DIREKTIIVID

NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2018/131,

23. jaanuar 2018,

millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu ja Euroopa Liidu Transporditöötajate Ametiühingute Liidu sõlmitud kokkulepet muuta direktiivi 2009/13/EÜ kooskõlas 2006. aasta meretöönormide konventsiooni 2014. aasta muudatustega, mille Rahvusvaheline Töökonverents kiitis heaks 11. juunil 2014

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 155 lõiget 2 koostoimes artikli 153 lõike 1 punktidega a, b ja c,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 155 lõike 2 kohaselt saavad tööturu osapooled („sotsiaalpartnerid“) ühiselt taotleda, et nende liidu tasandil sõlmitud kokkuleppeid rakendataks komisjoni ettepaneku põhjal nõukogu otsusega.

(2) Nõukogu direktiiviga 2009/13/EÜ ([1]) rakendati Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu ja Euroopa Liidu Transporditöötajate Ametiühingute Liidu vahel 19. mail 2008. aastal sõlmitud kokkulepet lisada Rahvusvahelises Tööorganisatsioonis (ILO) vastu võetud 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohustuslikud sätted liidu õigusesse, et ajakohastada kehtivaid liidu õigusakte meretöönormide konventsiooni nende standarditega, mis on meremeeste jaoks soodsamad. Eesmärk oli parandada meremeeste töötingimusi, eelkõige silmas pidades töölepinguid, tööaega, tagasisõitu kodumaale, karjääri ja oskuste arendamist, elamistingimusi ja puhkevõimalusi, toitu ja toitlustamist, tervise ja ohutuse kaitset, arstiabi ja kaebuste esitamise korda.

(3) Pärast rahvusvaheliste ekspertide kohtumisi algatas ILO konventsiooni muutmise protsessi, et lahendada mured, mis on seotud ühelt poolt meremeeste hülgamise ja finantstagatisega ning teiselt poolt meremeeste surma või pikaajalise töövõimetuse korral tekkivate nõuetega. Meretöönormide konventsiooni alusel loodud kolmepoolne erikomitee võttis oma 7.–11. aprillil 2014 toimunud koosolekul neis küsimustes vastu kaks muudatust. Osa nende muudatustega kehtestatud õigusnormidest kuulub liidu pädevusse ja on seotud küsimustega, mille kohta liit on vastu võtnud õigusnormid, eriti sotsiaalpoliitika ja transpordi vallas. Nõukogu võttis 26. mail 2014 vastu otsuse 2014/346/EL, ([2]) mis käsitleb Rahvusvahelise Töökonverentsi 103. istungil liidu nimel võetavat seisukohta. Selle seisukohaga toetas liit meretöönormide konventsiooni seadustiku muudatuste („meretöönormide konventsiooni 2014. aasta muudatused“) heakskiitmist.

(4) Rahvusvaheline Töökonverents kiitis meretöönormide konventsiooni 2014. aasta muudatused heaks 11. juunil 2014 Genfis toimunud 103. istungil ja need jõustusid 18. jaanuaril 2017. Muudatused käsitlevad tõhusa finantstagatissüsteemi kehtestamist, et kaitsta meremeeste õigusi hülgamise korral ja tagada hüvitis lepinguliste nõuete korral, mis on seotud meremehe surma või pikaajalise töövõimetusega tööõnnetuse, kutsehaiguse või ametialase ohu tõttu. Muudatustega täiustatakse ja optimeeritakse kehtivat meremeeste kaitsmise süsteemi, sealhulgas laevade kohustust hoida laeva pardal dokumentaalset tõendit finantstagatissüsteemi kohta, ning

([1]) Nõukogu 16. veebruari 2009. aasta direktiiv 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditööliste Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ (ELT L 124, 20.5.2009, lk 30).

([2]) Nõukogu 26. mai 2014. aasta otsus 2014/346/EL, mis käsitleb Rahvusvahelise Töökonverentsi 103. istungil Euroopa Liidu nimel võetavat seisukohta seoses meretöönormide konventsiooni seadustiku muudatustega (ELT L 172, 12.6.2014, lk 28).

laiendatakse meremeeste kaitsmise süsteemi, et hõlmata kaks uut hülgamisolukorda. Need olukorrad on seotud juhtumitega, kui meremees on jäetud ilma vajalikust ülalpidamisest ja toetusest, või juhtumitega, kui laevaomanik on ühepoolselt lõpetanud meremehega töösuhte, sealhulgas jätnud talle maksmata lepingujärgse palga vähemalt kahe kuu eest.

(5) 5. detsembril 2016 sõlmisid meretranspordisektori sotsiaalpartnerid – Euroopa Ühenduse Reederite Ühing ja Euroopa Liidu Transporditöötajate Ametiühingute Liit – kokkuleppe („sotsiaalpartnerite kokkulepe“) direktiivi 2009/13/EÜ muutmise kohta kooskõlas 2006. aasta meretöönormide konventsiooni 2014. aasta muudatustega. 12. detsembril 2016 esitasid nad taotluse, et komisjon esitaks ettepaneku võtta nende kokkuleppe rakendamiseks vastu nõukogu direktiiv vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikele 2.

(6) Sotsiaalpartnerite kokkuleppes antakse edasi meretöönormide konventsiooni 2014. aastal tehtud muudatuste kohustuslike sätete sisu. Esimene muudatus meremehe hülgamise korral rakendatava finantstagatissüsteemi kohta on seotud nii tervise, ohutuse kui ka töötingimustega ning on seega hõlmatud ELi toimimise lepingu artikli 153 lõike 1 punktidega a ja b. Teine muudatus, mis kätkeb finantstagatissüsteemiga seotud nõudeid, millega tagatakse hüvitis meremehe surma või pikaajalise töövõimetuse korral tööõnnetuse, kutsehaiguse või ametialase ohu tõttu, on hõlmatud ELi toimimise lepingu artikli 153 lõike 1 punktiga c töötajate sotsiaalkindlustuse ja sotsiaalkaitse kohta. Sotsiaalpartnerite kokkulepe on seega seotud ELi toimimise lepingu artikliga 153 hõlmatud küsimustega ja vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikele 2 saab seda rakendada komisjoni ettepaneku põhjal vastu võetava nõukogu otsusega. ELi toimimise lepingu artikli 288 kohaldamisel on sotsiaalpartnerite kokkuleppe rakendamiseks sobiv õigusakt direktiiv.

(7) Kooskõlas komisjoni 20. mai 1998. aasta teatisega, mis käsitleb ühenduse tasandil peetava sotsiaaldialoogi kohandamist ja edendamist, on komisjon hinnanud allakirjutanute esindatust ja sotsiaalpartnerite kokkuleppe iga tingimuse seaduslikkust.

(8) Sotsiaalpartnerite kokkuleppega muudetakse direktiivile 2009/13/EÜ lisatud Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu ja Euroopa Liidu Transporditöötajate Ametiühingute Liidu vahel 19. mail 2008. aastal sõlmitud kokkulepet meretöönormide konventsiooni kohta ning lisatakse kõnealusesse direktiivi muudatused, mis tehti meretöönormide konventsiooni 2014. aastal, et parandada liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel meremeeste töötingimusi ning tervise-, ohutuse ja sotsiaalkaitset.

(9) Direktiivi 2009/13/EÜ muutmisel viiakse sotsiaalpartnerite kokkuleppega meretöönormide konventsiooni tehtud ILO 2014. aasta muudatuste kohustuslikud sätted, mida meretöönormide konventsiooni järelevalvesüsteem juba katab, lipuriigi kohustusi käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2013/54/EL ([1]) ning liidu õiguse kohase järelevalve- ja seiresüsteemi kohaldamisalasse, eelkõige Euroopa Liidu Kohtu kohtualluvusse. Selle tulemuseks peaks tõenäoliselt olema nõuete parem täitmine liikmesriikide ja laevaomanike seas.

(10) Ilma et see takistaks kohaldamast sotsiaalpartnerite kokkuleppe sätteid, mis käsitlevad sotsiaalpartneritepoolset järelmeetmete võtmist ja kokkuleppe läbivaatamist liidu tasandil, jälgib komisjon käesoleva direktiivi ja sotsiaalpartnerite kokkuleppe rakendamist.

(11) Liikmesriigid saavad usaldada käesoleva direktiivi rakendamise sotsiaalpartneritele, kui sotsiaalpartnerid seda ühiselt taotlevad, tingimusel et liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et igal ajal tagada käesolevas direktiivis eesmärgiks seatud tulemuste saavutamine.

(12) Kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikega 2 on komisjon teavitanud Euroopa Parlamenti ja saatnud talle käesoleva direktiivi ettepaneku teksti.

(13) Käesolevas direktiivis austatakse Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhiõigusi ja järgitakse selle põhimõtteid ning eelkõige artiklit 31.

(14) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke – parandada töötajate töötingimusi ning tervise-, ohutuse ja sotsiaalkaitset meretranspordi sektoris, mis on piirülene sektor ja kus tegevus toimub eri liikmesriikide lipu all – ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta direktiiv 2013/54/EL 2006. aasta meretöönormide konventsiooni järgimise ja täitmise tagamisega seotud lipuriigi kohustuste kohta (ELT L 329, 10.12.2013, lk 1).

(15) Direktiivi 2009/13/EÜ tuleks seega vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesoleva direktiiviga rakendatakse 5. detsembril 2016 Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöötajate Ametiühingute Liidu (ETF) vahel sõlmitud kokkulepet, muutes direktiivi 2009/13/EÜ kooskõlas 2006. aasta meretöönormide konventsiooni 2014. aasta muudatustega.

Artikkel 2

Kooskõlas sotsiaalpartnerite kokkuleppega muudetakse direktiivi 2009/13/EÜ lisas esitatud Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditööliste Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud valdkondlikku kokkulepet meretöönormide konventsiooni kohta (2006) kooskõlas käesoleva direktiivi lisaga.

Artikkel 3

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid 16. veebruariks 2020. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel neisse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste riiklike õigusnormide teksti.

3. Liikmesriigid võivad teha sotsiaalpartneritele ülesandeks käesoleva direktiivi rakendamise, kui sotsiaalpartnerid seda ühiselt taotlevad ja kui liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et igal ajal suudetakse tagada käesoleva direktiiviga eesmärgiks seatud tulemuste saavutamine.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 23. jaanuar 2018

Nõukogu nimel
eesistuja
V. GORANOV

LISA

Direktiivi 2009/13/EÜ lisas esitatud Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditööliste Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud valdkondlikku kokkulepet meretöönormide konventsiooni kohta (2006) muudetakse järgmiselt.

1) Standardi praeguses pealkirjas „Standard A2.5 – Tagasisõit kodumaale“ asendatakse tähis „A2.5“ tähisega „A2.5.1“.

2) Lisatakse järgmine standard:

„Standard A2.5.2 – Finantstagatis

1. Eeskirja 2.5 lõike 2 rakendamiseks kehtestatakse käesoleva standardiga nõue tagada sellise kiire ja tõhusa finantstagatissüsteemi kehtestamine, millega aidatakse meremehi nende hülgamise korral.

2. Käesoleva standardi rakendamisel loetakse meremees hüljatuks, kui laevaomanik teeb käesoleva kokkuleppe nõudeid või meremehe töölepingu tingimusi rikkudes järgmist:

   a) ei kata meremehe kodumaale tagasisõidukulusid või

   b) on jätnud meremehe ilma vajalikust ülalpidamisest ja toetusest või

   c) on muul moel ühepoolselt lõpetanud meremehega töösuhte, sealhulgas jätnud talle maksmata lepingujärgse palga vähemalt kahe kuu eest.

3. Iga liikmesriik tagab, et tema lipu all sõitvate laevade jaoks on kehtestatud käesoleva standardi nõuetele vastav finantstagatissüsteem. Finantstagatissüsteem võib olla kehtestatud sotsiaalkindlustusskeemi või kindlustuse või riikliku fondi või muus samalaadses vormis. Selle vormi määrab kindlaks liikmesriik pärast konsulteerimist asjaomaste laevaomanike ja meremeeste organisatsioonidega.

4. Finantstagatissüsteemi kaudu antakse kooskõlas käesoleva standardiga otsene juurdepääs rahalisele abile, tagatakse selle piisav katvus ja pakutakse seda kiirendatud korras kõikidele hüljatud meremeestele liikmesriigi lipu all sõitva laeva pardal.

5. Käesoleva standardi lõike 2 punkti b kohaldamisel hõlmab meremehe vajalik ülalpidamine ja toetus piisavat toitu, majutust, joogiveevarusid, hädavajalikku kütust laeva pardal ellujäämiseks ja vajalikku arstiabi.

6. Iga liikmesriik nõuab, et tema lipu all sõitvatel laevadel, millel peab liikmesriigi õiguse alusel olema meretöö sertifikaat või millelt seda laevaomaniku taotluse korral nõutakse, oleks pardal finantstagatise andja väljastatud sertifikaat või muu dokumentaalne tõend finantstagatise olemasolu kohta. Selle dokumendi koopia peab olema pardal nähtavas kohas, kus see on meremeestele kättesaadav. Kui kaitset pakub rohkem kui üks finantstagatise andja, peab laeva pardal olema iga tagatiseandja väljastatud dokument.

7. Sertifikaat või muu dokumentaalne tõend finantstagatise olemasolu kohta peab olema koostatud inglise keeles või sellele peab olema lisatud tõlge inglise keelde ning see peab sisaldama järgmist teavet:

   a) laeva nimi;

   b) laeva registreerimissadam;

   c) laeva kutsungsignaal;

   d) laeva IMO number;

   e) finantstagatise andja(te) nimi ja aadress;

   f) meremeeste abitaotlustega tegelemise eest vastutavate isikute või vastutava üksuse kontaktandmed;

   g) laevaomaniku nimi;

   h) finantstagatise kehtivusaeg ning

   i) finantstagatise andja kinnitus, et finantstagatis vastab standardi A2.5.2 nõuetele.

8. Finantstagatissüsteemi kaudu antakse viivitamatult abi, kui meremees või tema nimetatud esindaja esitab sellekohase taotluse ja tõendab käesoleva standardi lõike 2 kohast õigust abi saada.

9. Võttes arvesse eeskirja 2.5, peab finantstagatissüsteemi kaudu antav abi olema piisav järgmiste kulude katmiseks:

   a) saadaolev palk ja muud tasud, mida meremehel on õigus laevaomanikult saada töölepingu, asjakohase kollektiivlepingu või lipuriigi õiguse alusel kuni nelja kuu eest;

   b) kõik meremehe kantud mõistlikud kulud, sealhulgas käesoleva standardi lõikes 10 osutatud kodumaale tagasisõidu kulud, ning

   c) meremehele esmavajalik, sealhulgas piisav toit, vajaduse korral riided, majutus, joogiveevarud, hädavajalik kütus laeva pardal ellujäämiseks, vajalik arstiabi ning muud mõistlikud kulud või tasud, mis on seotud hülgamisena käsitatava teo või tegematajätmisega, kuni meremehe kojujõudmiseni.

10. Kodumaale tagasisõidu kulud hõlmavad reisimist asjakohasel ja kiirel viisil, tavaliselt lennukiga, ning samuti meremehele toidu ja majutuse tagamist alates laeva pardalt lahkumisest kuni koju jõudmiseni, vajalikku arstiabi, isiklike esemete edastamist ja vedu ning kõiki muid mõistlikke kulusid või tasusid, mis tulenevad hülgamisest.

11. Finantstagatis ei lõppe enne oma kehtivusaja lõppu, välja arvatud juhul, kui finantstagatise andja on teatanud sellest lipuriigi pädevale asutusele vähemalt 30 päeva ette.

12. Kui kindlustusandja või muu finantstagatise andja on teinud meremehele kooskõlas käesoleva standardiga makseid, omandab kõnealune makse tegija väljamakstud summa ulatuses ja kooskõlas kohaldatavate õigusaktidega nõudeõiguse ülemineku või loovutamise korras või muul viisil kõik õigused, mis oleksid olnud meremehel.

13. Mitte miski käesolevas standardis ei mõjuta kindlustusandja või finantstagatise andja mis tahes tagasinõudeõigust kolmandate isikute vastu.

14. Käesoleva standardi sätetega ei soovita välistada muid õigussätteid ega mõjutada muid õigusi, nõudeõigusi või õiguskaitsevahendeid, mis võivad hüljatud meremeestele samuti olla kättesaadavad hüvitise maksmiseks. Riigisiseste õigusnormidega võib ette näha, et käesoleva standardi alusel makstavatest summadest võib maha arvata muudest allikatest saadud summad, mis tulenevad sellistest õigustest, nõuetest või õiguskaitsevahenditest, millega seoses võidakse maksta käesoleva standardi alusel hüvitist.“

3) Standardit „Standard A4.2 – Laevaomanike vastutus“ muudetakse järgmiselt.

   a) Tähis „A4.2“ asendatakse tähisega „A4.2.1“.

   b) Lisatakse järgmised lõiked.

   „8. Riigisisestes õigusnormides sätestatakse, et finantstagatissüsteem, mida kasutatakse selleks, et tagada standardis A4.2.2 määratletud lepinguliste nõuete korral käesoleva standardi lõike 1 punktis b sätestatud hüvitise maksmine, peab vastama järgmistele miinimumnõuetele:

      a) ilma et see piiraks käesoleva lõike punkti c kohaldamist, tuleb meremehe töölepinguga ette nähtud lepinguline hüvitis maksta välja täies mahus ja viivitamatult;

      b) meremehele ei tohi avaldada survet lepingulisest summast väiksema maksega nõustumiseks;

      c) kui meremehe pikaajalise töövõimetuse laadi tõttu on raske kindlaks määrata täielikku hüvitist, millele meremehel võib õigus olla, tehakse talle vahemakse või -maksed, et vältida põhjendamatute raskuste tekitamist;

      d) vastavalt eeskirja 4.2 lõikele 2 tehakse meremehele makse, ilma et see piiraks muude õigushüvede kasutamist, kuid laevaomanik võib sellisest maksest maha arvata mis tahes kahju, mis tuleneb muust nõudest, mille meremees on laevaomaniku vastu esitanud ja mis on seotud sama juhtumiga, ning

      e) lepingulise hüvitise nõude võib esitada meremees ise otse, tema lähisugulane või esindaja või kindlaksmääratud soodustatud isik.

9. Riigisiseste õigusnormidega tagatakse, et meremehi teavitatakse eelnevalt laevaomaniku finantstagatise tühistamisest või lõpetamisest.

10. Riigisiseste õigusnormidega tagatakse, et finantstagatise andja teavitab lipuriigi pädevat asutust laevaomaniku finantstagatise tühistamisest või lõpetamisest.

11. Iga liikmesriik nõuab, et tema lipu all sõitvate laevade pardal oleks finantstagatise andja väljastatud sertifikaat või muu dokumentaalne tõend finantstagatise olemasolu kohta. Selle dokumendi koopia peab olema pardal nähtavas kohas, kus see on meremeestele kättesaadav. Kui kaitset pakub rohkem kui üks finantstagatise andja, peab laeva pardal olema iga tagatiseandja väljastatud dokument.

12. Finantstagatis ei lõppe enne oma kehtivusaja lõppu, välja arvatud juhul, kui finantstagatise andja on teatanud sellest lipuriigi pädevale asutusele vähemalt 30 päeva ette.

13. Finantstagatise alusel hüvitatakse kõik tagatisega hõlmatud lepingulised nõuded, mis esitatakse kõnealuse dokumendi kehtivusaja jooksul.

14. Sertifikaat või muu dokumentaalne tõend finantstagatise olemasolu kohta peab olema koostatud inglise keeles või sellele peab olema lisatud tõlge inglise keelde ning see peab sisaldama järgmist teavet:

    a) laeva nimi;

    b) laeva registreerimissadam;

    c) laeva kutsungsignaal;

    d) laeva IMO number;

    e) finantstagatise andja(te) nimi ja aadress;

    f) meremeeste lepinguliste nõuetega tegelemise eest vastutavate isikute või vastutava üksuse kontaktandmed;

    g) laevaomaniku nimi;

    h) finantstagatise kehtivusaeg ning

    i) finantstagatise andja kinnitus, et finantstagatis vastab standardi A4.2.1 nõuetele.“

4) Lisatakse järgmine standard:

„Standard A4.2.2 – Lepinguliste nõuete käsitlemine

1. Standardi A4.2.1 lõike 8 ja käesoleva standardi kohaldamisel tähendab mõiste „lepinguline nõue“ mis tahes nõuet, mis on vastavalt liikmesriigi õigusele, meremehe töölepingule või kollektiivlepingule seotud tööõnnetusest, kutsehaigusest või ametialasest ohust tingitud meremehe surma või pikaajalise töövõimetusega.

2. Standardi A4.2.1 lõike 1 punktis b sätestatud finantstagatissüsteem võib olla kehtestatud sotsiaalkindlustusskeemi või kindlustuse või fondi või muus samalaadses vormis. Selle vormi määrab kindlaks liikmesriik pärast konsulteerimist asjaomaste laevaomanike ja meremeeste organisatsioonidega.

3. Riigisiseste õigusnormidega tagatakse, et kehtestatud on tõhus kord standardi A4.2.1 lõikes 8 osutatud hüvitisega seotud lepinguliste nõuete vastuvõtmiseks, läbivaatamiseks ja erapooletuks lahendamiseks kiire ja õiglase menetluse abil.“