EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 10.10.2007
KOM(2007) 591 lõplik

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE, EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

Sotsiaalõigusliku raamistiku ümberhindamine eesmärgiga luua ELis rohkem ja paremaid töökohti merenduse valdkonnas

(asutamislepingu artikli 138 lõike 2 kohane sotsiaalpartneritega ühenduse tasandil konsulteerimise esimene etapp)

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE, EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

Sotsiaalõigusliku raamistiku ümberhindamine eesmärgiga luua ELis rohkem ja paremaid töökohti merenduse valdkonnas

(asutamislepingu artikli 138 lõike 2 kohane sotsiaalpartneritega ühenduse tasandil konsulteerimise esimene etapp)

1. SISSEJUHATUS

Rohelises raamatus „Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas"[1] juhiti tähelepanu sellele, et tihedas koostöös sotsiaalpartneritega tuleks uuesti hinnata, kas merendussektorite väljajätmine osadest Euroopa töö- ja sotsiaalõigust käsitlevatest õigusaktidest on asjakohane.

Võttes arvesse muid meetmeid, mis on suunatud Euroopa kui suure merenduspiirkonna[2] sotsiaalse mõõtme laiendamiseks ja ELi merendussektori konkurentsivõime tõstmiseks ning arvestades huvirühmade, eelkõige Euroopa Parlamendi, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee nõudmisi, tahab komisjon kontrollida, kas praegused ühenduse õigusaktid kaitsevad meremehi piisavalt ja kas õigusaktide parendamine muudaks ELi merendussektori tööotsijatele[3] atraktiivsemaks ilma selle konkurentsivõimet pärssimata.

Käesolevas teatises vaadatakse asjakohased õigusaktid läbi, et teha kindlaks väljajätmised või erandid, mis mõjutavad merenduserialadel töötajaid ja raskused nende õigusaktide tõlgendamisel. Teatises püütakse olemasolevate arvukate rahvusvaheliste konventsioonide ja normide taustal määratleda, millises ulatuses on vaja tegutseda, et parandada merenduserialadel töötajate õiguslikku kaitset ELis. Samuti käivitatakse asutamislepingu artikli 138 lõikest 2 lähtudes arutelu sotsiaalpartnerite vahel komisjoni meetmete võimaliku suuna üle.

Keskendumine regulatiivsele raamistikule kitsendab analüüsi vältimatult erialadele, mis on ELi õigusaktidega vähem kaitstud või kus on tuvastatud suuri probleeme nt laevandus- ja kalandussektor.

---

1 KOM(2006) 275, 7.6.2006.

2 Nt merenduspoliitika raames võetakse vastu sadamapoliitikat käsitlev teatis, mis sisaldab peatükki töötingimuste ja sotsiaalse dialoogi kohta sadamates.

3 Euroopa Parlament nõuab oma 11. juuli 2007. aasta resolutsioonis (2007/2023(INI)), et kõigile töötajatele tagataks ühesugune kaitsetase ja et teatavaid sotsiaalseid rühmi ei jäetaks automaatselt laiemast kaitsest välja, nagu see on praegu tihti meremeeste, kalalaevadel ja avamerel töötajate puhul. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib kalurite ja meremeeste väljajätmist paljudest Euroopa sotsiaalõigust käsitlevatest aktidest (nt kollektiivsete koondamiste direktiiv, äriühingute ülemineku direktiiv, teavitamise ja nõustamise direktiiv ja direktiiv töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega). Olenemata nende väljajätmiste tagamaadest on oluline teha lõpp diskrimineerimisele seal kus kohane. Seepärast kutsub Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee komisjoni üles neid väljajätmisi tihedas koostöös sotsiaalpartneritega ümber hindama. (Para 1.7, TEN/255 CESE 609/2007, 3. aprill 2007).

Kõnealune probleem on majanduslikust ja sotsiaalsest seisukohast väga tähtis. 2005. aastal oli EL 27 riikides hinnanguliselt 204 400[4] meremeest ning EL 25s töötas umbes 190 000 – 195 000 kalurit. Arutelude käigus on leidnud kinnitust asjaolu, et Euroopa laevadel on puudus kvalifitseeritud töötajatest.

2. RAHVUSVAHELINE RAAMISTIK

Meremajandus toimub suures osas väga ülemaailmses kontekstis. Suurenev majanduslik globaliseerumine ja tööjõu rahvusvaheliseks muutumine koos õigusaktide ebapiisava jõustamisega mõningatel juhtudel on vähendanud olemasolevate rahvusvaheliste normide tõhusust ja mõjutab merendusohutust kogu maailmas ning on üheks põhjuseks, miks ebavõrdsus meremeeste elu- ja töötingimustes on järsult suurenenud. EL toetab igati rahvusvaheliste foorumite raames tehtavaid jõupingutusi, et tugevdada rahvusvahelist reguleerivat raamistikku. Selle tulemusena võeti edukalt vastu *ILO meretöö konventsioon (2006)*[5] ja *ILO kalandustöö konventsioon (2007)*[6].

Kõnealuste konventsioonidega kehtestatud uued rahvusvahelised normid on olulised ELi sise- ja välispoliitika ja sotsiaalsete normide ajakohastamise ja täiustamise seisukohalt, kuna nad konsolideerivad ja ajakohastavad praegust rahvusvahelist õigust paljudes valdkondades ning loovad nõuete järgimise ja jõustamise eeskirjade tervikliku kogumi.

ILO meretöö konventsiooni (2006) nõuete järgimist ja jõustamist käsitlevate sätete rakendamine on oluline ülemaailmselt võrdsete tegutsemistingimuste loomiseks meretranspordis. Tuleb märkida, et kolmandas meresõiduohutuse paketis vaadatakse läbi mõned sadamariigi kontrolli eeskirjad, et tugevdada seda kontrolli seoses töönormidega, kaasa arvatud meeskonna esitatud kaebuste käsitlemine[7].

Nõukogu võttis 7. juulil 2007 vastu otsuse, milles volitatakse liikmesriike ratifitseerima *ILO meretöö konventsiooni (2006)* Euroopa Ühenduse huvides soovitavalt enne 31.12.2010[8].

Komisjonil on kavas esitada nõukogu otsuse ettepanek, milles volitatakse ja julgustatakse ELi liikmesriike kiiresti ratifitseerima *ILO kalandustöö konventsiooni (2007)*[9].

---

4 Bimco/ISF Manpower Studies 1995-2005.

5 2006. aasta meretöö konventsiooni eesmärk on olla heatasemelise merenduse rahvusvahelise reguleeriva raamistiku neljandaks sambaks ja täiendada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) põhikonventsioone. Meretöö konventsioon ühendab ja ajakohastab praegust rahvusvahelist õigust (68 õiguslikku vahendit), välja arvatud hiljutine meremeeste isikut tõendavate dokumentide konventsioon (nr 185) ja meremeeste pensionide konventsioon (nr 71).

6 Selle konventsiooniga vaadatakse läbi neli kehtivat konventsiooni ja täiendatakse neid sätetega, mis käsitlevad näiteks töötervishoidu ja -ohutust ning nõuete järgimist ja jõustamist, sealhulgas nõuetele vastavuse dokumenti, inspekteerimist ja nii lipuriigi kui ka sadamariigi kontrollimist.

7 KOM(2005) 588, 23.11.2005.

8 ELT L 161, 22.6.2007.

9 Nii 2006. kui ka 2007. aasta ILO konventsioonid mõjutavad valdkondi, mis kuuluvad EÜ ainupädevusse.

Viimastel aastatel on ILO ja IMO teinud ka algatusi ohutusnõuete parandamiseks. 2003. aastal võttis ILO vastu konventsiooni nr 185, millega ajakohastati meremeeste isikut tõendavat dokumenti (meremeeste isikutunnistus – konventsioon nr 108), et lihtsustada meremeeste maaleminekut ja läbisõitu. Nõukogu volitas ELi liikmesriike seda ratifitseerima[10]. Komisjon on liikmesriike samuti ärgitanud konventsiooni ratifitseerima ja rakendama.

EÜ kalandusalased partnerluslepingud (FPA) arengumaadega aitavad samuti kaasa korralike töö- ja elutingimuste loomisele, sest sisaldavad sotsiaalklausleid.

3. TÖÖTINGIMUSI NING TEAVITAMIST JA NÕUSTAMIST KÄSITLEVAD ELI ÕIGUSAKTID

Kui vaadelda, kuidas meremeeste ja kalurite töötingimusi ja töötajate teavitamist ja nõustamist ELi õigusaktides käsitletakse, võib eristada nelja olukorda:

- Ei ole kohaldamisalast välja jäetud (st puuduvad erisätted või erandid). Direktiivid, milles käsitletakse tähtajalist ja osaajalist töötamist, tähtajaliste või ajutiste lepingutega töötajate tervishoidu ja ohutust, töötajate teavitamist nendega sõlmitava töölepingu või -suhte puhul kohaldatavatest tingimustest, töötajate osalemist Euroopa äriühingutes ja Euroopa kooperatiivides.

- Erisätteid sisaldavad konkreetsed õigusaktid või üldised õiguslikud vahendid. Tööaja korraldust käsitlev direktiiv (põhidirektiiv[11] meremeeste suhtes ei kehti, kuid sisaldab siiski erieeskirju kalurite suhtes) või noorte töötamist käsitlev direktiiv[12] (sisaldab mitmesuguseid erandeid selles sektoris töötamise kohta).

- Liikmesriikide võimalus teha väljajätmisi direktiivide ülevõtmisel siseriiklikesse õigusaktidesse. Direktiiv Euroopa töönõukogu kohta, direktiiv teavitamise ja nõustamise kohta ja direktiiv töötajate kaitsmise kohta tööandja maksevõimetuse korral.

- Kohaldamisalast väljajätmine. Kollektiivsete koondamiste direktiiv, äriühingute ülemineku direktiiv ja direktiiv töötajate lähetamise kohta.

Kahe viimase olukorra all loetletud direktiivid nõuavad üksikasjalikumat analüüsi.

---

10 Nõukogu 14. aprilli 2005. aasta otsus (ELT L 136, 30.5.2005, lk 1.). 15. märtsi 2006. aasta uued ühenduse piirieeskirjad sisaldavad viidet sellele konventsioonile.

11 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. novembri 2003. aasta direktiiv 2003/88/EÜ tööaja korralduse teatavate aspektide kohta.

12 Nõukogu 22. juuni 1994. aasta direktiiv 94/33/EÜ noorte kaitse kohta tööl. Liikmesriigid võivad teatavatel tingimustel lubada öötööd ja teha erandeid ööpäevasest ja iganädalasest puhkeajast seoses alaealiste töötamisega, sealhulgas laevandussektoris (artikli 9 lõige 2 ja artikli 10 lõige 4).

a) Nõukogu direktiiv 2002/74/EÜ[13] – töötajate kaitse tööandja maksejõuetuse korral

Artikli 1 lõikes 2 lubatakse liikmesriikidel direktiivi kohaldamisalast välja jätta teatavate töötajarühmade nõuded, kui on olemas muud tagatise liigid, mis annavad töötajatele nende tööandja maksejõuetuse korral nõuetekohase kaitse. Kuigi kõnealuses sättes ei nimetata konkreetselt merendusega seotud erialasid, võivad liikmesriigid seda võimalust nende puhul kasutada.

Artikli 1 lõikes 3 lubatakse liikmesriikidel, kes jätsid kasumiosa eest töötavad kalurid juba kõnealuse direktiivi jõustumisel oma siseriiklikest õigusaktidest välja, selline väljajätmine säilitada.

Vaid kuus liikmesriiki[14] kasutasid artikli 1 lõikes 2 ja/või lõike 3 alapunktis b sätestatud väljajätmist. Tuleks uuesti hinnata, kas väljajätmised nende liikmesriikide puhul on ka praegu veel õigustatud ning kas sellisel juhul pakutavad muud kaitseliigid on tõepoolest samaväärsed.

b) Nõukogu direktiiv 94/45/EÜ[15] – Euroopa töönõukogud

Kõnealust direktiivi kohaldatakse selliste kalalaevade meeskonna suhtes, mis jäävad direktiivi üldisesse kohaldamisalasse. Siiski sätestatakse artikli 1 lõikes 5, et „*liikmesriigid võivad sätestada, et käesolevat direktiivi ei kohaldata kaubalaevastike laevaperede puhul*".

Sellise erandi[16] üheks põhjuseks oli asjaolu, et üldjuhul töötavad need laevapered üksteisest ja juhatusest kaugel, mis teeb nende kokkutoomise nõustamiseks raskeks.

Kuus liikmesriiki on seda sätet kasutanud[17]. Kahes liikmesriigis[18] kehtib väljajätmine seetõttu, et on olemas eraldi õigusaktid ning kolmes liikmesriigis[19] on olemas mehhanismid, kuidas kohandada rakendusakte nii, et neid oleks võimalik kohaldada meremeeste suhtes.

---

13 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. septembri 2002. aasta direktiiv 2002/74/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 80/987/EMÜ töötajate kaitset tööandja maksejõuetuse korral käsitlevate liikmesriikide õigusnormide ühtlustamise kohta.

14 EL, IT, HU, MT, SK, UK.

15 Nõukogu 22. septembri 1994. aasta direktiiv 94/45/EÜ Euroopa töönõukogu asutamise või töötajate teavitamis- ja nõustamiskorra sisseseadmise kohta liikmesriigiülestes ettevõtetes või kontsernides (EÜT L 254, 30.8.1994, lk 64).

16 Vt direktiivi 94/45/EÜ ülevõtmise ettevalmistamisega tegelenud töörühma töödokumenti nr 15. Siiski märgiti ka seda, et lühematel distantsidel liiklevate praamide meeskondade väljajätmine ei tundu asjakohane. Nimetatud väljajätmine ei olnud sätestatud ei komisjoni ettepanekus KOM(94)134 ega muudetud ettepanekus KOM(94) 228.

17 CY, EE, EL, HU, IT, LV

18 LT, MT

19 DK, NL, UK

Kaubalaevastike laevaperede väljajätmise võimalus on vaja üle vaadata, sest: (i) väga rahvusvaheline tööjõud vajab rahvusvahelist teavitamist ja nõustamist, (ii) enamik liikmesriike ei kasuta seda võimalust, (iii) direktiivi sätted on paindlikud (teabe- ja nõustamismehhanismid määratakse kindlaks läbirääkimiste teel, et viia need vastavusse ettevõtte vajadustega).

Siiski tuleb meremeeste töö eripära alati arvesse võtta. Üks võimalus oleks asendada olemasolev väljajätmise võimalus loaga võtta vastu kaubalaevade laevaperede, eelkõige kaugsõidulaevade laevaperede eriolukorda käsitlevad siseriiklikud sätted, nagu mõned liikmesriigid on seda juba teinud.

c) Direktiiv 2002/14/EÜ[20] – teavitamine ja nõustamine

Artikli 3 lõikes 3 sätestatakse, et „*liikmesriigid võivad teha erandi käesolevast direktiivist, kohaldades erisätteid avamerel sõitvate laevade meeskondade suhtes*".

Liikmesriikide põhjendused väljajätmise õigustamiseks olid samasugused kui direktiivi 94/45/EÜ puhul: teavitamis- ja nõustamismenetluste kohaldamise keerulisus laevadel, mis liiklevad ettevõtja asukohast kaugel ning asjaolu, et meremeestega sõlmitud lepingud on sageli lühiajalised.

Käesoleval juhul on väljajätmine siiski seotud tingimusega, et liikmesriik on kohustatud kehtestama erisätted. Seega ei ole võimalik olukord, kus eeskiri lihtsalt puudub või kohaldada teistsugust kaitsetaset. Kaheksa liikmesriiki[21] on kasutanud artikli 3 lõikes 3 sätestatud võimalust, kuid ainult kolm[22] neist on kehtestanud erisätted laevaperedele, kelle suhtes kehtib erand. Komisjon uurib selliste erisätete juriidilist õigsust kõnealuse direktiivi tulevases rakendusaruandes.

d) Nõukogu direktiiv 98/59/EÜ[23] – kollektiivsed koondamised

Artikli 1 lõike 2 punktis c sätestatakse, et direktiivi ei kohaldata merelaevade laevaperede puhul.

Direktiivi 75/129/EÜ[24] 1991. aasta läbivaatamise ettepanekule lisatud seletuskirjas leidis komisjon, et kõnealuses direktiivis teavitamise ja nõustamise suhtes sätestatud nõuded ei ole mingil viisil vastuolus merelaevade laevaperedega sõlmitavate töölepingute või -suhete erilise iseloomuga. Nende ilmajätmine kõnealuse direktiiviga tagatud kaitsest ei ole õigustatud, välja arvatud siis, kui on olemas muud tagatise liigid, mis annavad neile direktiivist tulenevaga samaväärse kaitse.

Nõukogus peetud aruteludes oldi selle vastu, et viia sisse viited samaväärset kaitset pakkuvate muude tagatise liikide kohta.

---

20 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/14/EÜ, millega kehtestatakse töötajate teavitamise ja nõustamise üldraamistik Euroopa Ühenduses.

21 CY, DE, DK, EL, FR, MT, RO, UK.

22 DE, DK, UK.

23 Nõukogu 20. juuli 1998. aasta direktiiv 98/59/EÜ kollektiivseid koondamisi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 225, 12.8.1998, lk 16).

24 KOM(91) 292.

Seepärast on piisavalt põhjusi, et läbi vaadata tingimused, mille alusel kaitstakse direktiiviga merelaevade laevaperede õigusi[25].

e) Nõukogu direktiiv 2001/23/EÜ[26] – äriühingute üleminekud

Direktiivi artikli 1 lõikes 3 jäetakse merelaevad direktiivi kohaldamisalast välja.

Konkreetset viidet merelaevadele ei sisaldanud ei komisjoni esialgne ettepanek (KOM(74) 351) ega ka 25. juulil 1975 esitatud muudetud ettepanek (KOM(75) 429). 14. veebruaril 1977 vastu võetud direktiiv (77/187/EMÜ) sisaldas juba sätet väljajätmise kohta, toetudes ilmselt sarnasele väljajätmisele kollektiivsete koondamiste direktiivis.

Komisjon oli oma 1994. aasta ettepanekus direktiivi 77/187/EMÜ[27] läbivaatamise kohta seisukohal, et merelaevad võib jätta välja direktiivi sellest osast, millega tagatakse teavitamis- ja nõustamisõigused, kuid mitte direktiivi põhisätetest, s.t peavad säilima need õigused, mis töötajal on äriühingu ülemineku hetkel. Nõukogu seda seisukohta ei toetanud.

Sellest lähtudes ei tohiks olla erilisi põhjusi seda sätet väljajätmise kohta säilitada. Direktiivi sätted töötajate õiguse kaitsmise kohta ei tundu olevat vastuolus merelaevade laevaperedega sõlmitavate töölepingute või -suhete eripäraga. Teavitamis- ja nõustamisõiguste puhul peaks lähenemine olema sama, mis direktiivides 2002/14/EÜ ja 98/59/EÜ.

Tuleks märkida, et paljud liikmesriigid[28], kaasa arvatud mõned suurimatest meresõiduriikidest, on otsustanud merelaevu direktiivi rakendamiseks vastu võetud siseriikliku õigusakti kohaldamisalast mitte välja jätta. Seetõttu on ilmne, et kõnealune küsimus nõuab lähemat käsitlemist.

f) Direktiiv 96/71/EÜ[29] – töötajate lähetamine

Direktiivi 96/71/EMÜ artikli 1 lõikes 2 sätestatakse, et „*käesolevat direktiivi ei kohaldata merekaubaveoettevõtjate merdsõitvate töötajate suhtes*".

Lähetatud töötaja on direktiivis määratletud kui töötaja, kes piiratud aja jooksul teeb oma tööd muu liikmesriigi territooriumil kui riik, kus ta tavaliselt töötab. Niisiis, ei saa merdsõitvat töötajat avamerel sõitval laeval pidada lähetatuks muu liikmesriigi territooriumile[30].

---

25 Nt ES, FR, LT, EE, CZ, SI, PL ei kasuta enam seda väljajätmist.

26 Nõukogu 12. märtsi 2001. aasta direktiiv 2001/23/EÜ ettevõtjate, ettevõtete või nende osade üleminekul töötajate õigusi kaitsvate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 82, 22.3.2001, lk 16).

27 KOM(94) 300.

28 AT, CZ, DE, EE, ES, HU, IT, LT, PL, PT, SE, UK.

29 Euroopa parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega.

30 Lipuõigust kohaldatakse harilikult laeva riikkondsuse (analoogselt inimeste kodakondsusega), mitte territooriumi järgi.

Komisjon tunnistas oma eelmises aruandes kõnealuse direktiivi[31] kohaldamise kohta, et seda väljajätmist peab enamik liikmesriike õigustatuks, võttes arvesse, et selle töötajate rühma töö eripäraks on pidev reisimine ning nende jälgimine praktikas on raske. Siiski ei tähenda nende ettevõtjate väljajätmine direktiivi kohaldamisalast, et nad ei peaks täitma rahvusvahelise eraõiguse eeskirju (Rooma konventsioon)[32].

Seega võib järeldada, et direktiivis 96/71/EÜ kasutatud lähetamise määratlust ei saa kohaldada merdsõitvate töötajate suhtes. Praegune väljajätmine on sellega kooskõlas ja seega õigustatud.

4. TERVISHOIU JA -OHTUSALASED ELI ÕIGUSAKTID

Töötervishoidu ja tööohutust käsitlevaid ELi õigusakte kohaldatakse „*kõikides majandustegevuse valdkondades nii avalikus kui ka erasektoris*"[33]. Seepärast on merendussektori töötajate suhtes ette nähtud sama kaitsetase, mis muude sektorite töötajate suhtes.

Seda valdkonda reguleeriva 28 direktiivi hulgast ei kohaldata merendussektori suhtes vaid kahte järgmist:

- *nõukogu direktiiv 89/654/EMÜ, 30. november 1989, töökohale esitatavate ohutuse ja tervishoiu miinimumnõuete kohta*[34];
- *nõukogu direktiiv 90/270/EMÜ, 29. mai 1990, kuvariga töötamise tervishoiu ja ohutuse miinimumnõuete kohta*[35].

Direktiivi 89/654/EMÜ ei kohaldata väljaspool ettevõtet ja/või asutust kasutatavate transpordivahendite või transpordivahendite ja kalalaevade sees asuvate töökohtade suhtes. Viimased jäeti välja põhjusel, et tegemist on eriliste töökohtadega, mis erinevad ettevõtte ja/või asutuse tööruumides asuvatest töökohtadest ja mille suhtes tuleks seetõttu kohaldada erinorme.

Pidades silmas ka seda, et kalandussektoris on suhteliselt suur õnnetuste juhtumise tõenäosus, oli vaja eraldi õigusakti, mis hõlmaks konkreetseid ohtusid ja parandaks kalurite tööohutust ja töötervishoidu. Neid põhjusi arvestades võttis nõukogu vastu direktiivi 93/103/EMÜ, milles sätestati kalalaevade pardal kohaldatavad tööohutuse ja töötervishoiu miinimumnõuded.

Rahvusvahelised lepingud ja konventsioonid on asjakohased vahendid merelaevadel töötervishoiu ja tööohutuse nõuete kehtestamiseks. Eriti olulised on siinkohal *ILO meretöö konventsioon (2006)* ja *ILO kalandustöö konventsioon (2007)*. Tuleb siiski rõhutada, et vajaduse korral pakub ühendus tõhusaid õiguslikke vahendeid, mis täiendavad nimetatud rahvusvahelisi dokumente. Siduvad rahvusvahelised eeskirjad

---

31 SEK(2006) 439.

32 Töötajate lähetamist käsitleva direktiivi ülevõtmise töörühma aruanne.

33 Nõukogu 12. juuli 1989. aasta direktiivi 89/391/EMÜ (töötajate töötervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta) (EÜT L 183, 29.6.1989, lk 1) artikli 2 lõige 1.

34 EÜT L 393, 30.12.1989, lk 1.

35 EÜT L 156, 21.6.1990, lk 14.

ja lepingud sisalavad mõnikord rangemaid ja/või konkreetsemaid sätteid kui ELi töötervishoiu ja tööohutuse õigusaktid ning mõne direktiiviga on sõnaselgelt ette nähtud, et neid tuleb kohaldada. Niisugustel juhtudel sätestatakse selgesti, et asjakohase direktiivi sätteid kohaldatakse, ilma et see piiraks selliste lepingute või eeskirjade kohaldamist. Direktiivi 1999/92/EÜ[36] puhul on kõnealune sektor täielikult hõlmatud asjakohaste rahvusvaheliste lepingutega.

Aastateks 2007–2012 koostatud ühenduse töötervishoiu ja tööohutuse strateegia[37] raames võttis komisjon endale kohustuse edendada töötervishoidu ja tööohutust rahvusvahelisel tasandil ja tugevdada koostööd ILO, WHO ja teiste rahvusvaheliste organisatsioonidega, et kehtestada kõrgem kaitsetase üle kogu maailma.

Kaht järgmist direktiivi kohaldatakse üksnes merendussektoris:

- *direktiiv 92/29/EMÜ, 31. märts 1992, ohutuse ja tervishoiu miinimumnõuete kohta, et osutada paremaid raviteenuseid laevadel*[38];

- *direktiiv 93/103/EÜ, 23. november 1993, kalalaevade pardal kohaldatavate tööohutuse ja -tervishoiu miinimumnõuete kohta*[39].

Direktiivi 93/103/EÜ kohaldatakse üksnes uute kalalaevade suhtes (laevaehitusleping peab olema sõlmitud pärast 23.11.1995), mille perpendikulaaridevaheline pikkus on 15 m või rohkem, ning olemasolevate kalalaevade suhtes, mille perpendikulaaridevaheline pikkus on 18 m või rohkem. 2008. aastal tuleb kinnitada komisjoni aruanne direktiivi 93/103/EÜ sätete tegeliku rakendamise kohta, kus analüüsitakse põhjalikult nimetatud direktiivi mõju Euroopa kalurite töötervishoiule ja tööohutusele ning määratakse kindlaks meetmed, mida on vaja võtta.

Väikelaevade kõnealuse direktiivi kohaldamisalast väljajätmise põhjenduseks on toodud oluline majanduslik mõju, sealhulgas halduskoorma suurenemine, mida sellise direktiivi vastuvõtmine väikelaevade jaoks kaasa tooks.

Siiski on vaja midagi ette võtta, et vähendada kalandussektoris jätkuvalt suurt õnnetuste arvu. Eelkõige tuleks levitada häid tavasid, mille puhul võetakse arvesse väikestel kalalaevadel töötamise erijooni, ning anda nii tööandjatele kui ka töötajatele praktilisi juhiseid, kuidas ohutumalt töötada.

---

36 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/92/EÜ, 16. detsember 1999, plahvatusohtlikust keskkonnast potentsiaalselt ohustatud töötajate ohutuse ja tervisekaitse parandamise miinimumnõuete kohta (EÜT L 23, 28.1.2000, lk 57).

37 Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele – Töö kvaliteedi ja tootlikkuse parandamine: ühenduse töötervishoiu ja tööohutuse strateegia aastateks 2007–2012 (KOM(2007) 62, lk 14).

38 EÜT L 113, 30.4.1992, lk 19.

39 EÜT L 307, 13.12.1993, lk 1.

5. TÖÖTAJATE VABA LIIKUMINE JA SOTSIAALKINDLUSTUSSÜSTEEMIDE KOOSKÕLASTAMINE

5.1. Tööjõu vaba liikumine

Töötajate vaba liikumine ELis on üks ühenduse õigusega tagatud põhivabadustest. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt kohaldatakse EÜ asutamislepinguga ette nähtud tööjõu vaba liikumise sätteid ka meretranspordi suhtes. Isegi juhul, kui tegutsetakse väljaspool ühenduse territooriumi, kohaldatakse asjaomase töötaja suhtes jätkuvalt neid sätteid, tingimusel et ta on sõlminud õigusliku töösuhte ühenduse territooriumil või see on kõnealuse territooriumiga piisavalt tihedasti seotud[40].

5.2. Sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimine

Ühenduse sotsiaalkindlustusalaste õigusaktidega on ette nähtud, et töötajate ja nende pereliikmete sotsiaalkindlustuskaitse säilib ühenduse piires liikumisel; tagatud on ka see, et oma siseriiklike sotsiaalkindlustuseeskirjade kohaldamisel järgivad liikmesriigid võrdse kohtlemise ja mittediskrimineerimise üldpõhimõtteid.

Asjakohased sätted on esitatud määruses 1408/71 ja selle rakendusmääruses 574/72. Kõnealuste eeskirjadega on ette nähtud liikmesriikide sotsiaalkindlustussüsteemide lihtne kooskõlastamine. Meremeeste suhtes kohaldatavate õigusaktide kohta on määruses 1408/71 esitatud erieeskirjad. Liikmesriigi lipu all sõitval laeval töötava ELi kodaniku suhtes kehtivad põhimõtteliselt selle liikmesriigi õigusaktid. Siiski kohaldatakse liikmesriigi lipu all sõitval laeval töötava isiku suhtes, kes saab palka ettevõtjalt, kelle registrisse kantud asukoht või tegevuskoht on teises liikmesriigis, viimasena nimetatud liikmesriigi õigusakte, kui ta elab selles riigis[41].

Määrust 1408/71 kohaldatakse ka kolmandate riikide kodanike suhtes, kui nad elavad seaduslikult mõne liikmesriigi territooriumil ja on olukorras, mis ei ole igas suhtes piiratud üheainsa liikmesriigiga (vt määrus 859/2003).

Kõnealuste ühenduse eeskirjadega on võimalik tagada meremeeste õiguste kaitse vaid osaliselt, sest: (i) neid eeskirju kohaldatakse üksnes ELi ja EMÜ riikide ning Šveitsi sotsiaalkindlustusskeemide suhtes; (ii) kõnealuseid ühenduse õigusakte ei kohaldata kolmandate riikide kodanike suhtes, kes töötavad liikmesriigi lipu all sõitval laeval, kuid ei ela seaduslikult ühenduse territooriumil ega ole määruses 859/2003 määratletud piiriüleses olukorras. See, kas neil lubatakse kasutada oma riigi õigusaktidega ettenähtud sotsiaalkindlustuskaitset, on üksnes asjaomase liikmesriigi või liikmesriikide otsustada.

---

40 Vt näiteks kohtuasi 9/88 *Lopes da Veiga*, ECR (1989) 2989, punkt 15.

41 Vt määruse 1408/71 13 lõike 2 punkt c ja artikli 14b lõiget 4, mis võetakse muutmata üle uude määrusesse 883/2004.

Pealegi piirdub kõnealuste eeskirjade kohaldamisala riiklike õigusaktidega kehtestatud sotsiaalkindlustusskeemidega. Erandeid kohaldatakse mittekohustuslike täiendavate kindlustusskeemide ja füüsilisest isikust ettevõtja eriskeemide[42], samuti kollektiivlepingute suhtes, kui need lepingud ei ole siseriiklike õigusaktidega kohustuslikuks muudetud. Merendus- ja kalandussektoris on sotsiaalkindlustuskaitse sageli töölepingu selline osa, mille tagab rahvusvaheline eraõiguslik kindlustusskeem. Töötaja võib toetuda määruse 1408/71 sätetele üksnes juhul, kui ta on kaetud sundkindlustusega vastavalt oma riigi õigusaktidele. Sellest tulenevalt võib tema sotsiaalkindlustusalastes õigustes esineda lünki. Eriti puudutab see pensioniõiguste omandamist.

ILO meretöö konventsioon (2006) sisaldab sätteid sotsiaalkindlustuskaitse miinimumtaseme kohta, mille iga liikmesriik peab oma õiguse alusel tagama meremeestele, kes tavaliselt elavad selle liikmesriigi territooriumil. Vastavalt *ILO meretöö konventsioonile (2006)* ei tohiks see kaitse olla vähem soodus kui on ette nähtud maismaal töötavatele isikutele, kes elavad selle liikmesriigi territooriumil. Samasugused nõuded on ette nähtud *ILO kalandustöö konventsiooniga (2007)*. Kui nimetatud konventsioonid jõustuvad, tagatakse kõnealuse sektori töötajatele teatav sotsiaalkindlustuskaitse tase. Olukord paraneks veelgi, kui kolmandate riikidega sõlmitaks rohkem rahvusvahelisi lepinguid, mis sisaldaksid sotsiaalklauslit ja võrdse kohtlemise klauslit.

6. SOTSIAALDIALOOGI OLULISUS

Meretranspordi ja merekalapüügi valdkondlikud komiteed on regulaarselt arutanud küsimusi, kuidas parandada ohutust ja üldist heaolu laevadel.

Mõlemad komiteed on endale võtnud pikaajalise kohustuse tagada üleilmastumise tingimustes meremeestele korralikud töötingimused ja järgida meremehi puudutavaid rahvusvahelisi õiguslike vahendeid. Euroopa sotsiaalpartnerid osalevad aktiivselt ILOs ja IMOs, aidates sel viisil tugevdada seal Euroopa positsiooni, ning rakendavad hoolikalt asjakohaseid rahvusvahelisi õiguslikke vahendeid ja kontrollivad nende järgimist.

Meretranspordi sektoris peavad sotsiaalpartnerid läbirääkimisi eesmärgiga jõuda Euroopa tasandil kokkuleppele *ILO meretöö konventsiooni (2006)* asjaomaste sätete ülevõtmise osas. Kõnealused läbirääkimised avati 2006. aasta juunis pärast seda, kui komisjon oli konsulteerinud sotsiaalpartneritega vastavalt asutamislepingu artikli 138 lõikele 2. Kui kokkulepe saavutatakse ja sotsiaalpartnerid seda soovivad, võib vastavalt asutamislepingu artiklile 139 esitada ettepaneku direktiivi vastuvõtmiseks. Lisaks sellele võib koostada ettepaneku sellise direktiivi vastuvõtmiseks, mis käsitleb ühenduse lipu all sõitvate ja ühenduse sadamates peatuvate laevade meretöö norme hõlmavate sätete jõustamist. Selline õigusakt võimaldaks liikmesriikidel kohaldada *ILO meretöö konventsiooni (2006)* ühtselt kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud kolmanda riigi lipu all sõitvad laevad, kui *ILO meretöö konventsioon (2006)* on

[42] Määruse 883/2004 kohaselt kaotatakse füüsilisest isikust ettevõtja eriskeemide eristaatus ja ka nende suhtes kohaldatakse kõnealust määrust, kui need skeemid on kohustuslikud siseriiklike õigusaktide alusel.

jõustunud kooskõlas põhimõttega, et neid riike, kes ei ole konventsiooni ratifitseerinud, ei kohelda soodsamalt.

Rahvusvaheliste normide ülevõtmine ELi õigusesse aitaks tagada võrdseid tegutsemistingimusi. Seepärast kutsub komisjon merekalapüügi sektori sotsiaalpartnereid uurima, kas oleks võimalik ühisalgatuse kaudu edendada hiljuti sõlmitud *ILO kalandustöö konventsiooni (2007)* sätete kohaldamist ELis.

7. JÄRELDUSED

Komisjon jätkab tööd rahvusvahelise reguleeriva korra tugevdamise nimel, eelkõige toetades rahvusvaheliste normide ratifitseerimist ja jõustamist ning sõlmides kolmandate riikidega rahvusvahelised lepingud, mis sisaldavad sotsiaalklauslit ja võrdse kohtlemise klauslit.

Komisjon kohustub ka parandama ühenduse õigusraamistikku, mis hõlmab merendusega seotud elukutseid. Käesolevas teatises esitatud analüüs näitab, et nende väljajätmine teatavate direktiivide kohaldamisalast ei ole täielikult õigustatud, kuna näib, et see ei ole toonud kaasa erilahendusi, mis võtaksid paremini arvesse kõnealuste töötajate konkreetset olukorda.

Eriti suurt tähelepanu pööratakse merenduses töötavate isikute õiguste kaitsele sel puhul, kui tööandja muutub maksujõuetuks või ettevõte võõrandatakse; selliste olukordade puhuks tuleks välja töötada ühtne lähenemisviis, mis võimaldaks töötajatel oma õigusi tõhusalt kasutada nii riigi tasandil kui ka kogu ühendust hõlmavates ettevõtetes. Samuti tuleks läbi vaadata väljajätmised teavitamist ja nõustamist käsitlevate direktiivide kohaldamisalast.

Kui on piisavalt mõjuvaid põhjuseid praegused väljajätmised või erandid säilitada, tuleks kaaluda, kas ei oleks kõige asjakohasem koostada konkreetselt selle sektori jaoks mõeldud ELi õigusaktid, et tagada merendusega seotud elukutsetele sama kaitsetase, mis on muudele töötajatele ette nähtud ülddirektiiviga.

Niisugusel juhul tuleb uurida liikmesriikides kehtivaid konkreetseid õiguslikke tingimusi, et kontrollida, kas merendusega seotud elukutsetele on tagatud piisav kaitsetase, seda eriti tingimuslike väljajätmiste puhul, mis kohustavad liikmesriike kehtestama konkreetsemaid eeskirju või alternatiivseid tagatisi, et kindlustada samaväärne kaitsetase.

Vaagides tulevasi ettepanekuid merendussektori suhtes kohaldatavate väljajätmiste ja/või erandite ümberhindamise kohta, võetakse aluseks põhjalik analüüs, mis käsitleb nende mõju ELi merendustööstusele. Lisaks sellele võetakse arvesse rahvusvahelisi norme ja nende koostoimet ELi eeskirjadega.

Sellest tulenevalt palutakse sotsiaalpartneritel vastata järgmistele küsimustele:

1. Kas te olete nõus komisjoni analüüsiga, mis käsitleb merendusega seotud elukutsete ELi tööõiguse alaste õigusaktide kohaldamisalast väljajätmise põhjendusi?

2. Kas selliste väljajätmiste likvideerimiseks, mis pole enam põhjendatud, tuleks merendusega seotud elukutsed lisada asjakohaste direktiivide üldisesse kohaldamisalasse? Milliseid samme tuleks sellisel juhul kõigepealt astuda?

3. Kas nende väljajätmiste puhul, mis teie arvates on põhjendatud kõnealuse sektori eripära või muu põhjusega, on merendusega seotud elukutsetele tagatud samaväärne kaitsetase muude vahenditega? Kas te peate vajalikuks koostada merendusega seotud elukutsete jaoks konkreetsed eeskirjad asjakohase direktiivi raames või kasutada selleks eraldiseisvat ELi õigusakti?

4. Milliseid vahendeid peate kõige asjakohasemaks, et parandada tervisekaitset ja ohutust laevadel, eriti väikestel kalalaevadel?

5. Milliseid meetmeid peate kõige asjakohasemaks, et parandada merendusega seotud elukutsete sotsiaalkindlustuskaitset, pidades silmas asjaolu, et sotsiaalkaitse küsimustes jaguneb õiguslik vastutus ühenduse ja liikmesriikide vahel?

****

Käesolev teatis kujutab endast asutamislepingu artikli 138 lõikega 2 ettenähtud konsulteerimise esimest etappi. Kui komisjon peab pärast sellist konsulteerimist ühenduse meetmeid soovitavaks, arutab ta sotsiaalpartneritega kõiki ettepanekuid, nagu on ette nähtud asutamislepingu artikli 138 lõikega 3.