

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta”**

KOM(2011) 555 lõplik – 2011/0239 (COD)

(2012/C 43/16)

Raportöör: **Anna BREDIMA**

Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Parlament otsustasid vastavalt 30. septembril ja 28. septembril 2011 kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõikega 2 ja artikliga 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

*„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta”*

KOM(2011) 555 lõplik – 2011/0239 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 23. novembril 2011.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 476. istungjärgul 7.–8. detsembril 2011 (7. detsembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 176, vastu hääletas 3, erapooletuks jäi 10.

## 1. Järeldused ja soovitus

1.1 Meremeeste kõrgetasemeline väljaõpe on võti merenduselukutsete atraktiivsuse suurendamiseks ELis ja tee suurema meresõiduohutuse ja -turvalisuse saavutamiseks. Merendusalasel oskusteabel on strateegiline tähtsus ELi juhtiva merenduspositsiooni säilitamiseks kogu maailmas.

1.2 Komitee toetab direktiivi eelnõu, millega viiakse direktiiv 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta kooskõlla 1978. aastal sõlmitud meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelises konventsioonis (STCW konventsioon) tehtud Manila muudatusega (2010).

1.3 ELi liikmesriikide jaoks on direktiivi ettepaneku vastuvõtmine äärmiselt oluline, sest 2012. aastast kehtivad meremeeste väljaõppele oskuste, kutsenõuete, ohutuse ja diplomeerimise osas uued nõuded tulenevalt STCW konventsioonis tehtud Manila muudatuste jõustumisest.

1.4 Komitee ei ole nõus artikli 15 lõikes 11 pakutud sõnastusega „[...] võib liikmesriik lubada või registreerida kollektiivlepinguid, mis näevad ette erandeid [...] [meremeeste] ettenähtud puhkeajast”. ELi direktiiv ei tohiks kõrvale kalduda sõnastusest, mida on kasutatud olemasolevates rahvusvahelistes ja ELi õigusaktides, nimelt ILO konventsioonis 180, ILO merenduse tööstandardite konventsioonis (2006) ning ja direktiivis 1999/63/EÜ. Viimatinimetatud direktiivis, milles käsitletakse meremeeste tööaja korraldust, jõuti kokkuleppele sotsiaalpartnere hulgasaanud pikkade ja raskete läbirääkimiste tulemusena ning ELi institutsioonid peaksid austama sotsiaaldialogi tulemusi.

1.5 Komitee teeb ettepaneku täpsustada direktiivi ettepanekus puhkeaja ja tööaja arvestuse pidamise standardvormi. Standardvormi puhul võiks viidata Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) / Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) suunistele laeva pardal meremeeste töökorraldust käsitlevate tabelite ja meremeeste töö- ja puhkeaja registri vormide koostamiseks.

1.6 Komitee juhib tähelepanu sellele, et STCW konventsioon jõustub 1. jaanuaril 2012, aga kavandatud direktiiv ei jõustu enne 2012. aasta juulit ettevalmistavate seadusandlusmenetluste tõttu Euroopa Liidu Nõukogus ja Euroopa Parlamendis. Komitee juhib tähelepanu asjaolule, et väljaspool ELi tekib probleeme sadamariigi kontrolliga seoses meremeeste uue tööajaga ning et ELi meremeestel puudub esialgu STCW 2010 konventsioonile vastav tunnistus. Selles osas on vaja õiguslikku selgitust.

1.7 Mis puudutab kolmandate riikide hindamist nende õppeasutuste ja kutsetunnistuste tunnustamiseks, siis on komitee seisukohal, et tähtsajaks pikendamine praeguselt kolmelt kuult kaheksateistkümnelt on realistlik, võttes arvesse suurt töökoormust mereriikide jaoks ja ressursside puudumist mitte mereriikides.

1.8 Komitee arvates on positiivne, et ELi liikmesriikidelt nõutakse Euroopa Komisjonile standardiseeritud teabe esitamist meremeestele väljastatud kutsetunnistuste statistilise analüüsi jaoks.

1.9 Komitee teeb ettepaneku lisada direktiivi ettepanekusse elektrimehaaniku kvalifikatsiooni määratluse vastavalt STCW konventsioonis kehtestatud nõuetele.

1.10 Silmas pidades piraatide rünnakute sagenemist kogu maailmas, kutsus komitee komisjoni ja liikmesriike üles analüüsima kiiremas korras meremeeste väljaõpet piraatluse vastu võitlemise seisukohast. Seesugune väljaõpe peaks põhinema ÜRO parimatel juhtimistavadel piraatlusega võitlemiseks ning rahvusvahelisel laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksil (ISPS).

## 2. Sissejuhatus

2.1 Tasuva laevanduse võti on meremeestele pakutava väljaõppe kvaliteet. Isegi maailma majanduses valitsevatel rasketel aegadel ei tuleks meremeeste väljaõpet käsitada mitte väljamineku, vaid investeeringuna. Meremeeste väljaõpe on tee suurema meresõiduohutuse ja -turvalisuse suunas.

2.2 Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise (STCW) konventsiooni võttis 1978. aastal vastu Rahvusvaheline Mereorganisatsioon ning selles käsitletakse peamiselt ohvitseride väljaõppe nõudeid. STCW konventsiooni muudeti esmalt 1995. aastal, siis 2010. aastal, kui tehti Manila muudatused.

2.3 Varasemates arvamustes<sup>(1)</sup> on komitee tõstnud esile, et olulised on Euroopa merendusala oskusteve, ELi direktiivide vastavus STCW konventsiooniga, samuti merendushariduse taseme tõstmine ühe peamise meetmena, et meelitada noori merenduselukutsete juurde (Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 11. märtsil 2010 korraldatud konverents „Merenduselukutsete köitvuse suurendamine ELis“). ELi jaoks on olulise tähtsusega 250 000 meremehe säilitamine, sest kui neid enam pole, võib koos nendega kaduda veel enam kui kaks miljonit töökohta ELi merendusklattris. Seepärast on merendusväljaõppe taseme tõstmisel strateegiline tähtsus ELi juhtiva merenduspositsiooni säilitamiseks maailmas.

2.4 Direktiivi 2008/106/EÜ muutval direktiivi eelnõul on kaks eesmärki. Üks eesmärk on ühtlustada ELi õigus rahvusvaheliste eeskirjadega, võttes sellesse üle Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni STCW konventsiooni 2010. aastal Manila konverentsil tehtud muudatused. Teine eesmärk on sätestada ELi liikmesriikide jaoks nõuded kutsetunnistusi puudutava teabe edastamiseks ning pikendada kolmandate riikide haridussüsteemide tunnustamise perioodi. Uued rahvusvahelised

nõuded kohalduvad 1. jaanuarist 2012. ELis jõustamise tähtajaks pakutaks 31. detsember 2012. Lõplik eesmärk on tagada ajakohastatud STCW konventsiooni ühtne kohaldamine ELi liikmesriikides, samuti tagada, et ELi lipu all sõitvatel laevadel töötavatel meremeestel, kellel on kolmanda riigi väljastatud kutsetunnistus, oleks asjakohane väljaõpe.

## 3. Üldmärkused

3.1 2012. aastast kehtivad meremeeste väljaõppele oskuste, kutsenõuete, ohutuse ja diplomeerimise osas uued nõuded. Väljaõpe ja diplomeerimine on meresõiduohutuse seisukohast äärmiselt olulised, sest õnnetuste juhtumine on tõenäolisem, kui väljaõpe on puudulik ja puuduvad õiged tunnistused. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni STCW konventsioon on üks neljast juhtivast ülemaailmsest merenduskonventsioonist. Ülejäänud kolm on rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS), rahvusvaheline konventsioon mere-reostuse vältimiseks laevadelt (MARPOL) ja meretöönormide konventsioon (MLC). Kuna ka ELi liikmesriigid on konventsioonile alla kirjutanud, siis on oluline, et rahvusvaheline ja ELi õigus oleksid omavahel kooskõlas. Kõnealused muudatused toovad kaasa kõrgemad nõuded järgmistes valdkondades: tervise- ja töökõlblikkuse nõuded, nõuded seoses alkoholi kuritarvitamisega, uued nõuded vanemadruste ja elektrimehanikute diplomeerimisel, turvalisusega seonduv väljaõpe kõigile meremeestele ning tunnistuste liikide selgitamine ja lihtsustamine. Direktiivi eelnõu sisaldab parandusi menetluste osas (nt komiteemenetlus ja kolmandate riikide koolide tunnustamine) ning nõuet, et liikmesriigid peavad esitama statistikat meremeeste väljaõppe kohta.

3.2 Komitee toetab ettepanekut, mille eesmärk on viia direktiiv 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta kooskõlla STCW konventsioonis tehtud Manila muudatustega. Tehakse ettepanek, et Euroopa Komisjon peaks asjakohasel viisil tagama, et liikmeriigid kohaldaksid STCW direktiivi ning nõudma STCW konventsiooni järgimist kolmandate riikide hindamisel nende õppeasutuste ja tunnistuste tunnustamiseks. Kuigi suurelt jaolt kujutab ettepanek endast Manila muudatuste sõnasõnalist ülevõtmist ELi õigusesse, siis soovitatakse ka mõõdukaid muudatusi olemasolevates ELi sätetes meremeeste tunnistuste tunnustamise kohta.

3.3 Komitee märgib, et Euroopa Komisjoni merendusvaldkonna tööhõive ja konkurentsivõime töörühm (liikuvuse ja transpordi peadirektoraat) tegi ettepanekud STCW konventsiooni Manilas kokkulepitud muudatuste jõustamiseks ELi õiguses. Väljaõppe standardiseerimine ülemaailmsel tasandil võimaldab Euroopa laevadel kasutada hea väljaõppega meremehi, sõltumata sellest, kus on meeskond oma väljaõppe saanud. Transpordivolinik Siim Kallas on öelnud, et kuna mere-transport on ülemaailmne tööstusharu, siis on äärmiselt oluline kehtestada väljaõppe miinimumnõuded rahvusvahelisel tasandil.

<sup>(1)</sup> ELT C 168, 20.7.2007, lk 50-56.  
ELT C 211, 19.8.2008, lk 31-36.  
ELT C 255, 22.9.2010, lk 103-109.  
ELT C 248, 25.8.2011, lk 22-30.  
ELT C 14, 16.1.2001, lk 41.  
ELT C 80, 3.4.2002, lk 9-14.  
ELT C 133, 6.6.2003, lk 23-25.  
ELT C 157, 28.6.2005, lk 42-47.  
ELT C 157, 28.6.2005, lk 53-55.  
ELT C 97, 28.4.2007, lk 33-34.  
ELT C 151, 17.6.2008, lk 35.

3.4 Hiljutises arvamuses transpordi valge raamatu kohta („Valge raamat - Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”, CESE 1607/2011, 26.10.2011; raportöör: Pierre-Jean Coulon, kaasraportöör: Stefan Back) kordas komitee, et ELi õigusaktid peaksid olema täielikus kooskõlas rahvusvaheliste õigusaktidega, eelkõige Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW) standarditega.

3.5 Viimased uuringud on tõendanud, et rahvusvahelisel tööturul tekitab eriti reaksoosetu liikmete hulgas muret võltsitud tunnistuste probleem, mis heidab varju nende tunnistuste kehtivusele. Lisaks ei saa paljusid kolmandate riikide reaksoosetu liikmeid kultuuriliste erinevuste, keeleprobleemide ja tööhõivepiirangute tõttu kasutada ELi tööturul reaksoosetu liikmete puuduse leevendamiseks <sup>(2)</sup>.

#### 4. Konkreetsete märkused

##### 4.1 Artikli 15 lõige 9 (igapäevase puhkeaja arvestuse pidamine standardvormis)

4.1.1 Artikli 15 lõikes 9 ei täpsustata, milline on standardvorm puhkeaja ja tööaja arvestuse pidamiseks, mida administratsioon peab täitma. Manila kokkuleppega muudetud STCW koodeksi jaotises A-VIII/1 punktis 7 viidatakse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni / Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni suunistele laeva pardal meremeeste töökorraldust käsitlevate tabelite ja meremeeste töö- ja puhkeaja registri vormide koostamiseks. Lisaks on viide töö- ja puhkeaja standardvormile ka ILO meretöönormide konventsioonis (2006) eeskirjas 2.3 – standard A2.3, punktid 10 ja 11.

4.1.2 Komitee teeb ettepaneku täpsustada direktiivi eelnõus standardvormi puhkeaja ja tööaja arvestuse pidamiseks. Standardvormi puhul tuleks viidata IMO ja ILO suunistele laeva pardal meremeeste töökorraldust käsitlevate tabelite ja meremeeste töö- ja puhkeaja registri vormide koostamiseks.

##### 4.2 Artikkel 15 (lõige 11) (puhkeaeg)

4.2.1 Artikli 15 lõike 11 muudetud tekstis sätestatakse, et liikmesriik võib lubada või registreerida kollektiivlepinguid, mis näevad ette erandeid meremeestele ettenähtud puhkeajast. Tegemist on olulise kitsendusega võrreldes sõnastusega, mida on kasutatud kehtivates rahvusvahelistes ja ELi õigusaktides, nimelt läbivaadatud STCW konventsioonis ja ILO konventsioonis nr 180 (st ka ILO meretöönormide konventsioonis).

4.2.2 Artikli 15 lõike 11 sõnastus erineb 21. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/63/EÜ sõnastusest, milles käsitletakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta. Seesugused kokkulepped on sotsiaalpartnerite vahel peetavate pikkade ja keeruliste läbirääkimiste tulemus ning selliste läbirääkimiste lõplikule tulemusele on omane habras tasakaal. Mis tahes muudatusi sotsiaalpartnerite kokkuleppe sõnastuses tohiks teha ainult pärast sotsiaalpartneritega peetavaid arutelusid ja läbirääkimisi. Artikli 15 lõike uus ja kitsam sõnastus ei ole sotsiaalpartnerite läbirääkimiste või arutelu kajastus. Euroopa Komisjon on muudatusisse viinud ilma eelnevalt sotsiaalpartneritega konsulteerimata. Komitee kutsub komisjoni üles austama sõnastust, mida on kasutatud direktiivis 1999/63/EÜ sotsiaalpartnerite sõlmitud kokkuleppes meremeeste tööaja korralduse kohta.

#### 4.3 Uue direktiivi jõustumine

4.3.1 STCW konventsiooni Manila muudatused jõustuvad 1. jaanuaril 2012. Ent pidades silmas ministrite nõukogu ja Euroopa Parlamendi tavapärasest seadusandlikku menetlust, on Euroopa Komisjon ennetavalt märkinud, et „Kuna käesolev ettepanek ei ole nimetatud ajaks veel vastu võetud, siis nähakse ette, et kavandatud direktiiv peaks jõustuma niipea, kui see on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas”.

4.3.2 Viivituse tõttu direktiivi vastuvõtmisel tekib õiguslik paradoks, st konflikt STCW konventsiooni Manila kokkuleppe ja läbivaadatud STCW direktiivi vahel, eriti seoses jõustumise kuupäevaga. Liikmesriigid leiavad end 1. jaanuaril 2012 olukorras, kus nad kas ei täida oma rahvusvahelisi kohustusi või konventsiooni ratifitseerimise korral ei täida nad kehtivat STCW direktiivi. Tõenäoliselt ootavad liikmesriigid enne Manila kokkuleppe ratifitseerimist ära direktiivi lõppversiooni. Seni jätkavad ELi lipu all sõitvad laevad kaubavahetust kolmandate riikidega, kes võivad juba olla ratifitseerinud Manila kokkuleppe. See tekitab ELi lipu all sõitvatele laevadele tõsise probleemi, kuna ELi lipuriigid ei järgiks veel Manila kokkuleppe reegleid.

4.3.3 Komitee juhib tähelepanu asjaolule, et probleeme tekitab sadamariigi kontroll väljaspool ELi, eriti seoses uute puhkeaja sätetega. Probleem tekib uute puhkeaja sätete kohaldamisega. Tuleks tunnistada, et mõnedel ELi lipu all sõitvatel laevadel võib tekkida sadamariigi kontrolliga probleeme kolmandate riikide sadamates. On võimalik, et ELi meremehed ei ole konkurentsivõimelised, kuna neil puudub esialgu STCW 2010 konventsioonile vastav tunnistus. Lisaks tekib probleeme tunnistuste kehtivusega ning mõjuga, mis kaasneb ELi meremeestele kolmandate riikide poolt väljastatud kinnituslehtede kehtivusele. Eelöeldud arvestades on vajalik õiguslik selgitus.

<sup>(2)</sup> ELT C 80, 3.4.2002, lk 9-14.

#### 4.4 Kolmandate riikide koolitus- ja diplomeerimissüsteemide tunnustamine

4.4.1 Kolmandate riikide hindamise puhul nende koolitusasutuste ja tunnistuste tunnustamiseks pikendatakse ettepanekus tähtaeg praeguselt kolmelt kuult kaheksateistkümnele kuule. Mõned liikmesriigid soovivad pikemat tähtaega sellega seonduva suure töökoormuse tõttu mereriikidele (nt Malta) või vahendite puudumise tõttu mitte mereriikides. Komitee märgib, et tähtaja pikendamine on realistlik, võtmaks arvesse mereriikide suurt töökoormust.

#### 4.5 STCW teabesüsteem

4.5.1 Komisjon avaldab kahetsust, et teave tunnistuste kohta on ebatäpne. Ta teeb ettepaneku koguda teavet ühtsel ja sidusal viisil riiklikest registritest. Komitee arvates on positiivne, et ELi liikmesriikidelt nõutakse Euroopa Komisjonile standardiseeritud teabe esitamist meremeeste väljastatud kutsetunnistuste statistilise analüüsi jaoks. Euroopa Meresõiduohutuse Ameti STCW teabesüsteemi kasutamine nõutava teabe kogumise platvormina aitaks sektoril kalkuleerida praegust ja hinnata tulevast meremeeste pakkumist ja nõudlust.

#### 4.6 Elektrimehaaniku kvalifikatsioon

4.6.1 Ehkki direktiivi eelnõus viidatakse reeglile III/7, ei ole uude direktiivi lisatud reeglis I/1 (36) sätestatud elektrimehaaniku kvalifikatsiooni määratlust.

4.6.2 Komitee teeb ettepaneku lisada direktiivi eelnõusse STCW konventsiooni reeglis I/1 (36) sätestatud elektrimehaaniku kvalifikatsiooni määratlus, kus märgitakse, et elektrimehaanik on konventsiooni reegli III/7 sätetele vastava kvalifikatsiooniga meremees.

#### 4.7 Piraatlusega võitlemise koolitus

4.7.1 Arvestades piraatluse kui nähtuse sagenemist ja selle tagajärgi meremeeste jaoks, ootab komitee, et tungivaltp nõutakse meremeeste koolitamist piraatlusega võitlemiseks. Seepärast kutsus komitee komisjoni üles analüüsima seda küsimust koos liikmesriikidega, võttes arvesse ÜRO piraatlusega võitlemise parimate juhtimistavade ning rahvusvahelise laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksi (ISPS) asjaomaseid sätteid.

Brüssel, 7. detsember 2011

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee  
president  
Staffan NILSSON