, jo abās darbībās tiek izmantoti Derika celtni, lai izceltu pār bortu un pēc tam vilktu smagus zvejas rīkus katrā kuģa pusē (izņēmumi ir tie kuģi, kuri dragas vai rāmja trali ekspluatē no kuģa pakaļgala ar portālceltni).

Šajā zvejas veidā lielas raizes sagādā kuģa stabilitāte. Zvejas rīku svars ir būtisks, un ir jārīkojas uzmanīgi, lai saglabātu kuģa vienmērīgu līdzsvaru.

Problēmas rodas tad, kad dragas vai tīkls kļūst ļoti smags savākto akmeņu dēļ vai zvejas rīks aizķeras jūras gultnē. Ir ļoti svarīgi, lai kuģis netiktu pakļauts pārāk lielai, nevienmērīgai slodzei.



III-2. Kuģis zvejai ar dragām (Sara Monteiro © Eiropas Savienība)



SAGLABĀJIET KUĢA STABILITĀTI!

PĀRBAUDIET STABILITĀTI UN ATVIEŅOŠANAS IERĪCES!

Stabilitāte ir jāpārbauda kvalificētam kuģu konstruktoram, kad kuģis pirmo reizi tiek aprīkots zvejai ar dragām vai rāmja traļiem.

Ja stabilitāte ir nepietiekama, var notikt kuģa apgāšanās.



KONTROLES PASĀKUMI

STABILITĀTE

Zveja ar rāmja traļiem vai dragām paredz smagu zvejas rīku celšanu ar Derika celtņiem, un tāpēc kuģis tiek pakļauts lieliem apgāšanās riskiem. Ir ļoti svarīgi pienācīgi pārbaudīt stabilitāti, kad kuģis tiek aprīkots darbam ar šīm zvejas metodēm. Visiem cilvēkiem, kuri kontrolē kuģi, ir jāzina par nevienmērīgas slodzes radīto apdraudējumu un to, ka, zvejojot ar zvejas rīkiem, kuģis nedrīkst būt viegls.

ATVIEŅOŠANAS IERĪCES

Lai samazinātu briesmas situācijā, kad zvejas rīks ir aizķēries jūras gultnē, Derika celtņi ir jāaprīko ar atvienošanas ierīcēm, kas pārvietotu slodzi no Derika celtņa gala uz kuģa bortu. Parasti šādas ierīces atbrīvo celtņa vilkšanas bloku lejup pa trosi līdz falšborta margai, un tādējādi uz kuģa būtiski samazinās iespējamās apgāšanās plecs.

ZVEJAS RĪKS SAMUDŽINĀJIES JŪRAS GULTNĒ

- Mēģinot atbrīvot samudžināto zvejas rīku, pārliecinieties, ka visi cilvēki zina par nevienmērīgas slodzes radīto apdraudējumu, kas var izraisīt kuģa apgāšanos.
- Jālieto glābšanas vestes, jāaizver lūkas un durvis un jāinformē krasta apsardze.

4.2. VINČAS, VEIJERI UN VADĪBAS IERĪCES

**UZSTĀDIET AIZSARGUS!****PADARIET SAVU DARBU DROŠĀKU!**

Uzstādiet aizsargus uz barjerām, nomainiet nodilušas detaļas un pārliecinieties, ka vinčas operators var redzēt, kas notiek.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Apkalpes loceklis uzkrīt uz rotējošas vinčas vai sapinas veijerā, un plauksta vai pēda tiek ievilkta spolē.
- Salūst nodilusi detaļa, radot traumu vai izraisot nāvi.
- Vinča tiek darbināta, pirms apkalpes loceklis ir pagājis malā, tā radot traumu vai izraisot nāvi.

**KONTROLES PASĀKUMI****NEAIZSARGĀTA VINČA/KUSTĪBĀ ESOŠI VEIJERI**

- Pārliecinieties, ka vinča ir pienācīgi aizsargāta, lai cilvēks, kurš uzkrīt uz kustīgas vinčas, būtu drošībā. Ar vienkāršām margām vinčas priekšpusē būtu pietiekami, lai nepieļautu, ka kāds gūst smagus ievainojumus vai tiek nogalināts.
- Neaizsargāti veijeri ir bīstami, jo nelīdzena trose var aizķert gumijotā auduma tērpu un ievilkst plaukstu vai pēdu spolē.
- Aizsargs vai barjera, kas nepieļauj saskari ar kustībā esošiem veijeriem, novērsīs risku.

NODILUŠAS DETALĀS UN ZVEJAS RĪKI

Uzturiet vinču labā stāvoklī, tostarp efektīvus AVĀRIJAS slēdžus, vadības ierīces, bremzes, sajūgus un zvejas rīku ievilkšanas mehānismus. Pārliecinieties, ka vinčas veltnīši, spoles, celtni, enkuri, piekaramie bloki, skavas un veijeri ir labā stāvoklī. Nodilušas detaļas un piederumi var pēkšņi salūzt un izraisīt negadījumus.

Svarīgi! Visi celšanai izmantotie mehānismi ir jāizmēģina un jānovērtē ar drošu darba svaru, un katru gadu tie ir jāpārbauda kompetentam cilvēkam (sk. VI daļu). Ir jāuzstāda zīmes, norādot kustības virzienu.

VINČAS VADĪBAS IERĪČU NOVIETOJUMS

- Vinčas operatoram ir jāatrodas tādā pozīcijā, lai skaidri redzētu, vai apkalpes locekļi, kuri darbojas ar traļa durvīm/dragām un veic citas darbības, ir pagājuši malā pirms vinčas darbināšanas. Ja operators nevar redzēt visus iesaistītos cilvēkus, ir jāievieš skaidra zīmju sistēma.
- Vinčas vadības ierīcēm ir jābūt aizsargātām un drošām pret nejaušu iedarbināšanu, piemēram, ja tām trāpa ar virvi/tīklu vai ja tajās ieķeras cilvēka apģērbs.

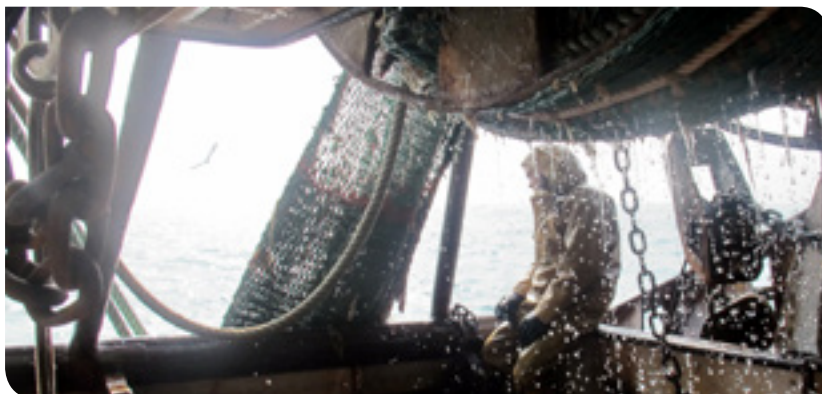
UZMANIETIES!

KONTROLĒJIET SMAGOS ZVEJAS RĪKUS UN NESNIEDZIETIES PĀRĀK TĀLU!

Smagi zvejas rīki ir pastāvīgi jākontrolē, lai apkalpe būtu drošībā. Sniedzoties pāri bortam, rīkojieties uzmanīgi!

! APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Apkalpes loceklis saņem spēcīgu triecienu ar smagu zvejas rīku, kas šūpojas vai slīd.
- Pārkrišana pār bortu, sniedzoties pāri bortam.
- Sītiena saņemšana ar āmi vai dragām, kas šūpojas.
- Liela slodze rada kuģa apgāšanās risku.



III-3. Zvejas rīku manipulēšana (Laurent Markovic © Eiropas Savienība)

✓ KONTROLES PASĀKUMI

NOROBĒŽOŠANA

- Nodrošiniet, lai rāmis/dragas būtu labi norobežotas un lai smagie zvejas rīki nešūpotos, neripotu vai neslidētu pa klāju un neievainotu apkalpes locekļus.
- Nodrošiniet, lai zvejas rīks nekustētos, lai garantētu, ka apkalpes locekļi var veikt remontdarbus, nepakļaujot sevi savainojumu riskam.

PIEĀĶĒŠANĀS PACEĻAMAJAI AIZŽŅAUGSTROPEI

- Pārliecinieties, ka apkalpes loceklis nav pakļauts riskam, sniedzoties pāri margai, lai pieāķētos paceļamajai aizžņaugstropei. Vai var veikt izmaiņas, lai padarītu šo darbību drošāku?
- Ja nevar izvairīties no liekšanās tālu pāri margai, ir jālieto drošības siksnas.

ĀMJA/Dragu IZCELŠANA

- Nodrošiniet, lai būtu efektīvs veids, kā nepieļaut āmja/dragu šūpošanos un apkalpes apdraudēšanu, paceļot āmi/dragas, lai tās iztukšotu.

PĀRMĒRĪGA SLODZE

- Vai zināsit, ja trali/dragās uzkrāsies pārmērīgs svars (dubļi vai akmeņi u. c.)? Liels svars var izraisīt Derika celtņa salūšanu, iespējams, savainojot apkalpes locekļus. Mēģinot izcelt lielu svaru uz klāja, var zust kuģa stabilitāte un rasties apgāšanās risks.
- Ir jābūt ļoti uzmanīgam, un ir jāinstruē apkalpes locekļi, lai viņi stāvētu atstatus, kad tiek celts liels svars.

Skatīt attiecīgā negadījuma aprakstu IV daļā. 11. Dragas iztukšošana, liecoties pārkāpumu pāri tālu |pārkrišana pār bortu.

DOMĀJIET PAR DROŠĪBU!

LIELI ZVEJAS RĪKI, LIELAS NOZVEJAS, LIELI RISKI!

Riņķvada izmantošana pelaģiskajā zvejā rada risku, ka zvejas rīkā esošais zivju daudzums var apdraudēt kuģi. Darbs ar lielu zvejas rīku, lielu daudzumu zivju un ar to saistītās pacelšanas slodzes pakļauj apkalpes locekļus reāliem riskiem.

Skatīt negadījumu IV daļā: 4. Dzīšanās pēc lielākas peļņas | apgāšanās.



III-4. Kuģis zvejai ar riņķvadu (Sara Monteiro © Eiropas Savienība)

RĪKOJĒTIES UZMANĪGI!

DARBS AR PALĪGLAIVU IR BĪSTAMS!

Laivas nolaišana uz ūdens un izvilšana no ūdens var būt bīstama visiem iesaistītajiem, un apkalpes locekļi, kuri vada laivu, ir pakļauti riskam, iekāpjot tajā un izkāpjot no tās. Turklāt tāda maza laiva ir pakļauta acīmredzamam apdraudējumam jūras apstākļu dēļ.

! APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Virves/troses saplīst vai iesprūst blokos, nolaižot palīglaivu uz ūdens vai ceļot to atpakaļ uz klāja, tādējādi ievainojot apkalpes locekļus.
- Pārkrišana pār bortu, iekāpjot palīglaivē vai izkāpjot no tās.
- Palīglaivas apgāšanās jūras apstākļu dēļ.

✓ KONTROLES PASĀKUMI

- Kuģim ir jābūt pienācīgi aprīkotam, lai varētu droši nolaist palīglaivu uz ūdens un izvilkt to no ūdens. Vinčas, pacelāji un visas virves, troses, spoles, bloki u. c. ir jāuztur labā stāvoklī.
- Lai iekāpšanu palīglaivē/izkāpšanu no tās padarītu drošāku, ir jāuzstāda piemērota platforma vai kāpnes, lai apkalpes locekļi varētu droši iekāpt laivā un izkāpt no tās.
- Marga vai balsts piemērotā augstumā uz palīglaivas, lai būtu kur pieturēties ar rokām, ļaus cilvēkiem atgūt līdzsvaru, atrodoties laivā.
- Kad cilvēks iekāpj palīglaivē vai izkāpj no tās, ir jānodrošina rūpīga uzraudzība no stūresmājas un tiem, kas darbojas ar palīglaivu, lai veiktu tūlītējas darbības gadījumā, ja cilvēks nokrīt.
- Visiem cilvēkiem, kuri strādā uz kuģa klāja, un jo īpaši tiem, kuri darbojas ar palīglaivu, ir jāizmanto individuālā peldierīce.
- Starp kuģi un palīglaivu ir jānodrošina radiosakari.
- Palīglaiva ir jāaprīko ar tādām kamerām peldspējas saglabāšanai, ka pat laivas applūšanas gadījumā tā nenogrimis.



III-5. Rinķvada zvejas kuģis ar palīglaivu (Jean-Noël Druon © Eiropas Savienība)

5.2. VINČAS, PACĒLĀJI, KRĀNI, VIRVES UN PACELŠANAS IERĪCES

**RĪKOJĒTIES ĻOTI UZMANĪGI!****PACELŠANAS UN IZCELŠANAS DARBĪBAS**

Parasti darbs ar vinčām, pacēlājiem, krāniem u. c. ir iemesls nopietniem negadījumiem darbā. Darbojoties ar riņķvadu, manipulējamo zivju daudzums, gan izņemot tās no tīkla, gan izkraujot tvertnēs, palielina šādu negadījumu iespējamību.

**APDRAUDĒJUMI UN SEKAS**

- Virves vai izcelšanas ierīce saplīst svara dēļ un "lido" atpakaļ, ievainojot apkalpes locekļus.
- Virves saplīst, kad tās ir sametušās, un iesprūst vinčā vai pacēlājā.
- Apģērbs vai cilvēka locekļi tiek ievilkti spolēs, pacēlājos vai skrituļos.
- Pacelšanas brīdī svars nokrīt, ievainojot vai nogalinot apkalpes locekļus.

**KONTROLES PASĀKUMI****APKOPE**

- Viss aprīkojums un virves ir regulāri jāpārbauda un jāuztur labā stāvoklī.
- Virves, kas ir stipri nodilušas, ir jānomaina.
- Saules gaismai pakļautās virves ir regulāri jāpārbauda un vajadzības gadījumā jānomaina.
- Pārlicinieties, ka viss celšanas aprīkojums ir atbilstošs svaram, kas jāceļ. (Skatīt VI daļas nodaļas par darba aprīkojumu.)

KUĢA APRĪKOJUMS

- Uztādiet margas vai barjeras, kur tas ir vajadzīgs, lai nepieļautu cilvēku uzkrišanu uz kustīgām virvēm/trosēm vai aprīkojuma.
- Uztādiet riņķvada savilcējstropes pacēlāju, kas pats nospriegojas, lai nepakļautu apkalpes locekli riskam tikt ievilkta pacēlājā.
- "Žāvēšanas" skrituļu pacelšana prom no falšborta samazina risku, kam ir pakļauti apkalpes locekļi.
- Uztādiet iekšējā telefona sistēmu starp stūresmāju un svarīgākajām zonām uz klāja, lai nodrošinātu labus, skaidrus sakarus.
- Ārkārtas apturēšanas vadības ierīces klāja iekārtām uz klāja.
- Ārkārtas apturēšanas vadības ierīces klāja iekārtām stūresmājā.
- Uztādiet vadības ierīces, kas nodrošina vienmērīgu ātruma kontroli, nevis tikai apturēšanas un iedarbināšanas funkciju.

NOSACĪJUMI ATTIECĪBĀ UZ APKALPI

- Strādājot uz klāja, lietojiet individuālās peldierīces (IPI).
- Izmantojiet pareizos individuālos aizsarglīdzekļus: gumijota auduma kostīmus, cimds, zābakus un ķiveres.
- Nevelciet rotaslietas, ķēdes, auskarus, pulksteņu u. c., kas var iekerties linumā.
- Stāviet atstatus no vietas, kur notiek darbība, ja neesat tajā tieši iesaistīts.
- Nestāviet zem piekārtā svara.
- Netraucējiet vinčas vai krāna operatora redzamībai.
- Pievērsiet uzmanību notiekošajam, jo neuzmanība var būt liktenīga.
- Pārlicinieties, ka saprotat izmantotos roku signālus.

NEPĀRSLOGOJET KUĢI!

PĀRBAUDIET STABILITĀTI UN ŪDENSVĀRTUS!

Noķerto zivju daudzums var būt liels, un to uzglabāšana uz kuģa var aizņemt visu brīvo vietu. Ir ļoti svarīgi ņemt vērā kuģa stabilitāti un to, vai apkalpe, kurai ir jāpārvietojas pa kuģi, kur vieta ir ļoti ierobežota zivju grozu vai tvertņu dēļ, ir drošībā.

! APDRAUDĒJUMI UN SEKAS

- Pārslogošana — samazinās kuģa brīvsāni un kuģis apgāžas.
- Zivju izraisīts brīvās virsmas efekts; kuģa apgāšanās.
- Tvertnes nav pareizi novietotas un nostiprinātas; kuģa apgāšanās.
- Ir ierobežota apkalpes brīva pārvietošanās; paslīdēšana, aizķeršanās un kritieni.
- Apkalpes locekļi, stāvot uz tvertņu vākiem, atrodas augstāk par līmeni, kur falšborta margas garantē drošību.
- Nav nodrošināts pietiekams apgaismojums visās klāja zonās.



III-6. Daudz zivju, bet cik liela ir stabilitāte? (Sara Monteiro © Eiropas Savienība)

✓ KONTROLES PASĀKUMI

- Kapteiņiem ir jāzina, kāda ir kuģa kravnesība, lai nodrošinātu kuģa stabilitāti un nepārslogotu to. Ja nav pieejami iepriekšējie pieraksti par ekspluatācijas drošumu, stabilitāte ir jānovērtē.
- Ja tiek apsvērta papildu kravnesība vai tiek izmantota jauna uzglabāšanas metode, piemēram, tvertnēs, ir jānovērtē stabilitāti, lai pārbaudītu, vai kuģis būs stabils.
- Groziem uz klāja ir jābūt nodalītiem, lai nepieļautu zivju izraisītu "brīvās virsmas efektu". Līdzīgi ir jānodala arī zivju tilpnes.
- Tvertnes ir jānostiprina, lai nepieļautu to slīdēšanu, izraisot kuģa apgāšanos.
- Ir jāparedz droši pārvietošanās celiņi, lai apkalpei būtu droša piekļuve svarīgākajām kuģa zonām.
- Ja apkalpe atrodas augstāk par margām, tās jāapriko ar drošības trosi.
- Visās zonās ir jābūt pietiekamam apgaismojumam.



III-7. Grozos sakrautas zivis (Themistoklis Papaioannou © Eiropas Savienība)

IV daļa • Reāli atgadījumi

1. LABA ZVEJAS VIETAS PĀRZINĀŠANA VAR IEMIDZINĀT MODRĪBU | UZSKRIEŠANA UZ SĒKĻA
2. DETAĻU NOMAIŅA | DRAGU KUĢA APGĀŠANĀS
3. CILVĒKS AIZ BORTA | SLĪKŠANA
4. DZĪŠANĀS PĒC LIELĀKAS PEĻŅAS | APGĀŠANĀS
5. MIEGA BADS | UZSKRIEŠANA UZ SĒKĻA
6. KĀJA MURDU RINDAS VIRVES CILPĀ | KĀJAS TRAUMA
7. DZINĒJS — JŪSU KUĢA SIRDIS | APPLŪŠANA, APGĀŠANĀS UN NĀVES GADĪJUMS
8. PA GALVU AR ĀMI | GALVAS TRAUMA
9. ROKA TĪKLA SPOLĒ | ROKAS TRAUMA
10. ATCERĪETIES PAR DEGVIELU | UZSKRIEŠANA UZ KLINTĪM
11. DRAGAS IZTUKŠOŠANA, LIECOTIES PĀRĀK TĀLU | PĀRKRIŠANA PĀR BORTU
12. STABILITĀTES PĀRBAUDE | APPLŪŠANA, APGĀŠANĀS UN NĀVES GADĪJUMI
13. ELEKTRISKĀ SISTĒMA | UGUNSGRĒKS MAŠĪNTELPĀ
14. ZVEJA VIENATNĒ | RĪKOJĒTIES UZMANĪGI!
 - 14.1. PAKĻŪŠANA ZEM VINČAS | MIESAS BOJĀJUMI
 - 14.2. BEZ VĒSTS PAZUDIS KAPTEINIS

**MĀCIETIES
NO CITU
KĻŪDĀM!**

1. LABA ZVEJAS VIETAS PĀRZINĀŠANA VAR IEMIDZINĀT MODRĪBU | UZSKRIEŠANA UZ SĒKĻA

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

PLĀNOJIET MARŠRUTU!

Cilvēka kļūda ir daudzu negadījumu iemesls, jo īpaši kuģojot. Vējš un viļņi var ietekmēt kuģi, tāpēc izmantojiet visus pieejamos līdzekļus, lai pārliecinātos, vai jūs esat tur, kur jūs domājat, ka esat!

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Traleris, kura garums ir 11 metri, strādāja Melnās jūras piekrastē, kur lielā deltā ir plaša seklūdens zona, kas sniedzas kādus 15 km no krasta. Kuģi daudzus gadus ekspluatēja tas pats kapteinis, un kuģis atbilda visām oficiālajām prasībām.

Spēcīga plūdmaiņu straume, taču normāls reiss. Kādā vakarā kuģis brauca ar 22 mezgļiem, un uz tā bija astoņi apkalpes locekļi. Plūdmaiņu straumes ātrums bija aptuveni pieci mezgļi, un redzamība bija samazināta. Pēc četrām zvejas stundām kuģis devās atpakaļ uz ostu; redzamība bija uzlabojusies, taču aizvien bija spēcīga plūdmaiņu straume. Visa apkalpe bija kabīnē, bet kapteinis bija viens stūresmājā.

Pazīstama apkārtnē. Kuģis bija netālu no ostas, un pēc stundas kapteinis ieraudzīja ostas bāku. Tā kā viņš ļoti labi pazina teritoriju, viņš izslēdza eholoti un turpināja ceļu uz ostu. Tomēr, kad kuģis jau bija diezgan tuvu ostai, tas uzskrēja uz sēkļa.

Tika nosūtīts briesmu signāls, un vietējā krasta apsardze nogādāja visus cilvēkus drošībā. Tomēr glābšanas un kuģa remonta izmaksas, kā arī zaudētais zvejas laiks bija liels.

APDRAUDĒJUMI

Kapteiņa pašpārliecinātība.
Izslēgti instrumenti.
Spēcīga plūdmaiņu straume.

AIZSARDZĪBA

Maršruta plānošana.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Plānojiet maršrutu un izmantojiet visu pieejamo aprīkojumu, lai sekotu savai atrašanās vietai.
- Pieredze un elektroniskie palīgīdzekļi labi darbojas kopā, taču pilnīga paļaušanās tikai uz vienu no tiem var izraisīt katastrofu.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

APSVĒRIET VISAS IESPĒJAMĀS PROBLĒMAS!

Rūpīgi apdomājiet iespējamās situācijas, pirms veicat jebkādas tehniskas izmaiņas kuģī, un veiciet zvejas darbību riska novērtējumu, lai sagatavotos visu veidu grūtībām, kuras var rasties. Pat mierīgos apstākļos iestrēgšana var izraisīt apgāšanos.

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Mazāk nekā 12 metrus garš aizmugures traleris/ķemmīšgliemeņu dragu kuģis ģimenei piederēja vairāk nekā 20 gadu, tas bija labi ekspluatēts un nesa peļņu.

Apzinīga attieksme pret drošību. Īpašniekam bija apzinīga attieksme pret drošību, un viņš uzstāja, ka piepūšamajām glābšanas vestēm ir jābūt pieejamām stūresmājā un visai apkalpei ir jāpabeidz drošības kursi. Uz kuģa tika uzstādīts četriem cilvēkiem paredzēts glābšanas plosts ar hidrostatisku atvienošanas ierīci, kā arī kuģa pozīciju norādoša drošības sistēma, kas katru stundu nosūtīja kuģa pozīcijas un uzņemta kursa datus. Kopā ar šo pozīciju norādošo sistēmu bija iekļauti četri individuālie trauksmes mehānismi apkalpes locekļu lietošanai; tie pārraidītu trauksmes signālu gadījumā, ja apkalpes locekļi pārkrīstu pār bortu.

Veiktas tehniskas izmaiņas. Kuģis bija aprīkots gan aizmugures tralēšanai, gan zvejai ar dragām, un, kad to pēdējoreiz pārkārtoja zvejai ar dragām, divi veijeru galvenie bloki tika nomainīti ar šaurāka kakla blokiem.

Mierīgi apstākļi. Kuģi bija braukuši aptuveni deviņas stundas līdz zvejas vietai un zvejojuši ļoti mierīgos apstākļos ar mazu viļņošanos. Plūdmaiņu straumes ātrums bija aptuveni divi mezgli, un bija zināms, ka tas palielināsies līdz četriem mezgliem. Tomēr kapteinis bija daudz reižu strādājis šajās vietās, un zivis ķērās labi. Plkst. 16.30 dragas aizķēra cietu apvidu, un kuģa ātrums samazinājās. Dzinēja apgriezieni tika palielināti, taču drīz pēc tam dragas sāka ķerties. Katru reizi kapteinis manevrēja kuģi un dragas tika atbrīvotas.

Iestrēgšana. Plkst. 16.35 kreisā borta draga iestrēga, kuģis sagriezās pa kreisi, un sasvere bija 20°. Kapteinis ieslēdza neitrālu pārniesumu, taču sasvere palielinājās spēcīgās plūdmaiņu straumes ietekmē, un kuģis turpināja griezties pa kreisi. Tikmēr kreisā borta Derika celtnis jau bija zem ūdens, bet labā borta Derika celtnis pakāpeniski cēlās uz augšu, palielinoties sasvērumam. Situācijā, kas ātri mainījās, kapteinis neiedomājās izmantot ātrās atvienošanas mehānismu, kas nolaistu Derika celtna blokus atpakaļ pie kuģa borta un samazinātu sasveri.

Pasliktināšanās. Plkst. 16.38 labā borta veijers sapinās ap atbalsta siksnu, kas balstīja izkraušanas strēli, un tāpēc strēle sašūpojās uz kreiso pusi. Vienlaikus septiņi ķemmīšgliemeņu maiši aizslidēja no lūkas līdz kreisajam bortam. Kapteinis saprata, cik nopietna ir situācija, un mēģināja atbrīvot abus veijerus no vinčas spolēm. Tomēr veijeri kopā ar to skavām negāja cauri nesen nomainītajiem blokiem. Tika izmantots gāzes deglis, lai pārgrieztu veijerus, taču sasvere pārsniedza 45°, izraisot strauju zvejas rīku glabātuves applūšanu caur atvērto lūku.

Apkalpe ielēca ūdenī, bet kapteinis izbrīvēja sev ceļu līdz stūresmājai, lai nosūtītu briesmu signālu. Diemžēl, pirms viņš paspēja to izdarīt, VHF radio klausule nokrita un viņš nevarēja aizsniegt DSC pogu. Viņš aizsniedza VHF rokas radio, taču tas izkrita viņam no rokas, pirms viņš pabeidza pārraidīt briesmu signālu. Tā kā nebija nekādu citu iespēju, kapteinis ielēca ūdenī un pievienojās apkalpei.

Nav glābšanas vestes. Neviens no viņiem nebija uzvilcis glābšanas vesti vai individuālo peldierīci, jo nebija laika tās paņemt no stūresmājas, kur tās glabājās. Pēc apmēram piecām ūdenī pavadītām minūtēm glābšanas plosts piepūtās un brīvi uzpeldēja. Apkalpe spēja sasniegt glābšanas plostu un ierāpties tajā. Tam bija vajadzīgas aptuveni 20–25 minūtes, un pēc tam viņi sāka pārbaudīt aprīkojumu un to, vai glābšanas plosts ir vesels, kā viņi tika instruēti kursus par izdzīvošanu jūrā.

Izglābj radiobāka. Tā kā kuģis bija appludināts, uz klāja esošā automātiskā pozīcijas norādīšanas bāka neveica ikstundas pārraidi. Par to tika informēta krasta apsardze, kura brīdināja vietējo glābšanas laivu, kas strādāja attiecīgajā teritorijā. Visa apkalpe sveika un vesela tika izglābta plkst. 17.57.

APDRAUDĒJUMI

Nepiemērotas nomaiņas detaļas (traļa bloks ar samazinātu kakla izmēru).

AIZSARDZĪBA

Kuģis aprīkots ar *EPIRB* un glābšanas aprīkojumu.

Savlaicīgas glābšanas darbības.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Šis negadījums pierāda, cik ātri iestrēgšana var izraisīt kuģa apgāšanos un nogrimšanu pat mierīgos apstākļos.
- Vienmēr rūpīgi apsveriet, kāda varētu būt iespējamā ietekme, veicot izmaiņas zvejas rīkos.
- Veiciet iespējamo apdraudējumu un jūsu rīcības riska novērtējumu.
- Apsveriet iespēju jau sākumā izmantot ātrās atvienošanas sistēmas, jo tā varētu ievērojami samazināt slodzi, kas izraisa kuģa apgāšanos.
- Strādājot uz klāja, ir jāizmanto individuālās peldierīces, jo ārkārtas situācijā nekad nav laika paņemt tās no stūresmājas.
- Tas, ka uz kuģa bija glābšanas plosti ar brīvas uzpeldēšanas mehānismu, ļāva apkalpei izdzīvot un tikt izglābtai.
- *EPIRB* vai, kā šajā gadījumā, pozīcijas norādīšanas sistēma ir ļoti svarīga, lai brīdinātu glābšanas dienestus.
- Nepieļaujiet ūdens ieplūšanu caur lūku — jūrā vai tad, kad lūkas netiek izmantotas, turiet tās aizvērtas.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

VIENMĒR IZMANTOJIET INDIVIDUĀLO PELDIERĪCI!

Gatavojoties iebraukt ostā mierīgos apstākļos, neviens nedomā, ka varētu zaudēt dzīvību!

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Tieši pirms saullēkta un ļoti tuvu Kadisas krastiem (23 jūdzes) kuģis zvejai ar riņķvadiem kārtoja zvejas rīkus un gatavojās doties uz tuvāko ostu, kad apkalpes loceklis pārkrita pār bortu. Tiek uzskatīts, ka zvejnieks neveiksmīgi mēģināja pārkāpt no kuģa uz piepūšamo gumijas palīglaivu, taču ne kapteinis, ne apkalpe to nepamanīja. Dažas minūtes vēlāk (plkst. 10.15), kad apkalpe pamanīja, ka ir pazudis zvejnieks, bija par vēlu viņu glābt, kaut arī tajā vietā laika apstākļi bija ļoti labi. Zvejnieks nebija uzvilcis obligāto glābšanas vesti.

APDRAUDĒJUMI

IPI neizmantošana.

Neviens neuzrauga cilvēka iekāpšanu piepūšamajā gumijas laivā.

AIZSARDZĪBA

Paziņojiet par saviem nodomiem citiem apkalpes locekļiem, ja jūs veicat kādu bīstamu darbību.

Lietojiet IPI.

Savlaicīgas glābšanas darbības.

GŪTĀ MĀCĪBA

Lekāpšana piepūšamajā gumijas laivā pirms iebraukšanas ostā ir bīstama, ja netiek veiktas šādas darbības:

- samaziniet ātrumu vai apturiet kuģi pirms pārkāpšanas;
- vienmēr izmantojiet individuālo peldierīci;
- vismaz vienam apkalpes loceklim ir jāredz cilvēks, kurš mēģina iekāpt piepūšamajā gumijas laivā;
- ja iespējams, izmantojiet radiosakarus starp piepūšamo gumijas laivu un kuģi.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

NEPĀRDOMĀTAS IZMAIŅAS BIEŽI RADA JAUNAS PROBLĒMAS!

Rūpīgi apdomājiet iespējamās situācijas, veicot jebkādas izmaiņas kuģī, un veiciet zvejas darbību riska novērtējumu, lai sagatavotos jebkāda veida grūtībām, kuras var rasties.

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

14 metru garš kuģis zvejai ar riņķvadiem strādāja Melnajā jūrā, veiksmīgi zvejojot anšovus aptuveni 15 gadus. Veiksmīga uzņēmējdarbība. Iepriekšējā gadā anšovu bija ļoti daudz un kuģis guva labu peļņu, ko kapteinis/īpašnieks ieguldīja kuģa pagarināšanā līdz 16,99 metriem.

Riskants lēmums. Nākamā sezona nesākās labi, jo anšovu baru bija maz un tie bija izkliedēti. Pēc dažiem neproduktīviem braucieniem kapteinis nolēma pagarināt tīkla garumu, lai varētu zvejot lielākā teritorijā un noķert vairāk zivju.

Tuvojās vētra. Apkalpe sāka sagatavot lielāku tīklu, strādājot ostā.

Sagatavošanas darbiem bija vajadzīgas dažas dienas, taču tā kā nākamajās četrās dienās bija prognozēta vētra, zvejas laiks netiku zaudēts. Pēc piecām dienām tīkls bija pabeigts, vēja ātrums bija samazinājies, un kapteinis nolēma doties jūrā, kaut arī bija spēcīga plūdmaiņu straume.

Atgriešanās jūrā. Plkst. 16.05 kuģis ar astoņu cilvēku apkalpi pameta ostu. Ziemeļu vējš bija atdzesējis jūru, un anšovus bari bija blīvāki. Meklējot ar eholoti, kapteinis atrada labu zivju baru un deva rīkojumu iemest tīklu.

Tā bija sacensība ar citiem kuģiem, jo pirmais kuģis, kurš izkrauj nozveju, saņem labāku samaksu. Plkst. 18.00 uz ūdens tika nolaista mazā laiva, un kuģis ar tīklu riņķoja ap baru. Tas bija liels bars, un kapteinis bija apmierināts, ka viņam ir pagarināts tīkls, lai to varētu aptvert. Tomēr viņš nenovērtēja to, cik dziļi atrodas bars.

Pacelšana. Plkst. 18.15 tika iedarbināts tīkla pacēlājs, apkalpe vilka uz klāja tīklu un kārtoja to pie kreisā borta. Mazā laiva vilka kuģi prom no tīkla no kreisās puses, bet plūdmaiņu straume bija no ziemeļiem.

Tīkls dzenskrūvē. Pēc dažām minūtēm tīkls ieķērās dzenskrūvē, taču tas netika pamanīts uzreiz, jo spēcīgā plūdmaiņu straume ietekmēja kuģi. Beigās tīkls apturēja dzenskrūvi, apstādinot dzinēju. Kuģa priekšgals pagriezās kreisā borta virzienā, un plūdmaiņu straume virzīja kuģi uz sāniem. Kapteinis pavēlēja mazajai laivai mainīt kuģa virzienu, taču tas neizdevās.

Pārāk liela slodze. Nozveja tīklā bija pārāk liela, uz strēli tika izdarīts pārāk liels spiediens, un tā pēkšņi salūza. Kuģis saskrējās uz labajiem sāniem, un tīkls, kurš jau bija nokārtots pie kreisā borta, aizslīdēja pie labā borta, vēl vairāk palielinot saskrējumu. Plūdmaiņas spēks samazināja kuģa stabilitāti, un tas apgāzās.

Bez glābšanas vestēm. Kapteinim un apkalpei nebija laika uzvilkt glābšanas vestes, un viņi visi nokļuva jūrā, kur tos nekas neturēja virs ūdens. Tomēr mazā laiva pameta savu vilkšanas tauvu un steidzās klāt, lai uzņemtu uz klāja septiņus apkalpes locekļus.

Kapteinis miris. Astotais cilvēks, kapteinis, pazuda un tā arī netika atrasts.

APDRAUDĒJUMI

Palielinot tīkla izmēru, lai gūtu lielāku peļņu, rodas arī lielāki riski.

Neviens neizmantoja IPI.

Spēcīgas plūdmaiņas.

AIZSARDZĪBA

Pirms un pēc izmaiņu veikšanas veiciet riska novērtējumu.

Visai apkalpei ir jāizmanto IPI.

Nodrošiniet, lai regulāri notiktu mācību trauksmes treniņi.

Savlaicīgas glābšanas darbības.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Pārliecinieties, ka jūsu kuģis atbilst visiem noteikumiem.
- Spēcīgas plūdmaiņu straumes apstākļos apgāšanās var notikt ļoti viegli.
- Ja nedarbojas dzinējs, kuģis ir pilnībā atkarīgs no plūdmaiņu straumes.
- Vienmēr rūpīgi apsveriet, kāda varētu būt ietekme jebkurām izmaiņām, kuras jūs veicat zvejas rīkos, nepārsniedziet jūsu kuģa kapacitāti.
- Veiciet zvejas darbības riska novērtējumu un nosakiet iespējamus apdraudējumus un jūsu rīcību, lai tiktu galā ar tiem.
- Visiem cilvēkiem ir jāizmanto individuālās peldierīces.
- Regulāri ir jāveic apmācības un treniņi par to, kā tikt galā ar ārkārtas situācijām.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

IKVIENAM, PAT ZVEJNIEKIEM, IR VAJADZĪGA ATPŪTA!

Nogurums var nogalināt. Pat tad, ja neviens nav nogalināts vai smagi ievainots, sekas, pārāk lielā nogurumā un iekļūstot negadījumā vai aizmiegot stūresmājā, var maksāt ļoti dārgi un var tikt zaudēts daudz zvejai paredzētā laika. Dažas miegā pavadītas stundas var būt labs ieguldījums.

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Dilemma. 10 metrus gara maksimālas peļņas gūšanai iekārtota garneļu tralera kapteinis bija liecinieks tiesā, un viņam visa diena bija jāpavada tiesā. Tomēr bija sākusies garneļu sezona, un viņam bija jādodas zvejot jūrā, kamēr varēja gūt labu peļņu. Kapteini bija pieņēmuši darbā kuģa īpašnieki, un papildus kapteinim bija vēl trīs apkalpes locekļi. Divi no apkalpes locekļiem bija ārvalstnieki, bet trešais bija kapteiņa znots.

Saspringts grafiks. Lai nevienu nepieviltu, kapteinis nolēma ierasties tiesā pa dienu, bet pa nakti doties zvejot. Viņam izdevām pa dienu pagulēt divas stundas, un, lai gan kuģa īpašnieki zināja par situāciju, viņi nedarīja neko, lai samazinātu viņa darba slodzi.

Notika neizbēgamais. Pēc četrām dienām kapteinis aizmiga stūresmājā, kad kuģis atgriezās ostā pēc nakts brauciena. Visa apkalpe atradās uz piekaramā klāja un apstrādāja garneles, bija ieslēgts autopilots un kuģis, šķērsojot kuģu ceļu, devās uz ostu — ko izmantoja ātrgaitas prāmji —, bet pusjūdzi no ostas kuģis uzskrēja skaidri atzīmētai atsevišķi stāvošai klintij.

Neviens necieta, toties izmaksas bija lielas. Par laimi, neviens necieta un kuģis pats noturējās vietā uz klints. Kuģis tika nopietni sabojāts, un remontdarbi nozīmēja to, ka kuģis nebija ekspluatējams vairākas nedēļas.

APDRAUDĒJUMI

Pārmērīga darba slodze izraisa nogurumu.

Zvejas sezona, un kuģa īpašnieks izdara pārāk lielu spiedienu uz kapteini.

Nav uzstādīta sardzes signalizācija.

AIZSARDZĪBA

Veicamo darbu sarakstā pirms jebkura zvejas brauciena ir jābūt pietiekamai atpūtai.

Visai apkalpei ir jāizmanto IPI.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Nogurumu nedrīkst ignorēt. Nogurums krājas, un ikviens uz kuģa ir pakļauts riskam.
- Sardzes signalizācija varēja novērst negadījumu, taču tā neaizstāj pietiekamu atpūtu.
- Kuģa īpašnieki zināja, ka kapteinis ir pārslogots, tomēr ļāva viņam turpināt zvejot, nedarot neko, lai samazinātu viņa darba slodzi. Vajadzēja noālgot aizstājēju kapteini.
- Atpūtas nepietiekamība rada lielas kuģa remonta izmaksas un liek zaudēt zvejai paredzēto laiku. Tā varēja maksāt dzīvības.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

UZMANIETIES NO CILPĀM!

Murdu iemešana ir tiešām bīstama.

Sargieties no virves, kas kā čūska vijas pa klāju!

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Sapīšanās virvē. Divi apkalpes locekļi bija nupat sākuši iemest murdu rindu, kad vienam no viņiem kāja iekļuva virves cilpā. Tā kā cilvēks tika vilkts uz kuģa bortu, viņš sāka kliegt un kapteinis stūresmājā ātri ieslēdza atpakaļgaitu, lai samazinātu virves velkošo spēku. Tas ļāva citiem apkalpes locekļiem satvert savu biedru, kurš bija pakļauts reālām briesmām tikt pārvilkts pār bortu. Pēc tam apkalpes locekļi varēja atbrīvot kāju no virves, jo kapteinis manevrēja kuģi, lai samazinātu murdu virves vilkošo spēku.

Ievainots, taču drošībā. Apkalpes locekļa kāja bija stipri nobrāzta, un viņu vajadzēja pa gaisu aizgādāt prom no kuģa medicīniskās palīdzības saņemšanai. Negadījuma brīdī neviens no cilvēkiem (uz klāja) neizmantoja individuālās peldierīces.

APDRAUDĒJUMI

Virve nav norobežota no apkalpes.

Neviens neizmanto IPI.

AIZSARDZĪBA

Kapteinim ir jāpārredz visas darbības uz klāja.

Riska novērtējums attiecībā uz aizsargiem uz klāja (starp virvi un apkalpi ir jāuzstāda barjera).

Strādājot uz klāja, visai apkalpei ir jāizmanto IPI.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Šis zvejnieks izdzīvoja, lai izstāstītu, kā viņš iekļuva cilpā, iemetot murdus.
- Ātra kapteiņa un apkalpes locekļu reakcija izglāba viņa dzīvību.
- Izplānojiet darbības uz kuģa tā, lai norobežotu apkalpes locekļus no apdraudējuma.
- Izstrādājiēt rīcības plānu šādām ārkārtas situācijām.
- Strādājot uz klāja, ir jāizmanto individuālās peldierīces.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

NOTIKUMU VIRKNE VAI, IESPĒJAMS, KĻŪDU VIRKNE?

Sliktos jūras apstākļos kļūdām nav vietas. Dzinēja salūšana var izraisīt applūšanu, apgāšanos un nāvi.

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Atgriežoties no zvejas brauciena sliktos jūras apstākļos, sabojājās dzinējs.

Apgāšanās. Tā kā kuģim vairs nebija dzinējspēka, tas mētājās viļņos, stipri šūpojās, un uz klāja nokļuva liels daudzums ūdens, ko nevarēja atsūknēt. Tā kā ūdens daudzums pārsniedza kuģa stabilitāti, tas apgājās.

Noslīkšana. No četriem cilvēkiem, kuri atradās uz klāja, tikai vienam izdevās aizpeldēt līdz krastam, pārējie trīs noslīka. Nevienam nebija uzvilкта glābšanas veste, un divi no trim glābšanas riņķiem, kas atradās uz kuģa, bija piestiprināti tā, ka nevarēja brīvi uzpeldēt!

APDRAUDĒJUMI

Nav dzinēja tehniskās apkopes plāna.

Nav paredzētas enkura izmešanas iespējas.

Neviens neizmanto IPI.

Nav paredzēta metode jūras enkura izmešanai, lai noturētu kursu vējā.

AIZSARDZĪBA

Izstrādājiēt dzinēja tehniskās apkopes grafiku un īstenojiet to.

Nodrošiniēt uz klāja glābšanas plostu un glābšanas aprīkojumu.

Visai apkalpei ir jāizmanto IPI.

GŪTĀ MĀCĪBA

Dzinēja salūšana izvērās par daudz nopietnāku situāciju, kurā bija trīs upuri. Iespējams, pirmā kļūda bija neveikta dzinēja tehniskā apkope, kuras dēļ dzinējs salūza. Mācība, ko ņemt vērā:

- Veiciet dzinēja un saistītā aprīkojuma regulāru tehnisko apkopi.
- Visiem cilvēkiem ir jāizmanto individuālās peldierīces.
- Ir jābūt pieejamam un izmantošanai gatavam enkuram vai peldošam enkuram.
- Pārliedcinieties, ka ūdensvārti nav nobloķēti un ka visas ūdensnecaurīdīgās durvis un lūkas ir aizvērtas.
- Nodrošiniēt uz klāja avārijas sūkni un veiciet apmācību par tā lietošanu.
- Nodrošiniēt uz kuģa glābšanas plostu un citus glābšanas piederumus.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

KONTROLĒJIET KRAVU, KAS ŠŪPOJAS!

Piekārts, nenostiprināts svars var izraisīt nopietnus negadījumus pat mierīgos apstākļos!



IV-1. Āmis šūpojas (Francisco Javier Vazquez Alvarez © Eiropas Savienība)

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Aizmugures traleris, kura garums ir 14 m, ar trīs cilvēku apkalpi zvejoja Norvēģijas omārus 20 jūdzes no krasta. Mierīgi apstākļi. Vēlā jūnija pēcpusdienā ļoti mierīgos jūras apstākļos apkalpe pēdējo reizi tajā dienā cēla laukā nozveju. Kapteinis bija stūresmājā, no kurienes viņš vadīja augšējo tīkla spoli, un divi apkalpes locekļi uz klāja manipulēja trali. Tā kā bija acīmredzami, ka nozveja ir maza (aptuveni 150 kg), trali vienkārši uztina uz tīkla spoles, bet āmi pakāra virs klāja no tīkla spoles. Kamēr āmis karājās starp spoli un klāju, viens no diviem apkalpes locekļiem gāja pie āmja, lai atvērtu āmja mezglu un izbērtu nozveju uz klāja.

Negaidīti. Ūdens virsma bija gluda kā spogulis, un nebija gandrīz nekādas šūpošanās, taču garām braucoša kuģa priekšgala radīts vilnis izraisīja pēkšņu kuģa sakustēšanos, un āmis ar zivīm sašūpojās un trāpīja cilvēkam, pagrūžot viņu atpakaļ. Viņš spēcīgi sasita galvu pret falšbortu un zaudēja samaņu. Pēc tam viņam tika diagnosticēta galvaskausa trauma.

APDRAUDĒJUMI

Negaidīts vilnis no blakus braucošā tralera.

AIZSARDZĪBA

Brīdiniet tos, kuri strādā uz klāja, par jebkuru garām braucošu kuģi.

Izmantojiet IAL un IPI.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Pirms atiešanas nostipriniet visu kravu, kas var kustēties, kustoties kuģim.
- Uzstādiet piemērotus līdzekļus, lai ierobežotu āmja šūpošanos.
- Sistēma, piemēram, āķis ar slīdošu gafeli, ļauj atvērt āmi no attāluma.
- Sliktos apstākļos pirms āmja atvēršanas nolaidiet to uz klāja.
- Strādājot uz tralera vai dragu kuģa klāja, vienmēr velciet ķiveri, kas aizsargās galvu gadījumā, ja krītat vai saņemat sitienu.
- Mierīgos apstākļos stūrmanim ir jābrīdina apkalpe par iespējamu pēkšņu kuģa sakustēšanos garām braucoša kuģa dēļ.



MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

AVĀRIJAS SLĒDŽI UN VIETĒJĀS VADĪBAS IERĪCES

Ja operators nevar skaidri redzēt apkalpes locekļus, kuri strādā tīkla spoles tuvumā, lokāla vadības ierīce vai avārijas slēdzis ir jāuzstāda vietā, kur iesaistītie cilvēki to var viegli aizsniegt.

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Kuģis, 14 metrus garš aizmugures tralēšanas kuģis ar piekaramo klāju, ar piecu cilvēku apkalpi bija zvejojis divas dienas, kad plkst. 6.00, tieši pirms saullēkta, notika negadījums.

Jauns apkalpes loceklis. Kapteinis no komandtiltiņa traļa pacelšanas laikā vadīja tīkla spoli. Visi četri apkalpes locekļi atradās uz klāja, pa diviem katrā tīkla spoles pusē, un virzīja trali spolē. Jauns apkalpes loceklis, kuram bija tikai divu mēnešu pieredze, atradās pie kreisā borta kopā ar vēl vienu apkalpes locekli. Netika uzskatīts, ka tas būtu īpaši grūts vai bīstams uzdevums, un tāpēc neviens nepievērsa uzmanību jaunā apkalpes locekļa nepietiekamajai pieredzei.

Iepīšanās linumā. Traļa apakšējā un augšējā strope tinās uz spoles, kad, stumjot tīklu, jaunā apkalpes locekļa roka aizķērās tīklā, kas bija ļoti stingri novilkts: tādējādi viņš kopā ar tīklu tika vilkts uz spoles pusi.

Neziņa. Trokšņa dēļ kapteinis nedzirdēja kliegzienu un slīktās klāja pārredzamības dēļ viņš neapturēja spoli uzreiz. Tāpēc jaunajam apkalpes loceklim tika salauzta roka.

APDRAUDĒJUMI

Slikta pārredzamība no vadības ierīces atrašanās vietas.

Troksnis.

AIZSARDZĪBA

Uzstādiet lokālu avārijas slēdzi.

Nodrošiniet pienācīgu apmācību un brīdiniet par apdraudējumiem.

Uzraugiet nepieredzējušu apkalpes locekļu darbu un palīdziet viņiem.

Leviesiet skaidrus sakarus starp stūresmāju un apkalpi uz klāja.

GŪTĀ MĀCĪBA

Par kuģi

- Ja tīkla spoli vada no stūresmājas, apkalpes locekļiem, kuri manipulē zvejas rīkus, ir jābūt labi redzamiem.
- Starp stūresmāju un klāju ir jānodrošina labi sakari.
- Ja redzamība no stūresmājas nav laba, ir jāuzstāda vēl viena vadības ierīce blakus tīkla spolei, kur operatoram būs laba redzamība.

Par apkalpi

- Apkalpe nedrīkst manipulēt tīklu pārāk tuvu tīkla spolei; ja šāda rīcība ir vajadzīga, izvēlēties tai pieredzējušu apkalpes locekli.
- Avārijas slēdzis ir jāuzstāda vietā, kur to viegli varēs aizsniegt tīkla manipulēšanā iesaistītie cilvēki.
- Spoles ietilpībai ir jābūt piemērotai tīklam, kuru uz tās glabā.
- Kuģa konstrukcijas posmā ir jāņem vērā visi ar troksni un apgaismojumu saistītie aspekti.
- Instruējiet un pārlieciniet apkalpi, ka drošības ziņā, darbojoties ar zvejas rīkiem, nav mazsvarīgu uzdevumu.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!
PIRMS IZBRAUKŠANAS PĀRLIECINIETIES, KA JUMS IR PIETIEKAMI DAUDZ DEGVIELAS!

Pārbaudiet degvielu un pārliecinieties, ka ar to pietiks jūsu iecerētajam reisam, atstājot rezervi gadījumam, ja notiek kaut kas neparedzēts un reiss ir jāpagarina. Pārliecinieties, ka dzinējam nebeigsies degviela, kad jums tā būs vajadzīga.

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Divi kvalificēti nirēji ar deviņus metrus garu kuģi nodarbojās ar gliemežu zveju un vāca ar rokām Japānas jūras gliemežus, izmantojot gaisa padevi no ūdens virsmas. Viņu darba dzīves ritms prasīja daudz enerģijas, taču sezona bija laba, un iepriekšējā dienā viņi bija izkrāvuši ostā 300 kg Japānas jūras gliemežu. Nākamajā dienā viņi atstāja ostu aptuveni plkst. 7 no rīta, lai dotos uz zvejas vietu aptuveni trīs stundu attālumā no ostas.

Degvielas bākā bija pietiekami daudz degvielas vienai dienai, un uz klāja bija arī rezerves tvertne, kas nebija pieslēgta dzinējam. Viņi noenkuroja kuģi un sagatavojās niršanai.

Vienā reizē nira tikai viens cilvēks, bet otrs piegādāja gaisu. Tajā dienā prognozēja stipru vēju, tomēr pēc dažu stundu ilgas zvejas vīri nolēma dodies zvejot uz klinšaināku vietu zemesraga tuvumā.

Patērēts vairāk degvielas. Lai tur nokļūtu, bija vajadzīgas trīs stundas, un vīri nira pēc kārtas. Ap plkst. 17.35 debesis apmācās, un kuģa atrašanās vieta neļāva patverties no vēja. Cilvēks, kurš atradās uz kuģa, ar gaisa šļūteni signalizēja ienirušajam biedram, lai tas dotos augšup. Tajā brīdī dzinējs pārstāja darboties, jo bija beigusies degviela, un tukšā tvertne ļāva gaisam iekļūt degvielas caurulē. Tvertni piepildīja ar rezerves degvielu, taču dzinēju nevarēja iedarbināt, jo no degvielas caurules vajadzēja izlaist gaisu.

Slīdošs enkurs. Nirējs atgriezās uz ūdens virsmas un uzkāpa atpakaļ uz kuģa, kurš tika nests krastā virsū klintīm. Vīri mēģināja saīsināt enkurķēdi, taču sākās spēcīgs paisums, izraisot enkura slīdēšanu, un kuģis uzskrēja uz klintīm. Viņiem izdevās nosūtīt briesmu signālu pa VHF radio un ielēkt jūrā, lai aizpeldētu līdz krastam. Abi cilvēki izglābās neskarti!

APDRAUDĒJUMI

Zvejas reisa izmaiņas, pienācīgi neņemot vērā dzinēja degvielas rezervi.

AIZSARDZĪBA

Uzstādiet degvielas līmeņa mērītāju.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Pārbaudiet degvielas līmeni un pārliecinieties, ka dzinējam vienmēr būs degvielas padeve.
(Daudz trauksmes zvanu tiek saņemti no kuģiem, kuriem beigusies degviela vai kuru degviela ir piesārņota.)
- Regulāri pārbaudiet un iztīriet degvielas filtrus.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!
STABILI STĀVIET UZ KLĀJA!

Falšbortu margas un norobežojumi patiesi aizsargā jūs no pārkrišanas pār bortu tikai tad, ja visas darbības tiek veiktas, stingri stāvot ar abām kājām uz klāja!

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Ātra zveja. 13 metrus garš traleris/dragu kuģis ar trīs cilvēku apkalpi nodarbojās ar ķemmīšgliemeņu zveju Senbriē līcī. Saskaņā ar zivju pārvaldības noteikumiem šajā teritorijā zveja ir atļauta ļoti īsu laiku katru dienu — tikai 45 minūtes, tāpēc dragu pacelšana/iztukšošana/iemešana ir ļoti sasteigta.

Draga novietota uz margas. Vēlā decembra rītā kuģis vilka divas “Britton” markas dragas. Šīm dragām ir metāla rāmis un zobi jūras gultnes rušināšanai, aiz tā ir āmis, kurā tiek savāktas ķemmīšgliemenes. Pēc pacelšanas draga tika novietota ar zobiem uz falšborta margas un ar ķemmīšgliemeņu āmi aiz borta (skatīt fotoattēlu).

Stiepšanās tālu. Lai iztukšotu zvejas rīku, apkalpes loceklis parasti mēdza uzkāpt uz dragām un pieāķēt pacelšanas trosi pie āmja apakšas, lai to paceltu un izbērtu nozveju uz klāja. To darot, cilvēks nebija nodrošināts, viņam nebija stabila pamata zem kājām. Tajā rītā, kuģim negaidīti sakustoties, cilvēks pārkrita pār bortu.

Par laimi neviens necieta. Par laimi dragu manipulēšanas laikā dzinējs bija izslēgts un apkalpes loceklis izmantoja IPI. Tāpēc biedri spēja ātri uzvilkt viņu atpakaļ uz klāja un negadījumam nebija nopietnu seku.

APDRAUDĒJUMI

Āmja iztukšošana nenotiek drošā veidā.

AIZSARDZĪBA

Nodrošiniet atbilstošu veidu, kā pacelt āmi, lai to iztukšotu.
Lietojiet IPI.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Izmantojiet dragas, kuras var iztukšot no apakšas, ja to ļauj kuģa un izcelšanas rīka konstrukcija.
- Ja var izmantot tikai no augšas iztukšojamas dragas, izcelšanas virvei ir jāsniedzas no āmja apakšas līdz kādam pieejamam punktam dragas augšpusē tā, lai izcelšanas trosi varētu droši pieāķēt.
- Vienmēr izmantojiet piemērotu individuālo peldierīci.
Uz kuģa ir jābūt peldēšanas aprīkojumam un plānam, kā izglābt cilvēku aiz borta.
- Jāizvairās zvejojot saskaņā ar tādām zvejas pārvaldības prasībām, kuras liek strādāt ļoti saspringtā režīmā, pārmērīgi sasteidzot darbības.

MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!
VAI PĒC TEHNISKĀM IZMAIŅĀM JŪSU KUĢIS VĒL AIZVIEN IR STABILS?

Palielinot svaru uz klāja, piemēram, uzstādot portālu, lielāku vinču vai tīkla spoli, samazinās jūsu kuģa stabilitāte. Līdzīgi, pārvadājot zvejas rīkus uz klāja un jo īpaši sakrautus augstās kaudzēs, samazinās jūsu kuģa spēja neapgāzties. Vienmēr ņemiet vērā jūsu kuģa stabilitāti un nepieļaujiet, ka uz klāja krājas pārmērīgs svars.

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Mazs kuģis, kas zvejo ar murdiem. 8,29 metrus garš SŠ kuģis, kas aprīkots gan zvejai ar murdiem, gan tralēšanai, ar trīs cilvēku apkalpi zvejoja ar murdiem Īrijas dienvidu piekrastē. Laika apstākļi nebija sarežģīti: vēja spēks 4–5, jūras viļņošanās — neliela līdz mērena. Aptuveni plkst. 15.00, pēc tam, kad bija paceltas trīs iemestās murdu rindas, kuģis bija ceļā, lai iemestu murdus jaunā vietā.

“Kuģis sasveras”. Papildus trīs rindām murdu, kas bija sakrauti augstās grēdās pie kreisā borta, aptuveni deviņas krabju kastes bija sakrautas pa divām vai trim pie labā borta. Viens no apkalpes izkiedza brīdinājumu “kuģis sasveras”, un kapteinis izslēdza dzinēju un izgāja no stūresmājas. Kuģis svērās uz kreiso pusi, un apkalpe paķēra dažus murdus un pārmeta uz labo pusi, lai izlīdzinātu kuģa sānsveri. Viņi bija paspējuši pārvietot tikai aptuveni četrus murdus, kad apkalpes loceklis izkiedza vēl vienu brīdinājumu “malā”, “kuģis grimst”, un viņš paņēma no stūresmājas divas individuālās peldierīces (IPI): sev un kapteinim. Trešajam apkalpes loceklim jau bija IPI.

Apgāšanās. Apkalpes loceklis, kuram bija IPI, turējās pie murdu pacēlāja pie labā borta, kamēr kuģis gāzās uz kreiso pusi, un viņš spēja uzrāpties uz korpusa, nepaliekot slapjš. Viņš atcerējās redzējis kapteini un otru apkalpes locekli stūresmājas tuvumā, kad kuģis apgāzās, un abiem pār roku bija pārnesti IPI. Otrs apkalpes loceklis drīz parādījās uz ūdens virsmas, un viņam izdevās uzrāpties uz apgāzušamies korpusa, taču kapteinis nekur nebija redzams.

Četras stundas uz korpusa. Abi apkalpes locekļi sēdēja uz korpusa aptuveni četras stundas, kuģis pamazām grima, sākot ar pakalgalu. Aptuveni plkst. 19.00 viņi vairs nevarēja turpināt atrasties uz korpusa un nokļuva ūdenī. Abiem bija IPI, viņi sasējās ar virvi un izmantoja pludiņus no tīkliem, lai iegūtu papildu peldspēju. Glābšanas plosts, kurš atradās uz kuģa, līdz tam laikam nebija uzpeldējis.

Meklēšana un glābšana. Plkst. 17.54 vietējā glābšanas laivu stacija informēja Jūras glābšanas koordinācijas centru par to, ka kuģis nav atgriezies, kuģa meklēšanai tika nosūtīts helikopters, bet PAN tika pārraidīts plkst. 18.08. Plkst. 18.41 PAN nomainīja briesmu signāls, un tika sāкта pilnvērtīga meklēšanas un glābšanas misija, koncentrējoties uz vietu, kur kuģis bija pēdējo reizi manīts.

Atrod zvejas kuģis. Plkst. 21.34 abus vīrus ūdenī ieraudzīja un izglāba zvejas kuģis. Pēc tam viņi tika pārcelti uz glābšanas laivu un beigās nogādāti slimnīcā ar ātrās palīdzības mašīnu. Diemžēl viens no viņiem atrašanās brīdī bija ļoti smagā stāvoklī un neizdzīvoja.

Visu nakti. Kapteiņa meklēšana turpinājās visu nakti, taču viņš netika atrasts. Kuģa vraka atrašanās vietu noteica pēc eļļas plankuma un priekšmetiem uz ūdens virsmas.

Gājis bojā vietējais nirējs. Ļoti pieredzējis vietējais nirējs traģiski zaudēja dzīvību niršanas negadījumā, meklējot kapteini divas dienas vēlāk.

Kuģis izvilkt. Glābšanas operācijā kuģis tika izcelts, lai varētu izmeklēt negadījumu.

APDRAUDĒJUMI

Bez iestāžu atļaujas veiktas tehniskas izmaiņas, kas ietekmē kuģa stabilitāti.

Pārāk liels skaits murdu.

EPIRB un glābšanas plostam nav hidrostatiskās atvienošanas ierīces.

Atvienota applūšanas signalizācija.

AIZSARDZĪBA

Ja ir veiktas tehniskas izmaiņas, novērtējiet kuģa stabilitāti.

Pārliecinieties, ka glābšanas aprīkojumu var viegli atvienot.

Lietojiet IPI.

Pārliecinieties, ka strādā applūšanas signalizācija.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Izmeklēšanā tika secināts, ka apgāšanās iemesls bija vairāku faktoru kopums.
 - Kuģa pārslogošana ar smagu vinču, tīkliem, tralēšanas aprīkojumu, lielu skaitu murdu un lielu nozveju.
 - Negadījuma brīdī kuģa stabilitāte bija ļoti slikta.
 - Apkalpe nepamanīja ūdeni, kas krājās mašīntelpā darbības laikā radušos noplūžu dēļ, jo applūšanas signalizācija bija atvienota.
- Tehniskās izmaiņas kuģī tika veiktas pēc pārbaudes par atbilstību Īrijas prakses kodeksam. Tomēr par šīm izmaiņām netika paziņots uzraugošajai iestādei, un tāpēc pastāvēja stabilitātes apdraudējums.
- Tā kā apgāšanās notika ātri, nebija laika nosūtīt paziņojumu pa radio, nolaist ūdenī glābšanas plostu vai izmantot *EPIRB*.
- Ja būtu atvienots *EPIRB* un glābšanas plosts, varētu izglābt vairāk dzīvību.
- Strādājot uz klāja, visai apkalpei ir jāizmanto drošības aprīkojums.

**MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!****VAI JŪSU UGUNSDROŠĪBAS PASĀKUMI IR ATBILSTOŠI?**

Vai elektriskais aprīkojums un vadi ir labā stāvoklī? Vai ir uzstādīti dūmu un uguns detektori? Vai ir nodrošināti apstākļi un apmācības uguns dzēšanā un pareizo darbību veikšanā?

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

Koka kuģis zvejai ar mirdiem, kura garums ir 11,6 m, pārvietoja mirdus uz jaunu vietu. Jau bija pacelti un uz klāja sakārtoti 370 mirdi. Notika gatavošanās, lai izvilktu pēdējo rindu ar 90 mirdiem, kad mašīnēlpā tika atklāts ugunsgrēks.

Nav signalizācijas sistēmas. Kuģis nebija aprīkots ar uguns vai dūmu signalizāciju, un ugunsgrēks tika pamanīts tikai tad, kad dūmi no mašīnēlpas iekļuva kajītē. Kapteinis atvēra mašīnēlpas durvis stūresmājā un sastapās ar bieziem, kodīgiem dūmiem, kuri uzreiz piepildīja stūresmāju.

Kajītes durvis atstātas atvērtas. Kapteinis nekavējoties aizvēra mašīnēlpas durvis, un divi apkalpes locekļi izkļuva no kajītes caur stūresmāju, taču atstāja atvērtas durvis, ļaujot dūmiem turpināt piepildīt stūresmāju. Tas neļāva kapteinim izmantot VHF radio vai piekļūt avārijas signālraketēm.

Kuģa pamešana. Kapteinis nebija pārliecināts par ugunsgrēka apmēru, taču uzskatīja, ka viņš to nevar kontrolēt. Viņš bija ļoti nobažījies par gāzes baloniem, kuri atradās uz klāja virs ugunsgrēka, taču viņš tos nevarēja pārvietot, jo ap stūresmāju augstās kaudzēs bija sakrauti mirdi. Glābšanas plosti atradās uz stūresmājas, un apkalpei bija jākāpj uz mirdu kaudzēm, lai to noceltu. Par laimi jūra bija ļoti mierīga, un viņi to spēja izdarīt nenokrītot. Glābšanas vestes atradās kajītē, un tām nevarēja piekļūt dūmu dēļ.

Sazināšanās ar krasta apsardzi. Kapteinis vēlreiz mēģināja iekļūt stūresmājā, lai izmantotu radio, taču tas nebija iespējams dūmu dēļ. Par laimi viņš varēja izmantot savu mobilo tālruni, lai sazinātos ar krasta apsardzi un izstāstītu, ka viņš un divi apkalpes locekļi kāpj glābšanas plostā.

Izglābj zvejas kuģis. Krasta apsardze brīdināja teritorijā esošos kuģus, un netālu esošs zvejas kuģis varēja ātri uzņemt visus trīs cilvēkus. Mirdu zvejas kuģis tika aizvilkt līdz ostai, kur to sagaidīja vietējā ugunsdzēsēju brigāde, kura pietauvoja kuģi un nodzēsa uguni.

APDRAUDĒJUMI

Slikti uzturēta elektriskā sistēma.

Nav ne uguns, ne dūmu signalizācijas.

Lūkas/durvis atstātas vaļā.

Apgrūtināta piekļuve glābšanas plostam.

Izsmidzināšanas sistēma nedarbojas.

Apkalpe nezina, kur atrodas ugunsdzēsšanas aprīkojums.

AIZSARDZĪBA

Pārliecinieties, ka apkalpe zina, ko darīt ārkārtas situācijās, un veiciet treniņus.

Izstrādājiet atbilstošu tehniskās apkopes plānu.

Lietojiet IPI.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Izmeklēšanā tika norādīts, ka ugunsgrēku, iespējams, izraisīja bojāts elektriskais aprīkojums un ka pārslodzes dēļ aizdegās vadi koka starpsienā starp mašīntelpu un kajīti.
- Tika uzskatīts, ka elektriskās sistēmas uz kuģa bija sliktā stāvoklī.
- Ja mašīntelpā un kajītē būtu uzstādīti uguns/dūmu detektori, iespējams, aizdegšanās tiktu atklāta ātrāk un būtu laiks nodzēst ugunsgrēku.
- Tā kā kajītes durvis palika atvērtas, dūmi turpināja piepildīt stūresmāju, un tas traucēja piekļūt radio.
- Ja jābrīdina glābšanas dienesti, nevar paļauties uz mobilā tālruņa izmantošanu, jo bieži tam nav signāla.
- Mašīntelpā bija uzstādīta ūdens izsmidzināšanas sistēma, taču kapteinis un apkalpe nezināja, kā tā darbojas.
- Izsmidzinātājs bija darbināms ar klāja mazgāšanas sūkni ar vārstu, kas ļāva izvēlēties starp izsmidzinātāju vai klāja mazgāšanu. Tomēr vārsta rokturis glabājās kajītē, un vārsts bija palicis klāja mazgāšanas pozīcijā.
- Lielais daudzums murdu uz kuģa traucēja piekļūt izsmidzinātāja vārstam, gāzes baloniem un apgrūtināja glābšanas plostu nolaišanu ūdenī.
- Uz kuģa esošais augstās kaudzēs sakrauto murdu daudzums varēja nopietni apdraudēt kuģa stabilitāti.
- Glābšanas vestēm ir jāglabājas vietā, kur tās būtu pieejamas ārkārtas situācijā.
- Strādājot uz klāja, ir jāizmanto individuālās peldierīces (IPI).
- Kapteinis un apkalpe bija uz šā kuģa pirmo reizi un nezināja, kāds ir kuģa aprīkojums. Viņiem kopā vajadzēja apspriest iespējamās ārkārtas situācijas un pārliecināties, vai viņi precīzi zina, kāds aprīkojums ir pieejams un kur tas atrodas.
- Bija jāveic treniņi, lai pārliecinātos, vai viss ir darba kārtībā un cilvēki zina, ko darīt.
- Bija jāveic riska novērtējums.



MĀCIETIES NO CITU KĻŪDĀM!

**NAV NEVIENA, KAS PALĪDZ,— JŪS ESAT ATBILDĪGS PAR VISU!
SAGATAVOJĒTIES UN DARIET TO PAREIZI!**

Darbu vienatnē nekad nevar uzskatīt par drošu, taču, ja jums tas patiešām ir jādara, sagatavojieties un aprīkojiet savu kuģi, lai padarītu to pēc iespējas drošāku.

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

9,98 metru garš koka kuģis zvejoja garneles ar trali, kad ļoti pieredzējis kapteinis, kurš ekspluatēja kuģi viens, iekļuva vinčā.

Izkārtojums. Kuģa stūresmāja un vinča atradās priekšpusē, bet tīkla spole bija virs tās, stūresmājas aizmugurē, savukārt vadības ierīces atradās vinčas labajā pusē. Atsevišķs neliels dīzeļdzinējs darbināja vinču.

Otrās nozvejas pacelšana. Kapteinis vēl nebija pabeidzis šķirot pirmo nozveju, kad viņš sāka otrās nozvejas pacelšanu, un, atstājis vinču darbojamies, viņš atgriezās vinčas aizmugurē, lai turpinātu kārtot nozveju kastēs.

Viņš aizķērās aiz zivju kastes, zaudēja līdzsvaru un uzkrīta labā borta veijeram. Gumijotā auduma jakas piedurkne iekērās veijera savienojuma skavā, un viņš tika ievilkts vinčā. Piedurkne visā garumā līdz plecam līdz ar veijeru bija uz vinčas. Viņš tika aizvilks pa klāju līdz vinčas apakšai, taču par laimi vinčas svars apturēja mazo dzinēju, kas to darbināja, atstājot kapteini lielās sāpēs iesprostotu zem vinčas.

Deviņas stundas viņš pavadīja iesprūdis. Kļuva tumšāks, un viņš saprata, ka kuģis var uzskriet uz klintīm. Palīdzība nebija gaidāma, un tāpēc viņš izmisīgi pūlējās sevi atbrīvot, un beigās viņam izdevās saplēst savu gumijotā auduma jaku, lai vispirms atbrīvotu galvu un pēc tam pārējo ķermeni. Viņam bija traumēts plecs, seja un laužas ribas, taču viņš spēja nokļūt līdz stūresmājai un izsaukt palīdzību.

Ieradās glābšanas laiva ar ārstu, un drīz kapteinis nokļuva slimnīcā. Pēc tam viņš pilnībā atlaba.

NEGADĪJUMS UN TĀ SEKAS

6,24 metrus garu kuģi zvejai ar murdiem ekspluatēja viens pats kapteinis ar 17 gadu pieredzi šajā zvejas veidā. Kuģis strādāja Skotijas austrumu piekrastē un izmantoja 20 murdu veidotas rindas. Kuģis bija atstājis ostu plkst. 7.30, lai nodarbotos ar zveju pa dienu; kapteinis bija runājis ar savu sievu pa *VHT* radio plkst. 9.30, un tā bija pēdējā saziņas reize ar kuģi.

Nobažījies sieva. Vēlā pēcpusdienā, kad zvejnieks nebija atgriezies, viņa sieva nobažījies sazinājās ar citu zvejnieku, lai noskaidrotu, vai viņam nav kādas informācijas. Pēc mēģinājumiem sazināties ar kuģi pa *VHF* radio un mobilo tālruni tika informēta krasta apsardze.

Pamanīta gaisma. Zvejnieks ziņoja, ka viņš ir redzējis gaismu austrumu pusē, ko viņš gatavojās pārbaudīt, un uz norādīto vietu tika nosūtīta arī glābšanas laiva. Tas bija pazudušais kuģis, taču uz klāja neviena nebija.

Noenkurots ar murdiem. Murds bija aizķēries aiz kreisā borta margapmales stūresmājas priekšā, bet virve karājās no murda ūdenī. Zvejnieks paņēma virvi uz sava kuģa un pacēla 17 ūdenī esošos murgus. Tomēr kapteiņa ķermenis nebija sapinies virvē.

Meklēšana turpinājās. Kuģis tika nogādāts atpakaļ ostā, bet kapteiņa meklēšana turpinājās līdz plkst. 23.00 un atsākās nākamajā dienā, līdz to pārtrauca plkst. 16.00.

Kapteiņa ķermenis netika atrasts. Parasti viņam mugurā nebija glābšanas vestes vai jebkādas individuālās peldierīces.

GŪTĀ MĀCĪBA

- Abi šie negadījumi liecina, cik nopietnu apdraudējumu rada kuģa ekspluatācija vienatnē; nav neviena, kas varētu palīdzēt, un neviens nezina, ka jums ir vajadzīga palīdzība. Jūs varat palauties tikai uz sevi!
- Kapteinim, kurš pakļuva zem vinčas, paveicās palikt dzīvam, lai varētu izstāstīt, kas notika.
- Lai ietaupītu laiku, viņš atstāja vinču darbojamies un turpināja šķirot nozveju, taču tā viņš izrādījās esam pozīcijā, kur vajadzības gadījumā nebija iespējams ātri reaģēt.
- Klājs bija piekrauts ar kastēm, lai varētu šķirot nozveju, un tāpēc viņš zaudēja līdzsvaru.
- Otrajā negadījumā mēs nezina, kas notika, taču ir aizdomas, ka kapteinis pārkrita pār bortu vai zvejas rīku iemešanas brīdī viņam trāpīja murgs.

VIENMĒR ZVEJOJĒT KOPĀ AR VĒL KĀDU, TAČU, JA NOLEMJAT ZVEJOT VIENS, LŪDZU, VEICIET VISUS DROŠĪBAS PASĀKUMUS!

V daļa • Riska novērtējums

1. IEVADS
2. PAMATJĒDZIENI
3. PIECI SOĻI, LAI NOVĒRTĒTU RISKUS UZ SAVA KUĢA
4. DROŠĪBAS POLITIKA KUĢA DROŠĪBAI
5. RISKĀ NOVĒRTĒJUMA RAKSTĪŠANA
6. NORĀDĪJUMI PAR MINIMĀLU RISKĀ NOVĒRTĒJUMU



RISKA NOVĒRTĒJUMS

Kāpēc tas ir vajadzīgs?	Lai padarītu darba situācijas drošas, ir jādomā par iespējamām briesmām vai apdraudējumiem un jāmēģina tie novērst vai aizsargāties no tiem. Tas ir zināms kā riska novērtējums, un cilvēki to neoficiāli dara visu laiku, izdarot spriedumus, “apsverot darbus”. Oficiāls riska novērtējums rakstveidā ir jāveic saskaņā ar Eiropas pamatdirektīvu, un valstis ir ieviesušas tiesību aktus attiecībā uz riska novērtējumu, kas jāveic visās darba vietās, tostarp zvejojot.
Kurš atbild par riska novērtējumu?	Darba situācijā, kad cilvēki ir nodarbināti, darba devējs garantē to, ka darba vieta ir droša, un viņam ir jāveic riska novērtējums, lai pārbaudītu un pārliecinātos, vai darba vieta ir droša.
Kurš atbild par riska novērtējumu uz jūsu zvejas kuģa?	Zvejojot darba vieta ir kuģis, un kapteinis bieži ir darba devējs. Kapteinis var nebūt kuģa īpašnieks, un tādā gadījumā īpašnieks ir atbildīgs par to, lai nodrošinātu, ka riska novērtējums ir veikts. Kapteinis kā cilvēks, kurš atbild par kuģa ekspluatāciju, ir piemērotākais cilvēks riska novērtējuma veikšanai, taču cilvēkam, kurš pārvalda kuģi, īpašniekam, ir vispārēja atbildība.
Vai zvejnieks, kurš saņem daļu kuģa peļņas, ir nodarbināta persona?	Daudzos gadījumos zvejnieki strādā uz kuģa, saņemot daļu kuģa peļņas. Viņus var klasificēt kā nodarbinātos atbilstoši ES dalībvalstu noteikumiem veselības un drošības vajadzībām. Neatkarīgi no viņu klasifikācijas saskaņā ar valsts tiesību aktiem labā prakse ir uzskatīt viņus par darba ņēmējiem veselības un drošības vajadzībām, un tāpēc <i>uz viņiem ir attiecināmi visi preventīvie un aizsardzības pasākumi</i> , ko veicis cilvēks/organizācija, kurai pieder kuģa kontrolpakete. Šim cilvēkam/organizācijai ir jānodrošina, ka tiek veikts riska novērtējums.
Zvejnieks, kurš darbojas viens (pašnodarbinātais)	Ja jums pieder kuģis un jūs strādājat viens, jums ir jāveic riska novērtējums. Tomēr, ja jūs ekspluatējat citam cilvēkam piederošu kuģi, šis cilvēks atbild par jūsu darba vietu un veic riska novērtējumu. Ja kuģis ir jūsu un tikai jūs uz tā strādājat, riska novērtējums ir obligāts jūsu pašā drošībai un visu to cilvēku drošībai, kuri ir iesaistīti tehniskajā apkopē vai vienkārši šķērso jūsu kuģi, lai nokļūtu uz cita kuģa. Strādājot vienatnē, ir ļoti svarīgi ņemt vērā drošības nosacījumus (sk. I daļas 18. nodaļu) .



RISKA NOVĒRTĒJUMA PAMATI

Riska novērtējums var būt sarežģīts vai arī diezgan vienkāršs un jēgpilns atkarībā no situācijas. Zveja ir bīstama, jo darba vieta ir jūrā, bet riska novērtējumam ir jābūt vienkāršam un saprotamam. Vienkāršā riska novērtējumā tiek izmantoti dažādi turpmāk minētie termini.



APDRAUDĒJUMS

JEBKAS, KAS VAR NODARĪT KAITĒJUMU

Gandrīz jebko var uzskatīt par apdraudējumu, taču saprātīga pieeja ļaus jums pieņemt lēmumu par reāliem apdraudējumiem un nevis ārkārtējām varbūtībām.

Tas var būt:

- šķērslis, aiz kura cilvēks var aizķerties;
- slidens klājs;
- borta margu neesamība;
- vaļā atstātas lūkas;
- vinčas operators neredz apkalpes locekļus, kuri manipulē zvejas rīkus;
- iespēja pārkrist pār bortu;
- nozvejas manipulēšana;
- slikts apgaismojums mašīntelpā;
- aizmigšana, vadot kuģi;
- liels troksnis;
- nepieredzējis apkalpes loceklis;
- liela daudzuma zvejas rīku pārvadāšana uz klāja.



RISKS

CIK IESPĒJAMS IR KAITĒJUMS, UN CIK NOPIETNS TAS VARĒTU BŪT?

Kaut kas, kam ir ļoti nopietnas sekas un kas radīs traumu ar nepārejošām sekām vai izraisīs nāvi, kaut arī ir maz iespējams, ka tas notiks, ir nopietnāks risks nekā kaut kas, kas ir iespējams, taču neradīs pārāk lielu kaitējumu. Jums ir jāzina par nopietnajiem riskiem.



KĀ APDRAUDĒJUMS VAR IZRAISĪT KAITĒJUMU, UN KURŠ VARĒTU TIKT IEVAINOTS?

Sekas var būt dažādas, paslīdēšana/aizķeršanās/kritiens var izraisīt dažus nobrāzumus vai pat nāvi.

Jums ir jāpadomā par to, kas ir pamatoti iespējams; ja cilvēks pārvietojas vinčas tuvumā, viņš var uzkrīst uz vinčas.

Uz maza zvejas kuģa ir iespējams, ka riskam būs pakļauta visa apkalpe vai tikai viens cilvēks, kurš strādā attiecīgajā zonā, piemēram, inženieris.

Tomēr apdraudējums uz klāja var apdraudēt ikvienu cilvēku, kurš šķērso klāju, tostarp citu kuģu apkalpes locekļus.



KA JŪS VARAT MAZINĀT RISKU?

Kādi drošības pasākumi ir īstenoti? Tie varētu būt:

- margas;
- aizsargi;
- aizsarglīdzekļi;
- norādījumi;
- apmācības;
- dažādas darba metodes;
- uzlabots aprīkojums;
- profesionāla stabilitātes pārbaude
- utt.



KO JŪS PLĀNOJAT DARĪT, LAI SAMAZINĀTU ATLIKUŠOS RISKUS

Apsverot apdraudējumu un veiktos kontroles pasākumus (aizsargierīces), lai samazinātu apdraudējumu vai aizsargātos no tā, jums ir jāapsver, vai risks aizvien pastāv un vai ir jāveic papildu pasākumi.



Riska novērtējuma priekšmets ir nodrošināt, lai darba vieta būtu droša visiem iesaistītajiem cilvēkiem.

3. PIECI SOĻI, LAI NOVĒRTĒTU RISKUS UZ SAVA KUĢA

1. SOLIS

- Apstaigājiet kuģi un izveidojiet apdraudējumu sarakstu.
- Pārbaudiet riskus visās šīs rokasgrāmatas daļās.
- Iesaistiet savu apkalpi apdraudējumu noteikšanā.

Ir jāņem vērā ikviena cilvēka drošība.

Sameklējiet apdraudējumus uz sava kuģa.

2. SOLIS

- Apsveriet visus iespējamus notikumus.
- Padomājiet par ikvienu jaunu vai nepieredzējušu apkalpes locekli.

Vai kāds nezina par iespējamām briesmām, ko var radīt apdraudējums?

Nosakiet sekas, kurš var tikt ievainots un kā?

3. SOLIS

- Izvairieties no riskiem; novērtējiet visus riskus, no kuriem nevar izvairīties.
- Ieviesiet labo praksi un pildiet vispārpieņemtus standartus (piemēram, valsts tiesību aktu prasības).

Vai ir ieviestas pietiekamas un pamatotas aizsargierīces?

Novērtējiet risku — vai pašreizējie kontroles pasākumi ir atbilstoši?

4. SOLIS

- Pierakstiet savu riska novērtējumu un paziņojiet par to visiem apkalpes locekļiem.
- Izmantojiet vienkāršu veidlapu un sekojiet šajā rokasgrāmatā izklāstītajai struktūrai.

Ņemiet vērā nopietnus riskus, nevis triviālus.

Reģistrējiet savus konstatējumus.

5. SOLIS

- Pārskatiet savu riska novērtējumu vismaz reizi gadā.
- Pārskatiet to nekavējoties, ja: ir veiktas izmaiņas kuģī, tiek izmantota jauna zvejas metode vai ir nomainīta apkalpe.
- Uzrakstiet atsevišķu riska novērtējumu īpašiem gadījumiem (piemēram, jaunieši, cilvēki ar invaliditāti, sievietes stāvoklī).

Jo ātrāk jūs pārskatīsiet savu riska novērtējumu, jo labāk!

Pārskatiet savu riska novērtējumu un vajadzības gadījumā ieviesiet izmaiņas.

4. DROŠĪBAS POLITIKA KUĢA DROŠĪBAI

DROŠĪBAS POLITIKA

Saskaņotas vispārējās drošības politikas izstrāde ir ne tikai ES tiesību aktu prasība, bet arī svarīgs preventīvs drošības pasākums.

Nākamajā piemērā ir parādīts politikas piemērs; ir svarīgi izstrādāt šādu dokumentu, apliecinot, ka kuģim ir svarīga drošība, un norādot cilvēku, kurš atbild par politikas uzturēšanu un atbalstu.

DROŠĪBAS POLITIKA — PIEMĒRS

Veselības un drošības politikas paziņojums

Šis ir veselības un drošības politikas paziņojums par kuģi ...

Mūsu vispārējā politika ir šāda:

- nodrošināt atbilstošu tādu veselības un kontroles risku kontroli, kuri rodas mūsu darbībās;
- apspriesties ar mūsu strādniekiem/apkalpi par jautājumiem, kas attiecas uz viņu veselību un drošību;
- nodrošināt un uzturēt drošas ierīces un aprīkojumu;
- nodrošināt to, ka vielas tiek manipulētas un izmantotas drošā veidā;
- sniegt informāciju, norādījumus strādniekiem/apkalpei un nodrošināt viņu uzraudzību;
- pārliecināties, vai visi strādnieki/apkalpe ir kompetenti veikt savus uzdevumus, un sniegt tiem atbilstošu apmācību;
- novērst negadījumus un ar darbu saistītas saslimšanas;
- garantēt drošus un veselīgus darba apstākļus; un
- vajadzības gadījumā regulāri pārskatīt un labot šo politiku.

Paraksts:

Datums:

IETEIKUMI PAR VEIDLAPAS AIZPILDĪŠANU

Apdraudējumu noteikšana. Parasti labākais ir iesaistīt apkalpi kuģa apgaitā, lai apspriestu, kuras ir bīstamās zonas uz kuģa.

Saistītie riski. Katram apdraudējumam ir vismaz viens risks, bet var būt arī daudzi. Risks ir veids, kādā apdraudējums var kaitēt apkalpei un kuģim.

Kontroles pasākumi. Riska novērtējuma būtība ir risku samazināšana, un kontroles pasākumu īstenošana ir svarīgākā daļa.

Kontrole ir jāveic šādā secībā:

Aizsargi. Tie var būt gan fiziski, gan noprojami, piemēram, iekārtas aizsargs ir fizisks aizsargs, taču droša zona, kurā stāvēt apkalpei, kamēr tiek izvilks zvejas rīks, ir noprojams aizsargs.

Apmācība un procedūras. Šā kontroles pasākuma mērķis ir pārliecināties, vai visi strādā droši un ir saņēmuši pietiekamu apmācību, jūs varat apsvērt iespēju izmantot kontroles pasākumu kontroles sarakstus šajā jomā.

Individuālie aizsarglīdzekļi (IAL). Apģērbs, kas pasargā tā valkātāju no kaitējuma, kā arī ļauj droši izmantot aprīkojumu, piemēram, cimdi, kas uztur rokas siltas un ļauj tām pienācīgi darboties, un aizsargbrilles, kas ļauj to valkātājam redzēt veicamo uzdevumu.

Zīmes. Zīmes ir ne tikai tās, ko jūs varat izlasīt, bet arī kādas klāja zonas iekrāsošana spilgtā krāsā, var uzskatāmi parādīt, ka tur nedrīkst stāvēt. Turklāt no spilgta, skaidri redzama šķēršļa galvas augstumā ir vieglāk izvairīties nekā no tumša.

Lappuses numurs. izmantojiet grāmatu kā atsauci, lai izvēlētos ieteicamos kontroles pasākumus, un norādiet lappuses numuru dzeltenajā ailē.

Uzmanību! Ņemiet vērā, ka ne šī, ne citas šajā rokasgrāmatā sniegtās veidlapas nav galīgā pieeja jūsu riska novērtējumam. Tomēr veidlapas var jums palīdzēt atklāt riskus un aplēst sekas. Mēs iesakām jums pielāgot veidlapas un aizpildīt tās atbilstoši jūsu konkrētajām vajadzībām.

IEVADA PIEZĪME

Šajā nodaļā ir dots kontrolsaraksta piemērs un norādījumi par jūsu kuģa risku novērtējumu. Ir sniegti piemēri sešpadsmit jomām/uzdevumiem/darbībām (skatīt nākamās tabulas). Izmantojiet kontrolsarakstu un norādījumus, kas palīdzēs jums veikt jūsu kuģa riska novērtējumu un ekspluatēt to.

Apsveriet katru "iespējamo apdraudējumu", un, ja tas nav attiecināms, atzīmējiet ar "X".

Kad riska novērtējums ir pabeigts, ielieciet lodziņā "✓".

Tukšs lodziņš nozīmē, ka novērtējumam ir jāpievērš uzmanība.

Lūdzu, ņemiet vērā, ka jūs novērtējat situāciju uz sava kuģa un jūsu atbilstošie kontroles pasākumi var atšķirties no tiem, kas ir ieteikti šajā grāmatā.

JOMA	UZDEVUMS	DARBĪBA
Kuģis	Stūresmāja	Tralēšana
Apkalpe	Kajīte/kambīze	Zveja ar mirdiem
Ārkārtas procedūras	Mašīntelpa	Zveja ar tīkliem/vadiem/džiga aprīkojumu
Uzkāpšana uz kuģa un nokāpšana no tā	Nozvejas manipulēšana	Zveja ar dragām un zveja ar rāmja traļiem
Apģērbs	Samudžinājušies zvejas rīki un to labošana	Darbs uz kuģa
Tehniskās apkopes darbs		

RISKA NOVĒRTĒJUMS, KURA PAMATĀ IR ROKASGRĀMATA

☐ Novērtēt ☒ Paveikts ☒ N/A	APDRAUDĒJUMS	RISKS	KONTROLES PASĀKUMI	LPP. NR.
☒	Uzkāpšana uz kuģa un nokāpšana no tā	Noslīkšana — iekrišana ūdenī Trauma — nokrišana no kāpnēm	Vienmēr esiet skaidrā, esiet kopā ar citiem Ziņojiet ostas iestādei par bojātām kāpnēm/apgaismojumu Darbs grupās IPI/glābšanas vestes izmantošana	37
☒	Troksnis	Dzirdes zudums, kas izraisa kurlumu	Ausu aizsargu izmantošana Samazināt iedarbības laiku	54
☒	(Murdu) iemešana	Noslīkšana — pārvilkts pār bortu Trauma — sapinies virvē/saņēmis sitienu ar murdu	Plānojiet drošu darba sistēmu Stāviet drošā attālumā no kustīgām virvēm Turiet pie rokas nazi ārkārtas situācijai IPI/glābšanas vestes izmantošana	76
☒	Vinčas un veijeri (zveja ar dragām un zveja ar rāmja trali)	Saspiešana — ievilkts vinčā Grieztas/plēstas brūces — nelīdzenu, spurainu veijeru dēļ	Pirms izmantošanas pārbaudiet avārijas slēdzi Pārbaudiet sakarus starp vinčas vadības ierīcēm un klāju Pārbaudiet, vai veijeri nav nelīdzeni/spuraini Uzmanieties	88

RISKA NOVĒRTĒJUMS, KURA PAMATĀ IR ROKASGRĀMATA

☐ Novērtēt ☒ Paveikts ☒ N/A	APDRAUDĒJUMS	RISKS	KONTROLES PASĀKUMI	LPP. NR.
☐	Stabilitātes zaudēšana			31
☐	Galvenās darba zonas			33
☐	Sardze			34
☐	Kajīte un kambīze			35
☐	Mašīntelpa/norobežotas zonas			36
☐	Uzkāpšana uz kuģa un nokāpšana no tā			37
☐	Zvejas reiss			38
☐	Samudžinājušies zvejas rīki un to labošana			39
☐	Tehniskās apkopes darbs			40
☐	Darbi krastā			41
☐	Izkraušanas darbības			42
☐	Darbs vienatnē			43

RISKA NOVĒRTĒJUMS, KURA PAMATĀ IR ROKASGRĀMATA

☐ Novērtēt ☒ Paveikts ☒ N/A	APDRAUDĒJUMS	RISKS	KONTROLES PASĀKUMI	LPP. NR.
☐	Bezatzbildīga uzvedība			46
☐	Apkalpes spējas			47
☐	Bažas un prasmes			48
☐	Jaunieši			49
☐	Ar valodu un kultūru saistīti jautājumi			50
☐	Miesas bojājumi			52
☐	Cilvēks aiz borta			53
☐	Troksnis			54
☐	Saules ietekme			57
☐	Aukstu laika apstākļu ietekme			58
☐	Slikta veselība			59
☐	Stress un nogurums			60

RISKA NOVĒRTĒJUMS, KURA PAMATĀ IR ROKASGRĀMATA

☐ Novērtēt ☒ Paveikts ☒ N/A	APDRAUDĒJUMS	RISKS	KONTROLES PASĀKUMI	LPP. NR.
☐	Miesas bojājumi			61
☐	Paslīdēšana, aizķeršanās un kritieni			62
☐	Nozvejas manipulēšana			63
☐	Nozvejas apstrāde			64
☐	Ķīmiskās un bioloģiskās vielas			65
☐	Gatavība pienākumu pildīšanai			66
☐	Savainojumi un slimības			67
☐	(Tralēšana) • vinčas, veijeri • vilkšanas ķēdes			72
☐	(Tralēšana) • Āmja izcelšana • Tīkla spoles u. c.			73
☐	Zveja ar murdiem • Izkārtotums un sistēma			75
☐	Zveja ar murdiem • Iemešana			76
☐	Zveja ar murdiem • Pacelšana			77

RISKA NOVĒRTĒJUMS, KURA PAMATĀ IR ROKASGRĀMATA

☐ Novērtēt ☒ Paveikts ☒ N/A	APDRAUDĒJUMS	RISKS	KONTROLES PASĀKUMI	LPP. NR.
☐	Zveja ar mudiem • Laivceltna trīsis • Iztukšošana un ēsmas uzlikšana			78
☐	Zveja ar mudiem • Nozvejas glabāšana			78
☐	Zveja ar tīkliem, vadiem, džiga aprīkojumu • Zvejas rīku glabāšana • Stabilitāte			81
☐	Zveja ar tīkliem, vadiem, džiga aprīkojumu • Tīklu un vadu iemešana			82
☐	Zveja ar tīkliem, vadiem, džiga aprīkojumu • Pacelšana			83
☐	Zveja ar tīkliem, vadiem, džiga aprīkojumu • Zivju izņemšana • Ēsmas uzlikšana uz vadiem			84
☐	Zveja ar tīkliem, vadiem, džiga aprīkojumu • Zveja ar džiga aprīkojumu • Mehānizētas sistēmas			85
☐	Zvejas ar dragām un zveja ar rāmja traļiem • Stabilitāte • Traucēkļi jūras gultnē			86
☐	Zveja ar dragām un zveja ar rāmja traļiem • Vinčas • Veijeri			88
☐	Zveja ar dragām un zveja ar rāmja traļiem • Zvejas rīku manipulēšana			89
☐	Zveja ar riņķvadiem • Palīglaiva			90
☐	Zveja ar riņķvadiem — pacelšana • Vinčas, pacelāji, krāni • Virves un izcelšanas aprīkojums			92

RISKA NOVĒRTĒJUMS, KURA PAMATĀ IR ROKASGRĀMATA

☐ Novērtēt ☒ Paveikts ☒ N/A	APDRAUDĒJUMS	RISKS	KONTROLES PASĀKUMI	LPP. NR.
☐	Riņķvads • Nozvejas glabāšana			93
☐	Zveja ar riņķvadiem • Kuģa stabilitāte			93
☐	Zveja ar riņķvadiem • Brīva pārvietošanās uz kuģa			93
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				

VI daļa • Papildu informācija

1. • INDIVIDUĀLĀS PELDIERĪCES
2. • STABILITĀTE
3. • PIRMĀ PALĪDZĪBA
4. • DARBA APRĪKOJUMS
5. • MĀCĪBU TRAUKSMES TRENIŅI



VI daļa • Papildu informācija

1. • Individuālās peldierīces

1.1. IEVADS

1.2. KAS PAŠLAIK IR PIEEJAMS?

1.2.1. VESTES VAI ĶERMEŅA SILDĪTĀJI

1.2.2. DARBA VESTES

1.2.3. PELDOŠI TERMOKOSTĪMI

1.2.4. PIEPŪŠAMAS GLĀBŠANAS VESTES

1.2.5. GLĀBŠANAS VESTES

1.2.6. GUMIJOTA AUDUMA KOSTĪMI

1.3. NOSLĒGUMA APSVĒRUMI

**JŪSU
IESPĒJA
IZDZĪVOT**

1.1. IEVADS

INDIVIDUĀLĀ PELDIERĪCE (IPI)

Apģērba gabals vai ierīce, kura, ja to pareizi uzvelk, sniegs lietotājam noteiktu peldspēju, kas palielinās izdzīvošanas iespējas. Ļoti bieži tiek uzskatīts, ka termini glābšanas veste un IPI ir savstarpēji aizvietojami. Tomēr jāuzsver, ka glābšanas veste ir paredzēta tam, lai ūdenī nonākušu bezsamaņā esošu cilvēku pagrieztu ar seju uz augšu.

PELDSPĒJA

Peldspēju mēra ņūtonos (N), un tā raksturo IPI spēju noturēt cilvēku virs ūdens. 10 ņūtoni atbilst aptuveni 1 peldošam kilogramam.

Peldspēju galvenokārt nodrošina divos veidos.

- 1. Piemītošā peldspēja**, ko nodrošina tādi peldoši materiāli kā noslēgtas putu šūnas apģērba oderē. Nodrošinātā peldspēja ir atkarīga no putu apmēra, un tāpēc, lai panāktu labu peldspēju, putu apmēram ir jābūt liels, padarot apģērba masīvu. Priekšmeti ar piemītošo peldspēju nodrošina tikai 5080 N peldspēju, taču uz to var pilnībā paļauties.
- 2. Piepūšamā peldspēja**, ko nodrošina, piepūšot kameru, parasti ar mazu ogļskābās gāzes (CO_2) cilindru. Piepūšanu var veikt manuāli, pavelkot saiti, vai automātiski, kad ierīce ir iemērta ūdenī. Piepūšanu var veikt arī, izmantojot mehānismu pūšanai ar muti. Piepūšamas ierīces var nodrošināt lielu peldspēju, taču tās ir regulāri jāpārbauda un jāapkopj, lai nodrošinātu uzticamību.

Ir četri Eiropas standarti attiecībā uz IPI, un uz tiem ir jābūt CE marķējumam (EN393399). Šos standartus nesen nomainīja Starptautiskā Standartu organizācija (ISO), un tagad tie ir zināmi kā ISO 12402. Nākamajā attēlā ir parādīti piktogrāfiski simboli un sniegta peldspējas kategoriju apkopojums.

VI-1. IPI peldspējas līmenis (pielāgotā veidā pārņemts no RNL)



Prasmīgiem peldētājiem krasta tuvumā vai tad, ja palīdzība ir blakus. Nav masīvs, taču tā lietošana nemierīgos ūdeņos ir ierobežota. Paredzams, ka nenoturēs lietotāju drošībā ilgu laiku. Nepietiekama peldspēja, lai aizsargātu tos, kuri nevar sev palīdzēt. Vajadzīga aktīva lietotāja līdzdalība, un diez vai apgriezīs ūdenī nonākušu cilvēku ar seju uz augšu.

Ieteicams tiem, kas atrodas aizsargātos un mierīgos ūdeņos. Peldspēja var nebūt pietiekama, lai aizsargātu cilvēku, kurš nevar pats sev palīdzēt, un lai apgrieztu uz muguras bezsamaņā esošu cilvēku, jo īpaši, ja viņam mugurā ir smags apģērbs.

Vispārīgai izmantošanai jūras piekrastes zonā un sliktos laika apstākļos. Pagriezīs bezsamaņā esošu cilvēku drošā pozīcijā, un lietotājam nebūs jāveic nekādas papildu darbības, lai šo pozīciju noturētu.

Primāri izmantošanai jūras piekrastes zonā un cilvēkiem, kuri nes lielus smagumus un kuriem tāpēc ir vajadzīga papildu peldspēja. Arī tiem, kuriem mugurā ir apģērbs, kas aizķer vēju un kas var negatīvi ietekmēt glābšanas vestes spēju pašai iztaisnoties. Veidots tā, lai nodrošinātu, ka lietotājs peld ar muti un degunu virs ūdens.

1.2. KAS PAŠLAIK IR PIEEJAMS?

Ir pieejami daudzi produkti, kurus var uzskatīt par individuālām peldierīcēm (IPI). Tām visām ir savas priekšrocības un trūkumi, kas jāņem vērā, lai izvēlētos IPI, kas vislabāk atbilst jūsu darba prasībām.

1.2.1. VESTES VAI ĶERMEŅA SILDĪTĀJI

Zvejnieki par tiem atsaucas labvēlīgi, jo tos ir viegli uzvilkti, tie ir ērti un izskatās kā normāli apģērba gabali. Tiem ir peldošu putu odere, kas nodrošina 50–70 N peldspēju, kas ir pietiekama, lai noturētu virs ūdens, taču nenoturēs jūsu seju vērstu uz augšu, ja būsiet bezsamaņā. Parasti tie ir aizverami ar rāvējslēdzēju, tiem ir laba izmēra lietderīgas kabatas un samērīgas cenas. Daudzi kapteiņi tos uzskata par ideāliem izmantošanai stūresmājā, taču apkalpes locekļiem, kuri strādā uz klāja, tajos var šķist par karstu siltos laika apstākļos.

1.2.2. DARBA VESTES

Šīs ir vispārīgas rūpnieciskas darba vestes, kas paredzētas situācijām, kad cilvēkiem ir jāstrādā vietā, kur viņi var iekrist ūdenī. Parasti izmanto izturīgas putas, lai izveidotu peldošu paku, ko velk uz krūtīm, un tā var nodrošināt līdz 100 N. To izmaksas var būt zemas, taču, iespējams, ka vestes būs pārāk masīvas un ierobežojošas, strādājot uz zvejas kuģa.

1.2.3. PELDOŠI TERMOKOSTĪMI

Šiem kostīmiem ir liela priekšrocība salīdzinājumā ar daudziem citiem izstrādājumiem, jo tie nodrošina siltumu, ievērojami pagarinot izdzīvošanas laiku un aizsargājot pret aukstuma šoku, pēkšņi nokļūstot aukstā ūdenī. Šie kostīmi ir izgatavoti no izturīga ūdensnecaurlaidīga materiāla ar slēgtu putu šūnu oderi, kas nodrošinās 50–80 N peldspēju. Kostīmam ir liplentes, lai varētu cieši nostiprināt piedurknes un potītes, lai aukstais ūdens netiktu iekšā. Kostīmiem ir kapuce ar silto oderi, bet uz kapuces, pleciem un piedurknēm parasti ir atstarojošas lentes.

Ūdenī kostīmi nodrošina labu atbalstu, valkātājs peld horizontāli. Peldēt ir viegli, un ir arī viegli ūdenī ieņemt vertikālu pozīciju ar muti virs ūdens pat viļņos. Tomēr, ja valkātājs ir bezsamaņā, viņš peldēs horizontāli vai nu ar seju uz augšu, vai ar seju uz leju. Tāpēc ir ieteicams vilkt kostīmu kopā ar piepūšamu glābšanas vesti, lai nodrošinātu, ka valkātājs tiek apgriezts ar seju uz augšu, un, tā kā glābšanas veste ir jāpārspēj kostīma peldspēja, ir ieteicama liela 275 N glābšanas veste.

Zvejnieki regulāri velk šos kostīmus aukstos apstākļos, kuriem tie ir ideāli piemēroti. Tomēr, strādājot siltā laikā, ar tiem būs par karstu.

1.2.4. PIEPŪŠAMAS GLĀBŠANAS VESTES

Kas par tām jāzina?

Šie ir izstrādājumi, kuru lietošanu apsver vairums zvejnieku, jo tos var vilkt virs jebkura apģērba un tie ir viegli un neierobežojoši. Tomēr, izvēloties izstrādājumu saviem konkrētajiem apstākļiem, daudz kas ir jāņem vērā.

Peldspēja. 150 N (ISO124023:2006) ir parasti pieņemta par pietiekamu vidējam pieaugušajam jūras piekrastes apstākļos. 275 N (ISO124022:2006) ir vajadzīga, ja tiek vilkts smags aizsargapģērbs vai tiek nesti instrumenti. Tik liela peldspēja būtu vajadzīga, lai nodrošinātu, ka bezsamaņā esošs cilvēks, kuram mugurā ir peldošs termokostīms, tiktu apgriezts ūdenī "ar seju uz augšu".

Viena vai divas kameras. Vairums piepūšamo glābšanas vestu var būt gan ar divām kamerām, diviem cilindriem un mehānismiem atbilstoši SOLAS prasībām, gan tikai ar vienu kameru, vienu cilindru un mehānismu. Ja glābšanas veste būs vienīgā cilvēkam uz kuģa pieejamā glābšanas veste, noteikumi paredz, ka tai ir jābūt ar divām kamerām un jāatbilst SOLAS prasībām. (Tas varētu neattiekties uz kuģiem, kuru garums nepārsniedz 12 m.) Ja piepūšamās glābšanas vestes papildina glābšanas vesti, ko izmanto, pametot kuģi, piemēram, glābšanas veste tiek izmantota kā IPI, tad ir pieņemama vienas kameras glābšanas veste.

Divu kameru glābšanas vestes ir diezgan dārgas, un vairums zvejnieku uzskata, ka ir izdevīgāk iegādāties lētāku SOLAS sertificētu glābšanas vesti ar piemītošu peldspēju kuģa pamešanas vajadzībām papildus vienas kameras piepūšamai glābšanas vestei, ko izmanto kā IPI.

Automātiska vai manuāla. Vairums zvejnienu vēlas glābšanas vesti, kas piepūtiesies automātiski, ja viņi nokļūs ūdenī.

Automātiskām glābšanas vestēm vienmēr ir manuālas aktivēšanas iespēja papildus mutes mehānismam, kas ļauj piepūst glābšanas vesti ar muti. Tomēr iespējams norādīt “manuālu” glābšanas vesti, kas ir jāaktivē manuāli, paraujot saiti.

Manuāla aktivēšana novērš nepareizas aktivēšanas iespēju, ja automātiskais mehānisms ir mitrs, vai iespēju, ka automātiskā glābšanas veste piepūtiesies, kamēr tās valkātājs mēģinās tikt ārā no grimstoša kuģa. Protams, manuālā aktivēšana nedarbosies, ja jūs būsit bezsamaņā!

Šķīstoši vai hidrostatiski mehānismi. Vairums automātisko glābšanas vestu tiek aktivētas, kad šķīstošā tablete (sāls) izšķīst, saskaroties ar ūdeni, ļaujot ar atsperi aprīkotam fiksatoram pārdurt gāzes cilindru, piepūšot glābšanas vesti. Šāda veida mehānisms var nostrādāt nevajadzīgi, pastāvīgi atrodoties mitros apstākļos, ja tas netiek izkārts žāvēties.

Hidrostatiskos mehānismus vispār neietekmē mitrums, un tie tiek aktivēti ar spiediena atšķirību, kad tie ir iemērkti ūdenī.

Šķīstošos mehānismus izmanto vairumā pieejamo izstrādājumu, un zvejnieki tos var viegli pārbaudīt un apkopt. Hidrostatisko mehānismu instalēšana ir diezgan specifiska, un to apkope jāveic ražotājam.

Apvalki. Nostiprināti ar spiedpogām, liplentēm vai rāvējslēdzējiem. Apvalkiem ir jābūt izturīgiem, lai aizsargātu, taču arī elastīgiem, lai nodrošinātu, ka glābšanas vesti ir ērti valkāt. Zvejojot būs ļoti svarīgi spēt uzturēt apvalkus tīrus.

Jostas. Ja glābšanas vestes josta nebūs cieši nofiksēta ap valkātāju, glābšanas veste, nonākot ūdenī, vienkārši uzpeldēs virs pleciem. Sprādzei ir jābūt viegli lietojamai un efektīvai, lai nodrošinātu, ka josta nekļūst vaļīga.

Atbalsta siksnas. Lai nepieļautu, ka glābšanas veste uzpeld virs pleciem, nepaceļot valkātāja muti virs ūdens, daudzi ražotāji pievieno atbalsta siksnas. Tās ir īpaši ieteicams izmantot īsām (līdz viduklim) glābšanas vestēm, kuru josta ir virs vidukļa un var slīdēt uz augšu.

Cilindrs un mehānisms. Piepūšamo glābšanas vestu nepilnība varētu būt vaļīgs gāzes cilindrs, kura dēļ glābšanas veste nepiepūšas vai piepūšas daļēji. Ir jāveic regulāras pārbaudes, lai pārliecinātos, ka mehānisms ir pietiekami ciešs. Lai novērstu šo problēmu, daži ražotāji pievelk cilindru līdz vajadzīgajam momentam, daži uzstāda bajonetsavienojuma cilindrus, bet daži paredz plastmasas logu apvalkā, lai varētu redzēt cilindru un mehānismu.

Ar zveju saistītās fiziskās aktivitātes pakļauj glābšanas vestes nopietniem pārbaudījumiem, un zvejniekiem ir jāzina, ka gāzes cilindri var būt vaļīgi, un viņiem ir regulāri jāpārbauda savas glābšanas vestes.

Apkope. Ideālā gadījumā ražotāji ieteiktu rūpīgu pārbaudi pie ražotāja un apkopi ik pēc divpadsmit mēnešiem. Tomēr nav neviena iemesla, kāpēc piepūšamu glābšanas vesti, ko izmanto kā IPI, nevarētu apkopt zvejnieks, ņemot vērā ražotāja norādījumus. Tomēr, ja tā tiek netīšam piepūsta, jums būs jāvar tā atkal iepakot. Iegādājoties glābšanas vesti no piegādātāja, iegādājieties arī vismaz vienu “rezerves piederumu” komplektu. Šajos komplektos ir nomaļņas gāzes cilindrs, jauna šķīstošā tablete un viss pārējais, kas vajadzīgs, lai padarītu glābšanas vesti lietojamu pēc tam, kad tā bijusi piepūsta. Hidrostatiskās glābšanas vestes ir specifiskas, un tās ir jānosūta ražotājam apkopei.

1.2.5. GLĀBŠANAS VESTES

Kādas glābšanas vestes izvēlēties?

Komforts. Vai jums būs ērti to izmantot strādājot? Pamēģiniet uzvilkt glābšanas vesti un paskatieties, kā jūs jūtaties. Bieža problēma ir kakla beršana, un tādā gadījumā palīdzēs T-krekls ar apkakli. Vēl viena iespējama problēma ir cilindrs un mehānisms, kas duras jums krūtīs, kad jūs strādājot pieliecaties vai pastiepjaties.

Jostas sprādze. Apsveriet, cik viegli varēs aizsprādzēt jostas sprādzi. Daudzām glābšanas vestēm ir cilpveida sprādze, taču to var būt diezgan grūti aizsprādzēt ar aukstām rokām, un pēc aizsprādzēšanas josta ir cieši jāsavēl. Sprādzes ar “fiksējamu slēdzi” vai “piespiežamu slēdzi” ir vieglāk un ātrāk lietojamas, un jostu nevajadzēs koriģēt. Pārbaudiet, cik labi sprādze un regulators savēl jostu, jo vaļīga josta ir bieža problēma.

Aizķeršanās punkti. Meklējiet glābšanas vesti, kas būtu līdzena, cieši pieguloša un nesniegtos stipri pāri jostasvietai. Nozīmīgākais aizķeršanās punkts ir fiksators vai saite, ko izmanto manuālai piepūšanai un kas parasti atrodas apakšā. Automātiskās piepūšanas gadījumā, iespējams, ir pamatoti ievietot manuālās piepūšanas fiksatoru apvalkā, vai nu liplentē, vai rāvējslēdzēja apakšā. Acīmredzot, lai piekļūtu fiksatoram, jums būs jāattaisa apvalks, ja automātiskā piepūšana nenostādās, taču tas ir ļoti maz ticams.

Stiprinājumi. Apvalku notur vietā ar liplentēm, rāvējslēdzējiem vai spiedpogām. Liplentes ir ļoti efektīvas, taču, tiklīdz tās nokļūst smalkas smiltis, gruži utt., tās vairs neturas ciet tik labi un apvalks var taisīties vaļā. Iespējams, rāvējslēdzēji un spiedpogas ir ieteicamākas situācijās, kad glābšanas vestes tiks pakļautas liela piesārņojuma.

Tīrīšana. Noslaukāmi apvalki var būt ļoti svarīgi vairumā zvejas darbību.

Izturīgums. Vieglas glābšanas vestes ar smalku apvalku neizturēs pastāvīgu valkāšanu strādājot, jo apvalks viegli saplīsīs, bet kamera sabojāsies. Strādājot smagu fizisku darbu, vismaz apakšējai glābšanas vestes daļai ir jābūt nostiprinātai. Alternatīva var būt kompakta glābšanas vestes, kas ir īsas un tāpēc neieķersies murdā.

Gaisma un svilpe. SOLAS sertificētas glābšanas vestes būs aprīkotas ar gaismu un svilpi. IPI nav jāatbilst SOLAS prasībām, taču ir stingri ieteicams, lai tiem būtu pievienota gaisma un svilpe.

1.2.6. GUMIJOTA AUDUMA KOSTĪMI

Ar iestrādātu glābšanas vesti

Ir pieejama īpaša gumijota auduma augšdaļa ar paplašinājuma ieloci, vai jakas veida augšdaļa ar spiedpogām aizvēršanai, kas ir piemērota, lai ātri atvērtos, ļaujot piepūsties glābšanas vestei. Viens izstrādājums, ko daudzi zvejnieki novērtēja izmēģinājumos, aizstāj gumijotā auduma bikšu bikšturus ar piepūšanu glābšanas vesti.

Glābšanas vestei ir viens plats, līdzens nodalījums, un tā ērti pieguļ valkātāja pleciem. Lences, kas piestiprinātas bikšu priekšpusē, ļauj regulēt to, cik labi tās pieguļ, un bikses darbojas kā efektīva atbalsta siksna glābšanas vestei, atrodoties ūdenī. Glābšanas vesti un gumijotā auduma kostīmu var iegādāties atsevišķi, tāpēc, ja bikses saplīst, glābšanas vesti var kombinēt ar jaunu bikšu pāri.

1.3. NOSLĒGUMA APSVĒRUMI

Zvejnieki konstatēs, ka lai kuru izstrādājumu viņi izvēlētos izmantot, tas nebūs pilnībā neierobežojošs un bez problēmām. Visi izstrādājumi var berzt kaklu, tāpēc, lai aizsargātu kaklu, ir jāvelk T-krekls ar apkakli. Zvejnieki aizvien slīkst siltos laika apstākļos; patiesībā, vairums zvejnieku noslikst mierīgos apstākļos.

IPI izmantošanai vajag piepūli, taču ar neatlaidību tā kļūs par jūsu otro ādu un neradīs problēmas. Izvēlieties rūpīgi no pieejamiem izstrādājumiem, lai atrastu to, kurš atbilst jūsu zvejas darbībām, un ideālā gadījumā pielaižot gumijotā auduma tērpu pirms tā iegādes.

Piepūšamas glābšanas vestes nav priekšmeti, kurus “nopirki un aizmirsi”, tās pēc lietošanas ir jāpakar žāvēties un regulāri jāpārbauda, vai tās nav bojātas un vai gāzes cilindrs nav vaļīgs.

Iegādājoties piepūšamu glābšanas vesti, iegādājieties arī rezerves piederumu komplektu, lai jūs varētu iepakot glābšanas vesti, ja tā piepūšas tāpēc, ka ir aizķērusies saite vai mehānismā ir iekļuvis mitrums. (Hidrostatiskās glābšanas vestes neietekmē mitrums, taču, ja saite tiek aizķerta, tās būs jāiepako ražotājam.)

Jums ir jāsaprot, ka izstrādājums, ko jūs ikdienā valkāsi, strādājot uz kuģa, nebūs mūžīgs. Vienmēr pārbaudiet, vai jūsu glābšanas veste nav novalkāta un nodilusi, un pārliedzieties, ka to ik gadu apkopj sertificēts speciālists.

VI daļa • Papildu informācija

2. • Stabilitāte

2.1. IEVADS

2.2. STABILITĀTES APDRAUDĒJUMI

2.2.1. KUĢA PĀRBŪVE VAI JAUNA APRĪKOJUMA UZSTĀDĪŠANA

2.2.2. PĀRSLODZE

2.2.3. ŪDENS IEPLŪŠANA UN APPLŪŠANA

2.2.4. TRALĒŠANA UN ZVEJA AR DRAGĀM

2.2.5. NOZVEJAS VAI ZVEJAS RĪKU IZCELŠANA UZ KUĢA

2.3. ČETRI SOĻI, NOVĒRTĒJOT SAVA KUĢA STABILITĀTI

**NEPĀRSLOGOJIET
KUĢI!**

2.1. IEVADS

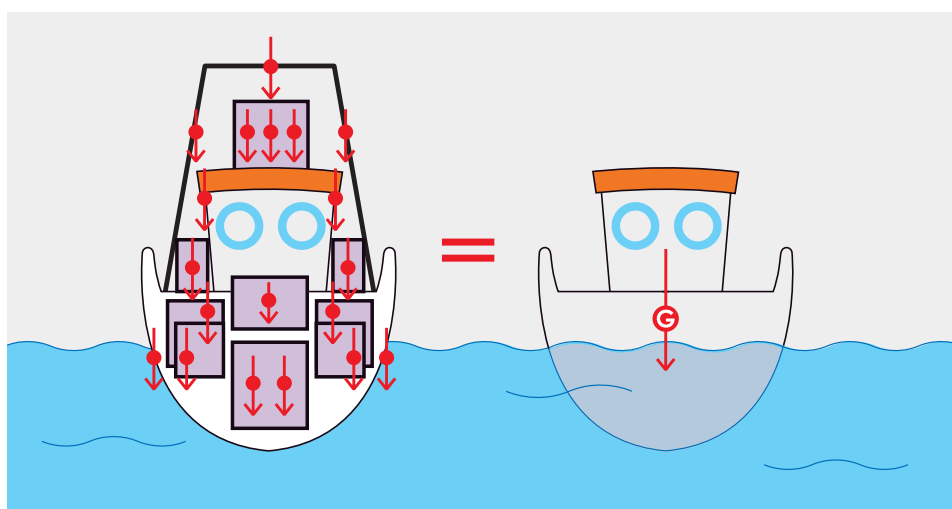
STABILITĀTE

Stabilitāte ir kuģa spēja atgriezties taisnā stāvoklī ūdenī.

Ir ļoti svarīgi saprast, kādi faktori samazina stabilitāti, lai pieņemtu pareizos lēmumus un veiktu pareizās darbības, ekspluatējot jūsu kuģi jūrā.

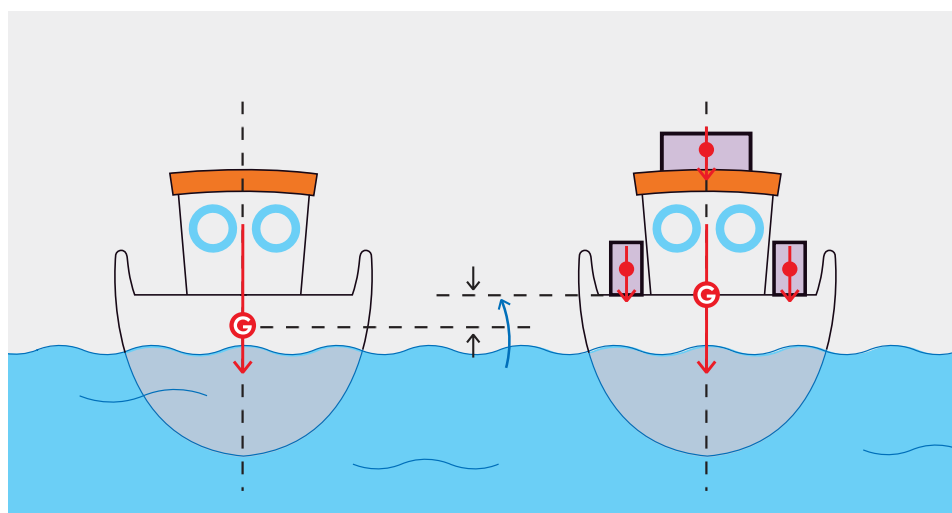
SMAGUMA CENTRS (G)

Punkts, kurā, var teikt, viss kuģa svars darbojas vertikāli, un jo zemāk ir šis punkts, jo stabilāks būs kuģis.



VI-2. Smaguma centra vizualizācija

Smaguma centrs mainīsies atkarībā no kuģa noslodzes, ja liels svars atradīsies augstu virs klāja, smaguma centrs būs augstāk un kuģis būs nestabilāks. Svars zem klāja uzlabos stabilitāti. Smaguma centrs pārvietojas pieliktā svara virzienā, prom no aizvāktā svara un paralēli pārvietotajam svaram.

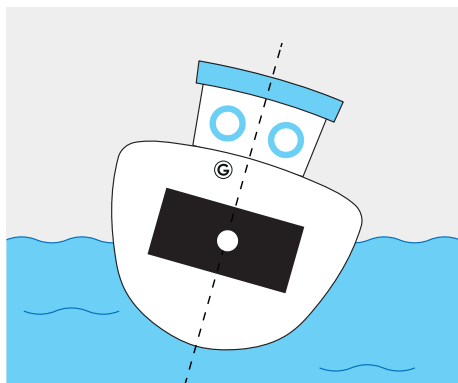


VI-3. Kas maina smaguma centru?

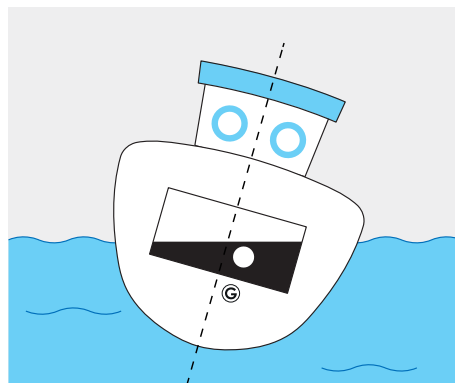
BRĪVĀS VIRSMAS EFEKTS

Rodas tad, kad šķidrums plūst, kuģim kustoties, tādējādi novirzot smaguma centru, būtiski ietekmējot stabilitāti

Ja tvertne vai rezervuārs ir pilns, tā saturs nekustas kopā ar kuģi un kuģa smaguma centrs nemainās. Ja tvertne vai rezervuārs ir daļēji piepildīts, saturs kustas kopā ar kuģi un kuģa smaguma centrs tiek nobīdīts, samazinot stabilitāti. Degvielas tvertnēm ir nodalījumi, lai samazinātu brīvās virsmas efektu.

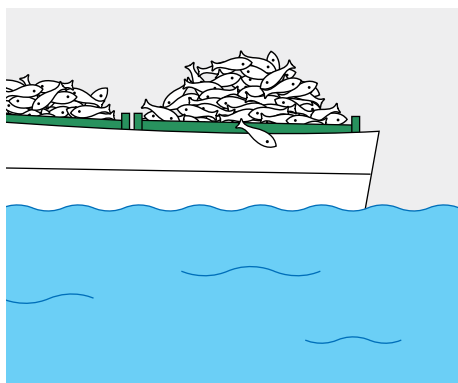


VI-4. Pilna tvertne: smaguma centrs ir fiksēts, kad kuģis kustas (pielāgotā veidā pārņemts no *Transport Canada*, 2003. gada marts)



VI-5. Nepilna tvertne: kuģa kustības laikā smaguma centrs novirzās uz sāniem (pielāgotā veidā pārņemts no *Transport Canada*, 2003. gada marts)

Zivis var slīdēt, un, ja zivju ir daudz, radīsies brīvās virsmas efekts vai nu uz klāja, vai zivju telpā. Ir ļoti svarīgi sapakot zivis kastēs vai grozos un nodalīt tos, lai zivis neslīdētu un nemazinātu kuģa stabilitāti.



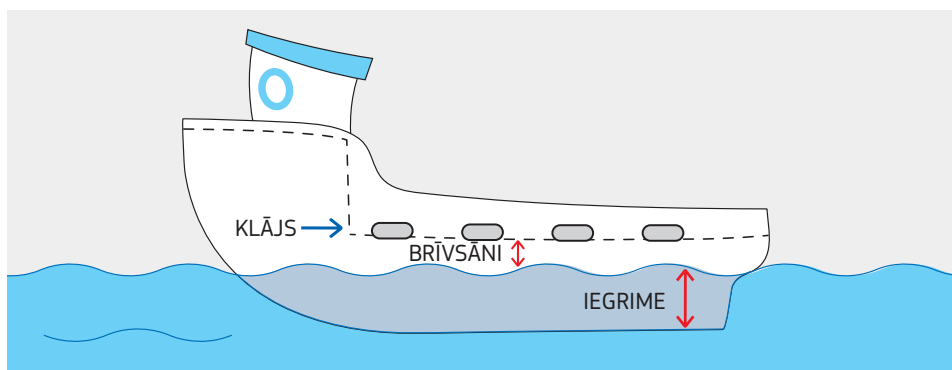
VI-6. Zivis tilpnē slīdēs, radot brīvās virsmas efektu (pielāgotā veidā pārņemts no *Transport Canada*, 2003. gada marts)



VI-7. Ūdens uz klāja plūst, radot brīvās virsmas efektu (pielāgotā veidā pārņemts no *Transport Canada*, 2003. gada marts)

BRĪVSĀNI

Tas ir vertikāls attālums starp ūdens līniju un kuģa darba klāju.



VI-8. Brīvsāni un iegrimē (pielāgotā veidā pārņemts no *FAO*, 517. dokuments)

2.2. STABILITĀTES APDRAUDĒJUMI

2.2.1. KUĢA PĀRBŪVE VAI JAUNA APRĪKOJUMA UZSTĀDĪŠANA

Pārbūvējot kuģi, lai uzstādītu lielus, smagus priekšmetus, smaguma centrs tiks pacelts augstāk un samazināsies jūsu kuģa stabilitāte.

Ja vēlaties uzstādīt jaunu portālu vai piekaramo klāju, vai tīkla spoli, vai motobloku un krānu, vispirms konsultējieties ar kvalificētu cilvēku vai kuģa konstruktoru. Tikai viņi varēs novērtēt šāda elementa, kas atrodas virs klāja līmeņa, ietekmi uz kuģa brīvsāniem, un ieteiks jums, vai ir jāveic pārbūve vai jauni stabilitātes aprēķini.

Atcerieties arī to, ka tvertņu un aprīkojuma lēna uzkrāšana rada papildu svaru uz kuģa, tāpēc regulāri šķirojiet mantas un rūpīgi pārbaudiet, kur tiek glabāti smagie priekšmeti.

Glabājiet svaru pēc iespējas zemāk.

2.2.2. PĀRSLODZE

Parasti zvejas kuģi tiek pārslogoti, novietojot zivju tilpnē pārāk daudz nozvejas vai izberot papildu zivis uz klāja. Abi šie stāvokļi mazina stabilitāti un tuvina kuģi apgāšanās situācijai.

Noskaidrojiet, cik daudz nozvejas jūs varat droši pārvadāt, un atstājiet lielu drošības rezervi sliktiem laika apstākļiem un mazam degvielas krājumam, lai varētu droši nokļūt mājās. Ja jums ir stabilitātes reģistrs, aplūkojiet noslodzes apstākļus, kuri aprēķināti noteiktam degvielas, tvertņu un nozvejas daudzumam.

Uz klāja ir jāglabā pēc iespējas mazāk priekšmetu, un tie vienmēr ir jānostiprina, lai neslidētu. Zvejojot ar statiskiem zvejas rīkiem, kad murdi vai tīkli jānogādā jaunā vietā, vienmēr pastāv vīlinājums sakraut zvejas rīkus augstās grēdās, lai varētu pārvadāt pēc iespējas vairāk.

2.2.3. ŪDENS IEPLŪŠANA UN APPLŪŠANA

Sarežģītos jūras apstākļos ar vilni uz klāja var nokļūt daudz tonnu ūdens un radīt brīvās virsmas efektu. Tāpēc ir ļoti svarīgi pēc iespējas ātrāk aizvērt ūdeni no klāja. Klāja ūdensvārti (ūdensvārti) ir ļoti svarīgi ūdens aizvākšanai no kuģa un apgāšanās riska samazināšanai.

Vēl viena applūšanas situācija rodas vārstu un cauruļu dēļ mašīntelpā vai applūšana caur lūkām, durvīm un ventilācijas atverēm.

Daži pasākumi, lai izvairītos no šā apdraudējuma

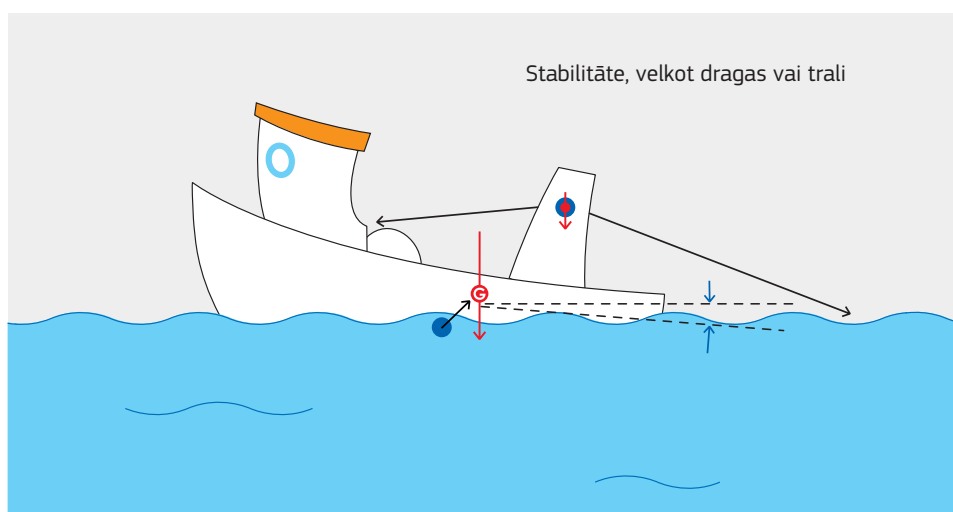
- Izvairīties no apstākļiem, kad gāzumviļņi vai tā paša virziena viļņi var pārpludināt klāju.
- Turēt ūdensvārtus atvērtus un brīvus no šķēršļiem.
- Uzturēt nosēdtilpnēs ūdeni un izkusušo ledu minimālā līmenī.
- Pārbaudīt applūšanas signalizāciju un sūkņus pirms katra brauciena.
- Turēt lūkas un durvis aizvērtas un neaizšķērsotas ar vadiem, trosēm un šķēršļiem.



VI-9. Viļņu veidi

2.2.4. TRALĒŠANA UN ZVEJA AR DRAGĀM

Tralēšana un zveja ar dragām paredz smagu zvejas rīku celšanu. Ir jārikojas ļoti uzmanīgi, jo tralēšanas vai dragu darbināšanas laikā nospriegotie veijeri var būtiski samazināt brīvsānus un paaugstināt smaguma centru.

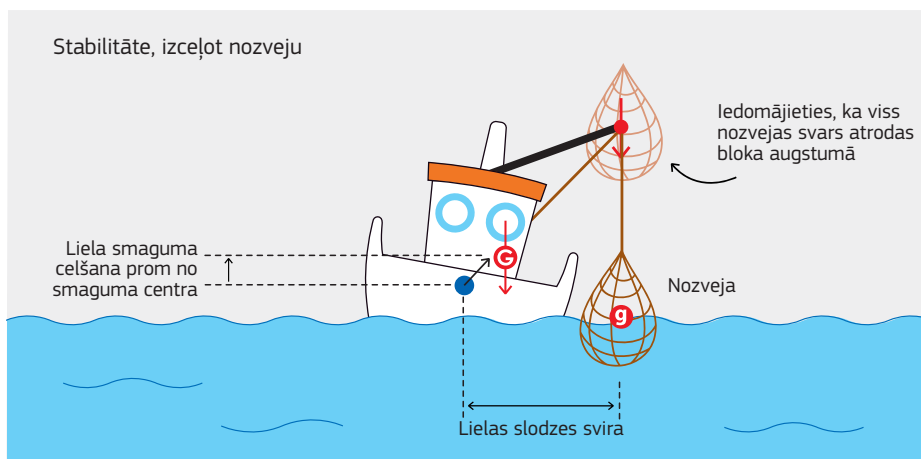


VI-10. Veijeru nospriegojums ietekmē stabilitāti

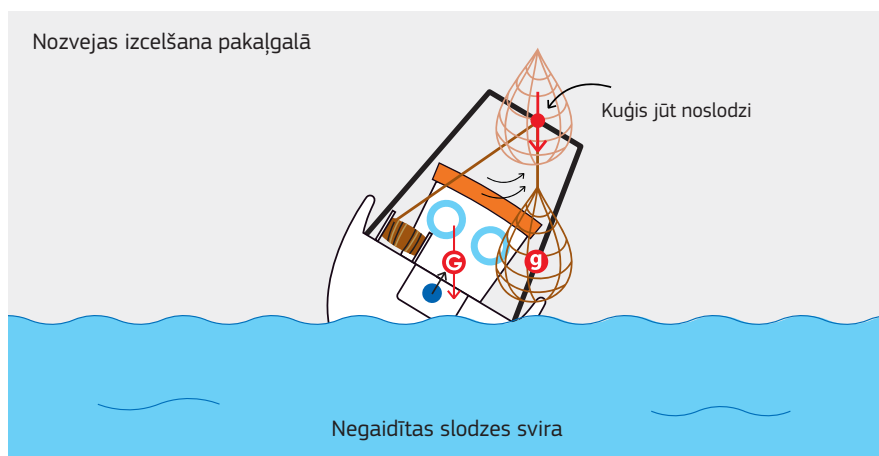
2.2.5. NOZVEJAS VAI ZVEJAS RĪKU IZCELŠANA UZ KUĢA

Zvejas rīku vai nozvejas izcelšana uz kuģa var būtiski samazināt stabilitāti. Ir jāsaprot, ka, ceļot ar Derika celtni, kad ceļamais ir izcelts no ūdens, viss tā svars ir uz bloka Derika celtņa augšā. Tādējādi svars ir augstu gaisā, kā arī nobīdīts uz kuģa borta pusi, un tas izraisa kuģa sasvēršanos.

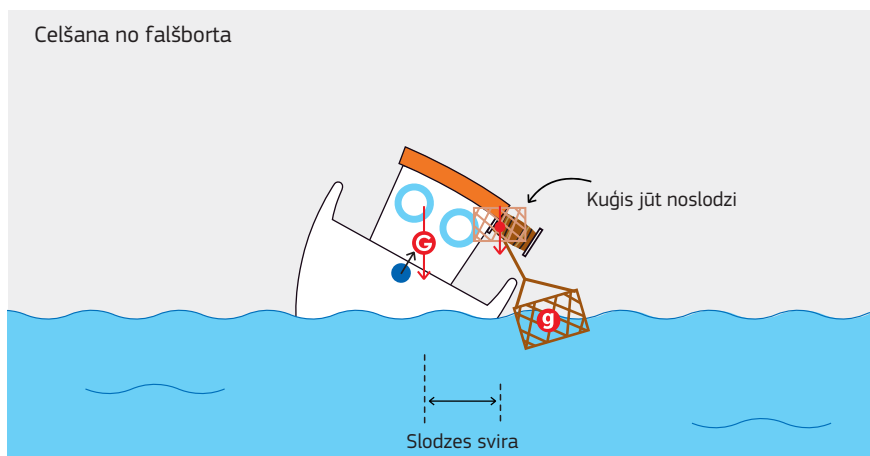
Pirms celšanas padomājiet par sava kuģa stāvokli, jūras apstākļiem un to, cik daudz jūs plānojat izcelt.



VI-11. Izcelšana ar Derika celtni



VI-12. Izcelšana no kuģa pakaļgala ar portālceltni



VI-13. Izcelšana no borta

2.3. ČETRI SOĻI, NOVĒRTĒJOT SAVA KUĢA STABILITĀTI

1. SOLIS

Apsveriet ikvienu faktoru, kurš var izraisīt ar stabilitāti saistītu negadījumu, piemēram:

- ūdensnecaurlaidība;
- brīvā virsma;
- brīvsāni;
- noslogojums;
- zvejas darbības;
- citi.

2. SOLIS

Apkopojiet visus par kuģi pieejamos tehniskos datus, piemēram:

- vadu plāns;
- vispārējā izkārtojuma rasējums;
- stabilitātes reģistrs;
- ieraksti par veiktajām izmaiņām;
- kuģa reģistrācijas dati;
- zivju tilpņu, degvielas tvertņu, ūdens tvertņu tilpums;
- uzstādītais balasts.

Ja stabilitātes reģistrs nav pieejams, jums ir jākonsultējas ar kuģa konstruktoru, kurš, izmantojot visu pieejamo informāciju, var aprēķināt kuģa stabilitāti. Ja pieejamā informācija ir nepietiekama, kuģa konstruktors var veikt "vilņošanās pārbaudi", lai novērtētu stabilitātes līmeni.

3. SOLIS

Norādiet svarīgākās bažas, kas attiecas uz jūsu kuģi.

- **Ūdensnecaurlaidība/applūšanas punkti.** Kuras zonas uz jūsu kuģa būs kritiskas, un kur varētu ieplūst ūdens? Piemēram, durvis, lūkas, atveres kuģa sānos vai dibenā, jumta logi, ventilācijas ejas korpusā u. c. Kādas procedūras un apkopi jūs varētu īstenot, lai nepieļautu ūdens ieplūšanu?
- **Brīvā virsma.** Kurā vietā uz jūsu kuģa brīvā virsma varētu sagādāt problēmas? Piemēram, no klāja nenotekošs ūdens, zivis kaudzēs uz klāja, ūdens nosēdtilpnē, degvielas tvertnēs.
- **Brīvsāni.** Kādi faktori varētu samazināt kuģa brīvsānus, un vai jums ir pieejami tehniskie dati par brīvsānu līmeņa ierobežojumiem? Piemēram, brīvsāni pakaļgalā, kuģa vidusdaļā un priekšgalā, un esiet informēts par minimālo līmeni.
- **Noslogojums.** Vai pieejamā informācijā par stabilitāti ir minēti noslodzes ierobežojumi? Vai ir noteiktas zvejas rīku glabāšanas vietas? Kuģa noslogojums ar zvejas rīkiem, degvielu, tvertnēm un nozvejotajām zivīm nedrīkst pārsniegt minimālo brīvsānu līmeni.
- **Zvejas darbības.** Apsveriet, kuras darbības zvejojot būtiski ietekmēs kuģa stabilitāti, un norādiet visas procedūras un darbības, kas ierobežos negatīvo ietekmi.

4. SOLIS

Izveidojiet svarīgāko, ar jūsu kuģi saistīto faktoru kontrolsarakstu kā atgādinājumu par darbībām un pārbaudēm, kas jāveic, lai nodrošinātu kuģa stabilitāti.

Iekļaujiet nākamajā ailē svarīgos punktus no 2. un 3. soļa. Pie procedūrām ierakstiet jebkurus norādījumus, kuri ir jāievēro attiecībā uz katru punktu. Norādiet, kādi darbi vai pārbaudes ir regulāri jāveic. Izmantojiet kontrolsarakstu (nākamo sarakstu) kā atgādinājumu visiem cilvēkiem par pasākumiem, kuri ir jāveic, lai garantētu drošu kuģa stabilitāti.

SVARĪGĀKIE FAKTORI	PROCEDŪRAS		
	Pirms kuģošanas	Tvaika izlaišana	Zveja
Ūdensnecaurļaidība			
Brīvā virsma			
Brīvsāni			
Noslogojums			
Zvejas darbības			

Apsveramo scenāriju piemēri ir šādi:

- a) ostas atstāšana ar pilnu degvielas bāku un krājumiem, taču bez zivīm;
- b) atrašanās zvejas vietā ar visu nozveju;
- c) došanās mājās ar pilnu/nelielu nozveju un mazliet degvielas vai krājumu;
- d) citi faktiskie darbību apstākļi (piemēram, zvejas darbība).

Pateicība

Daļa no nodaļas par stabilitāti ir pamatota ar Jaunzēlandes Jūras un zvejas nozares drošības un veselības organizācijas publiskoto informāciju.

VI daļa • Papildu informācija

3. • Pirmā palīdzība

- 3.1. CIETUŠĀ NOVĒRTĒŠANA
- 3.2. IZSAUCIET PALĪDZĪBU — BRIESMU ZVANS
- 3.3. PIRMĀS PALĪDZĪBAS KOMPLEKTS
 - 3.3.1. PIRMĀS PALĪDZĪBAS PAMATA KOMPLEKTS
 - 3.3.2. C KATEGORIJAS PIRMĀS PALĪDZĪBAS KOMPLEKTS
- 3.4. NEGADĪJUMA VEIDLAPA

**ZINIET, KAS
JĀDARA!**

3.1. CIETUŠĀ NOVĒRTĒŠANA

1. Rūpējieties, lai jūs pats būtu drošībā!
2. Sāciet runāt ar cietušo pirms viņam pieskerties.
3. Pārbaudiet, vai viņš reaģē.

- Vai cietušais ir **pie samaņas**?
- Vai viņš var dzirdēt jūsu **balsi**?
- Vai viņš reaģē uz **sāpēm**?
- Vai viņš **nereaģē**?

Lai pārbaudītu, vai cietušais ir pie samaņas, stingri saspiediet viņa plecus un uzklīdziet, mēģinot saņemt atbildi. Ja viņš neatbild uz balsi vai pieskārienu, iekniebiet auss ļipiņā vai plaukstu virspusē, lai redzētu, vai viņš reaģē uz sāpēm.

Bezsamaņa iestājas tad, kad ir traucēta normāla smadzeņu darbība.

Tas var būt dzīvībai bīstams stāvoklis, kad ir vajadzīga tūlītēja medicīniskā palīdzība.

3.2. IZSAUCIET PALĪDZĪBU — BRIESMU ZVANS

1. Pārbaudiet, vai jūsu radio ir ieslēgts un ir izvēlēts lielas jaudas iestatījums.
2. Izvēlieties atbilstošo kanālu (*MF DSC, VHF DSC, VHF Channel 16* vai *INMARSAT*).
3. Piespiediet pārraides pogu un lēnām un skaidri sakiet:
 - **Briesmas** (atkārtojiet trīs reizes).
 - **Šeit** (atkārtojiet sava kuģa nosaukumu trīs reizes).
 - **Mans izsaukuma signāls / MMSI ir ...**
 - **Briesmas** (kuģa nosaukums un identifikācija)
 - **Mana atrašanās vieta ir** (norādiet platumu un garumu vai reālo aprēķināto attālumu līdz zināmam punktam).
 - **Es pieprasu** (paskaidrojiet palīdzības veidu, piemēram, medicīnisko palīdzību).
 - **Uz klāja ir** (?) cilvēki.
 - **Beigas** (tas nozīmē "lūdzu, atbildiet").
4. Atlaidiet pārraides pogu un gaidiet atbildi.
5. Ja jūs neko nedzirdat, **ATKĀRTOJIET ZVANU**.

Ja paveiksies, jūsu zvans tiks novirzīts pie ārsta vienā no radio un medicīnisko konsultāciju centriem. Atkarībā no apstākļiem un ārsta padoma krasta apsardzes iestādes var palīdzēt organizēt evakuāciju.

Saskaņā ar ES minimālajām drošības un veselības prasībām, lai uzlabotu medicīnisko aprūpi uz kuģu klāja, uz visu izmēru zvejas kuģiem attiecas šādas prasības:

- uz kuģiem ir jābūt atbilstošiem medicīniskiem komplektiem;
- apkalpei ir jāsaņem pamata apmācība par medicīniskiem un ārkārtas jautājumiem;
- pa radio ir jābūt pieejamai medicīniskai konsultācijai;
- uz klāja ir jābūt pirmās palīdzības rokasgrāmatai.

Kad notiek negadījums un kāds ir slims vai ievainots, ir ļoti svarīgi, lai klāt būtu kāds, kurš zina, kā pareizi rīkoties, kamēr ierodas profesionāla palīdzība.

Visiem apkalpes locekļiem ir jāpabeidz pirmās palīdzības pamata kurss, lai vajadzības gadījumā varētu palīdzēt apkalpes biedriem.

3.3. PIRMĀS PALĪDZĪBAS KOMPLEKTS

3.3.1. PIRMĀS PALĪDZĪBAS PAMATA KOMPLEKTS

SATURS

1. Seši dažādi apsēji
2. Tīrīšanas salvetes (glābēja rokām)
3. Brūču salvetes
4. Acu polsteri
5. Apsēji lietošanai ūdenī
6. Divi satīti pārsēji
7. Līmlente
8. Ķirurģiskās šķēres
9. Pincete
10. Saspraužamās adatas
11. Nagu birste
12. Cieši noslēdzami maisiņi ar etiķetēm gadījumam, ja vajadzīga evakuācija uz slimnīcu
13. Seši katūna trīsstūra pārsēji
14. Astoni pāri slāpekļa cimdu
15. Folijs / glābšanas sega
16. Elpināšanas sejas maska
17. Marles tamponi

3.3.2. C KATEGORIJAS PIRMĀS PALĪDZĪBAS KOMPLEKTS ⁽⁴⁾

APRĪKOJUMS

1. Maska elpināšanai no mutes mutē.
2. Līpošs elastīgs pārsējs
3. Marles komprese
4. Vienreizlietojami polietilēna cimdi
5. Plāksteri
6. Kompresijas pārsējs
7. Cinka oksīda vai līpošs pārsējs

MEDIKAMENTI

1. Medikamenti sirdij
 - Preparāts pret stenokardiju
2. Kuņģa-zarnu trakta sistēma
 - Pret vemšanu
 - Pret caureju
3. Pretsāpju un spazmolītiskie līdzekļi
 - Pretsāpju līdzeklis
4. Nervu sistēma
 - Līdzeklis pret jūras slimību
5. Ārīgi lietojamie medikamenti
 - Antiseptiska šķīdums
 - Preparāts pret apdegumiem
6. Pretindes

NEGADĪJUMA REĢISTRĒŠANA

Negadījuma reģistrēšana ir būtiska avārijas dienestiem. Ieraksts par negadījumu ir jāpievieno cietušajam, vēlams cieši noslēdzamā maisiņā, lai tas nesamirktu. Kopija varētu būt vajadzīga arī, veicot kuģa ierakstus.

Nākamajā lappusē ir negadījuma veidlapas paraugs, ko jūs varat nokopēt un glabāt uz klāja pirmās palīdzības komplektā.

⁽⁴⁾ Atsauce uz C kategoriju ir saistīta ar trim kategorijām, kurās kuģus var iedalīt atbilstoši spēkā esošajām prasībām. No kategorijas ir atkarīgi medicīniskie elementi, kuriem ir jābūt uz klāja.

3.4. NEGADĪJUMA VEIDLAPA

1. Par ievainoto cilvēku

Vārds, uzvārds

Dzimums

☐

Vīrietis

☐

Sieviete

Dzimšanas datums

Diena

Mēnesis

Gads

Amats uz klāja

Mājas adrese

Mājas tālruņa numurs un/vai mobilā tālruņa numurs

Alerģijas

Nē

☐

Ja jā, norādīt sīkāk!

Vai lieto medikamentus?

Nē

☐

Ja jā, norādīt sīkāk!

Medicīniskā anamnēze

Nē

☐

Ja jā, norādīt sīkāk!

2. Par negadījumu

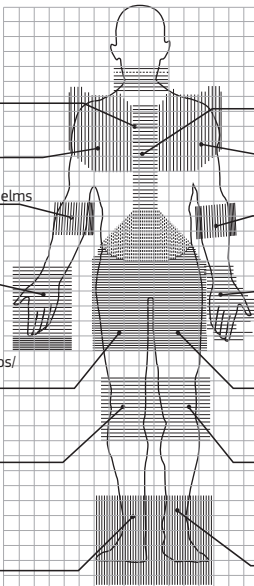
Negadījuma datums

Laiks (UTC/GMT/vietējais)

Kur notika negadījums? (Piemēram, uz klāja, kambīzē, mašīntelpā)

Īss savainojuma apraksts

Skartā ķermeņa daļa un sāpju līmenis

☐ Sāpju nav ☐ Zems ☐ Vidējs ☐ Augsts	☐ Kakls ☐ Kreisais plecs ☐ Kreisais elkonis/apakšdelms ☐ Kreisā plauksta/plauksta locītava ☐ Kreisais gurns/augšstilbs/dibena kreisā puse ☐ Kreisais cēlgais ☐ Kreisā potīte/pēda		☐ Muņķurā augšdaļa ☐ Labais plecs ☐ Labais elkonis/apakšdelms ☐ Labā plauksta/plauksta locītava ☐ Labais gurns/augšstilbs/dibena labā puse ☐ Labais cēlgais ☐ Labā potīte/pēda	☐ Sāpju nav ☐ Zems ☐ Vidējs ☐ Augsts
---	--	---	---	---

Mugurkaula savainojums

Jā

☐

Nē

☐

Samaņa

☐ Vai zina savu vārdu / atrašanās vietu?☐ Vai cilvēks ir nomodā?☐ Reagē uz sāpēm?☐ Nereaģē?

Elpošana

☐ Normāla☐ Saraustīta☐ Ātra☐ Lēna☐ Dziļa☐ Sekla☐ Skaļa

Pulss

☐ Normāls☐ Ātrs☐ Lēns☐ Spēcīgs☐ Vājš

Ada

Temperatūra

☐ Ļoti auksta☐ Auksta☐ Normāla☐ Karsta☐ Ļoti karsta

Krāsa

☐ Bāla☐ Normāla☐ Pietvīkusi

Mikla

☐ Lipīga☐ Normāla☐ Sausa

Kad cilvēks pēdējo reizi ēda?

VI daļa • Papildu informācija

4. • Darba aprīkojums

- 4.1. IEVADS
- 4.2. SIGNĀLI AR ROKU, VEICOT IZCELŠANU UZ KUĢA
- 4.3. PĀRBAUDE, APSKATE UN LIETVEDĪBA
- 4.4. APSKATES VEIDLAPAS
 - 4.4.1. TRALERIS
 - 4.4.2. KUĢIS ZVEJAI AR MURDIEM
 - 4.4.3. KUĢIS ZVEJAI AR TĪKLIEM/VADIEK/DŽIGA APRĪKOJUMU
 - 4.4.4. DRAGU KUĢIS VAI KUĢIS ZVEJAI AR TRAĻA DURVĪM
 - 4.4.5. KUĢIS ZVEJAI AR RIŅĶVADU

**REGULĀRI
PĀRBAUDIET**

4.1. IEVADS

DARBA APRĪKOJUMS

Attiecas uz jebkuru aprīkojumu, kas tiek izmantots, strādājot uz kuģa klāja, piemēram:

- rokas instrumenti, darbināmi gan ar roku, gan elektrību;
- kāpnes, gan fiksētas, gan pārnēsājamas;
- konveijeri;
- pacēlāji;
- dzesēšanas iekārtas;
- kambīzes un stūresmājas aprīkojums;
- vinčas;
- celtņi;
- tīkla spoles;
- motobloki, krāni un attiecīgās spoles, piekārtie bloki un portāli;
- aprīkojums krastā, ko izmanto izkraušanas darbībās, piemēram, autokrāvēji un pašgājējdarba aprīkojums.

Ikvienam cilvēkam, kurš atbild par kuģa ekspluatēšanu, ir jānodrošina, ka darba aprīkojums ir:

- piemērots izmantošanai un atbilstošs mērķim un apstākļiem, kurā to izmanto;
- uzturēts drošā stāvoklī, lai, to izmantojot, netiktu pakļauta riskam cilvēka veselība un drošība;
- pārbaudīts, lai pārliecinātos, ka to ir droši lietot.

Visas pārbaudes ir jāveic un jāreģistrē kompetentam cilvēkam.

Tādam **celšanas aprīkojumam** kā vinčas un pacēlāji ir jāpiemēro īpaši drošības pasākumi un pārbaudes. Celšanas aprīkojumam ir jābūt:

- piemērotam, pietiekami izturīgam un stabilam, lai veiktu plānoto darbu. Arī kravai un jebkam, kas tam ir piestiprināts (piemēram, zivju kastēm, celšanas āķiem u. c.), ir jābūt piemērotam;
- novietotam vai uzstādītam tā, lai novērstu savainojumu risku, piemēram, aprīkojuma dēļ vai krītošas kravas dēļ, kas trāpa cilvēkam;
- acīmredzami marķētam ar atbilstošu informāciju, kas jāņem vērā, lai lietošana būtu droša, piemēram, drošas darba kravas. Arī tādiem piederumiem kā stropes, lingu skavas u. c., ir jābūt līdzīgi marķētām.

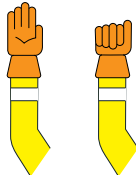
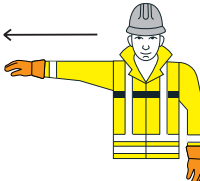
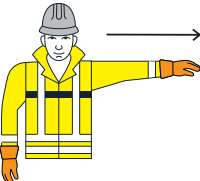
Operatoriem ir jāuzrauga, lai:

- celšanas darbības būtu izplānotas un uzraudzītas, un lai tās droši veiktu kompetenti cilvēki;
- pirms darbību sākuma būtu veikts atbilstošs riska novērtējums;
- cilvēku celšanai izmantotais aprīkojums ir atbilstoši marķēts un droši izmantojams šādam mērķim, piemēram, ir veikti visi vajadzīgie drošības pasākumi, lai novērstu vai samazinātu risku;
- jebkurš bojāts aprīkojums tiek nekavējoties izņemts no ekspluatācijas.

Iepriekš minēto mērķu vajadzībām kompetentajam cilvēkam ir jāpierāda padziļinātas zināšanas par celšanas aprīkojumu un celšanas darbībām. Tas varētu būt kapteinis vai apkalpes loceklis, taču ir ieteicams izmantot kvalificētu cilvēku.

4.2. SIGNĀLI AR ROKU, VEICOT IZCELŠANU UZ KUĢA

Diagrammas atveidotas ar Apvienotās Karalistes Jūras un krasta apsardzes aģentūras laipnu atļauju

			Sažņaut un atbrīvot pirkstus, lai signalizētu “nostiep” vai “ļoti neliels attālums līdz kravai”.
DARBĪBA SĀKAS Ievērot manus norādījumus.	DARBĪBA BEIDZAS Pārtraukt ievērot manus norādījumus.		
			
VINČA	APTURĒŠANA	AVĀRIJAS APTURĒŠANA	
			
NOLAIST ZEMĀK	PAGRIEZT PA KREISI	PAGRIEZT PA LABI	
			
PĀRVIETOT MANĀ VIRZIENĀ Signāli ar abām rokām	PĀRVIETOT VIRZIENĀ PROM NO MANIS	PĀRVIETOT PA KREISI	PĀRVIETOT PA LABI

VI-14. Standarta signāli ar roku, veicot izcelšanu

4.3. PĀRBAUDE, APSKATE UN LIETVEDĪBA

Pirms pirmo reizi izmantot celšanas aprīkojumu, tajā skaitā piederumus, tas ir jāpārbauda kompetentam cilvēkam. Vismaz reizi gadā ir rūpīgi jāpārbauda, vai celšanas aprīkojums nav bojāts, ja tas tiek lietots regulāri.

Kompetentam cilvēkam ir jāsagatavo pārbaudes grafiks, un kompetentajai personai ir jāveic pārbaudes, bet sīka informācija par to ir jāreģistrē apkopes ierakstu žurnālā, kam ir jābūt pieejamam pārbaudes laikā. Pēc katras celšanas aprīkojuma pārbaudes vai apskates ziņojums ir jāiesniedz kuģa īpašniekam un kapteinim, lai viņi varētu atbilstoši rīkoties.

Uzskatāms, ka viss izcelšanas darbībām paredzētais aprīkojums ietver papildaprīkojumu, ko izmanto enkurošanai, nostiprināšanai vai atbalstam. Te ir ietverti arī tādi piederumi kā ķēdes, stropes, slingi, montāžas skavas u. c. Pacelšanas aprīkojumu (veijerus, virves, ķēdes, saites, skavas u. c.), kas parasti nonāk ūdenī vai tiek iemērķts ūdenī zvejas laikā, var neņemt vērā. Tomēr, ja pacelšanas darbībai izmanto traļa vinču vai pacēlāju, šī izmantošana ir jāņem vērā.

Tādējādi, kaut arī vinčas vilkšanas spēks var būt 5 tonnas, gadījuma, kad tā tiek izmantota, lai izkrautu nozveju, ceļoti tikai 0,5 tonnas vienā reizē, tā ir jāapskata un jāpārbauda, pamatojoties uz 0,5 tonnu svaru.

Apskašu biežums būs atkarīgs no elementa stāvokļa un izmantošanas; ja kaut kas tiek intensīvi izmantots apstākļos, kur pastāv ātras korozijas vai nodiluma risks, trīs mēneši ir pamatots periods. Citiem elementiem, iespējams, seši mēneši, taču noteikti vismaz reizi gadā visiem elementiem.

Nākamajā daļā ir piedāvāta apskates veidlapa traleriem, kuģiem zvejai ar murdiem, kuģiem zvejai ar tīkliem/vadiem/džiga aprīkojumu, kuģiem zvejai ar dragām un rāmja trali un kuģiem zvejai ar riņķvadiem. Veidlapā norādīto elementu saraksts nav pilnīgs.

4.4. APSKATES VEIDLAPAS

4.4.1. TRALERIS

ELEMENTS	STĀVOKLIS/REZULTĀTS A: pieņemams R: jāveic remonts/nomainīa/izmaiņas C: labots NA: nav attiecināms			
	3 mēneši	6 mēneši	9 mēneši	12 mēneši
Vinča, tostarp: sēdekļi, bremzes, sajūgi, zvejas rīka vadotne, skrituļi, regulētārvārsts un hidraulika.				
Klāja spoles un piekārtie bloki ar skavām				
Vilkšanas āķis, vilkšanas ķēdes vai troses, aiztura ķēdes				
Āmi izceļošais Derika celtnis vai portālceltnis: vinča, trose, bloks, spoļu āķis, regulētārvārsts un hidraulika				
Izkraušanas līdzekļi: Derika celtnis, bloki, trose, āķis, spoles, kastes āķi, vinča, regulētārvārsts un hidraulika				
Motobloks un krāns				
	6 mēneši		12 mēneši	
Tīkla spole, tostarp: vadības ierīce un hidraulika				
Nozvejas manipulēšanas sistēma, konveijers, pacēlājs u. c.				
Zivju telpas kāpnes				
Elektriskais rokas urbis				
Elektriskais urbis				
Metināšanas iekārta				
Pārnēsājams ģenerators				
Apdedzināšanas un griešanas rīks				
	12 mēneši			
Rokas rīki un citi				
Spīļu savienotājskavas tapas				
Brīvs pacelšanas aprīkojums				

Brīvs pacelšanas aprīkojums, piemēram, ķēžu bloki, ir jāapskata pirms lietošanas un ik pēc 12 mēnešiem.

4.4.2. KUĢIS ZVEJAI AR MURDIEM

ELEMENTS	STĀVOKLIS/REZULTĀTS A: pieņemams R: jāveic remonts/nomaina/izmaiņas C: labots NA: nav attiecināms			
	3 mēneši	6 mēneši	9 mēneši	12 mēneši
Pacēlājs, tostarp: stiprinājums, spoles, izgrūšanas mehānisms, vadības ierīce un hidraulika				
Laivceltņa bloks, tostarp: laivceltņa stiprinājums, bloks un skava				
Margapmales skritulis, ja to izmanto laivceltņa bloka vietā				
Āmi izceļošais Derika celtnis vai portālceltnis: vinča, trose, bloks, spoļu āķis, regulētārvārsts un hidraulika				
Izkraušanas līdzekļi: Derika celtnis, bloki, trose, āķis, spoles, kastes āķi, vinča, regulētārvārsts un hidraulika				
	6 mēneši		12 mēneši	
Zivju telpas kāpnes				
Elektriskais rokas urbis				
Elektriskais urbis				
Metināšanas iekārta				
Pārnēsājams ģenerators				
Apdedzināšanas un griešanas rīks				
	12 mēneši			
Rokas rīki un citi				
Brīvs pacelšanas aprīkojums				

Brīvs pacelšanas aprīkojums, piemēram, ķēžu bloki, ir jāapskata pirms lietošanas un ik pēc 12 mēnešiem.

4.4.3. KUĢIS ZVEJAI AR TĪKLIEM/VADIEM/DŽIGA APRĪKOJUMU

ELEMENTS	STĀVOKLIS/REZULTĀTS A: pieņemams R: jāveic remonts/nomainīa/izmaiņas C: labots NA: nav attiecināms			
	3 mēneši	6 mēneši	9 mēneši	12 mēneši
Tīkla pacēlājs, tostarp: stiprinājums, satveršanas skritulis/konveijers, vadības ierīce un hidraulika				
Tīkla kratīšanas/kraušanas ierīce				
Vadu pacēlājs, tostarp: stiprinājums, spoles, izgrūšanas mehānisms, vadības ierīce un hidraulika				
Vadotnes bloks vai laivceltņa bloks, ja tādu izmanto				
Izkraušanas līdzekļi: Derika celtnis, bloki, trose, āķis, skavas, kastes āķi, vinča, regulētājvārsts un hidraulika				
	6 mēneši		12 mēneši	
Rokas džiga spoles				
Zivju noņēmējierīces				
Zivju telpas kāpnes				
Elektriskais rokas urbis				
Elektriskais urbis				
Metināšanas iekārta				
Pārnēsājams ģenerators				
Apdedzināšanas un griešanas rīks				
	12 mēneši			
Rokas rīki un citi				
Brīvs pacelšanas aprīkojums				

Brīvs pacelšanas aprīkojums, piemēram, ķēžu bloki, ir jāapskata pirms lietošanas un ik pēc 12 mēnešiem.

4.4.4. DRAGU KUĢIS VAI KUĢIS ZVEJAI AR TRAĻA DURVĪM

ELEMENTS	STĀVOKLIS/REZULTĀTS A: pieņemams R: jāveic remonts/nomaina/izmaiņas C: labots NA: nav attiecināms			
	3 mēneši	6 mēneši	9 mēneši	12 mēneši
Vinča, tostarp: sēdekļi, bremzes, sajūgi, zvejas rīka vadotne, skrituļi, regulētārvārsts un hidraulika.				
Derika celtni, tostarp: šarnīrsavienojumi, bloki un troses, Derika celtna gala bloki un atvienošanas ierīces				
Klāja spoles un piekārtie bloki ar skavām				
Āmi izceļošais Derika celtnis vai portālceltnis: vinča, trose, bloks, spoļu āķis, regulētārvārsts un hidraulika				
Izkraušanas līdzekļi: Derika celtnis, bloki, troses, āķis, skavas, kastes āķi, vinča, regulētārvārsts un hidraulika				
Aprīkošana ar rāmja trali/dragām				
Vinča, tostarp: sēdekļi, bremzes, sajūgi, zvejas rīka vadotne, skrituļi, regulētārvārsts un hidraulika.				
	6 mēneši		12 mēneši	
Rāmja ierobežošanas ķēdes (uzglabāšanai un remontam)				
Nozvejas manipulēšanas sistēma, konveijers, pacēlājs u. c.				
Zivju telpas kāpnes				
Elektriskais rokas urbis				
Elektriskais urbis				
Metināšanas iekārta				
Pārnēsājams ģenerators				
	12 mēneši			
Rokas rīki un citi				
Brīvs pacelšanas aprīkojums				

Brīvs pacelšanas aprīkojums, piemēram, ķēžu bloki, ir jāapskata pirms lietošanas un ik pēc 12 mēnešiem.

4.4.5. KUĢIS ZVEJAI AR RIŅĶVADU

ELEMENTS	STĀVOKLIS/REZULTĀTS A: pieņemams R: jāveic remonts/nomainīa/izmaiņas C: labots NA: nav attiecināms			
	3 mēneši	6 mēneši	9 mēneši	12 mēneši
Palīglaiva: stāvoklis, dzinējs, ārkārtas aprīkojums, radio				
Nolaišanas/izvilšanas līdzekļi: izcelšanas troses, bloki un skavas, vinča un struktūra				
Vadu pacēlājs, tostarp: stiprinājums, spoles, izgrūšanas mehānisms, vadības ierīce un hidrolika				
Aizmugures tīkla pacēlājs: tostarp hidroliksais stiprinājums un vadības ierīces				
Priekšējais tīkla pacēlājs: tostarp hidroliksais stiprinājums un vadības ierīces				
Riņķvada vinča: attiecīgie bloki un aprīkojums				
Izbēršanas aprīkojums un vinča: tostarp Derika celtnis un viss aprīkojums				
Zivju sūknis: tostarp Derika celtnis un viss aprīkojums				
Tīkla transportēšanas skrituļi: tostarp uzstādāms krāns un vadības ierīces				
Izkraujošais Derika celtnis/krāns: tostarp visi saistītie bloki, ķēdes, skavas u. c.				
	6 mēneši		12 mēneši	
Zivju telpas kāpnes				
Elektriskais rokas urbis				
Elektriskais urbis				
Metināšanas iekārta				
Pārnēsājams ģenerators				
Apdedzināšanas un griešanas rīks				
	12 mēneši			
Rokas rīki un citi				
Spīļu savienotājskavas tapas				

Brīvs pacelšanas aprīkojums, piemēram, ķēžu bloki, ir jāapskata pirms lietošanas un ik pēc 12 mēnešiem.

VI daļa • Papildu informācija

5. • Mācību trauksmes treniņi

5.1. IEVADS

5.2. KĀ VEIKT EFEKTĪVU TRENIŅU?

5.3. ĀRKĀRTAS PLĀNS

5.4. PASĀKUMU KONTROLSARAKSTS ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀM

5.4.1. CILVĒKS AIZ BORTA

5.4.2. APPLŪŠANA

5.4.3. MIESAS BOJĀJUMI / MEDICĪNISKA ĀRKĀRTAS SITUĀCIJA

5.4.4. SLIKTI LAIKA APSTĀKĻI

5.4.5. UGUNSGRĒKS

5.4.6. KUĢA PAMEŠANA

5.5. MĀCĪBU TRAUKSMES TRENIŅU REĢISTRĒŠANA

**APSPRIEDIET
IESPĒJAMOS
SCENĀRIJUS**

5.1. IEVADS

Mācību trauksmes treniņš ir uzdevums, kurā kapteinis un apkalpe var simulēt katastrofas vai bīstamas situācijas uz klāja apstākļus, lai viņiem būtu iespēja trenēt savas reaģēšanas spējas. Kaut arī treniņā var netikt izskatīti visi iespējamie scenāriji, tas sniedz apkalpes locekļiem priekšstatu par to, kā reaģēt ārkārtas situācijā. Labas reakcijas ārkārtas situācijā mērķi ir:

- ātri reaģēt;
- kontrolēt negadījumu vai nepieļaut tā pastiprināšanos;
- veicināt evakuāciju, izkļūšanu un izglābšanos no briesmām;
- aizsargāt dzīvību (sniedzot savlaicīgu medicīnisko palīdzību); un
- aizsargāt kuģi un tā aprīkojumu.

5.2. KĀ VEIKT EFEKTĪVU TREIŅU?

Treniņam ir jābūt veidotam tā, lai katram apkalpes loceklim būtu iespēja trenēties pildīt viņam noteiktos pienākumus reālā ārkārtas situācijā, noskaidrot, kur atrodas un kāda veida aprīkojums ir pieejams uz klāja, kā arī paaugstināt apkalpes pašpārliedcinātību. Tajā arī tiks noteiktas visas nepilnības plānā, ko pēc tam var izlabot.

1. Dažādojiet treniņus, izvēloties dažādas situācijas uz klāja, piemēram, ugunsgrēks kajītē vai mašintelpā, pārkrišana pār bortu vai ievainota cilvēka evakuācija.
2. Treniņā nepakļaujiet nevienu savainojuma riskam.
3. Apkalpes locekļiem ir jāpārbauda un jāzina, kā pārliedcinoši izmantot aprīkojumu.
4. Mudiniet apkalpi strādāt kopā, lai tiktu galā ar situāciju drošā un efektīvā veidā.
5. Apkalpes locekļi var izjust spiedienu. Tomēr ir svarīgi, lai viņi saprastu, ka viņi paļaujas viens uz otru, lai reālā ārkārtas situācijā būtu drošībā.
6. Iztaujāšana pēc visiem treniņiem. Mudiniet apkalpi apkalpi apspriest to, ko viņi ir iemācījušies, un kādus uzlabojumus varētu veikt pēc tam. Piemēram:
 - Vai ir vajadzīgs papildu aprīkojums?
 - Vai ir alternatīva vieta aprīkojuma uzglabāšanai?
 - Vai kādam apkalpes loceklim ir vajadzīga papildu apmācība (vai zināšanu atjaunināšana)?

5.3. ĀRKĀRTAS PLĀNS

Gatavojot plānu, būtu jāapsver un jāreģistrē žurnālā šāda informācija:

- a) katras iespējamās ārkārtas situācijas īss apraksts (piemēram, cilvēks aiz borta, ugunsgrēks, aizsērējis mehānisms);
- b) tūlītēju darbību kontrolesaraksts, kas jāņem vērā katrā avārijas situācijā;
- c) nosauciet to personu vārdus, kuras ir atbildīgas par plānā noteikto darbību vai procedūru veikšanu.

5.4. PASĀKUMU KONTROLSARAKSTS ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀM

Šajā sadaļā ir sniegts pamata pasākumu kontROLSaraksts ārkārtas situācijām, kuras var notikt uz maziem kuģiem. KontROLSaraksti var noderēt arī, gatavojoties treniņam un iztaujāšanai pēc apmācības.

5.4.1. CILVĒKS AIZ BORTA

Veiciet drošības pasākumus, lai samazinātu risku pārkrist pār borta, taču esiet gatavi veiksmīgai izvilšanas operācijai. Ziniet, kas jādara, un izstrādājiēt konkrēti jūsu kuģim piemērotu plānu.

Izvelkot cilvēku, kurš atrodas aiz borta, ir jāveic šādas darbības un jāņem vērā šādi nosacījumi:

- celiet trauksmi: kļiedziēt “cilvēks aiz borta”;
- ieceliet sargu: turiet redzeslokā cilvēku, kurš atrodas ūdenī;
- izmetiet glābšanas boju: atzīmējiēt vietu;
- pagrieziēt kuģi: apgrieziēties pretējā virziēnā;
- briesmu signāls: izsāuciet palīdzību pa radio;
- izvilšana: nodrošiniēties ar līdzekļiem, lai dabūtu cilvēku atpakaļ uz klāja;
- organizēšana: sāgāgāvojiēt piemērotus izvilšanas līdzekļus, piemēram, grozu, kāpnes, pacelšanas stropi vai citus;
- pirmā palīdzība/medika aprūpe: sāgāgāvojiēt piemērotu pirmās palīdzības komplektu un nodrošiniēt apmācību, lai nepieļāutu hipotermiju.

5.4.2. APPLŪŠANA

Kuģos ar klāju applūšana var notikt jebkurā brīdī, atrodoties jūrā vai ostā. Applūšanu var novērst, taču, ja to nevar novērst, tad vairumā gadījumu to var kontrolēt. Ja atklāj laikus, tekošas caurules var izolēt un applūšanu kontrolēt, izsūkņējot ūdeni no attiecīgās telpas.

Applūšana var būt pēkšņa, un, ja to atklāj vēlu, nav laika novērst cēloni. Lai āgrīni brīdinātu par applūšanu, ļoti svarīga var būt efektīva atsūkņēšanas signalizācija.

Lai samazinātu applūšanas risku vai applūšanas radītos bojājumus, vienmēr nodrošiniēt, lai nodalījumi būtu ūdensnecāurlaidīgi, un pārbaudiēt, vai visas telpas zem klāja tiek uzturētas labā stāvoklī. Ja kuģī notiek applūšana:

- celiet trauksmi;
- iedarbiniēt sūkņus, pārbaudiēt, vai atsūkņēšana darbojas efektīvi;
- stūresmājas sārgam jānosūta radioziņojums blakusesošājiem kuģiem un krasta apsardzei;
- pagrieziēt kuģi virziēnā uz seklāku ūdeni vai ostu; apsveriet iespēju, pietāuvot kuģi krastā;
- pamēģiniēt apturēt ūdens plūsmu, aizveriet vārstu vai aiztāisiet caurumu;
- ja sūkņi nedarbojas, pametiēt nodalījumu un izolējiēt to;
- aizveriet durvis, lūkas un vārtus, lai maziēnātu applūšanu;
- atstājiēt valā notekas vai ūdensvārtus, lai liekais ūdens varētu aiztecēt;
- izveidojiēt mākslīgas starpsienas, izmāntojot ieklājamos dēļus vai zivju grozus, kuri sāieti kopā pāri nodalījumiem;
- pārbaudiēt, vai nav caurumu, pa kuriem ūdens sūcas blakus esošājos nodalījumos;
- apsveriet, kā applūdušāis nodalījums varētu ietekmēt stabilitāti;
- izmāntojiet speciālu plāksni, lai bloķētu ūdens ieplūšanu;
- sāgāgāvojiēties pamest kuģi; paliēciēt uz kuģa tik ilgi, cik tas ir droši;
- pametiēt kuģi tikai pēc kapteiņa komādas;
- neizmāntojiet IPI vai hidrotērpu, atrodoties uz kuģa (slēgtās telpās), jo to peldspēja var traucēt izklūšanu pēkšņas kuģa apgāšanās gadījumā; tomēr izņemiet tos, lai tie būtu sātavi lietošanai.

5.4.3. MIESAS BOJĀJUMI / MEDICĪNISKA ĀRKĀRTAS SITUĀCIJA

Apkalpei ir jābūt saņēmušai pirmās palīdzības apmācības un ir jāzina, kā rīkoties tādās ārkārtas medicīniskās situācijās kā bezsamaņa, ievainojumi, apdegumi, hipotermija un aukstuma šoks. Ja ir cietušais, rīkojieties šādi:

- uzraugiet ievainotā cilvēka veselību uz kuģa;
- celieta trauksmi, nosūtīt briesmu signālu pa radio, ja ir apdraudēta dzīvība;
- vajadzības gadījumā pieprasiet ārsta konsultāciju pa radio;
- sagatavojieties evakuācijai ar helikopteri vai citu kuģi;
- vai evakuējieties, atgriežoties ostā.

5.4.4. SLIKTI LAIKA APSTĀKĻI

Pirms došanās jūrā pārliecinieties, ka zināt, kādi laika un jūras apstākļi ir gaidāmi jūsu vietējā teritorijā.

- Atrodieties jūrā, pastāvīgi uzraugiet laika apstākļus jūsu teritorijā.
- Ja slikti laika apstākļi ir neizbēgami, un/vai pirms kādas bīstamas vietas šķērsošanas informējiet apkalpi.
- Aizveriet durvis, lūkas un vārtus, lai nepieļautu ūdens iekļūšanu kuģī.
- Nosēdītelpes izsūknē sausas, lai nepieļautu stabilitātes mazināšanos.
- Apkalpei ir jānostiprina nenostiprināts aprīkojums un krava uz klāja.
- Pārbaudiet, vai visas ieplūdes un izplūdes caurules, kas iekļūst korpusā, ir veselas.
- Esiet gatavs veikt pagaidu remontdarbus.
- Neizmantojiet IPI vai hidrotērpu, atrodoties uz kuģa (vai slēgtās telpās), jo to peldspēja var traucēt izkļūšanu pēkšņas kuģa apgāšanās gadījumā. Tomēr izņemiet tos, lai tie būtu gatavi lietošanai.
- Vajadzības gadījumā izplānojiet kuģa nostiprināšanu aizsargātos ūdeņos (drošā ostā).

5.4.5. UGUNSGRĒKS

Ugunsgrēks var sākties kambīzē vai mašīntelpā. Aprīkojiet savu kuģi ar piemērotiem ugunsdzēsības līdzekļiem šajās vietās. Pārliecinieties, ka vieta ap plīti ir tīra un ka ir pieejama ugunsdzēsšanas sega jebkādas uguns noslāpēšanai. No otras puses, mašīntelpa var būt aprīkota ar inertās gāzes sistēmu. Regulāri pārbaudiet ūdens izsmidzināšanas sistēmu vārstus. Ugunsgrēka gadījumā esiet gatavs veikt šādas darbības:

- cilvēkam, kurš atklāj ugunsgrēku, jāceļ trauksme;
- informējiet krasta apsardzi;
- ja iespējams, norobežojiet ugunsgrēka avotu;
- aizveriet visu ventilāciju; aizveriet visas lūkas, durvis, vārtus, logus un izslēdziet ventilatorus;
- atslēdziet elektropadevi uguns skartajai vietai;
- pārliecinieties, ka cilvēki var droši izkļūt no uguns skartās vietas;
- norobežojiet un nodzēsiet uguni;
- manevrējiet kuģi, lai samazinātu vēja ietekmi uz ugunsgrēku;
- novietojiet kuģi tā, lai dūmi tiktu pūsti prom no kuģa;
- pārbaudiet blakus esošās telpas, lai novērstu ūdens izplatīšanos;
- kad uguns ir nodzēsta, pārbaudiet kuģa stabilitāti;
- ja uguns dzēšanai tikai izmantots ūdens, veiciet darbības, lai aizvāktu ūdeni;
- izvērtējiet turpmākās darbības;
- salabojiet aprīkojumu.

5.4.6. KUĢA PAMEŠANA

Sagatavošanās kuģa pamešanai ietver šādas darbības, ja laiks un apstākļi ļauj:

- celiet trauksmi;
- nosūtiet briesmu signālu un ziņojiet par briesmu iemeslu;
- nodrošiniet, lai jums būtu sertificēts glābšanas plosts, un esiet gatavi to nolaist ūdenī;
- sagatavojiet "ceļa somu" un ņemiet to līdzi; komplektā var būt šādas lietas:
 - signālraketes vai vizuāli briesmu signāli;
 - *EPIRB* (avārijas vietas norādīšanas radiobāka);
 - *SART* (meklēšanas un glābšanas transponders);
 - zibspuldzes;
 - rokas vai ļoti augstas frekvences (*VHF*) radio;
 - ūdens un ilgi uzglabājama pārtika;
 - pirmās palīdzības komplekts;
 - siltas drēbes.
- sapulcējiet apkalpi un uzdodiet katram uzdevumu vai pienākumu;
- pаметiet kuģi, kad ir apdraudētas dzīvības (kuģis tūlīt nogrims);
- aizveriet ūdensnecaurlaidīgās atveres;
- nolaidiet ūdenī glābšanas plostu; ja iespējams, iekāpiet glābšanas plostā sausi;
- pārliecinieties, ka tauva ir droši piestiprināta pie kuģa, taču esiet gatavs to pārgriezt, tiklīdz visi ir iekāpuši glābšanas plostā;
- izmetiet jūras enkuru un piepūstiet plostā grīdu;
- ieceliet novērotājus;
- ieslēdziet *EPIRB*;
- kontrolējiet un pastāvīgi novērtējiet situāciju, kamēr tiksiet izglābti.

5.5. MĀCĪBU TRAUKSMES TREIŅU REĢISTRĒŠANA

Cilvēks aiz borta	Datums
Applūšana	Datums
Pirmā palīdzība	Datums
Slikti laika apstākļi	Datums
Ugunsgrēks	Datums
Kuģa pamešana	Datums

PIELIKUMI

1. PIELIKUMS. ES DIREKTĪVAS DARBA AIZSARDZĪBAS JOMĀ
2. PIELIKUMS. *FAO/ILO/IMO* TIESĪBU AKTI

1. PIELIKUMS. ES DIREKTĪVAS DARBA AIZSARDZĪBAS JOMĀ

- Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva 89/391/EEK par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (pamatlīdzība)
Oficiālais Vēstnesis L 183, 29.6.1989., 1. lpp.
- Padomes 1989. gada 30. novembra Direktīva 89/656/EEK par drošības un veselības aizsardzības minimālajām prasībām, lietojot individuālos aizsardzības līdzekļus darba vietās (trešā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē)
Oficiālais Vēstnesis L 393, 30.12.1989., 18. lpp.
- Padomes 1990. gada 29. maija Direktīva 90/269/EEK par minimālajām prasībām attiecībā uz drošību un veselības aizsardzību kravu apstrādē ar rokām, pastāvot īpašam riskam darba ņēmējiem gūt muguras traumas (ceturtā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē)
Oficiālais Vēstnesis L 156, 21.6.1990., 9. lpp.
- Padomes 1991. gada 25. jūnija Direktīva 91/383/EEK, ar ko papildina pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot pagaidu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā
Oficiālais Vēstnesis L 206, 29.7.1991., 19. lpp.
- Padomes 1992. gada 31. marta Direktīva 92/29/EEK par minimālajām drošības un veselības aizsardzības prasībām medicīniskās palīdzības uzlabošanai uz kuģiem
Oficiālais Vēstnesis L 113, 30.4.1992., 19. lpp.
- Padomes 1992. gada 24. jūnija Direktīva 92/58/EEK par minimālajām prasībām drošības un/vai veselības aizsardzības zīmēm darba vietā (devītā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē)
Oficiālais Vēstnesis L 245, 26.8.1992., 23. lpp.
- Padomes 1994. gada 22. jūnija Direktīva 94/33/EK par jauniešu darba aizsardzību
Oficiālais Vēstnesis L 216, 20.8.1994., 12. lpp.
- Padomes 1998. gada 7. aprīļa Direktīva 98/24/EK par darba ņēmēju veselības un drošības aizsardzību pret risku, kas saistīts ar ķīmikāliju izmantošanu darbā (četrpadsmitā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē)
Oficiālais Vēstnesis L 131, 5.5.1998., 11. lpp.
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. septembra Direktīva 2000/54/EK par darba ņēmēju aizsardzību pret risku, kas saistīts ar bioloģisku agentu iedarbību darba vietā (septītā atsevišķā direktīva saskaņā ar Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punktu) — kodificēta Direktīva 90/679/EEK
Oficiālais Vēstnesis L 262, 17.10.2000., 21. lpp.
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/44/EK par minimālajām veselības un drošības prasībām attiecībā uz darba ņēmēju pakļaušanu riskiem, ko rada fizikāli faktori (vibrācija) (sešpadsmitā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē)
Oficiālais Vēstnesis L 177, 6.7.2002., 13. lpp.
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 6. februāra Direktīva 2003/10/EK par veselības un drošības minimālajām prasībām attiecībā uz darba ņēmēju pakļaušanu darba vides riskiem, ko rada fizikāli faktori (troksnis) (septiņpadsmitā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē)
Oficiālais Vēstnesis L 42, 15.2.2003., 38. lpp.
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/37/EK par darba ņēmēju aizsardzību pret draudiem, kas saistīti ar kancerogēnu vai mutagēnu vielu iedarbību darbavietā (sestā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē) (kodificēta versija)
Oficiālais Vēstnesis L 158, 30.4.2004., 50. lpp.
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. aprīļa Direktīva 2006/25/EK par veselības un drošības minimālajām prasībām attiecībā uz darba ņēmēju pakļaušanu darba vides riskiem, ko rada fizikāli faktori (mākslīgais optiskais apgaismojums) (deviņpadsmitā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē)
Oficiālais Vēstnesis L 114, 27.4.2006., 38. lpp.
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīva 2009/104/EC par drošības un veselības aizsardzības minimālajām prasībām, darba ņēmējiem lietojot darba aprīkojumu darbā (otrā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē) — kodificēta Direktīva 89/655/EEK, kurā izdarīti grozījumi ar Direktīvu 95/63/EK, 2001/45/EK un 2007/30/EK
Oficiālais Vēstnesis L 260, 3.10.2009., 5. lpp., Darba aprīkojuma lietošana, 1989. gads

2. PIELIKUMS. *FAO/ILO/IMO* TIESĪBU AKTI

- *IMO*, Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (*COLREG*). Pieņemta 1972. gada 20. oktobrī
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>
- *IMO*, Starptautiskā konvencija par meklēšanu un glābšanu uz jūras — *SAR*. Pieņemta 1979. gada 27. aprīlī
<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf>
- *FAO*, Atbildīgas zivsaimniecības pārvaldības kodekss, 1995. g.
<http://www.fao.org/docrep/005/v9878e/v9878e00.htm>
- *FAO/ILO/IMO*, Vadlīnijas par zvejas kuģu personāla apmācīšanu un sertificēšanu, 2000. g.
<http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/51553/en/>
- *FAO/ILO/IMO*, Brīvprātīgas vadlīnijas par mazu zvejas kuģu projektēšanu, būvēšanu un aprīkošanu, 2005. g.
<http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/50769/en/>
- *ILO*, Konvencija par darbu zvejniecībā, 2007. g. (188. konvencija)
http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188
- *ILO*, Ieteikums par darbu zvejniecībā, 2007. g. (199. ieteikums)
http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R199
- *IMO*, Avāriju vai negadījumu uz jūras drošības izmeklēšanas starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodekss, 2008. gada 13. jūnijs
http://emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/msc-mepc_3-circ_2.pdf
- *FAO/ILO/IMO*, Drošības ieteikumi zvejas kuģiem ar klāju, kuru garums nepārsniedz 12 m, un zvejas kuģiem bez klāja, 2012. g.
<http://www.fao.org/docrep/017/i3108e/i3108e.pdf>

KĀ PASŪTĪT ES IZDEVUMUS

Bezmaksas izdevumi

- Viens eksemplārs:
ar *EU Bookshop* starpniecību (<http://bookshop.europa.eu>).
- Vairāk nekā viens eksemplārs vai plakāti/kartes:
Eiropas Savienības pārstāvniecībās (http://ec.europa.eu/represent_lv.htm),
Eiropas Savienības delegācijās valstīs, kas nav ES dalībvalstis (http://eeas.europa.eu/delegations/index_lv.htm),
ar *Europe Direct* dienesta starpniecību (http://europa.eu/europedirect/index_lv.htm)
vai piezvanot uz tālruņa numuru 00 800 6 7 8 9 10 11 (zvanīšana bez maksas no jebkuras vietas Eiropas Savienībā) (*).

(*) Informāciju sniedz bez maksas, tāpat arī lielākā daļa zvanu ir bezmaksas (izņemot dažus operatorus, viesnīcas vai taksofonus).

Maksas izdevumi

- Ar *EU Bookshop* starpniecību (<http://bookshop.europa.eu>).

Šī rokasgrāmata ir izstrādāta nolūkā novērst risku maziem zvejas kuģiem un uz tiem strādājošajiem, lai gan kuģi, gan to komandas atgrieztos no jūras sveiki un veseli. Ņemot vērā to, ka šādi kuģi veido aptuveni 80 % no visas ES zvejas flotes un ka ir nepieņemami liels nāves gadījumu, traumu un zaudētu kuģu skaits, šai rokasgrāmatai ir svarīga nozīme risku novēršanā un plašāku zvejniecības kopienu aizsardzībā. Dažādās rokasgrāmatas daļās ir pievērsta uzmanība svarīgākajām jomām, proti, kuģim, tā apkalpei, zvejas darbībām, reāliem gadījumiem, riska novērtējumam un papildu informācijai, piemēram, peldierīcēm, stabilitātei, pirmajai palīdzībai, darba aprīkojumam un ārkārtas situāciju treniņiem. Glosārijs kopā ar fotogrāfijām, grafikiem un attēliem palīdz izcelt svarīgo, un tas rokasgrāmatu padara par lietotājam ļoti draudzīgu uzziņas avotu.

Šī publikācija ir pieejama drukātā un elektroniskā formātā visās ES oficiālajā valodās.

Jūs varat lejupielādēt vai abonēt mūsu publikācijas bez maksas

<http://ec.europa.eu/social/publications>

Ja vēlaties regulāri saņemt jaunāko informāciju par Nodarbinātības, sociālo lietu un iekļautības ģenerāldirektorātu, reģistrējieties, lai saņemtu bezmaksas "Social Europe" elektronisko apkārtrakstu

<http://ec.europa.eu/social/e-newsletter>



<https://www.facebook.com/socialeurope>



https://twitter.com/EU_Social

