Kristen Michal Meie 05.04.2024, nr.1-212

kliimaminister

Kliimaministeerium

Margus Tsahkna

välisminister

Välisministeerium

Koopia : Õiguskantsler

Riigikogu väliskomisjon

Tööinspektsioon

**Seaduslikkuse tagamisest Eesti riigilippu kandvatel kaubalaevadel**

1.juulist 2020.aastast jõustus Eesti Vabariigis nn.erimaksurežiim kaubalaevadele, mille kaudu sooviti tuua Eesti laevaregistrisse juurde aluseid.

Tänase seisuga on selles laevaregistris Transpordiameti 24.11.2023 andmetel neli laeva, ml Nanto, ml Salla, ml Atlantis ja ml Agot, aga meile teadaolevalt ka ml East, mis seisab juba mõnda aega arestituna Miiduranna sadamas.

**Eesti Meremeeste Sõltumatul Amtiühingul on kõnesolevate laevadega Eesti riigi seadustele alluva töökeskkonna osas püsivad probleemid** kuigi riigiametid, mis vastutavad Eesti lipu all seilavate aluste kontrolli eest, kinnitavad jätkuvalt, et kõik on kõige paremas korras.

Viimane vastavasisuline kiri meie poolt 13.11.2024.a. (vt.lisa 1) sai Transpordiameti laevanduse osakonna juhilt 24.11.2024.a. (vt.lisa2) vastuse, milles kinnitatakse, et *nn. erirežiimi alusel Eesti Laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse registreeritud laevadele ei tehta erisusi meretööseaduse ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni kohaselt laevapere liikme töö- ja elamistingimuste nõuetele vastavuse tunnistuse väljastamisel.* Samas vastuses kinnitatakse meile, et kõik antud laevadel teostatud kontrollid on läbi viidud nõuetekohaselt.

**Kahjuks kinnitavad laevadelt laekunud faktid ja meie välismaal resideeruvate ITF-i inspektorite läbi viidud kontrollid vastupidist.** Eesti tööseadusandluse osas on kõigil laevadel olulised puudused ja seda vaatamata ametivõimude korduvatele kinnitustele, et kõik on kõige paremas korras.

**Kahjuks ei ole meie vastavatel järelevalveametnikel kas piisavalt ressurssi või ei võeta kõnesolevat teemat piisava tõsidusega, kuid meremeeste töösuhted Eesti lippu kandvatel laevadel on oluline osa riigi rahvusvahelisest mainest, meresõiduohutusest ning riiklikust julgeolekust.**

Tööinspektsiooni (TI) merendusvaldkonna ainukesele inspektorile 20.11.2023.a. saadetud vastavateemaline e-kiri (vt.lisa3) jäi üldse ilma konkreetse vastuseta.

Kurioosne on ka asjaolu, et **Tööinspektsioon ei ole läbi viinud reaalset töösuhete vastavuse alast järelevalvet.** Seda kinnitas telefonivestluses eelmise aasta novembris ka TI esindaja,et kontrollitud on vaid neile edastatud dokumente. Viimane asjolu nähtub ka ml Nanto Transpordiameti poolt 15.12.2024 Rahvusvahelise Meretöö konventsiooni osas teostatud järelevalve aktist (vt.lisa 4), et teostati pelgalt meretöölepingute vormi kontrolli distantsilt. **Seega ml Nanto laevaperega sõlmitud meretöölepingute faktilist ja sõlmitud töölepingute sisu vastavust Eesti seadustele pole teostatud, kuid kenasti on Eesti Vabariigi nimel väljastatud Meretöö konventsioonile vastavust tõendav deklaratsioon.**

Meremeeste rahvusvahelise esindusorganisatsioonina Eestis olime sunnitud pöörduma oma Hispaania kolleegide poole, kes **külastasid Barcelona sadamas laeva ja tuvastasid 21.02.2024 terve hulga töösuhete ning -lepingu alaseid rikkumisi ( vt.lisa 5**). Kõik meretöölepingud on sõlmitud oluliste puudustega ja laeval töötavatel meremeestel on saamata hulk Eesti seaduste alusel töötasuna ette nähtud raha, sh.tasu riiklikel pühadel töötamise eest, osaliselt tasu ületunnitöö eest, töötasu osas, mis tuleks maksta lähtuvalt Eestis kehtivast miinimumpalgast jm. Üllatav on töötasu alusel diskrimineerimine, mis tähendab laeval töötavale indoneeslasele 700 eurot väiksemat töötasu kui sama ametit pidavale poolakale, kusjuures esimesele makstav baaspalk on pelgalt 482 eurot.

**Enamus Eesti lipu alla peale 1.juulit 2020.a.registreeritud laevadest on otseselt või kaudselt seotud Venemaa päritolu ettevõtete või kapitaliga**. Nendele Eesti ettevõtetena registreeritud teenuseosutajad nagu Ocean Fleet Management OÜ ) mis opreerib ml Agot-i ja ml East-i) on rikkunud korduvalt Eestis kehtivat õiguskorda ning sisuliselt kahjustanud venelaste kui ka ukrainlaste kui meremeeste huvisid. Täna ml Nanto opereeriva ettevõtte Lanemeri OÜ omanikud on samuti muukeelsed Eesti residendid, kelle omandus antud kaubalaeva osas võib olla fiktiivne, mida kinnitab laeva kapteni Aivo Elhi 21.veebruaril Hispaania sadamas ITF-i inspektorile antud suuline ütlus (vt. lisa 6). Kapten andis ITF-i inspektroile ütlused, et ml NANTO on uue Saksa omaniku all alates 2023.a.juunist.

**Kõike eeltoodut kokku võttes palume Eesti Vabariigi asjaomastelt ministeeriumitelt ja nende allasutustelt teostada korrektne ja põhjalik järelevalve, mis puudutab kirja alguses mainitud erimaksurežiimile allutatud kaubalaevu, seda nii omandisuhete ( kas laeva Eestis registreerinud äriühing on tegelikult laevaomanik, vt. lisa 7), laeva soetamiseks kasutatud rahaliste vahendite seadusliku päritolu kui ka laeva pardal töötavate meremeestega sõlmitud töölepingute vastavust Eesti seadustele**. Palume parandada ära ka vigane, Meretöö konventsiooni alusel ml Nanto väljastatud vastavuse deklaratsiooni I osa ( vt. lisa 8) , milles on meremeeste iganädalase lubatud puhkeaja osas kirja pandud 77 tundi, mis tegelikkuses on enamuse laevapere liikmete osas 84 tundi.

Juhul kui ka antud ametlikust kirjast ei ole kasu, oleme sunnitud pöörduma teise EMSA ehk Euroopa Meresõiduohutuse Agentuuri poole.

Lugupidamisega

Jüri Lember

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees