



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 31.5.2011
KOM(2011) 306 lõplik

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

Direktiivi 2003/88/EÜ merekalalaevade töötajaid käsitlevate sätete läbivaatamine

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

Direktiivi 2003/88/EÜ merekalalaevade töötajaid käsitlevate sätete läbivaatamine

1. SISSEJUHATUS

Käesolevas teatisega vaadatakse läbi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. novembri 2003. aasta direktiivi 2003/88/EÜ (tööaja korralduse teatavate aspektide kohta,¹ edaspidi „direktiiv“) artikkel 21, mis käsitleb liikmesriigi lipu all sõitvate merekalalaevade töötajaid. Läbivaatamine on sätestatud direktiivi artiklis 25. Direktiivi tõlgendatakse piirangutega, s.t analüüsitakse ainult merekalalaevade töötajaid käsitlevaid sätteid (ning mitte muid töötajaid).

Direktiivi artikkel 21 välistab artiklite 3–6 ja 8 kohaldamise merekalalaevade töötajate suhtes. Seetõttu ei kohaldata nende puhul direktiivi üldsätteid, mis hõlmavad igapäevast puhkeaega, vaheaegu, iganädalast puhkeaega, maksimaalset nädalast tööaega ja öötöö pikkust. Artiklis 21 on sätestatud selliste töötajate suhtes kohaldatavad erireeglid: õigus piisavale puhkusele ja maksimaalse tööaja piiramine, kaasa arvatud maksimaalse tööaja eripiirangud ja minimaalse puhkeaja võimaldamine (lõige 1 osaliselt, lõiked 2 ja 3); õigus puhkeajale, mis ei ole jagatud rohkem kui kaheks osaks, ning kahe järjestikuse puhkeaja vaheline maksimaalne aeg (lõige 4); võimalus teatavatel juhtudel lubada erandeid lõigetes 1, 3 ja 4 sätestatud piirangutest (lõige 5); töötamine ükskõik millisel ajal, mis on vajalik laeva kaitsmiseks või merehädas laevade või isikute abistamiseks (lõige 6) ning lõpetuseks, võimalus ühitada töötajate põhipuhkust ajavahemikuga, mil kalalaevad ei tohi tegutseda (lõige 7).

Komisjon viis läbi uuringu, mis tugines vastustele, mida liikmesriigid ja Euroopa tasandi sotsiaalpartnerid olid andnud küsimustikule, mis oli spetsiaalselt selleks otstarbeks loodud². Kasutati ka teavet muudest allikatest, näiteks sõltumatute ekspertide aruandeid.

Küsimustik koosnes 21 küsimusest, mis olid jagatud kolme rühma: i) merekalandussektori struktuur ja korraldus; ii) direktiivi artikliga 21 ette nähtud merekalalaevade töötajate suhtes kohaldatavad erisätted ja iii) teised merekalalaeva töötajate suhtes kohaldatavad direktiivi sätted.

Peamised järeldused on kokku võetud käesoleva dokumendi 3–9. osas.

2. ILO KALANDUSTÖÖ KONVENTSIOON

14. juunil 2007 võttis Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) üldkonverents vastu konventsiooni nr 188, mis käsitleb tööd kalandussektoris (edaspidi „ILO 188“). Konventsiooni artiklid 13 ja 14 sisaldavad sätteid mehitamise ja puhkeaja kohta, mis osutavad

¹ ELT L 299, 18.11.2003, lk 9–19.

² Küsimustikule vastas 25 liikmesriiki (vastuseid ei ole saanud Belgialt ja Iirimaalt). Tšehhi Vabariik ja Slovakkia ei ole artiklit 21 üle võtnud, sest merekalalaevad ei tohi nende lipu all sõita. Luksemburgil ei ole merekalalaevu, mis riigi lipu all sõidaksid. Sotsiaalpartnerid (ETF, Europeche) vastasid küsimustikule ühiselt.

direktiivis käsitletud teemadele. ILO 188 artiklis 6 on märgitud: „Miski käesolevas konventsioonis ei mõjuta seadust või kommet või kokkulepet kalalaeva omanike ja kalurite vahel, mis tagab soodsamad tingimused kui need, mis on ette nähtud käesoleva konventsiooniga”.

ILO 188, mis reguleerib ka sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimist ELi ainupädevusena, lubati ratifitseerida nõukogu otsusega³. Otsuses soovitati, et liikmesriigid ratifitseeriks ILO 188 võimalikult kiiresti, eelistatavalt enne 31. detsembrit 2012.

1. juunil 2010 algatasid merekalapüügialase valdkondliku sotsiaaldialoogi komitee sotsiaalpartnerid läbirääkimised, et inkorporeerida ILO 188 aspektid ELi õigusesse sotsiaalpartnerite kokkuleppe kaudu⁴. Kui selline kokkulepe saavutataks, võiks see sisaldada sätteid, mis käsitlevad töötaja korraldust merekalalaevade pardal. Sotsiaalpartnerid esitasid oma seisukoha selles küsimuses, vastates, et sotsiaalpartnerid „ei soovi mingeid muutusi ELi tasandil, välja arvatud neid, mis kehtestati ILO konventsiooniga nr 188”.

3. REGULEERIMISALA JA ISIKULINE KOHALDAMISALA (ARTIKLI 21 LÕIKE 1 ESIMENE LÕIK)

Direktiivi artiklit 21 kohaldatakse kohaldatakse liikmesriigi lipu all sõitva merekalalaeva kõigi töötajate suhtes. Mõiste „töötaja” tähendab töötajaid, kellel on tööleping või töösuhe vastavalt liikmesriigi õigusaktidele. Artikli 2 kohaselt on „tööaeg” „iga ajavahemik, mille jooksul töötaja teeb tööd, on tööandja käsutuses ning tegutseb või täidab oma kohustusi kooskõlas siseriiklike õigusaktide ja/või tavade”.

Merekalalaevade töötajaid käsitlevate õigusaktide mõju on liikmesriigiti väga erinev. Mõnedel liikmesriikidel ei ole kalalaevastikku (Austria, Tšehhi Vabariik, Ungari, Luksemburg, Slovakkia), teistel jällegi on väga suur merekalalaevastik. Viiel liikmesriigil puudub juurdepääs merele. Mõnedes liikmesriikides on direktiivi artikli 21 kohaldamise kogemused väga piiratud, sest ülevõetud sätteid ei kohaldata töötajate ja/või kalalaevade vähesuse tõttu (Ungari). Üldiselt koosnevad kalalaevastikud Vahemerel väiksematest alustest, kuid Atlandi ookeanil on tegemist suuremate alustega, mis mõjutab samuti mõju sümmeetrilisust.

2007. aastal oli tööhõive EL 27 kalandussektoris hinnanguliselt 141 110 (möödetuna täistööaja ekvivalendina)⁵.

Mitmed liikmesriigid teatasid, et nad ei tea nende lipu all sõitvatel merekalalaevadel töötavate kalurite täpset arvu. Seda peamiselt seetõttu, et kõik kalalaevade kalurid ei ole töötajad ning paljud väiksematel alustel sõitvatest kaluritest on FIEd (hea näide on Kreeka, kus 17 253st alusest on 16 576 rannapüügialused, mis töötavad seisevpüünistega). Samuti on kalapüük sageli kõrvaltegevus, eriti väiksemahulise rannapüügi puhul (seda rõhutasid Saksamaa ja Soome). Rootsis ei pea kõik alused munsterrolli nõuet täitma, mistõttu ei ole vajalik statistiline teave kättesaadav.

³ 2010/321/: Nõukogu 7. juuni 2010. aasta otsus, millega volitatakse liikmesriike ratifitseerima Euroopa Liidu huvides Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2007. aasta kalandustöö konventsiooni (konventsioon nr 188).

⁴ Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 155 lõike 2 kohaselt.

⁵ European Commission, Facts and figures on the Common Fisheries Policy, 2010. aasta väljaanne.

Lisaks ei ole liikmesriikide kogutud statistiline teave võrreldav, sest metoodika on väga erinev. Näiteks mõned liikmesriigid kasutavad kalalaevadel olevate inimeste arvu hindamiseks korrigeeritud minimaalset mehitatust, samas kui teised kasutavad tööhõivestatistikat või sotsiaalkindlustuse andmeid.

Arvesse tuleb võtta ka kasumiosa eest töötavate kalurite⁶ klassifitseerimist liikmesriikide õigusaktide alusel töötajateks või FIEdeks. Kui kasumiosa eest töötavaid kalureid peetakse FIEdeks, siis direktiivi ülevõtvad õigusaktid nende suhtes üldiselt ei kohaldu (selline on olukord Ühendkuningriigis ja Maltal). Kuid direktiivi kohaldatakse kõigi kasumiosa eest töötavate kalurite suhtes, kui neid peetakse töötajateks (näiteks Prantsusmaal, Saksamaal ja Hispaanias). Kasumiosa eest töötamine mõjutab lepingulisi suhteid. Peamiselt kasutatakse tähtjalisi lepinguid, et võimalikult palju ühitada tasu ja/või kasumiosa kättesaamist ning töölepingu kestust (Taani). Lisaks põhjustab see enamasti pikki tööpäevi (Portugal).

Aruandes direktiivi 93/103/EÜ (kalalaevade pardal kohaldatavate tööohutuse ja -tervishoiu miinimumnõuete kohta) ja direktiivi 92/29/EMÜ (ohutuse ja tervishoiu miinimumnõuete kohta, et osutada paremaid raviteenuseid laevadel) praktilise rakendamise kohta⁷ on komisjon märkinud, et „nn jagatud tasude süsteem, mis kehtib enamikel väikestel laevadel, võib kaasa tuua pikemad tööpäevad, laevas veedetud aja pikenemise ja intensiivsema töötegemise. Tõhusad ennetusmeetmed ei ole tõenäoliselt selliste töötingimuste puhul esmatähtsad ning nende puudumine võib omakorda kaasa tuua kutsehaiguste ja probleemide arvu tõusu”.

Mõned liikmesriigid on seisukohal, et olukorda aitaks parandada praeguste tööaja õigusaktide kohaldamisala laiendamine FIEdest kaluritele. Nende arvates oleks kasu silmaga nähtav, sest tööajakorraldus hõlmaks siis enamikku väikealustest (Malta) ja kasumiosa eest töötavaid kalureid, keda koheldakse eri liikmesriikides (Prantsusmaa) erinevalt sõltuvalt sellest, kas neid klassifitseeritakse FIEdeks või töötajateks⁸.

ILO 188 kohaldamisala hõlmab FIEdest kalureid ning seega – kui liikmesriigid konventsiooni ratifitseerivad – võib see tähendada, et edaspidi kuuluvad nad täielikult või osaliselt tööaega reguleerivate sätete kohaldamisalasse (nagu rõhutasid Prantsusmaa, Taani, Poola ja Ühendkuningriik).

4. TÖÖAJAPIIRANGUD JA PUHKEAJA GARANTEERIMINE (ARTIKLI 21 LÕIKE 1 TEINE LÕIK)

Artikli 21 lõike 1 teine lõik kohustab liikmesriike võtma vajalikke meetmeid tagamaks, et merekalalaeva kõigil töötajatel oleks õigus piisavale puhkusele, ja piiramaks nädalase tööaja keskmiselt 48 tunniga, mille arvutamisel kasutatakse kuni 12 kuu pikkust võrdlusperioodi.

Merekalalaeva töötajate tööaega reguleerivad erisätted on põhjendatud. Sotsiaalpartnerite seisukoht on selge: nad kaitsevad sektori spetsiifilist tööajakorraldust. Oma ühisvastuses

⁶ Kalandussektoris toimub tasustamine traditsiooniliselt püütud saagi jagamisena või sissetulekute jagamisena (ilma kuludeta) või siis nn jagatud osa pluss palk (allikas: ILO: *Fishermen's conditions of work and life*, Genf, dokument CFI/4/1988/1). Et suurendada oma nn jagatud osa, üritavad kalurid tegutseda võimalikult väikeste meeskondadena.

⁷ KOM(2009) 599 (lõplik).

⁸ Hispaania kasutab huvitavat juriidilist hübriidi – „majanduslikult sõltuvad FIEd”. Seda iseloomustab otsesuhe kliendiga. Seadus näeb ette eriõigused, nagu puhkeperioodid või garantiid lepingu katkestamise korral.

leidsid sotsiaalpartnerid, et „oleks ebaõige kasutada direktiivi selleks, et kehtestada sarnased tööajapiirangud merel ja maismaal töötavatele kalandussektori töötajatele”. Nende arvates on kohatu proovida ja rakendada meetmeid, mis ei arvesta sektori eripära. Lisaks rõhutasid nad, et tööaega kalalaevadel ei tohiks rohkem piirata, sest see ei ole ei kalurite ega tööandjate huvides.

Paljud liikmesriigid on võtnud vastu erisätteid, mis reguleerivad tööaega merekalalaevadel. Seda on tehtud kas meresõitu (Bulgaaria, Eesti, Soome, Poola, Rootsi) või veetransporti (Ungari) reguleeriva õigustiku ja/või spetsiaalsete õigusaktide raames (Saksamaa, Prantsusmaa, Poola, Hispaania, Leedu). Muudes liikmesriikides kehtivad üldised tööalased õigusaktid ilma erisäteteta (Austria, Tšehhi, Slovakkia ja Sloveenia). Selline olukord ei ole direktiiviga vastuolus, eeldusel et kohaldatavad õigusaktid tagavad vähemalt sama kaitse taseme kui direktiivi artikkel 21.

15 liikmesriiki kasutasid direktiivi ülevõtmiseks seadust ning ainult üks liikmesriik kasutas haldusnorme (Taani). Ainult Austria ja Itaalia kasutasid kollektiivlepinguid (siiski näib, et üldisi tööaega käsitlevaid õigusakte kohaldatakse paralleelselt). Mitmes liikmesriigis ei eksisteeri kalandussektoris kollektiivlepinguid või neid kasutatakse väga harva.

5. MAKSIMAALSE TÖÖAJA JA/VÕI MINIMAALSE PUHKEAJA KRITEERIUM (ARTIKLI 21 LÕIKED 2–4)

Artikli 21 lõike 2 kohaselt on maksimaalse tööaja piiramine ja minimaalse puhkeaja võimaldamine võrdlusperioodil võimalik ainult artikli 21 lõike 1 teises lõigus sätestatud piirides (vt eespool).

Prantsusmaa, Rootsi ja Portugal tõstsid esile praktilisi probleeme seoses tegeliku pardal veedetud tööaja hindamise ja järelevalvega ning võimalust piirangutest lihtsalt kõrvale hiilida. Nad väitsid, et direktiivis sätestatud 12 kuu pikkust võrdlusperioodi on praktikas väga vaevaline rakendada. Selle raskuse kõrvaldamiseks on Prantsuse õigusakti eelnõus sätestatud alternatiivne võimalus – selmet kasutada 48tunnist tööaja piirangut võrdlusperioodil, mis ei ületa üht aastat, kasutatakse aastast piirangut 225 päeva merel⁹.

Direktiivi artikli 21 lõiked 2 ja 3 annavad liikmesriikidele võimaluse otsustada, kas piirata tööaega või määratleda minimaalne puhkeaeg teataval võrdlusperioodil. Artikli 21 lõikega 4 piiratakse täiendavalt võimalust jagada see rohkem kui kaheks osaks ning sätestatakse maksimaalne aeg 14 tundi kahe järjestikuse puhkeaja vahel.

Enamik liikmesriike määratleb minimaalse puhkeaja kas ainsa kriteeriumina (Taani, Soome, Prantsusmaa, Malta, Holland, Rootsi) või kombinatsioonis piiratud tööajaga (Austria, Bulgaaria, Saksamaa, Hispaania, Ungari, Leedu, Portugal, Kreeka). Taanis on maksimaalne tööaeg tavaliselt reguleeritud kollektiivlepinguga või individuaalse töölepinguga, samas kui minimaalne puhkeaeg on sätestatud õigusaktides.

Kõik riigid, kes teatasid puhkeaja kasutamisest ainsa kriteeriumina merekalalaeva töötajate puhul, evivad ka spetsiaalseid õigusakte, mida kohaldatakse kalurite (või meremeeste ja

⁹ Piirangut 225 päeva merel käsitatakse Prantsuse õigusakti ettevalmistavates dokumentides 35tunnise töönädala ekvivalendina, mis on tööaja seaduslik pikkus Prantsusmaal. Võimalik on erand kuni 250 päeva merel, mis on 48tunnise töönädala ekvivalent.

kalurite) suhtes. Need riigid ei kasuta puhkeaega alati kriteeriumina üldistes tööaega käsitlevates õigusaktides, mida kasutatakse teiste valdkondade töötajate puhul.

Holland leiab, et minimaalse puhkeaaja kriteerium „sobib kõige paremini kalanduse töösüsteemiga”. Saksamaal, kus kasutatakse mõlemat kriteeriumi, võib kollektiivlepingus teatavatel tingimustel olla sätestatud maksimaalsete töötundide ületamine, kuid mitte minimaalse puhkeaaja vähendamine.

Ainult Eesti ja Rumeenia teatasid maksimaalse tööaja kasutamisest ainsa kriteeriumina merekalalaevade töötajate puhul.

Kalapüük ja järgnev töötlemine sõltuvad suuresti ettenägematutest ilmaoludest ja tehnilistest piirangutest, mis on seotud püügivahendite ja mereohutusega. See põhjendab soovi tööaja paindlikkuse järele, mida väljendasid sotsiaalpartnerid. Samuti teatati, et mõnedel juhtudel praktikas töötunde ületatakse (Saksamaa).

Tuleb rõhutada, et ILO 188s kasutatakse minimaalset puhkeaega ainsa kriteeriumina, mis piirab merekalalaeva töötajate tööaega¹⁰. Prantsusmaa, Poola ja Taani juhtisid sellele oma vastustes tähelepanu.

Praktilistest probleemidest artikli 21 lõike 4 kohaldamisel teatas ainult Prantsusmaa. See riik pakkus lahendusena välja täiendava jagunemise kuuettunnisteks puhkeaegadeks, mida saab rakendada ainult kollektiivlepingute kaudu.

6. ERANDID (ARTIKLI 21 LÕIKED 5 JA 6)

Direktiivi artikli 21 lõike 5 kohaselt võivad liikmesriigid lubada erandeid lõike 1 teises lõigus ja lõigetes 3 ja 4 ettenähtud piirangutest. Sel juhul peavad olema täidetud kaks tingimust: i) erandid peavad olema kooskõlas töötajate tervise ja ohutuse kaitse üldpõhimõtetega ja ii) erandeid võib ainult teha objektiivsetel või tehnilistel või töökorralduse põhjustel. Lisaks peab olema konkreetne põhjus ja erandid peavad olema selle suhtes proportsionaalsed. Samas artiklis on soovitatud, et erandid võtaksid arvesse sagedasemaid või pikemaid puhkeaegu või töötajatele hüvitava puhkuse andmist.

Viis liikmesriiki teatasid, et nad ei ole erandite võimalust kasutanud (Austria, Eesti, Soome, Portugal ja Rumeenia).

Taani, Saksamaa, Prantsusmaa ja Poola lubavad erandeid seoses püügi ja kala töötlemise tingimustega (kui laev tegeleb otseselt püügiga ja/või on püügipiirkonnas). Sellisel juhul pakutakse hüvitavat puhkust (välja arvatud Poolas).

Teistes liikmesriikides lubatakse erandeid väga erinevate olukordade puhul, mis ei ole otseselt seotud püügi või töötlemisega. Liikmesriigid peavad kõikidel juhtudel selliseid erandeid kestvaks ning lühikeses või keskpikas perspektiivis neid tõenäoliselt ei muudeta. Järgnevalt on selle kohta esitatud mõned näited.

¹⁰ See on vastuolus 2006. aasta meretöö konventsiooniga, mis võimaldab meremeeste tööaja reguleerimisel alternatiividena kasutada maksimaalset tööaega või minimaalset puhkeaega.

Hollandis on erand isikuline (*ratione personae*) ning seda kohaldatakse merekalalaeva kiprite ning juhtiva ja abistava personali suhtes.

Maltas on erand seotud rannapüügiga, kuid selle mõju on piiratud, sest kõik Malta kalurid on FIEd.

Hispaania õigusaktides lubatakse üldsõnaliselt puhkeaegade vähendamist kalalaevadel. Konkreetseid põhjuseid ei ole sätestatud. Lisaks tundub see säte asendavat kalalaevu puudutavat üldreeglit ning tegemist ei ole erandiga, mida võib kohaldada teatavatel selgelt piiritletud juhtudel.

Bulgaarias kohaldatakse kalandussektori suhtes üldisi ületunde käsitlevaid õigusakte. Nende õigusaktidega lubatav tööaeg võib mõnel juhul ületada direktiivis sätestatud piire. Siiski on kehtestatud ületundide aastane ülempiir (150 tundi) ning selle lubamise tingimused on selgelt määratletud.

Üldiselt on erandid sätestatud seadustes. Mõnes liikmesriigis (nt Saksamaal, Ungaris ja Rootsis) võib erandeid kehtestada ka kollektiivlepingutega.

Artikli 21 lõikes 6 on sätestatud merekalalaeva kapteni õigus nõuda pardal viibivatelt töötajatelt töötamist ükskõik millisel ajal, mis on vajalik laeva, pardal viibivate isikute või lasti otseseks kaitsmiseks või teiste merehädas laevade või isikute abistamiseks. Probleemidest selle sätte kohaldamisel teada ei antud.

7. PÕHIPUHKUS (ARTIKLI 21 LÕIGE 7)

Direktiivi artikkel 7 käsitleb põhipuhkust ning selle andmist merekalalaevade töötajatele. Ainus erireegel, mis puudutab kalalaeva töötajaid, on sätestatud artikli 21 lõikes 7, mis annab liikmesriikidele õiguse sätestada, et töötajad merekalalaevadel, mis vastavalt siseriiklikele õigusaktidele või tavadele ei tohi tegutseda kalendriaasta teatava osa jooksul, mis ületab üht kuud, võtavad põhipuhkust selle ajavahemiku jooksul.

12 liikmesriiki teatasid, et nad ei ole seda võimalust kasutanud (Austria, Bulgaaria, Taani, Hispaania, Eesti, Soome, Prantsusmaa, Saksamaa, Ungari, Holland, Poola ja Portugal). Ainult Malta ja Rumeenia teatasid selle sätte kasutamisest. Maltal on selle praktiline mõju vähene, sest kõik kalurid on FIEd.

8. MEREKALALAEVADE TÖÖTAJATE SUHTES KOHALDATAVAD DIREKTIIVI ÜLDSÄTTED (EELKÕIGE ÖÖTÖÖ)

Direktiivi artikli 21 lõige 1 välistab öötöö pikkust käsitleva artikli 8 kohaldamise merekalalaevade töötajate suhtes. Artikleid 9–11 (öötöötajate arstlik läbivaatus ja üleviimine päevasele tööle, tagatised öötöö puhul ja öötöötajate korrapärasest kasutamisest teatamine) kalalaevade töötajate suhtes siiski jätkuvalt kohaldatakse.

Seetõttu on vajalik hinnata, kas öötöö pikkust käsitlevaid erireegleid merekalalaevade pardal on põhjendatud.

Mitmed liikmesriigid on otsustanud kohaldada merekalalaevade töötajate suhtes üldisi öötööd käsitlevaid sätteid (Hispaania, Portugal, Rumeenia, Bulgaaria, Soome, Ungari, Holland), kuigi

mõned liikmesriigid on kehtestanud spetsiaalsed normid, mis reguleerivad tööaja muid aspekte merekalalaevadel.

Osad liikmesriigid väitsid, et ei ole märke sellest, et öötöö pikkust käsitleva regulatsiooni puudumine mõjutaks negatiivselt töötajate tervist või ohutust (Saksamaa, Leedu). Mõningaid püügimeetodeid saab kasutada ainult öösel. Poola teatas, et kalalaevade öötöö rangema reguleerimise vastu oleksid ka töötajad ise. Ühendkuningriik rõhutas, et kalurid on kütid-korilased ning oleks ebapraktiline piirata nende tegevust konventsionaalse raamistikuga, mis reguleerib öötööd tavaliste maismaal töötavate inimeste puhul.

Toonitati, et põhjendatud oleks keskendumine öösel töötavate kalurite tervise kontrollimisele (Prantsusmaa).

Kuigi mõned püügimeetodid nõuavad öösel töötamist, ei saa merekalalaevade töötajaid pidada alati „öötöötajateks” direktiivi artikli 2 lõike 4 tähenduses, mille kohaselt peab teatava osa tööajast töötama öösel.

Märgitagu, et direktiivi 94/33/EÜ¹¹ alusel kehtivad erireeglid noortele töötajatele.

9. ÜLDHINNANG

Liikmesriikidel ja sotsiaalpartneritel, kellega komisjon konsulteeris, paluti anda üldine hinnang direktiivi artikli 21 kohta – kas selle sätted on jätkuvalt asjakohased, eelkõige töötajate tervise ja ohutuse seisukohast. Peamised järeldused on kokkuvõtlikult järgmised.

- (1) Direktiivi artikli 21 erisätted merekalalaevade töötajate kohta peavad jääma kehtima. Artiklit pidas asjakohaseks 12 liikmesriiki ning sotsiaalpartnerid soovisid tungivalt säilitada erireegleid, mis kehtivad merekalalaevade töötajate suhtes. Siiski väitsid sotsiaalpartnerid, et „praeguse direktiivi artikliga 21 ettenähtud selgeid piiranguid, mis kehtivad kalalaevade töötajate suhtes, tuleb pidada piisavaks”.
- (2) Kuigi kõik liikmesriigid oma seisukohta ei avaldanud, väljendas üheksa neist arvamust, et direktiivi praegune isikuline kohaldamisala on asjakohane.
- (3) Mõned liikmesriigid kahtlesid, kas maksimaalse tööaja kriteerium on asjakohane, pidades silmas kalatööstuse spetsiifilist töökorraldust ning kontrollimise ja jõustamise keerukust. Peamiseks kontrollimise probleemiks peetaksegi pardal veedetud tööaja täpset määratlemist. Lisaks toimub kontrollimine tavaliselt ainult sadamates. Mõnede liikmesriikide arvates on puhkeperioodide järelevalve praktikas lihtsam.
- (4) Kuuetunniste segamatute puhkeaegade kontrollimine põhjustab mõnes liikmesriigis praktilisi probleeme.
- (5) Üldiselt oldi nõus, et öötöö pikkust käsitlevat artiklit 8 ei tohiks kohaldada merekalalaevade töötajate suhtes. Spetsiaalseid sätteid, mis käsitleks merekalalaevade töötajate öötöö pikkust, ei peetud samuti põhjendatuks.

¹¹ Direktiivi praktilist rakendamist analüüsiti hiljuti komisjoni aruandes (SEK (2010) 1339).

- (6) Merekalalaevade töötajatele erandite võimaldamist üldisest tööajakorraldusest peeti paindlikkuse seisukohast vajalikuks.

10. KOKKUVÕTE

- (1) Austades täielikult sotsiaalpartnerite autonoomiat, jälgib komisjon tihedas koostöös nendega läbirääkimisi, mis käsitlevad ILO 188 aspektide ELi õigusse kaasamist sotsiaalpartnerite kokkuleppe kaudu, et teha kindlaks potentsiaalsed valdkonnad, kus ELi meetmed oleksid vajalikud või põhjendatud. Komisjon seob end selliste meetmetega, vaadates läbi praeguse direktiivi.
- (2) Konsultatsiooni tulemusena tuvastas komisjon valdkonnad, mis nõuavad täiendavat tähelepanu. Need on järgmised:
- (a) Eritähelepanu nõuab FIEde olukord, kes töötavad tavaliselt väikealustel ning kasumiosa eest. Seda eelkõige kontekstis, kus liikmesriigid ILO 188 ratifitseerivad ja rakendavad.
 - (b) Liikmesriikidelt saadud teave ei ole piisav, et hinnata, kas artikli 21 lõike 1 teises lõigus sätestatud võrdlusperioodi, mis ei ületa 12 kuud, ka alati kasutatakse.
 - (c) ILO 188 osutab minimaalsele puhkeajale kui ainsale võimalikule tööaja piiramise kriteeriumile, samas kui direktiiv lubab alternatiivselt kasutada kas minimaalset puhkeaega või maksimaalset tööaega. Seetõttu võivad liikmesriigid rakendada kas minimaalset puhkeaega või minimaalset puhkeaega ja maksimaalset tööaega koos, et olla vastavuses mõlema õigusaktiga. Selline lahendus on kooskõlas direktiiviga, kui järgitakse direktiivi sätteid, mis on töötajatele soodsamad. Õigus segamatule puhkeperioodile on eriti oluline (sest sellist sätet ei ole ILO 188s) ning seda tuleb austada.
 - (d) Erilist tähelepanu tuleb pöörata öösel töötavate meremeeste tervise arstlikule kontrollimisele.
 - (e) Ühel juhul (Hispaania) ei ole erand tööaja reeglitest põhjendatav ühegi artikli 21 lõikes 5 sätestatud tingimusega. Erandid peavad olema proportsionaalsed põhjusega ning ei tohi katta kogu sätte kohaldamisala. Komisjon kontrollib hoolega, et artikli 21 lõike 5 kohaselt lubatud erandid oleksid nende põhimõtetega kooskõlas.
- (3) Laiemas kontekstis märgib komisjon, et ühenduse töötervishoiu ja tööohutuse strateegia aastateks 2007–2012,¹² mida toetab nõukogu 25. juuni 2007. aasta resolutsioon,¹³ on jätkuvalt suunatud töötingimuste parandamisele, et vähendada märkimisväärselt tööõnnetusi ja kutsehaigusi. Selle eesmärgi saavutamiseks on vaja

¹² Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele – Töö kvaliteedi ja tootlikkuse parandamine: ühenduse töötervishoiu ja tööohutuse strateegia aastateks 2007–2012 [KOM(2007)62 (lõplik), 21. veebruar 2007].

¹³ Nõukogu resolutsioon, 25. juuni 2007, mis käsitleb ühenduse uut töötervishoiu ja tööohutuse strateegiat (2007–2012), ELT C 145, 30.6.2007, lk 1.

korreptselt ja tõhusalt rakendada ELi töötervishoiu ja -ohutuse alaseid õigusakte, toetades samas väikesi ja keskmise suurusega ettevõtteid, eelkõige kõrge riskiga sektorites, nagu ehitus, põllumajandus, kalandus ja transport. Komisjon on programmi PROGRESS raames ja tihedas koostöös nõuandekomiteega valmistamas ette direktiivi korrektse kohaldamise praktilisi juhtnõore, eelkõike kalandussektori jaoks (alused kogupikkusega vähem kui 15 meetrit).