

**ET**

**ET**

**ET**



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 2.7.2008  
KOM(2008) 422 lõplik

**NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu  
Transporditöölise Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta  
meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ**

(komisjoni esitatud)

## SELETUSKIRI

### 1) ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Käesoleva ettepaneku eesmärk on rakendada 19. mail 2008. aastal meretranspordisektori tööturu osapooli esindavate organisatsioonide vahel (Euroopa Ühenduse Reederite Ühing, edaspidi „ECSA”, ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu, edaspidi „FST”) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta.

Komisjon leiab, et kui 2006. aasta meretöönormide konventsiooni sätted inkorporeeritakse ühenduse õigusaktidesse, suurendavad need Euroopa meremeeste jaoks merendussektoris töötamise atraktiivsust ja aitavad seega luua rohkem ja paremaid töökohti ning kõigi kaasatud osapoolte huvides võrdsemad võimalusi kogu maailmas.

- **Üldine taust**

Merelaevandussektor on kogu maailmas esindatud tööstusharu. Seetõttu on oluline määratleda ja jõustada üleilmsed töötingimuste miinimumstandardid ning tervishoiu- ja tööohutustingimused merelaeval töötavate meremeeste jaoks.

Rahvusvaheline tööorganisatsioon (ILO) võttis 23. veebruaril 2006. aastal vastu 2006. aasta meretöönormide konventsiooni, mille eesmärk on luua üks ühtne õigusakt, mis hõlmab kõiki rahvusvahelise meretöö suhtes kohaldatavaid ajakohaseid standardeid. Seega koondab käesolev konventsioon ILO poolt alates 1919. aastast vastu võetud konventsioonid ja soovitused meretöö kohta üheks konsolideeritud tekstiks, mis oleks aluseks esimesele universaalsele meretööseadustikule.

Komisjon osales algusest peale aktiivselt meretöönormide konventsiooni väljatöötamises.

Nõukogu võttis 7. juulil 2007. aastal vastu otsuse, milles volitatakse liikmesriike ratifitseerima ILO 2006. aasta meretöönormide konventsiooni Euroopa Ühenduse huvides soovitatavalt enne 31. detsembrist 2010<sup>1</sup>.

Sotsiaalpoliitika küsimustes antakse asutamislepinguga sotsiaalpartneritele ühenduse tasandil ainulaadne ja oluline roll. Artikliga 138 on ette nähtud, et igasuguste selle valdkonna algatuste puhul tuleb eelnevalt konsulteerida sotsiaalpartneritega meetmete võimaliku suuna ja seega kavandatud ettepaneku sisu suhtes. Seoses sellega konsulteeris komisjon tööturu osapooltega olemasoleva ühenduse õigustiku täiustamise vajaduse üle selle kohandamise, konsolideerimise või täiendamise teel, pidades silmas 2006. aasta meretöönormide konventsiooni<sup>2</sup>.

Sotsiaalpartnerid otsustasid asutamislepingu artikli 139 lõiget 1 silmas pidades alustada

---

<sup>1</sup> ELT L 161, 22.6.2007

<sup>2</sup> KOM(2006) 287 (lõplik)

läbirääkimisi ja 19. mail 2008. aastal (seoses esimese Euroopa merepäevaga) sõlmisid nad ühiskokkuleppe 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta.

Sotsiaalpartnerid palusid komisjonil teha ettepanek võtta vastu nõukogu direktiiv, millega Euroopa Liidu õiguse alusel jõustatakse kooskõlas asutamislepingu artikliga 139 nende kokkulepe ja selle A lisa. Käesolev ettepanek on vastus sellele palvele.

- **Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse selgesõnaliselt nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/63/EÜ, milles käsitletakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta<sup>3</sup>. Samuti lisatakse sellega täiendav määrus, milles käsitletakse merendussektorit valdkonnas, mida hõlmab nõukogu 22. juuni 1994. aasta direktiiv 94/33/EÜ noorte töökaitse kohta.

Valdavat osa töötajate tervishoiu ja kaitse valdkonda käsitlevatest ühenduse sätetest, mis on vastu võetud EÜ asutamislepingu artikli 137 alusel, kohaldatakse täies ulatuses ettepanekuga ja eelkõige nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiivi 89/391/EMÜ (töötajate tööohutuse ja tervishoiu parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta) ja selle üksikdirektiivide sätetega hõlmatud valdkonna suhtes, kõnealuse direktiivi artikli 16 lõikes 1 määratletud tähenduses. Sama kehtib nõukogu 31. märtsi 1992. aasta direktiivi 92/29/EMÜ (ohutuse ja tervishoiu miinimumnõuete kohta, et osutada paremaid raviteenuseid laevadel), nõukogu 19. septembri 1983. aasta direktiivi 83/477/EMÜ (töötajate kaitsmise kohta asbestiga kokkupuutest tulenevate ohtude eest tööl), muudetud direktiividega 91/382/EMÜ ja 2003/18/EÜ, sätete kohta.

Eelkõige on ettepaneku sätted meremeeste meditsiinilise abi kohta ning tervise ja ohutuse kaitsmise ning õnnetuste ennetamise kohta hõlmatud vastavalt direktiividega 92/29/EMÜ ja 89/391/EMÜ.

---

<sup>3</sup> EÜT L 167, 2.7.1999

- **Kooskõla Euroopa Liidu muudele põhimõtete ja eesmärkidega**

Käesolev ettepanek kuulub uuendatud Lissaboni strateegia raamistikku ja selle eesmärk on soodustada majanduskasvu ja tööhõivet, luues sel eesmärgil eelkõige rohkem ja paremaid töökohti dünaamilisema ja konkurentsivõimelisema Euroopa jaoks.

Euroopa Liidu integreeritud merepoliitika<sup>4</sup> reguleerimisala piires nõustus komisjon samuti kiitma täielikult heaks „sotsiaalse dialoogi Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) meretöönormide konventsiooni lõimimise üle ühenduse õigusesse.”

Lisaks rõhutas komisjon dokumendi KOM(2007) 591 lõppversioonis, et 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”<sup>5</sup>.

## 2) KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

- **Konsulteerimine huvitatud isikutega**

Asutamislepingu artikli 139 lõige 1 annab sotsiaalpartneritele ühenduse tasandil soovi korral võimaluse alustada dialoogi, mis võib tuua kaasa lepingusuhted, sealhulgas kokkulepete sõlmimise. Sellisel juhul ei kehtestata asutamislepinguga eelneva konsulteerimise nõuet.

- **Ekspertarvamuste kogumine ja kasutamine**

Välisekspertide arvamusi ei olnud vaja kasutada.

- **Mõju hindamine**

Ei kohaldata.

## 3) ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Käesoleva ettepaneku eesmärk on rakendada meretranspordisektori tööturu osapooli esindavate organisatsioonide ECSA ja ETF vahel 19. mail 2008. aastal sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta.

---

<sup>4</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele – Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika (KOM(2007) 0575 (lõplik))

<sup>5</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, 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)

Ettepanekuga muudetakse ka nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/63/EÜ ning kõnealuste muudatuste reguleerimisala piirdub üksnes 2006. aasta meretöönormide konventsiooniga reguleeritud küsimustega.

- **Õiguslik alus**

Asutamislepingu artikli 139 lõikega 2 on ette nähtud, et „ühenduse tasandil sõlmitud kokkulepped rakendatakse ... artiklis 137 käsitletud küsimustes allakirjutanute ühisel taotlusel nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal.” ECSA ja ETF sõlmitud kokkuleppes 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta on osutatud töötingimustele ja see sisaldab sätteid töötajate tervise ja ohutuse kohta, s.t valdkonna kohta, mida reguleeritakse asutamislepingu artikli 137 lõikega 1. Tegemist on ühe valdkonnaga, mille puhul saab nõukogu otsused vastu võtta kvalifitseeritud häälteenamusega. Artikli 139 lõige 2 on seega komisjoni ettepanekule sobivaks õiguslikuks aluseks.

Oma teatises pealkirjaga „Sotsiaalse dialoogi kohandamine ja edendamine ühenduse tasandil”<sup>6</sup> rõhutas komisjon, et „enne, kui seadusandlik ettepanek nõukogule esitatakse, viib komisjon läbi hindamise, mille käigus kaalutakse lepinguosaliste esindajastatust, nende volitusi ja iga kollektiivlepingus sisalduva klausli seaduslikkust ühenduse õiguse suhtes ning väikese ja keskmise suurusega ettevõtteid käsitlevate sätete suhtes.”

Kõnealune hindamine viiakse läbi järgmiselt.

1. Lepinguosaliste esindatus ja nende mandaat.

Sotsiaalpartnerite õigus osaleda konsultatsioonides ja pidada läbirääkimisi kokkulepete üle, mis tõenäoliselt nõukogu otsuse või direktiiviga rakendatakse, põhineb nende esindatusel. Komisjoni 2006. aasta uuringu kohaselt, mis käsitleb mere- ja rannatranspordisektori sotsiaalpartnerite esindatust, vastavad ETF ja ECSA komisjoni 20. mail 1998. aasta teatises KOM(1998)322 lõplik kehtestatud kriteeriumidele ja kinnitatakse seega selle sektori puhul Euroopa sotsiaalpartneriteks.

- a) ETF

Uuringu tulemused näitavad, et igas vaadeldavas riigis on vähemalt üks liikmesorganisatsioon. Paljudes riikides on neid organisatsioone mitu. Kokku on ETFil vaadeldavates riikides 54 otseselt liikmesorganisatsiooni. 70,7 % uuritud liikmesorganisatsioonidest on kas otseselt või kaudselt (kõrgemate üksuste kaudu) liitunud ETFiga.

Kuivõrd andmed riiklike ametiühingute valdkondliku liikmelisuse kohta annavad piisavat teavet nende suhtelise tugevuse kohta, võib järeldada, et ETF hõlmab sektori kõige olulisemaid töötajate esindajaid. Erandjuhte, kus suuremad ametiühingud ei ole hõlmatud, esineb Küprose ja Rootsi puhul. Isegi nendel juhtudel on hõlmatud siiski teised olulised ametiühingud. Kollektiivläbirääkimistesse kaasatakse kõik ETFi

---

<sup>6</sup> Komisjoni teatis - Sotsiaalse dialoogi kohandamine ja edendamine ühenduse tasandil, dokument KOM(1998)322 (lõplik), 20.5.1998. Vt ka teatist sotsiaalpoliitikat käsitleva protokolliga kohaldamise kohta, mille komisjon esitas nõukogule ja Euroopa Parlamendile, dokument KOM(93)600 (lõplik), 14.12.1993.

liikmed, v.a kaks valdkondlikku liiget (Leedu LJS ja Portugali OFICIAISMAR-FSM), mille kohta on olemas asjakohane teave.

Euroopa organisatsioonid, v.a ETF, esindavad vaid väikest osa selle valdkonnaga seotud ametiühingutest ja riikidest.

Siia kuuluvad UNI Euroopa kuue ametiühinguga kolmes riigis; Nordic Transport Workers' Federation (NTF) viie ametiühinguga kolmes riigis; European Federation of Public Service Unions (EPSU) nelja ametiühinguga kolmes riigis; European Federation of Trade Unions in the Food, Agriculture and Tourism Sectors and Allied Branches (EFFAT) ja European Mine, Chemical and Energy Workers' Federation (EMCEF), mõlemal kolm ametiühingut kolmes riigis; European Metalworkers' Federation (EMF) kolme ametiühinguga kahes riigis; Nordic Ship Officers' Congress (NFBK) kahe ametiühinguga kahe riigis; European Federation of Building and Woodworkers (EFBWW) ja European Federation of Retired and Older People (FERPA), mõlemal kaks ametiühingut ühes riigis; ja European Trade Union Committee for Textiles: Clothing and Leather (ETUFT:CL), EURO-WEA, NordIng, EMPA ja Fédération des Cadres de l'Energie et de la Recherche, mõlemal üks ametiühing.

Selle ülevaatega rõhutatakse ETFi staatust valdkondliku töötajate esindajana, seda enam, kui võtta arvesse, et paljud eespool nimetatud teiste Euroopa organisatsioonide liikmed kajastavad pigem liikmete kattuvaid valdkondi kui reaalset sidet meretranspordi ja rannavete transpordi sektoriga.

#### b) ECSA

Analüüsitud 24 riigist on ECSAs assotsieerunud liikmete kaudu esindatud 21 riiki. Hõlmatud ei ole Tšehhi, Läti ja Rumeenia. Liikmete puudumine kolmes liikmesriigis võib tõstatada kahtlusi selles, kas eespool nimetatud komisjoni kriteeriumidele vastavalt on esindatavus piisava arvu liikmesriikide kaasamisena täidetud. Liitunud ja mitteliitunud ühingud eksisteerivad koos Irimaal, Itaalias, Kreekas, Küprosel, Soomes, Taanis ja Rootsis.

Võrreldavate andmete puudumise tõttu liikmete kohta on liitunud ja mitteliitunud ühingute suhtelist olulisust vastavates riikides raske esile tuua. Võttes arvesse ühingu rolli kollektiivlääbirääkimistel kui märki selle olulisusest, on selge, et liitunud on kõige olulisemad Itaalia, Küprose, Soome ja Taani ühingud. Irimaal, Kreekas ja Rootsis ei kuulu ECSAsse mõni oluline tööandjate ühendus (nt EEA ja Union of Domestic Ferries, IBEC ja SARF), mis korraldavad kollektiivlääbirääkimisi.

On ka selliseid riike (nt Eesti, Iirimaa, Leedu, Malta, Poola, Portugal, Rootsi, Sloveenia ja Ühendkuningriik), kus ECSA liikmed kollektiivlääbirääkimistes ei osale. Kui Iiri ja Rootsi välja arvata, ei ole nendes riikides ühtegi muud ühingut, mis oleks kaasatud kollektiivlääbirääkimistesse. Seda seetõttu, et selles riikide rühmas (v.a Rootsi) ei eksisteeri valdkondlikku mitut tööandjat hõlmavat kollektiivlääbirääkimist ning kollektiivlääbirääkimisi korraldavad ettevõtted ise. Irimaal (üksikettevõtete nimel) ja Rootsis (mitut tööandjat hõlmavate kollektiivlääbirääkimiste kujul) korraldab kollektiivlääbirääkimisi liikmestaatuseta tööandjate ühendus.

ETFiga võrreldes on kollektiivlääbirääkimisesse kaasamata rohkem ECSAsse kuuluvaid liikmeid. Töösuhted ei ole seega nende ühenduste peamiseks probleemiks. Teatavatel

ECSA liikmetel võib töösuhetes roll olla ainult konsultatsiooniprotsessis ja kolmepoolsetes asutustes osalemise kaudu. Nad võivad ise ennast tegelikult pidada pigem kaubandusettevõtete ühendusteks kui töösuhetega tegelejateks. ECSA liikmetest tegelevad kollektiivläbirääkimistega kümme riiki (s.t Austria, Belgia, Hispaania, Holland, Itaalia, Küpros, Prantsusmaa, Saksamaa, Soome ja Taani).

Tööandjate liitude liikmete vaatlus näitab, et valdkondlike tööandjate liitude ja Euroopa liitude, v.a ECSA, vahel puuduvad organisatsioonilised sidemed. Liikmed on registreeritud vaid rahvusvahelise tasandi liitude puhul, näiteks International Chamber of Shipping (ICS), International Shipping Federation (ISF), Baltic and International Maritime Council (BIMCO), INTERTANKO ja INTERCARGO.

See kinnitab ECSA tähtsust valdkonna tööandjate Euroopa sotsiaalpartnerite esindajana .

### c) Läbirääkimiste pidamise volitus

Nii ETFil kui ka ECSA-l on volitus pidada läbirääkimisi Euroopa sotsiaaldialoogiga hõlmatud küsimustes. ETFil ei ole siiski selleks alalist volitust. Pigem antakse ETFile ajutine volitus pidada oma liikmete nimel läbirääkimisi iga juhtumi puhul eraldi.

## 2. Kokkuleppe klauslite õiguspärasus.

Komisjon on kontrollinud kõiki kokkuleppe klausleid ega ole leidnud ühtegi, mis oleks vastuolus ühenduse õigusega. Liikmesriikidele pandud kohustused ei tulene otseselt sotsiaalpartneritevahelisest kokkuleppest, vaid kokkuleppe rakendamise korrast direktiivi kohaldamisel.

Kokkuleppe sisu jääb asutamislepingu artikli 137 reguleerimisalasse.

Kui kokkuleppe osade puhul on nõutav praegu kehtivate Euroopa Liidu õigusaktide muutmine, lisatakse muudatused ettepanekusse.

Nende osade kohta, mis käsitlevad ühenduse õigusaktide kehtivate sätetega juba hõlmatud küsimusi, on kokkuleppe lõppsätetes kehtestatud, et need ei mõjuta mingite seaduste, tavade või kokkulepete kohaldamist, millega nähakse meremeestele ette soodsamad tingimused. Samuti lisati ettepanekusse ühenduse õigustiku vajalikud kaitsemeetmed, sealhulgas eelkõige soodsama kohtlemise klausel.

Komisjon leiab seetõttu, et kõik tingimused on täidetud selleks, et esitada ettepanek selle kokkuleppe rakendamise kohta nõukogu otsuse abil.

## 3. Väikese ja keskmise suurusega ettevõtteid käsitlevad sätted.

Asutamislepingu artikli 137 lõike 2 tingimuste alusel tuleb sotsiaalküsimusi käsitlevate õigusaktidega hoiduda haldus-, finants- ja õiguslike piirangute kehtestamisest viisil, mis pidurdaks väikese ja keskmise suurusega ettevõtete (VKEde) loomist ja arengut. Sellega seoses ei eristata kokkuleppes VKEdes töötavaid töötajaid ega teisi töötajaid, samuti ei kehtestata täiendavaid haldus-, finants- ja õiguslike piiranguid, mis ületaksid kehtivas ühenduse õiguses sätestatud piiranguid. Seetõttu järeldab komisjon, et kokkuleppe vastab väikese ja keskmise suurusega ettevõtteid käsitlevatele sätetele.



Artikli 139 lõikega 2 ei ole sotsiaalpartnerite poolt komisjonile tehtud taotluste puhul ette nähtud konsulteerimist Euroopa Parlamendiga. Komisjon on siiski edastanud oma ettepaneku, et Euroopa Parlament saaks soovi korral teatada oma arvamuse komisjonile ja nõukogule. Sama kehtib Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komitee puhul.

- **Subsidiaarsuse põhimõte**

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse juhul, kui ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriigid ei saa ettepaneku eesmärke täielikult täita järgmistel põhjustel.

Vajadust ühenduse meetmete järele ei põhjenda mitte üksnes asjaolu, et sotsiaalpartnerid on kooskõlas artikli 139 lõikega 1 veendunud, et asjaomasel küsimuses on vaja ühenduse meetmeid, ega asjaolu, et nad on edukalt sõlminud ühenduse tasandil kokkuleppe ja on palunud selle kokkuleppe rakendamist nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku kohta vastavalt asutamislepingu artikli 139 lõikele 2, vaid ka vajadus anda merendussektorile standardite kogum, mis on sobiv selle üleilmse tegevusvaldkonna jaoks.

Ettepanek võtta vastu direktiiv on täienduseks ka liikmesriikide õigusaktidele, sest sellega kehtestatakse miinimumstandard eesmärgiga parandada meremeeste töötingimusi. See raamistik tagab sektori ettevõtjatele selguse ja läbipaistvuse, soodustab õiglast konkurentsi siseturul ning aitab kaotada selliseid ilminguid nagu sotsiaalne dumping.

Ettepaneku eesmärgid on paremini saavutatavad ühenduse tasandil järgmistel põhjustel.

Ettepanekuga viiakse olemasolevatesse Euroopa Liidu õigusaktidesse kiired muudatused, et ajakohastada neid vastavalt 2006. aasta meretöönormide konventsioonile. Seda eesmärki ei ole võimalik riiklike õigusaktidega saavutada.

Ettepanekuga aidatakse saavutada selles osutatud 2006. aasta meretöönormide konventsiooni standardite üheaegse jõustumise ja ühtse ülevõtmise kõigis liikmesriikides.

Samuti täiendab ettepanek kokkulepet Euroopa Liidu seadustele vastavate konkreetsete jõustamise meetmetega.

Seega on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Nõukogu direktiiv vastab proportsionaalsuse nõudele saavutatavate eesmärkide kehtestamise ulatuses.

Seetõttu jätab ettepanek konkreetsete rakendusmeetmete valiku suhtes ruumi paindlikkusele. Lisaks sellele piirduv see rangelt 2006. aasta meretöönormide konventsioonis sisalduvate ajakohastatud standardite ülevõtmisega Euroopa Liidu

õigusesse.

- **Õigusaktide valik**

Kavandatavad õigusaktid: direktiiv.

Muud vahendid ei oleks sobivad järgmistel põhjustel.

Ettepanekuga muudetakse praegu kehtivaid Euroopa Liidu õigusakte ning selleks on vaja õigusakti.

Lisaks sellele kasutatakse asutamislepingu artikli 139 lõike 2 mõistet „otsus” selle üldises tähenduses, et õigusakti saaks valida kooskõlas asutamislepingu artikliga 249. Komisjoni ülesanne on pakkuda nõukogule välja, milline kolmest nimetatud artiklis märgitud õigusaktist (määrus, direktiiv või otsus) on kõige asjakohasem. Kõnealusel juhul, võttes arvesse sotsiaalpartnerite kokkuleppe liiki ja sisu, on selge, et seda on parim kohaldada kaudselt sätete kaudu, mis võetakse liikmesriikide ja/või sotsiaalpartnerite poolt üle liikmesriigi siseriiklikku õigusesse. Kõige sobivam õigusakt on seega nõukogu direktiiv. Komisjon leiab ka, et selle kohustuse kohaselt ei tuleks kokkulepet inkorporeerida, vaid ettepanekule lisada.

#### 4) MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

#### 5) TÄIENDAV TEAVE

- **Vastavustabel**

Liikmesriigid peavad komisjonile edastama direktiivi riigi õigusesse ülevõtvate sätete tekstid ning õigusnormide ja käesoleva direktiivi vastavustabeli.

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Kavandatavas õigusaktis käsitletakse Euroopa Majanduspiirkonnaga seonduvat valdkonda ja seetõttu tuleks seda laiendada ka Euroopa Majanduspiirkonnale.

- **Ettepaneku üksikasjalik selgitus**

Ettepaneku ülesehitus on järgmine:

Artikkel 1

Artikkel 1 piirdub sotsiaalpartnerite vahelise lepingu siduvaks tegemisega ning see on asutamislepingu artikli 139 lõike 2 alusel vastu võetud nõukogu otsuse eesmärk.

Artikkel 2

Artikliga 2 muudetakse sotsiaalpartnerite kokkuleppe kohaselt nõukogu direktiivi 1999/63/EÜ.

### Artikkel 3

Artiklis 3 sätestatakse, et direktiiviga nähakse ette üksnes miinimumnõuded ning liikmesriikidele jäetakse vabad käed võtta vastu meetmed, mis on asjaomases piirkonnas töötajate jaoks soodsamad. Artikli eesmärk on tagada selgesõnaliselt töötajate jaoks juba saavutatud kaitstuse tase ja kindlustada, et kohaldatakse ainult soodsamaid töökaitse standardeid. Ettepaneku artikli 3 lõike 4 eesmärk on seoses sellega tagada, et tööandja vastutuse üldpõhimõtet, mis on ette nähtud raamdirektiivi 89/391/EMÜ artiklis 5, ei mõjuta kokkuleppe standardi punkt A4.2§5b, millega teatavatel asjaoludel lubatakse piirata reederide vastutust.

### Artiklid 4–7

Artiklid 4–7 sisaldavad tavapäraseid sätteid liikmesriikide siseriiklikku õigusesse ülevõtmise kohta, sealhulgas kohustust näha ette tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Artiklis 6 osutatakse eelkõige direktiivi jõustumiskuupäevale. Sotsiaalpartnerite kokkulepe ei jõustu enne 2006. aasta meretöönormide konventsiooni jõustumist. Selleks, et täita sotsiaalpartnerite soovi, peaks käesolevas ettepanekus osutatud direktiivi jõustumiskuupäev olema sama 2006. aasta meretöönormide konventsiooni jõustumiskuupäevaga. Arvestades, et see kuupäev tuleb veel kindlaks määrata, jäetakse seetõttu ettepanekusse tühi koht koos lühikese selgitusega.

## Ettepanek:

### NÕUKOGU DIREKTIIV,

**millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 139 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Asutamislepingu artikli 139 lõike 2 kohaselt võivad tööturu osapooled („sotsiaalpartnerid”) ühiselt taotleda, et ühenduse tasandil sõlmitud kokkuleppeid rakendataks nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal.
- (2) Rahvusvaheline Tööorganisatsioon võttis 23. veebruaril 2006. aastal vastu 2006. aasta meretöönormide konventsiooni, soovides luua ühtse, sidusa vahendi, mis hõlmab võimalikult suurel hulgal kehtivate rahvusvaheliste meretöönormide konventsioonide ajakohaseid standardeid ning samuti muudes rahvusvahelistes tööd käsitlevates konventsioonides sisalduvaid aluspõhimõtteid.
- (3) Komisjon konsulteeris kooskõlas asutamislepingu artikli 138 lõikega 2 tööturu osapooltega vajaduse üle täiustada ühenduse kehtivat õigustikku, kohandades, konsolideerides ja täiustades seda 2006. aasta meretöönormide konventsiooni silmas pidades<sup>7</sup>.
- (4) Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liit (ECSA) ja Euroopa Reederite Ühing (ETF) teavitasid 29. septembril 2006. aastal komisjoni oma soovist alustada vastavalt asutamislepingu artikli 138 lõikele 4 läbirääkimisi.
- (5) Soovides aidata luua üleilmsed võrdsed võimalused kogu meretööstuses, sõlmisid nimetatud organisatsioonid 19. mail 2008. aastal kokkuleppe 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta; kõnealune kokkulepe ja selle lisad sisaldavad ühistaotlust komisjonile, milles palutakse need dokumendid rakendada nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal kooskõlas asutamislepingu artikli 139 lõikega 2.
- (6) Kokkulepet kohaldatakse meremeeste suhtes, kes töötavad liikmesriigis registreeritud ja/või liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel.

---

<sup>7</sup> KOM(2006) 287 (lõplik)

- (7) Kokkuleppega muudetakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (FST) poolt 30. septembril 1998. aastal Brüsselis sõlmitud Euroopa kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta.
- (8) Nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/63/EÜ, milles käsitletakse Euroopa kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta,<sup>8</sup> ja selle lisa tuleks seetõttu vastavalt muuta.
- (9) Asutamislepingu artikli 249 kohaldamisel on kokkuleppe rakendamiseks sobiv õigusakt direktiiv.
- (10) Kokkulepe jõustub samal ajal kui 2006. aasta meretöönormide konventsioon ning sotsiaalpartnerid soovivad, et direktiivi jõustavad siseriiklikud meetmed ei jõustuks enne 2006. aasta meretöönormide konventsiooni jõustumise kuupäeva.
- (11) Kokkuleppes kasutatud ja konkreetselt määratlemata terminite puhul lubatakse käesoleva direktiiviga liikmesriikidel määratleda need kooskõlas siseriikliku õiguse ja tavadeaga nagu seda tehakse ka muude sotsiaalpoliitikat käsitlevate samu mõisteid kasutatavate direktiivide puhul, tingimusel et need määratlused on kokkuleppe sisuga kooskõlas.
- (12) Arvestades, et võetavate meetmete eesmärged ei ole liikmesriikidel võimalik piisaval määral saavutada ja neid on seega võimalik tegevuse ulatuse või mõju tõttu paremini saavutada ühenduse tasandil, võib komisjon võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 kehtestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (13) Komisjon on koostanud ettepaneku direktiivi kohta vastavalt oma 20. mai 1998. aasta teatisele sotsiaalse dialoogi kohandamise ja edendamise kohta ühenduse tasandil, võttes arvesse allakirjutanute esindajastaatust ning kokkuleppe iga klausli seaduslikkust.
- (14) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe lõikega 34 julgustatakse liikmesriike koostama enda ja ühenduse huvides oma vastavustabelid, mis kirjeldavad võimalikult suures ulatuses käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vastavust, ning need avalikustama.
- (15) Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi rakendamise usaldada tööturu osapooltele nende ühise taotluse alusel, tingimusel, et nad võtavad kõik vajalikud meetmed, et igal ajal tagada käesoleva direktiiviga nõutud tulemused.
- (16) Käesoleva direktiivi sätetega ei piirata selliste kehtivate ühenduse sätete kohaldamist, mis on konkreetsemad ja/või millega tagatakse meremeestele kõrgema kaitstuse tase ning samuti ei piirata eelkõige ühenduse õigusaktides sisalduvate sätete kohaldamist.
- (17) Tuleks tagada raamdirektiivi 89/391/EMÜ<sup>9</sup> artiklis 5, eriti selle lõigetes 1 ja 3 sätestatud tööandja vastutuse ülepõhimõtte järgimine.

---

<sup>8</sup> EÜT L 167, 2.7.1999

<sup>9</sup> EÜT L 183, 29.6.1989

- (18) Käesolevat direktiivi ei saa kasutada selleks, et põhjendada töötajate kaitstuse üldise taseme vähendamist direktiivile lisatud kokkuleppega hõlmatud valdkondades.
- (19) Käesoleva direktiivi ja kokkuleppega kehtestatakse miinimumstandardid; liikmesriikidel ja/või sotsiaalpartneritel peaks olema võimalik säilitada soodsamaid sätteid või need vastu võtta.
- (20) Komisjon teavitas vastavalt oma 14. detsembri 1993. aasta teatisele sotsiaalpoliitika kokkuleppe kohaldamise kohta Euroopa Parlamenti ning majandus- ja sotsiaalkomiteed, saates neile direktiivi ettepaneku ja kokkuleppe teksti.
- (21) Käesolev direktiiv on kooskõlas põhiõiguste ja eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas, eriti selle artiklis 31 sätestatud põhimõtetega, millega on ette nähtud, et igal töötajal on õigus töötingimustele, mis on tema tervise, ohutuse ja väärikuse kohased ja et igal töötajal on õigus maksimaalse tööaja piirangule ning igapäevastele ja -nädalastele puhkeaegadele ja iga-aastasele palgalisele puhkusele.
- (22) Kokkuleppe rakendamine aitab kaasa asutamislepingu artikli 136 eesmärkide saavutamisele,

#### ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

##### *Artikkel 1*

Käesoleva direktiiviga rakendatakse meretranspordisektori tööturu osapooli esindavate organisatsioonide (ECSA ja ETF) vahel 19. mail 2008. aastal sõlmitud kokkulepet meretöönormide konventsiooni kohta.

##### *Artikkel 2*

Nõukogu direktiivi 1999/63/EÜ lisa muudetakse järgmiselt.

#### 1. Klauslisse 1 lisatakse järgmine lõige 3:

*„3. Kui esineb kahtlusi, kas teatavat isikukategooriat tuleb käesoleva lepingu tähenduses käsitada meremeestena, lahendab küsimuse iga liikmesriigi pädev asutus pärast konsulteerimist reederite ja meremeeste organisatsioonidega, kes kõnealuse küsimusega tegelevad. Seoses sellega võetakse nõuetekohaselt arvesse Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni üldkonverentsi 94. merendusvaldkonda käsitleva istungi resolutsiooni ametialade esindajaid käsitleva teabe kohta.”*

#### 2. Klauslis 2 asendatakse punktid c ja d järgmistega:

*„c) meremees – käesoleva lepingu kohaldamisalasse kuuluva laeva pardal töötav või sellise laeva pardale mis tahes ülesannetes tööle võetud isik;*

*„d) reeder – laeva omanik või muu organisatsioon või isik, näiteks juhataja, agent või laevapereta prahtija, kes sellist vastutust võttes on nõustunud endale võtma käesoleva lepinguga laevaomanikele kehtestatud ülesanded ja vastutuse, olenemata*

*sellest, kas muu organisatsioon või isikud täidavad laevaomaniku nimel teatavaid ülesandeid või vastutust.”*

### 3. Klausel 6 asendatakse järgmisega:

*„1. Alla 18aastastele meremeestele on öötöö keelatud. Käesoleva standardi kohaselt on öö määratletud kooskõlas riigi õiguse ja tavadega. See hõlmab vähemalt üheksatunnist perioodi, mis algab kõige hiljem keskööl ja lõpeb kõige varem kell 5 hommikul.*

*2. Erandeid öötöö piirangu rangest järgimisest võib teha pädev asutus, kui:*

- (a) see pärsib asjaomaste meremeeste tõhusat väljaõpet kehtestatud programmide ja kavade kohaselt või*
- (b) ülesande eriline olemus või akrediteeritud koolituskava nõuab, et erandi alla kuuluvad meremehed täidavad ülesandeid öösel ja asutus teeb pärast asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerimist kindlaks, et töö ei kahjusta nende tervist ja heaolu.*

*3. Alla 18aastaste meremeeste töölevõtmine ja töötamine on keelatud, kui töö võib ohustada nende tervist või heaolu. Sellise töö liigid määratakse kindlaks riigi õigus- või haldusnormidega või pädeva asutuse poolt pärast asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerimist vastavalt asjakohastele rahvusvahelistele standarditele.”*

### 4. Klausel 13 asendatakse järgmisega:

*„1. Meremehed ei või laeval töötada, kui ei neil ole arstitõendit tervise korrasoleku kohta nende ülesannete täitmiseks.*

*2. Erandid on lubatud ainult käesolevas kokkuleppes ettenähtud korras.*

*3. Pädev asutus nõuab, et meremeestel on enne laeval tööleasumist kehtiv arstitõend, mis tõendab, et nende tervis on korras nende ülesannete täitmiseks merel.*

*4. Selleks et arstitõendid kajastaksid tõepäraselt meremeeste tervislikku seisundit, määrab nende ülesannete seisukohast pädev asutus pärast asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerimist ja võttes nõuetekohaselt arvesse kehtivaid rahvusvahelisi suuniseid, arstliku läbivaatuse ja tõendi laadi.*

*5. Käesolev kokkulepe ei piira meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (1978), nagu seda on muudetud (STCW), kohaldamist. STCW nõuete kohaselt väljastatud arstitõend vastab käesoleva klausli lõigete 1 ja 2 kohaselt pädeva asutuse nõuetele. Meremeeste puhul, kelle suhtes ei kohaldata STCWd, on sisuliselt nendele nõuetele vastav arstitõend samuti vastuvõetav.*

*6. Arstitõendi väljastab nõuetekohaselt kvalifitseeritud arst või, kui tegemist on ainult silmanägemise tõendiga, pädeva asutuse tunnustatud isik, kes on kvalifitseeritud sellist tõendit väljastama. Arstid peavad olema oma ametiülesannetes*

täiesti sõltumatud arstlike läbivaatuste teostamisel meditsiinialaste otsuste tegemises.

7. Meremehed, kellele tõendi väljastamisest keelduti või kelle töövõimele kehtestati piirang, eelkõige tööaja, töövaldkonna või tegevusala piirang, antakse võimalus läbi teha täiendavaid läbivaatusi teiste sõltumatute arstide või sõltumatu meditsiinieksperdi juures.

8. Igale arstitõendile märgitakse konkreetselt, et:

- a) meremehe kuulmine ja nägemine ja värvinägemine meremehe puhul, kes võetakse tööle ülesannetes, kus puudulik värvinägemine võib välistada tervisliku sobivuse määratud töö jaoks, on rahuldavad; ja
- b) meremehel ei esine tervisehäireid, mida teenistus merel võib süvendada või mis võivad muuta meremehe sellise teenistuse jaoks sobimatuks või ohustada teiste isikute tervist pardal.

9. Kui asjaomase meremehe erikohustuste tõttu või STCW kohaselt ei ole nõutav lühem periood:

- a) kehtib arstitõend maksimaalselt kaks aastat, välja arvatud juhul, kui meremees on alla 18aasta vanune, millisel juhul on maksimaalne kehtivusaeg üks aasta;
- b) värvinägemistõend kehtib maksimaalselt kuus aastat.

10. Kiireloomulistel juhtudel võib pädev asutus lubada meremehel töötada ilma kehtiva arstitõendita kuni järgmise külastatava sadamani, kus meremees saab hankida kvalifitseeritud arstilt arstitõendi, tingimusel et:

- a) sellise loa puhul kehtestatud kehtivusaeg ei ole pikem kui kolm kuud; ja
- b) asjaomasel meremehel on olemas hiljutine aegunud arstitõend.

11. Kui tõendi kehtivusaeg lõpeb reisi ajal, jääb tõend jõusse kuni järgmise külastatava sadamani, kus meremees saab hankida kvalifitseeritud arstilt arstitõendi, tingimusel et tõendi puhul kehtestatud kehtivusaeg ei ole pikem kui kolm kuud.

12. Tavapäraselt rahvusvahelistel reisidel sõitvatel laevadel töötavate meremeeste arstitõendid peavad olema vähemalt ingliskeelsed .

13. Tervisekontrolli laad ja arstitõendil kajastatavad andmed määratakse kindlaks pärast konsulteerimist asjaomaste meremeeste ja reederite organisatsioonidega.

14. Kõik meremehed peavad läbima korrapärase tervisekontrolli. Vahiteenistuses osalevad meremehed, kellel on terviseprobleeme, mis arsti väljastatud tõendi kohaselt on tekkinud öötöö tõttu, viiakse võimaluse korral üle neile sobivale päevasele tööle.

15. Lõigetes 13 ja 14 nimetatud tervisekontroll peab toimuma tasuta ning arstisaladust hoides. Sellist tervisekontrolli võib teha riikliku tervishoiusüsteemi raames.”



5. Klausel 16 asendatakse järgmisega:

*„Kõigil meremeestel on õigus saada iga-aastast tasulist põhipuhkust. Tasuline põhipuhkus arvutatakse minimaalselt 2,5 kalendripäeva alusel iga töötatud kuu kohta ja proportsionaalselt mittetäielike kuude kohta.*

*Minimaalset iga-aastast tasulist puhkust ei või asendada hüvitise maksimisega, välja arvatud juhul, kui töösuhe lõpetatakse.”*

#### *Artikkel 3*

1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada käesoleva direktiivi sätetest soodsamad sätted.
2. Käesoleva direktiivi rakendamine ei õigusta töötajate üldise kaitstuse taseme alandamist direktiiviga reguleeritavas valdkonnas. See ei piira liikmesriikide ja/või tööturu osapoolte õigust kehtestada olukorra muutudes teistsuguseid õiguslikke, halduslikke või lepingulisi meetmeid kui need, mis kehtivad käesoleva direktiivi vastuvõtmise ajal, tingimusel, et alati täidetakse direktiiviga ettenähtud miinimumnõudeid.
3. Käesoleva direktiivi kohaldamise ja/või tõlgendamisega ei piirata selliste ühenduse või riiklike sätete, tavade või meetmete kohaldamist, millega nähakse asjaomastele meremeestele ette soodsamad tingimused.
4. Standardi A4.2 lõike 5 punktis b sisalduv säte ei mõjuta tööandja vastutuse põhimõtet, mis on ette nähtud direktiivi 89/391/EMÜ artiklis 5.

#### *Artikkel 4*

Liikmesriigid määravad kindlaks karistused, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt jõustatud riiklike sätete rikkumise korral. Kõnealused karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad neist sätetest komisjonile hiljemalt artikli 5 lõikes 1 kindlaksmääratud kuupäevaks ja annavad aegsasti teada nende edaspidistest muudatustest.

#### *Artikkel 5*

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 12 kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist või tagavad, et tööturu osapooled on selle aja jooksul kehtestanud vajalikud meetmed kokkuleppe teel.
2. Kui liikmesriigid normid vastu võtavad, lisavad nad nendes või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid. Nad edastavad kõnealuste normide teksti ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile.
3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 6*

Käesolev direktiiv jõustub [\*] [,\*” tähistab meretöönormide konventsiooni jõustumise kuupäeva, 2006].

*Artikkel 7*

Direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, [...]

*Nõukogu nimel  
eesistuja  
[...]*

**LISA: Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) kokkulepe meretöönormide konventsiooni kohta, 2006**

PREAMBUL

Allakirjutanud:

arvestades, ILO meretöönormide konventsioonis (2006) (edaspidi „konventsioon”) nõutakse, et iga liige kontrollib, et tema õigus- ja haldusnormides austatakse konventsiooniga seoses põhiõigusi ühinemisvabadusele ja kollektiivlääbirääkimiste õiguse tegelikku tunnustamist, täidetakse sunni- ja kohustusliku töö kõigi vormide kaotamise, lapstööjõu tegeliku kaotamise ning tööhõivealase ja töökohas diskrimineerimise kaotamise nõuet;

arvestades, et konventsioonis on sätestatud, et igal meremehel on õigus ohutusstandarditele vastavale ohutule ja kindlale töökohale, õiglastele töölevõtmise tingimustele, rahuldavatele töö- ja elutingimustele, tervisekaitse-, arstiabi- ja hoolekandemeetmetele ning muudele sotsiaalkaitse vormidele;

arvestades, et konventsioonis nõutakse, et liikmed tagaksid oma jurisdiktsiooni piires, et käesoleva preambuli eelmises lõigus sätestatud meremeeste tööhõive- ja sotsiaalõigusi rakendatakse täiel määral kooskõlas kõnealuse konventsiooni nõuetega. Kui konventsioonis ei ole sätestatud teisiti, võib neid õigusi rakendada riikide õigus- ja haldusnormide, kohaldatavate kollektiivlepingute või teiste meetmete või praktika vahendusel;

arvestades, et kokkuleppele allakirjutanud soovivad juhtida erilist tähelepanu selgitavale märkusele meretöönormide konventsiooni eeskirjade ja seadustiku kohta, milles on sätestatud konventsiooni vorming ja ülesehitus;

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut (edaspidi „asutamisleping”), eriti selle artikleid 137, 138 ja 139;

arvestades, et asutamislepingu artikli 139 lõikes 2 on sätestatud, et Euroopa tasandil sõlmitud kokkuleppeid võib rakendada allakirjutanute ühisel taotlusel nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal;

arvestades, et käesolevaga allakirjutanud seda taotleavad;

arvestades, et kokkuleppe rakendamiseks sobiv õigusakt on direktiiv asutamislepingu artikli 249 tähenduses, mis on saavutatava tulemuse seisukohalt liikmesriikidele siduv, jättes samas vormi ja meetodite valiku riikide ametiasutustele; konventsiooni artiklis VI lubatakse ILO liikmetel rakendada meetmeid, mis on nende nõuete kohaselt sisuliselt samaväärsed konventsiooni standarditega, mille eesmärk on nii konventsiooni üldeesmärgi ja otstarbe täielik saavutamine kui ka nimetatud konventsiooni sätete jõustamine; kokkuleppe rakendamine direktiiviga ja sisulise samaväärsuse põhimõtte konventsioonis on seega mõeldud selleks, et võimaldada liikmesriikidel rakendada õigusi ja põhimõtteid konventsiooni artikli VI lõigetes 3 ja 4 sätestatud viisil,

on leppinud kokku järgmises:

MÕISTED JA KOHALDAMISALA

1. Kui konkreetsetes sätetes ei ole sätestatud teisiti, kasutatakse käesolevas kokkuleppes järgmisi mõisteid:

- a) „pädev asutus” – minister, valitsusasutus või liikmesriigi määratud muu asutus, kes on määratud andma ja jõustama määrusi, korraldusi või muid seaduse jõuga juhiseid asjaomaste sätete objekti kohta;
- b) „kogumahutavus” – 1969. aasta rahvusvahelise laevade mõõtmise konventsiooni I lisas või sellele järgnevas konventsioonides sätestatud tonnaaži mõõtmise eeskirjadele vastavalt arvutatud kogumahutavus; laevade puhul, mille suhtes kehtib Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni poolt vastu võetud tonnaaži mõõtmise ajutine skeem, on kogumahutavus märgitud rahvusvahelise mõõtekirja (1969) veerus MÄRKUSED;
- c) „meremees” – käesoleva kokkuleppe kohaldamisalasse kuuluva laeva pardal töötav või sellise laeva pardale mis tahes ülesannetes tööle võetud isik;
- d) „meremeeste tööleping” – hõlmab nii töölepingut kui ka käesoleva kokkuleppe artikleid;
- e) „laev” – iga laev, v.a laev, mis sõidab üksnes sisevetes, kaitstud vetes või nendega vahetult piirnevates vetes ja aladel, kus kohaldatakse sadama eeskirju;
- f) „reeder” – laeva omanik või muu organisatsioon või isik, näiteks juhataja, agent või laevapereta prahtija, kes sellist vastutust võttes on nõustunud endale võtma käesoleva kokkuleppega laevaomanikele kehtestatud ülesanded ja vastutuse, olenemata sellest, kas muu organisatsioon või isikud täidavad laevaomaniku nimel teatavaid ülesandeid või vastutust.

2. Käesolevat kokkulepet kohaldatakse kõikide meremeeste suhtes, välja arvatud juhul, kui on otseselt sätestatud teisiti.

3. Kui esineb kahtlusi, kas teatavat isikukategooriat tuleb käesoleva kokkuleppe tähenduses käsitada meremeestena, lahendab küsimuse iga liikmesriigi pädev asutus pärast konsulteerimist reederite ja meremeeste organisatsioonidega, kes kõnealuse küsimusega tegelevad. Sellega seoses võetakse nõuetekohaselt arvesse Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni üldkonverentsi 94. merendusvaldkonda käsitleva istungi resolutsiooni ametialade esindajaid käsitleva teabe kohta.

4. Välja arvatud juhul, kui on konkreetselt sätestatud teisiti, kohaldatakse käesolevat kokkulepet kõikide, nii riigi- kui eraomandisse kuuluvate laevade suhtes, mis tegelevad tavapäraselt kaubandusliku meresõiduga, v.a kalapüügiga tegelevad ja samalaadse tegevusega seotud laevad ning traditsioonilise ehitusega laevad, nagu daud ja džonkid. Käesolevat kokkulepet ei kohaldata sõjalaevade ja mereväe abilaevade suhtes.

5. Kui esineb kahtlusi, kas käesolevat kokkulepet kohaldatakse laeva või konkreetse laevakategooria suhtes, lahendab küsimuse iga liikmesriigi pädev asutus pärast konsulteerimist asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega.

## EESKIRJAD JA STANDARDID

## I JAOTIS. MEREMEESTE LEVAL TÖÖTAMISEKS ESITATAVAD MIINIMUMNÕUDED

### *Eeskiri 1.1 – Vanuse alampiir*

1. Laevale ei tohi palgata või tööle võtta isikuid, kelle vanus jääb alla vanuse alampiiri.
2. Käesolevas kokkuleppes sätestatud asjaoludel nõutakse kõrgemat vanuse alampiiri.

### *Standard A1.1 – Vanuse alampiir*

Vanuse alampiiri reguleeritakse nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiiviga 1999/63/EÜ (kuulub muutmisele), milles käsitletakse Euroopa kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta (kuulub muutmisele vastavalt käesoleva kokkuleppe A lisale).

### *Eeskiri 1.2 – Arstitõend*

Arstitõendeid reguleeritakse nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiiviga 1999/63/EÜ (kuulub muutmisele), milles käsitletakse Euroopa kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta (kuulub muutmisele vastavalt käesoleva kokkuleppe A lisale).

### *Eeskiri 1.3 – Koolitus ja kvalifikatsioonid*

1. Meremehed ei või laeval töötada, kui neil ei ole vastavat väljaõpet või kutsetunnistust või muud kvalifikatsiooni oma ülesannete täitmiseks.
2. Meremeestel ei ole lubatud töötada laeval, kui nad ei ole edukalt läbinud laeva pardal isikliku ohutuse kursuse.
3. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni poolt vastu võetud kohustuslikele õigusaktidele vastavat koolitust ja tunnistuste väljastamist loetakse käesoleva eeskirja lõigetes 1 ja 2 sätestatud nõuete täitmiseks.

## II JAOTIS. TEENISTUSTINGIMUSED

### *Eeskiri 2.1 – Meremeeste töölepingud*

1. Meremeeste töölevõtmise tingimused sätestatakse või neile viidatakse selges kirjalikus seaduslikult jõustatavas lepingus ja need peavad vastama käesolevas kokkuleppes sätestatud standarditele.
2. Meremeeste töölepingus lepitakse meremehega kokku tingimustel, mille puhul on tagatud, et meremehel on võimalus lepingu tingimused läbi vaadata ja nõustamist kasutada ning et ta nõustub nendega vabast tahtest enne lepingule allakirjutamist.
3. Loetakse, et meremeeste töölepingud sisaldavad liikmesriigi seadustele ja tavadele vastaval määral kõiki kehtivaid kollektiivkokkuleppeid.

### *Standard A2.1 – Meremeeste töölepingud*

1. Iga liikmesriik võtab vastu seadused või eeskirjad, milles nõutakse, et tema lipu all sõitvad laevad vastavad järgmistele nõuetele:

- a) tema lipu all sõitvatel laevadel töötavatel meremeestel on meremeeste tööleping, millele on alla kirjutanud nii meremees kui ka laevaomanik või laevaomaniku esindaja (või, kui nad ei ole töötajad, siis tõend lepinguliste või samalaadsete kokkulepete kohta), ja mis tagab neile inimväärset töö- ja elamistingimused laeva pardal, nagu nõuab käesolev kokkulepe;
- b) meremeeste töölepingut sõlmivatele meremeestele tuleb enne lepingule allakirjutamist anda võimalus lepinguga tutvuda ja selle suhtes nõustamist kasutada ning samuti võimalus kasutada teisi teenuseid, mis on vajalikud tagamaks, et nad sõlmivad kokkuleppe oma vabal tahtel piisava arusaamisega oma õigustest ja kohustustest;
- c) laevaomanik ja asjaomane meremees kirjutavad mõlemad alla meremeeste töölepingu originaaleksplarile;
- d) võetakse meetmed tagamaks, et meremehed, kaasa arvatud laeva kapten, saavad laeva pardal hõlpsasti selget teavet nende töölevõtmise tingimuste kohta, ja et selline teave, sealhulgas meremeeste töölepingu koopia, on läbivaatamiseks kättesaadav ka pädeva asutuse töötajatele, sealhulgas külastatavates sadamates asuvatele;
- e) meremeestele antakse dokument kannetega nende töötamise kohta laeva pardal.

2. Kui kollektiivläbirääkimiste kokkulepe moodustab terve või osa meremeeste töölepingust, peab selle kokkuleppe koopia olema pardal kättesaadav. Kui meremeeste tööleping ja kehtivad kollektiivläbirääkimiste kokkulepped ei ole ingliskeelsed, peavad need olema kättesaadavad ka inglise keeles (välja arvatud ainult kohaliku rannasõidu laevadel):

- a) standardses vormis lepingu koopia;
- b) kollektiivläbirääkimiste kokkuleppe osad, mida kontrollib sadamariigi inspeksioon.

3. Käesoleva standardi lõike 1 punktis 3 nimetatud dokument ei või sisaldada kandeid meremeeste töö kvaliteedi või palga kohta. Dokumendi vorm, sellesse kantavad andmed ja nende kirjendamise viis määratakse kindlaks riigi seadustes.

4. Iga liikmesriik võtab vastu seadused ja eeskirjad, milles määratakse, mis valdkondi peavad kõik nende seaduste alla kuuluvad meremeeste töölepingud sisaldama. Meremeeste töölepingud peavad igal juhul sisaldama järgmisi andmeid:

- a) meremehe täielik nimi, sünnikuupäev või vanus ja sünnikoht;
- b) laevaomaniku nimi ja aadress;
- c) meremehe töölepingu jõustumise koht ja kuupäev;
- d) amet, milles meremees tööle võeti;
- e) meremehe töötasu summa või vajaduse korral töötasu arvestamise valem;
- f) palgalise põhipuhkuse summa või vajaduse korral tasu arvestamise valem;
- g) lepingu lõpetamine ja lõpetamise tingimused, sealhulgas:

- i) kui leping on sõlmitud tähtajatult, siis tingimused, mis annavad kummalegi poolele õiguse leping lõpetada, samuti nõutav etteteatamisaeg, mis ei või olla laevaomaniku jaoks lühem kui meremehe jaoks;
  - ii) kui leping on sõlmitud määratud tähtjaks, siis kindlaksmääratud lõpetamise kuupäev;
  - iii) kui leping on sõlmitud konkreetseks reisiks, siis sihtsadam ja aeg, mis peab mööduma pärast saabumist, enne kui meremees töölt vabastatakse;
- h) tervise- ja sotsiaalkindlustuse kaitse, mille laevaomanik peab meremehele andma;
  - i) meremehe tagasisõiduõigus;
  - j) viited kollektiivlääbirääkimiste kokkuleppele vajaduse korral;
  - k) muud riigi seaduste kohaselt nõutavad andmed.

5. Iga liikmesriik võtab vastu seadused või eeskirjad, millega kehtestatakse meremeestele ja laevaomanikele minimaalne etteteatamisaeg meremeeste töölepingu ennetähtaegseks lõpetamiseks. Nende miinimumperioodide kestus määratakse kindlaks pärast konsulteerimist asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega, kuid need ei või olla lühemad kui seitse päeva.

6. Minimaalsest lühema etteteatamisaja võib anda asjaoludel, mis riigi õigus- või haldusnormide või kehtivate kollektiivlääbirääkimiste kokkulepete kohaselt õigustavad töölepingu lõpetamist lühema etteteatamisajaga või ilma ette teatamata. Nende asjaolude kindlaksmääramisel tagab iga liikmesriik, et võetakse arvesse meremehe vajadust lõpetada tööleping perekondlikel või muudel pakilistel põhjustel ilma trahvita lühema etteteatamisajaga või ilma ette teatamata.

#### *Eeskiri 2.3 – Töö- ja puhkeaeg*

Meremeeste töö- ja puhkeajaga reguleeritakse nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiiviga 1999/63/EÜ (kuulub muutmisele), milles käsitletakse Euroopa kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta (kuulub muutmisele vastavalt käesoleva kokkuleppe A lisale).

#### *Eeskiri 2.4 – Õigus puhkusele*

1. Iga liikmesriik nõuab, et tema lipu all sõitvatel laevadel töötavatele meremeestele antakse palgalist põhipuhkust nõuetekohastel tingimustel kooskõlas käesoleva kokkuleppega ja nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiiviga (kuulub muutmisele), milles käsitletakse Euroopa kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta (kuulub muutmisele vastavalt käesoleva lepingu A lisale).

2. Meremeestele antakse maalemineku puhkust nende tervise ja heaolu huvides ja nende ametikoha tööst tulenevatele vajadustele vastavalt.

#### *Eeskiri 2.5 – Tagasisõit kodumaale*

1. Meremeestel on õigus kodumaale tagasi sõita ise kulusid kandmata.

2. Iga liikmesriik nõuab, et tema lipu all sõitvad laevad annaksid finantskindluse tagamaks, et meremehed saavad nõuetekohaselt kodumaale tagasi sõita.

*Standard A2.5 – Tagasisõit kodumaale*

1. Iga liikmesriik tagab, et tema lipu all sõitvatel laevadel on meremeestel õigus kodumaale tagasi sõita järgmistel asjaoludel:

- a) kui meremehe tööleping lõpeb meremehe pardal olles;
- b) kui meremeeste töölepingu lõpetab:
  - i) laevaomanik;
  - ii) meremees õigustatud põhjustel; samuti juhul,
- c) kui meremehed ei ole enam võimelised oma töölepingust tulenevaid ülesandeid täitma või neist ei või eeldada ülesannete täitmist eriasjaoludel.

2. Iga liikmesriik tagab, et tema seadustes ja eeskirjades või kollektiivlääbirääkimiste kokkulepetes on asjakohased sätted või muud meetmed, milles on ette nähtud:

- a) asjaolud, mille kohaselt on meremeestel õigus kodumaale tagasi sõita kooskõlas käesoleva standardi lõike 1 punktidega b ja c;
- b) pardateenistusperioodide maksimaalne kestus, mille järel on meremehel õigus kodumaale tagasi sõita – need perioodid peavad olema alla 12 kuu;
- c) täpsed õigused, mis laevaomanikud peavad kodumaale tagasisõiduks andma, sealhulgas tagasisõidu sihtkoha, transpordivahendi ja hüvitatavate kuluartiklite osas, ja muud korraldused, mis tuleb laevaomanikel teha.

3. Iga liikmesriik keelab laevaomanikel nõuda, et meremehed maksaksid nende töölevõtmise alguses tagasisõidukulud ette, ja ka võtta tagasisõidukulud maha meremeeste palgast või teistest tasudest, välja arvatud juhul, kui on tõendatud, et meremees on meremeeste töökohustusi riigi õigus- või haldusnormide või muude meetmete või kehtivate kollektiivlääbirääkimiste kokkulepete seisukohast tõsiselt rikkunud.

4. Riikide seadused ja eeskirjad ei või piirata laevaomaniku õigust tagasisõidukulusid kolmandate pooltega sõlmitud lepinguliste kokkulepete alusel tagasi saada.

5. Kui laevaomanik ei tee korraldusi või ei maksa tagasisõidukulusid meremeestele, kellel on õigus kodumaale tagasi sõita:

- a) korraldab asjaomase meremehe kodumaale tagasisõidu selle liikmesriigi pädev asutus, kelle lipu all laev sõidab; kui ta seda ei tee, võib riik, kust meremehed koju tagasi sõidavad, või riik, mille kodanikud nad on, korraldada nende kodumaale tagasisõidu ja kulud sisse nõuda liikmesriigilt, kelle lipu all laev sõidab;
- b) liikmesriik, kelle lipu all laev sõidab, nõuab meremeeste kodumaale tagasisõiduga seotud kulud laevaomanikult sisse;



c) tagasisõidukulud ei jää mingil juhul meremeeste kanda, välja arvatud käesoleva standardi lõikes 3 sätestatud tingimustel.

6. Võttes arvesse kehtivaid rahvusvahelisi õigusakte, sealhulgas laevade arestimise rahvusvahelist konventsiooni (1999), võib tagasisõidukulud kandnud liikmesriik asjaomase laevaomaniku laevu kinni pidada või taotleda nende kinnipidamist, kuni kulude hüvitamiseni vastavalt käesoleva standardi lõikele 5.

7. Iga liikmesriik lihtsustab oma sadamasse saabuvatel või oma territoriaalvetest või rahvusvahelistest vetest läbisõitvatel laevadel teenivate meremeeste kodumaale tagasisõitmist, samuti uuesti laeva pardale võtmist.

8. Eelkõige ei keela liikmesriik ühelegi meremehele kodumaale tagasisõitmise õigust laevaomaniku rahalistel põhjustel või laevaomaniku suutmatuse või tahtmatuse tõttu meremeest uuesti pardale võtta.

9. Iga liikmesriik nõuab, et tema lipu all sõitvad laevad kannavad kaasas ja teevad meremeestele kättesaadavaks koopia riigis kehtivatest kodumaale tagasisõitu käsitlevatest seadustest sobivas keeles.

#### *Eeskiri 2.6 – Meremehe kompensatsioon laeva kaotuse või põhjamineku korral*

Meremeestel on õigus piisavale hüvitisele vigastuse, kahju või töö kaotamise korral laeva kaotuse või põhjamineku tagajärjel.

#### *Standard A2.6 – Meremehe kompensatsioon laeva kaotuse või põhjamineku korral*

1. Iga liikmesriik kehtestab reeglid, mis tagavad, et laevaomanik maksab igal laeva kaotuse või põhjamineku juhul igale pardal olevale meremehele hüvitist laeva kaotuse või põhjamineku tagajärjel töö kaotamise eest.

2. Käesoleva standardi lõikes 1 nimetatud reeglid ei piira asjaomase liikmesriigi õigusest tulenevaid meremeeste teisi õigusi laeva kaotusest või põhjaminekust tingitud kahjude või vigastuste suhtes.

#### *Eeskiri 2.7 – Mehitustase*

Laevade piisava, ohutu ja tõhusa mehitustaseme alased sätted sisalduvad nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiivis 1999/63/EÜ (kuulub muutmisele), milles käsitletakse Euroopa kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta (kuulub muutmisele vastavalt käesoleva kokkuleppe A lisale).

#### *Eeskiri 2.8 – Meremeeste karjääri ja oskuste arendamine ning võimalused nende tööhõiveks*

Igal liikmesriigil peab olema riiklik poliitika tööhõive edendamiseks merenduses ning oma territooriumil elavate meremeeste karjääri ja oskuste arendamise ning paremate tööhõivevõimaluste ergutamiseks.

#### *Standard A2.8 – Meremeeste karjääri ja oskuste arendamine ning tööhõivevõimalused*

1. Igal liikmesriigil peab olema riiklik poliitika, mis ergutab meremeeste karjääri ja oskuste arendamist ja tööhõivevõimalusi merendussektori stabiilse ja pädeva tööjõuga varustamiseks.

2. Käesoleva standardi lõikes 1 osutatud poliitika eesmärk on aidata meremeestel parandada oma oskusteadmisi, kvalifikatsiooni ja tööhõivevõimalusi.

3. Iga liikmesriik seab pärast asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerimist selged kutsenõustamis-, haridusalased ja koolituseesmärgid, kaasa arvatud elukestev koolitus, meremeeste puhul, kelle ülesanded laeva pardal seonduvad peamiselt laeva ohutu töö ja navigeerimisega.

### III JAOTIS. ELAMISTINGIMUSED, PUHKEVÕIMALUSED, TOIT JA TOITLUSTAMINE

#### *Standard A3.1 – Elamistingimused ja puhkevõimalused*

1. Sääserohketes sadamates regulaarselt liiklevad laevad varustatakse asjakohaste seadistega vastavalt pädeva asutuse nõuetele.

2. Laevadel peavad olema kõikide meremeeste jaoks asjakohased puhkevõimalused, mugavused ja teenused, mis võtavad arvesse tervise- ja ohutuskaitsetsätteid ja õnnetuste ennetamise sätteid ning vastavad meremeeste, kes peavad elama ja töötama laeval, erivajadustele.

3. Pädev asutus nõuab, et kapten teostaks või kapteni korraldusel teostataks laevade pardal sagedasi inspeksioone tagamaks, et meremeeste elamistingimused vastavad puhtuse, inimväärika elamise ja heakorra nõuetele. Inspeksioonide tulemused kantakse protokollile ja need on kontrollimiseks kättesaadavad.

4. Laevade puhul, mille pardal on vaja diskrimineerimata arvesse võtta eri ja erinevate usu- ja ühiskonnatavade meremeeste huve, võib pädev asutus pärast asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerimist lubada õiglaselt kohaldada käesolevast standardist erinevaid nõudeid, tingimusel et selliste muudatuste tõttu ei ole üldised tingimused ebasoodsamad kui käesoleva standardi kohaldamisest tulenevad tingimused.

#### *Eeskiri 3.2 – Toit ja toitlustamine*

1. Iga liikmesriik tagab, et tema lipu all sõitvate laevade pardal on olemas ja serveeritakse piisavas koguses sobiva kvaliteedi ja toiteväärtusega toitu ja joogivett, mis vastab laeva vajadustele, võttes arvesse meremeeste erinevat kultuurilist ja usulist tausta .

2. Toit on laeva pardal meremeestele nende teenistusajal tasuta.

3. Toidu valmistamise ülesannetes laevakokana töötavatel meremeestel peab olema laeva pardal oma ameti pidamiseks vajalik väljaõpe ja kvalifikatsioon.

#### *Standard A3.2 – Toit ja toitlustamine*

1. Iga liikmesriik võtab vastu õigus- ja haldusnormid või muud meetmed, et sätestada tema lipu all sõitvatel laevadel meremeestele antava toidu ja joogivee koguse ja kvaliteedi miinimumstandardid ning valmistatud einete suhtes kohaldatavad toitlustamisstandardid, ning korraldab koolitust käesolevas lõikes osutatud standardite tundmise ja rakendamise edendamiseks.

2. Iga liikmesriik tagab, et tema lipu all sõitvad laevad vastavad järgmistele miinimumstandarditele:

- a) toidu- ja joogiveevarud peavad pardal viibivate meremeeste arvu, nende toitumisalaseid usunõudeid ja kultuuritavasid ning reisi kestust ja laadi arvestades olema koguse, toiteväärtuse, kvaliteedi ja valiku poolest sobivad;
- b) toitlustustoimkonna töö korraldus ja seadmed peavad võimaldama pakkuda meremeestele hügieenilistes tingimustes valmistatud ja serveeritud sobivaid, mitmekülgsi ja toitvaid eini;
- c) toitlustustöötajad peavad olema oma ametikohale vastava nõuetekohase väljaõppega või saanud sellekohased juhised.

3. Laevaomanikud tagavad, et laevakokana töötavatel meremeestel on sellele ametile vastav väljaõpe ja kvalifikatsioon ning nad on tõendanud oma oskusi kooskõlas asjaomase liikmesriigi õigus- ja haldusnormides sätestatud nõuetele.

4. Käesoleva standardi lõikes 3 sätestatud nõuded hõlmavad pädeva asutuse poolt heakskiidetud või tunnustatud koolituskursuse läbimist, mis hõlmab praktilist toiduvalmistamist, toidu- ja isiklikku hügieeni, toidu hoidmist, varude kontrollimist ning keskkonnakaitset ja toitlustamisalast tervishoidu ja ohutust.

5. Laevadel, mille ettenähtud mehitustase on alla kümne inimese, millelt pädev asutus ei saa meeskonna suuruse või tegevusala tõttu nõuda kvalifitseeritud koka olemasolu, peab iga laeval toiduga tegelev isik olema saanud väljaõppe või juhendust valdkondades, mis hõlmavad toidu- ja isiklikku hügieeni, samuti toiduainete käsitlemist ja ladustamist laeva pardal.

6. Erandlike asjaolude korral võib pädev asutus välja anda loa, mis võimaldab mitte täielikult kvalifitseeritud kokal teenida konkreetsel laeval konkreetse ajavahemiku jooksul kuni järgmise külastatava sadamani või mitte üle kuu aja, tingimusel et isik, kellele selline luba väljastati, on saanud väljaõppe või juhenduse valdkondades, mis hõlmavad toidu- ja isiklikku hügieeni, samuti toiduainete käsitlemist ja ladustamist laeva pardal.

7. Pädev asutus nõuab, et kapten kontrollib ise või kapteni korraldusel kontrollitakse sageli ja dokumenteeritakse laevade pardal:

- a) toidu- ja joogiveevarusid;
- b) kõiki toidu ja joogivee ladustamiseks ja käsitlemiseks kasutatavaid ruume ja seadmeid;
- c) kambüüsi ja muid toiduvalmistamise ja einete serveerimise seadmeid.

8. Laevakokana ei või tööle võtta ega töötama lubada alla 18 aasta vanust meremeest.

#### IV JAOTIS. TERVISEKAITSE, ARSTIABI JA HEAOLU

##### *Eeskiri 4.1 – Arstiabi laeva pardal ja maal*

1. Iga liikmesriik tagab, et kõik tema lipu all sõitvatel laevadel töötavad meremehed on kaitstud asjakohaste tervisekaitsemeetmetega ja et neile on laeva pardal töötamise ajal kättesaadav kiire ja asjakohane arstiabi.
2. Iga liikmesriik tagab, et tema territooriumil laevade pardal viibivatel viivitamatut arstiabi vajavatel meremeestel on juurdepääs liikmesriigi meditsiiniteenustele maal.
3. Laeva pardal kehtivad tervisekaitse- ja arstiabinõuded sisaldavad standardeid meetmete kohta, millega tagatakse meremeestele võimalikult samasugune tervisekaitse ja arstiabi, nagu on üldjuhul kättesaadav töötajatele maal.

#### *Standard A4.1 – Arstiabi laeva pardal ja maal*

1. Iga liikmesriik tagab, et on vastu võetud tema lipu all sõitva laeva pardal töötavatele meremeestele tervisekaitse ja arstiabi, sealhulgas tarviliku hambaravi tagamise meetmed, mis:
  - a) tagavad kõikide nende ülesannetes ettenähtud üldiste töötervishoiu- ja arstiabisätete, samuti laeva pardal töötamisele spetsiifiliste sätete kohaldamise meremeeste suhtes;
  - b) tagavad, et meremehed saavad tervisekaitse ja arstiabi, mis on võimalikult sarnased üldjuhul töötajatele maal kättesaadava tervisekaitse ja arstiabiga, sealhulgas viivitamatu juurdepääs vajalikele ravimitele, meditsiiniseadmetele ning diagnoosi- ja raviteenustele ja meditsiiniinfole ja -ekspertidele;
  - c) annavad meremeestele õiguse minna viivitamata kvalifitseeritud arsti või hambaarsti juurde külastatavates sadamates, kui see on võimalik;
  - d) ei piirdu haigete või vigastatud meremeeste raviga, vaid hõlmavad ennetusmeetmeid, näiteks tervishoiu- ja terviseõpetusprogramme.
2. Pädev asutus võtab vastu standardse haigusloovormi, mida kasutavad kaptenid laeval ning meditsiinitöötajad nii maismaal kui ka laeval. Täidetud vorm ja selle sisu hoitakse konfidentsiaalsena ja seda kasutatakse ainult meremeeste ravimise hõlbustamiseks.
3. Iga liikmesriik võtab vastu õigus- ja haldusnormid, millega kehtestatakse haigla- ja arstiabiteenuste ja -seadmete ning -väljaõppe nõuded tema lipu all sõitvate laevade pardal.
4. Riikide õigus- ja haldusnormides sätestatakse vähemalt järgmised nõuded:
  - a) kõikidel laevadel peab olema ravimikapp, arstivarustus ja arstijuhend, mille erijooned määrab ja mida kontrollib regulaarselt pädev asutus; riiklikes nõuetes võetakse arvesse laeva tüüpi, pardal olevate inimeste arvu ning reise laadi, sihtkohta ja kestust ning asjaomaseid riiklikke ja rahvusvahelisi soovitatavaid meditsiinistandardeid;
  - b) 100 või üle 100 inimesega ja tavaliselt üle 72 tundi kestvatel rahvusvahelistel reisidel sõitvatel laevadel peab olema arstiabi eest vastutav kvalifitseeritud arst; riigi õigus- või haldusnormides peab samuti olema täpsustatud, millistel teistel laevadel peab olema arst, kusjuures muu hulgas võetakse arvesse selliseid tegureid nagu reisi kestus, laad ja tingimused ning pardal viibivate meremeeste arv;

- c) laevadel, millel arsti ei ole, peab olema pardal kas vähemalt üks meremees, kes vastutab oma tavapärase ülesannete osana arstiabi ja ravimite manustamise eest, või olema pardal vähemalt üks meremees, kellel on meditsiinilise esmaabi andmise oskused; pardal arstiabi eest vastutavad isikud, kes ei ole arstid, peavad olema rahuldaval tasemel läbinud arstiabialase väljaõppe, mis vastab muudetud 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW) nõuetele; meditsiinilist esmaabi andma määratud meremehed peavad olema rahuldaval tasemel läbinud meditsiinilise esmaabi väljaõppe, mis vastab STCW nõuetele; riigi õigus- või haldusnormides peab olema täpsustatud nõutav akrediteeritud väljaõpe, kusjuures muu hulgas võetakse arvesse selliseid tegureid nagu reisi kestus, laad ja tingimused ning meremeeste arv pardal;
- d) pädev asutus peab tagama, et meditsiiniline nõuanne, kaasa arvatud spetsialisti nõuanded, on merel viibivatele laevadele eelnevalt ettevalmistatud raadio- või satelliitsidesüsteemi teel ööpäevaringselt kättesaadavad; meditsiiniline nõuanne, kaasa arvatud meditsiinisõnumite edasine edastamine raadio- või satelliitside teel laeva ja maal olevate nõustajate vahel, peab olema kõikide laevade käsutuses tasuta, olenemata sellest, mis riigi lipu all nad sõidavad.

#### *Eeskiri 4.2 – Laevaomanike vastutus*

1. Iga liikmesriik tagab, et tema lipu all sõitvatel laevadel on võetud meetmed, mis annavad laevadel töötavatele meremeestele õiguse saada laevaomanikult meremeeste töölepingu alusel teenistuses viibimise ajal haigusest, vigastusest või surmast tingitud või sellise lepingu alusel töötamisest tulenevate rahaliste tagajärgedega seotud materiaalselt abi ja toetust.

2. Käesolev eeskiri ei piira meremeestel teiste õiguskaitsevahendite kasutamist.

#### *Standard A4.2 – Laevaomanike vastutus*

1. Iga liikmesriik võtab vastu õigus- ja haldusnormid, mis nõuavad, et tema lipu all sõitvate laevade omanikud vastutavad kõikide laeva pardal töötavate meremeeste tervisekaitse ja arstiabi eest kooskõlas järgmiste miinimumstandarditega:

- a) laevaomanikud vastutavad nende laevadel töötavate meremeeste eest, kandes meremeestel nende teenistuskuupäeva ja nõuetekohaselt kodumaale tagasisõidu kuupäeva vahelisel ajal esinevate või sellel perioodil nende tööst tingitud haiguse ja vigastusega seonduvad kulud;
- b) laevaomanikud annavad finantskindluse, et vastavalt riigi õigusele, meremeeste töölepingule või kollektiivkokkuleppele on tagatud hüvitis meremehe tööõnnetusest, kutsehaigusest või ohust tingitud surma või pikaajalise töövõimetuse korral;
- c) laevaomanikud kannavad arstiabi, sealhulgas ravi ja vajalike ravimite ja raviseadmete kulud ning haige või vigastatud meremehe majutus- ja toitlustuskulud kodust eemal kuni tema paranemiseni või kuni tuvastatakse, et haigus või töövõimetus on alaline;
- d) laevaomanikud kannavad meremehe teenistusajal pardal või maal saanud surma korral matusekulud.

2. Riigi õigus- või haldusnormidega võib sätestada, et laevaomaniku vastutus kanda arstiabikulud ning majutus- ja toitlustuskulud piirdub perioodiga, mille kestus on vähemalt 16 nädalat alates vigastuse tekkimise või haiguse alguse kuupäevast.

3. Kui haiguse või vigastuse tagajärjel tekib töövõimetus, on laevaomaniku vastutuses:

- a) maksta täispalka, kuni haige või vigastatud meremees viibib pardal või kuni meremees on kodumaale tagasi saadetud kooskõlas käesoleva kokkuleppega;
- b) maksta vastavalt riigi õigus- ja haldusnormidele või kollektiivkokkulepetele täis- või osalist palka alates kuupäevast, mil meremees saadetakse kodumaale tagasi või meremees on maale läinud, kuni paranemiseni või juhul, kui see juhtub varem, siis seni, kuni meremehel on õigus saada hüvitist asjaomase liikmesriigi seaduste alusel.

4. Riigi õigus- ja haldusnormidega võib sätestada, et laevaomaniku vastutus maksta täis- või osalist palka meremehele, kes ei viibi enam pardal, piirdub perioodiga, mille kestus on vähemalt 16 nädalat alates vigastuse tekkimise või haiguse alguse kuupäevast.

5. Riigi õigus- ja haldusnormidega võib välistada laevaomaniku vastutuse seoses:

- a) mujal kui laeval teenistuses olles saadud vigastusega;
- b) haige, vigastatud või hukkunud meremehe tahtlikult ebaõigest käitumisest tingitud vigastuse või haigusega;
- c) teenistusse asumise ajal tahtlikult varjatud haiguse või puudega.

6. Riigi õigus- ja haldusnormidega võib ette näha erandi laevaomaniku vastutusest kanda arstiabikulud ja majutus- ja toitlustuskulud või matusekulud juhul, kui selle vastutuse võtavad enda peale ametiasutused.

7. Laevaomanikud või nende esindajad võtavad meetmed pardale jäetud haigete, vigastatud või hukkunud meremeeste omandi kaitsmiseks ja selle tagastamiseks või omastele üleandmiseks.

#### *Eeskiri 4.3 – Tervise ja ohutuse kaitse ning õnnetuste ennetamine*

1. Iga liikmesriik tagab, et tema lipu all sõitvatel laevadel on meremeestele tagatud töötervishoid ning nad elavad, töötavad ja saavad laeva pardal väljaõppe ohutus ja hügieenilises keskkonnas.

2. Iga liikmesriik arendab, koostab ja sätestab pärast reederite ja meremeeste organisatsioonide esindajatega konsulteerimist ja kehtivaid seadustikke, suuniseid ja rahvusvaheliste organisatsioonide, riigiasutuste ja merendusorganisatsioonide soovitatud standardeid arvesse võttes riiklikud tööohutuse ja -tervishoiu juhtimise suunised, mis kehtivad tema lipu all sõitvate laevade pardal.

3. Iga liikmesriik võtab asjaomaseid rahvusvahelisi õigusakte arvesse võttes vastu õigus- ja haldusnormid ning muud meetmed käesolevas kokkuleppes täpsustatud küsimuste lahendamiseks ning tööohutus- ja tervisekaitsestandardid ja õnnetuste ennetamise standardid tema lipu all sõitvatel laevadel.

### *Standard A4.3 – Tervise ja ohutuse kaitse ning õnnetuste ennetamine*

1. Eeskirja 4.3 lõike 3 kohaselt vastuvõetavad õigus- ja haldusnormid ning muud meetmed hõlmavad järgmisi valdkondi:

- a) liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel tööohutus- ja tervishoiupoliitika ja -programmide vastuvõtmine ja tõhus rakendamine ja edendamine, sealhulgas riskihindamine ning samuti meremeeste väljaõpe ja juhendamine;
- b) pardal elluviidavad tööõnnetuste, vigastuste ja haiguste ennetamise ning tööohutuse ja tervisekaitse pideva parandamise programmid, millesse on kaasatud meremeeste esindajad ja kõik teised nende rakendamisega seotud isikud, kusjuures võetakse arvesse ennetusmeetmeid, sealhulgas tehnilise lahenduse ja projekteerimise kontroll, ühis- ja individuaalsete ülesannete puhul protseduuride ja korra asendamine ning isikukaitsevahendite kasutamine;
- c) ohtlike olukordade inspekteerimise, nendest teatamise ja nende parandamise ning tööõnnetuste pardal uurimise ja nendest teatamise nõuded.

2. Käesoleva standardi lõikes 1 osutatud sätetes tuleb:

- a) arvesse võtta üldist tööohutust ja tervisekaitset ja eririske käsitlevaid asjakohaseid rahvusvahelisi õigusakte ning käsitleda kõiki tööõnnetuste, vigastuste ja haiguste ennetamise küsimusi, mis võivad olla kohaldatavad meremeeste tööle, ja eriti merenduses töötamise spetsiifilisi küsimusi;
- b) täpsustada kapteni või kapteni määratud isiku või mõlema kohustust võtta erivastutus laeva tööohutus- ja tervishoiumeetmete ja -programmi rakendamise ja järgimise eest;
- c) täpsustada laeva meremeeste määratud või valitud ohutusesindajate õigust osaleda laeva ohutuskomitee koosolekul; selline komitee asutatakse laeva pardal, kus on vähemalt viis meremeest.

3. Eeskirja 4.3 lõikes 3 nimetatud õigus- ja haldusnormid ning muud meetmed vaadatakse reederite ja meremeeste organisatsioonide esindajatega konsulteerides regulaarselt läbi ja vajaduse korral muudetakse, et võtta arvesse tehnika ja teaduse arengut, et lihtsustada tööohutus- ja tervishoiumeetmete ja -programmide pidevat täiustamist ja luua liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel meremeestele ohutu töökeskkond.

4. Laevade pardal tööõnnetuste ohuga kokkupuutumise lubatud taset ja laevade tööohutus- ja tervishoiupoliitika ja -programmide arendamist ja rakendamist käsitlevate kehtivate rahvusvaheliste õigusaktide nõuetele vastavust loetakse käesoleva kokkuleppe nõuetele vastavaks.

5. Pädev asutus tagab, et:

- a) tööõnnetustest, vigastustest ja haigustest antakse nõuetekohaselt aru;
- b) selliste õnnetuste ja haiguste igakülgset statistikat kogutakse, analüüsitakse ja avaldatakse ning vajaduse korral viiakse järelmeetmetena läbi üldiste arengusuundade ja tuvastatud ohtude uuringud;

c) tööõnnetuste korral viiakse läbi uurimine.

6. Tööohutus- ja tervishoiuküsimuste alane aruandlus ja uurimine toimub nii, et on tagatud meremeeste isikuandmete kaitse.

7. Pädev asutus teeb koostööd reederite ja meremeeste organisatsioonidega, et võtta meetmed kõikide meremeeste teavitamiseks erilistest ohtudest laevade pardal, näiteks pannes välja ametlikud teadaanded asjaomaste juhistega.

8. Pädev asutus nõuab, et tööohutuse ja -tervishoiu juhtimise alast riskihindamist läbiviivad laevaomanikud juhinduksid asjakohasest statistilisest teabest oma laevade kohta ja pädeva asutuse antud üldisest statistikast.

#### *Eeskiri 4.4 – Juurdepääs heaolu- ja olmeteenustele kaldal*

Iga liikmesriik tagab, et kaldal asuvad heaolu- ja olmeasutused, kui need on olemas, on kergesti kättesaadavad. Liikmesriik edendab ka heaolu- ja olmeteenuste arendamist selleks määratud sadamates, et tema sadamates olevate laevade meremeestel oleks nendele.

#### *Standard A4.4 – Juurdepääs heaolu- ja olmeteenustele kaldal*

1. Iga liikmesriik nõuab, et heaolu- ja olmeasutused, mis on tema territooriumil olemas, oleksid kasutamiseks kättesaadavad kõikidele meremeestele, olenemata nende rahvusest, rassist, värvist, soost, usust, poliitilistest vaadetest või sotsiaalsest päritolust ja olenemata selle laeva lipuriigist, millele nad on palgatud või tööle võetud.

2. Iga liikmesriik edendab heaolu- ja olmeasutuste arendamist riigi asjakohastes sadamates ja määrab pärast asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerimist kindlaks, milliseid sadamaid peetakse sobivaks.

3. Iga liikmesriik ergutab sotsiaalküsimuste nõukogude asutamist, et need vaataksid heaolu- ja olmeasutused ning teenused regulaarselt läbi, tagamaks, et need on nõuetekohased ning võtavad arvesse meremeeste vajadustes toimuvaid muutusi tulenevalt tehnilistest, tööalastest ja muudest arengutest laevanduses.

### V JAOTIS. EESKIRJADE TÄITMINE JA JÕUSTAMINE

#### *Eeskiri 5.1.5 – Kaebuste esitamise kord pardal*

1. Iga liikmesriik nõuab, et tema lipu all sõitvate laevade pardal kehtib konventsiooni nõuete rikkumise (kaasa arvatud meremeeste õigused) kohta meremeeste poolt esitatud kaebuste õiglane, tõhus ja kiire käsitlemise kord.

2. Iga liikmesriik keelab meremeeste tagakiusamise kaebuse esitamise eest ja karistab seda.

3. Käesoleva eeskirja sätteid ei piira meremehe õigust taotleda kaebuste lahendamist mis tahes õigusvahendite kaudu, mida meremees peab asjakohaseks.

#### *Standard A5.1.5 – Kaebuste esitamise kord pardal*

1. Ilma et see piiraks riigi seaduste või eeskirjade või kollektiivkokkulepete kohaldamisala võimalikku suuremat ulatust, võivad meremehed pardal kehtivat korda kasutada kaebuste



esitamiseks igasugustes küsimustes, milles nad väidavad konventsiooni (sealhulgas meremeeste õiguste) nõuete rikkumist.

2. Iga liikmesriik tagab, et tema õigus- ja haldusnormides on ette nähtud asjakohane pardal kehtiv kaebuste esitamise kord eeskirja 5.1.5 nõuete täitmiseks. Selline kord on mõeldud kaebuste lahendamiseks võimalikult madalal tasandil. Sellegipoolest on meremeestel igal juhul õigus kaevata otse kaptenile ja, kui nad peavad vajalikuks, vastavatele välisametiasutustele.

3. Kaebuste esitamise kord pardal peab hõlmama meremehe õigust nõustamisele või esindamisele kaebamismenetluses, samuti meremeeste kaitset võimaliku tagakiusamise vastu kaebuse esitamise pärast. Tagakiusamise mõiste hõlmab meremehe suhtes vaenulikku tegevust kaebuse pärast, mis ei ole ilmselgelt esitatud pahatahtlikult või kellegi ärritamiseks.

4. Lisaks meremeeste töölepingu koopiale antakse kõikidele meremeestele laeva pardal kehtiva kaebuste esitamise korra koopia. See sisaldab lipuriigis ja juhul, kui see on erinev, meremeeste elukohariigis asuva pädeva asutuse kontaktinfot ja laeva pardal määratud isiku või isikute nime, kes võivad anda meremeestele konfidentsiaalselt erapooletut nõu nende kaebuse asjus ja neid muul viisil abistada laeva pardal kehtiva korra järgimisel.

## LÕPPSÄTTED

Käesoleva kokkuleppe kohaldamine vaadatakse läbi pärast iga meretöönormide konventsiooni (2006) sätete muutmist ja juhul, kui seda nõuab ükskõik kumb käesoleva kokkuleppe pool.

Sotsiaalpartnerid sõlmivad käesoleva kokkuleppe tingimusel, et see ei jõustu enne ILO meretöönormide konventsiooni (2006) jõustumist, mille kuupäevaks on määratud 12 kuud pärast seda, kui Rahvusvaheline Tööstööbüroo registreerib ratifitseerimiskirjad, mille esitavad vähemalt 30 liiget, kelle laevade kogumahutavus moodustab 33 % kogu maailma laevade kogumahutavusest.

Liikmesriigid ja/või sotsiaalpartnerid võivad säilitada või kehtestada meremeeste jaoks käesoleva kokkuleppe sätetest soodsamad sätted.

Käesolev kokkulepe ei piira rangemate ja/või spetsiaalsete olemasolevate ühenduse õigusaktide kohaldamist.

Käesolev kokkulepe ei mõjuta seadusi, tavaid või kokkuleppeid, millega sätestatakse asjaomastele meremeestele soodsamad tingimused. Näiteks ei piira käesoleva kokkuleppe tingimused nõukogu direktiivi 1989/391 (töötajate tervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta), nõukogu direktiivi 92/29 (ohutuse ja tervishoiu miinimumnõuete kohta, et osutada paremaid raviteenuseid laevadel) ja nõukogu direktiivi 1999/63 (milles käsitletakse kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta (kuulub muutmisele kooskõlas käesoleva kokkuleppe A lisaga) kohaldamist.

Käesoleva kokkuleppe rakendamine ei õigusta meremeeste üldise kaitse taseme alandamist kokkuleppega reguleeritavas valdkonnas.

EUROOPA TRANSPORDITÖÖTAJATE FÖDERATSIOON (ETF)

EUROOPA ÜHENDUSE REEDERITE ÜHINGUD (ECSA)

MERETRASPORDI VALDKONDLIKU DIALOOGI KOMITEE ESIMEES

BRÜSSEL, 19. MAI 2008

## A LISA

### 30. SEPTEMBRIL 1998 AASTAL SÕLMITUD MEREMEESTE TÖÖAJA KORRALDUSE KOKKULEPPE MUUDATUSED

Meretöönormide konventsiooni kokkuleppe sõlmimisele (2006) eelnenud aruteludes vaatasid sotsiaalpartnerid läbi ka 30. septembril 1998 sõlmitud meremeeste tööaja korralduse kokkuleppe, et kontrollida selle vastavust konventsiooni sätetele, ja nõustuvad kõikide vajalike muudatustega.

Sellest tulenevalt on sotsiaalpartnerid kokku leppinud järgmistes meremeeste tööaja korralduse kokkuleppes tehtavates muudatustes:

#### 1. Klausel 1

Lisatakse uus lõige 3:

„3. Kui esineb kahtlusi, kas teatavat isikukategooriat tuleb käesoleva kokkuleppe tähenduses käsitada meremeestena, lahendab küsimuse iga liikmesriigi pädev asutus pärast konsulteerimist reederite ja meremeeste organisatsioonidega, kes kõnealuse küsimusega tegelevad. Sellega seoses võetakse nõuetekohaselt arvesse Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni üldkonverentsi 94. merendusvaldkonda käsitleva istungi resolutsiooni ametialade esindajaid käsitleva teabe kohta.”

#### 2. Klausli 2 punkt c

Klausli 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) *meremees* – käesoleva kokkuleppe kohaldamisalasse kuuluva laeva pardal töötav või sellise laeva pardale mis tahes ülesannetes tööle võetud isik;”

#### 3. Klausli 2 punkt d

Klausli 2 punkt d asendatakse järgmisega:

„d) *reeder* – laeva omanik või muu organisatsioon või isik, näiteks juhataja, agent või laevapereta prahtija, kes on võtnud endale laevaomanikult vastutuse laeva kasutamise eest ning kes sellist vastutust võttes on nõustunud endale võtma käesoleva kokkuleppega laevaomanikele kehtestatud ülesanded ja vastutuse, olenemata sellest, kas muu organisatsioon või isikud täidavad laevaomaniku nimel teatavaid ülesandeid või vastutust.”

#### 4. Klausel 6

Klausel 6 asendatakse järgmisega:

„1. Alla 18aastastele meremeestele on öötöö keelatud. Käesoleva klausli kohaldamisel on öö määratletud kooskõlas riigi õiguse ja tavadega. See hõlmab vähemalt üheksatunnist perioodi, mis algab kõige hiljem keskööl ja lõpeb kõige varem kell 5 hommikul.

2. Erandeid öötöö piirangu rangest järgimisest võib teha pädev asutus, kui:

- a) see pärsib asjaomaste meremeeste tõhusat väljaõpet kehtestatud programmide ja kavade kohaselt;
- b) ülesande eriline olemus või akrediteeritud koolituskava nõuab, et erandi alla kuuluvad meremehed täidavad ülesandeid öösel ja asutus teeb pärast asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerimist kindlaks, et töö ei kahjusta nende tervist ja heaolu.

3. Alla 18aastaste meremeeste töölevõtmine ja töötamine on keelatud, kui töö võib ohustada nende tervist või heaolu. Sellise töö liigid määratakse kindlaks riigi õigus- või haldusnormidega või pädeva asutuse poolt pärast asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerimist vastavalt asjakohastele rahvusvahelistele standarditele.”

## **5. Klausel 13**

Klausli 13 lõike 1 esimene lause asendatakse järgmisega:

„1. Meremehed ei või laeval töötada, kui ei neil ole arstitõendit tervise korrasoleku kohta nende ülesannete täitmiseks.

2. Erandid on lubatud ainul käesolevas kokkuleppes ettenähtud korras.

3. Pädev asutus nõuab, et meremeestel on enne laeval tööleasumist kehtiv arstitõend, mis tõendab, et nende tervis on korras nende ülesannete täitmiseks merel.

4. Selleks et arstitõendid kajastaksid tõepäraselt meremeeste tervislikku seisundit, määrab nende ülesannete seisukohast pädev asutus pärast asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerimist ja võttes nõuetekohaselt arvesse kehtivaid rahvusvahelisi suuniseid, arstliku läbivaatuse ja tõendi laadi.

5. Käesolev kokkulepe ei piira meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (1978), nagu seda on muudetud (STCW), kohaldamist. STCW nõuete kohaselt väljastatud arstitõend vastab käesoleva klausli lõigete 1 ja 2 kohaselt pädeva asutuse nõuetele. Meremeeste puhul, kelle suhtes ei kohaldata STCWd, on sisuliselt nende nõuetele vastav arstitõend samuti vastuvõetav.

6. Arstitõendi väljastab nõuetekohaselt kvalifitseeritud arst või, kui tegemist on ainult silmanägemise tõendiga, pädeva asutuse tunnustatud isik, kes on kvalifitseeritud sellist tõendit väljastama. Arstid peavad olema oma ametiülesannetes täiesti sõltumatud arstlike läbivaatuste teostamisel meditsiinialaste otsuste tegemises.

7. Meremehed, kellele tõendi väljastamisest keelduti või kelle töövõimele kehtestati piirang, eelkõige tööaja, töövaldkonna või tegevusala piirang, antakse võimalus läbi teha täiendavaid läbivaatusi teiste sõltumatute arstide või sõltumatu meditsiinieksperdi juures.

8. Igale arstitõendile märgitakse konkreetselt, et:

- a) meremehe kuulmine ja nägemine ja värvinägemine meremehe puhul, kes võetakse tööle ülesannetes, kus puudulik värvinägemine võib välistada tervisliku sobivuse määratud töö jaoks, on rahuldavad;

- b) meremehel ei esine tervisehäireid, mida teenistus merel võib süvendada või mis võivad muuta meremehe sellise teenistuse jaoks sobimatuks või ohustada teiste isikute tervist pardal.

9. Kui asjaomase meremehe erikohustuste tõttu või STCW kohaselt ei ole nõutav lühem periood:

- a) kehtib arstitõend maksimaalselt kaks aastat, välja arvatud juhul, kui meremees on alla 18aasta vanune, millisel juhul on maksimaalne kehtivusaeg üks aasta;
- b) värvinägemistõend kehtib maksimaalselt kuus aastat.

10. Kiireloomulistel juhtudel võib pädev asutus lubada meremehel töötada ilma kehtiva arstitõendita kuni järgmise külostatava sadamani, kus meremees saab hankida kvalifitseeritud arstilt arstitõendi, tingimusel et:

- a) sellise loa puhul kehtestatud kehtivusaeg ei ole pikem kui kolm kuud;
- b) asjaomasel meremehel on olemas hiljutine aegunud arstitõend.

11. Kui tõendi kehtivusaeg lõpeb reisi ajal, jääb tõend jõusse kuni järgmise külostatava sadamani, kus meremees saab hankida kvalifitseeritud arstilt arstitõendi, tingimusel et tõendi puhul kehtestatud kehtivusaeg ei ole pikem kui kolm kuud.

12. Tavapäraselt rahvusvahelistel reisidel sõitvatel laevadel töötavate meremeeste arstitõendid peavad olema vähemalt ingliskeelsed.”

Järgmised klausli 13 lõigete 1 ja 2 laused muudetakse lõigeteks 13-15.

## **6. Klausel 16:**

Esimene lause asendatakse järgmisega:

„Kõigil meremeestel on õigus saada iga-aastast tasulist põhipuhkust. Tasuline põhipuhkus arvutatakse minimaalselt 2,5 kalendripäeva alusel iga töötatud kuu kohta ja proportsionaalselt mittetäielike kuude kohta.”