

**MÄRKUSTE JA ETTEPANEKUTE TABEL**

Eelnõule esitasid ettepanekuid ja kommentaare Välisministeerium, Justiits- ja Digiministeerium ja Eesti Laevaomanike Liit.

<b>Kooskõlastaja või arvamuse esitaja</b>	<b>Märkuse või ettepaneku sisu</b>	<b>Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mitteamvestatud, mitteamvestamise põhjus</b>
<b>Välisministeerium</b>	Seaduseelnõu seletuskirjas on välja toodud, et puudus vajadus väljatöötamiskavatsuse koostamiseks. VÄM teeb ettepaneku täpsustada seda punkti nii põhjenduste kui õigusliku alusega.	<b>Arvestatud.</b> Täiendatud seletuskirja põhjendust, miks väljatöötamiskavatsuse koostamine ei olnud vajalik.
	VÄM palub täpsustada läbivalt meretöö seaduse muutmise eelnõu seletuskirjas ja vastavustabelis, et tegemist on ILO meretöö konventsiooni koodeksi 2022. aasta muudatustega.	<p><b>Selgitatud.</b> MTöös-i muutmise seaduse eelnõu seletuskirjas sisaldub mitmes kohas viide sellele, et võetakse üle ILO meretöö konventsiooni koodeksi 2022. a muudatused:</p> <p>1.1. Sisukokkuvõte, lk 1: „Esmalt võetakse meretöö seadusesse (MTöös) üle Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (edaspidi <i>ILO</i>) meretöö konventsiooni (edaspidi <i>meretöö konventsioon</i>) <b>2022. a vastu võetud muudatused.</b>“</p> <p>1.1. Sisukokkuvõte, lk 2: „1.1.1. ILO meretöö konventsiooni <b>2022. aasta muudatused.</b> Eelnõukohase seadusega <b>võetakse üle meretöö konventsiooni 2022. a muudatused</b>, mis puudutavad laevapere liikme teavitamist talle tekitatud kahju hüvitamise korrast, laevapere liikmele abi osutamist tema hülgamise korral, riigiasutustepoolset reederi abistamist laevapere liikme surma korral ning laevapere liikme surmajuhtumite</p>

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
		<p>uurimist ja Rahvusvahelise Tööstööbüroo teavitamist vastavatest surmajuhtumitest. Samuti täpsustatakse andmeid, mis peavad olema märgitud kutsehaigestumisest ja tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse ja surmaga seotud lepinguliste nõuete hüvitamise tagatise olemasolu tõendaval dokumendil ning kulude hüvitamise tagatise olemasolu tõendaval dokumendil laevapere liikme hülgamise korral.“</p> <p>Samuti on vastavustabeli pealkirjas toodud viide meretöö konventsiooni 2022. aasta muudatustele. Vastavustabeli pealkiri on sõnastatud järgmiselt:</p> <p>„Muudetud 2006. aasta meretöö konventsiooni <b>2022. aasta muudatuste</b> ja Eesti õiguse võrdlustabel.“</p>
	Palume üldise märkusena välja tuua, et tegemist on 2006. a meretöö konventsiooni ning selle muudatustega.	<b>Arvestatud.</b> Täiendasime seletuskirja sissejuhatust aastaarvuga, lisades, et MTöös-i võetakse üle Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni <b>2006. a</b> meretöö konventsiooni 2022. a vastu võetud muudatused.
	Eelnõu seletuskirjas tuleks ühtlustada meretöö konventsiooni pealkirja kasutamist, kuna on kasutatud nt meretöönormide konventsiooni.	<b>Mitte arvestatud.</b> Ilmselt mõtlete seletuskirja sissejuhatuses olevat järgmist lauset: „Teiseks võetakse eelnõukohase seadusega üle nõukogu 23. jaanuari 2018. a direktiivi (EL) 2018/131, 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 (edaspidi direktiiv 2018/131).“

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
		Seline eestikeelne pealkiri, mis kasutab nimetust „meretöönormide konventsioon“, on Euroopa Liidu Teatajas avaldatud direktiivil: 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): <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX:32018L0131">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX:32018L0131</a> .
	VÄM palub seaduseelnõu seletuskirjas välja tuua asjakohaste meretöö konventsiooni koodeksi muudatuste jõustumise aeg.	<b>Arvestatud.</b> Vastavad täiendused tehtud seletuskirja punkti 1.3. Märkused alla.
	Kuna meretöö seaduse muudatuste eelnõu on seotud ka varasemate meretöö konventsiooni koodeksi muudatustega, siis palume lisada ka nende jõustumise aeg.	<b>Arvestatud.</b> Vastavad täiendused tehtud seletuskirja punkti 1.3. Märkused alla.
<b>Justiits- ja Digiministeerium</b>	<p>1. Põhiseaduspärasuse analüüs: eelnõuga võetakse Eesti õigusesse üle kolmest rahvusvahelisest õigusaktist tulenevad meretööd puudutavad sätted. Kuivõrd eelnõus esitatuga seoses tekivad kohustused reederile, kaptenile ja riigile, siis palume eelnõu seletuskirja täiendada ka põhiseaduspärasuse analüüsiga, et oleks võimalik hinnata eelnõu põhiseaduspärasust.</p> <p>2. Eelnõu punkt 5 (MTöoS § 38 lg 6): lõikega 6 sätestatakse reederi kohustus teavitada Transpordiametit laevapere liikme surmast, sh</p>	<p><b>Arvestatud.</b> Eelnõu ja seletuskirja on täiendatud põhiseaduspärasuse analüüsiga.</p> <p><b>Arvestatud.</b> Seletuskirja on täiendatud.</p>

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	<p>sätetades edastavate andmete loetelu. Seletuskirjas on vajadust/eesmärki selgitatud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) meretöö konventsiooni nõuete järgimisega, kuid ei ole selgitatud andmete kogumise tegelikku eesmärki (s.t millisel eesmärgil on meretöö konventsiooni alusel selliste andmete töötlemine vajalik). Isikuandmete kaitse üldmääruse (IKÜM) kohaselt tohib isikuandmeid koguda täpselt ja selgelt kindlaksmääratud ning õiguspärastel eesmärkidel ning need peavad olema asjakohased, olulised ja piiratud sellega, mis on vajalik nende töötlemise eesmärgi seisukohalt (artikkel 5(1)(b) ja (c)). Konventsiooni eeskirja 4.3., standardi A4.3. ning suunise B4.3 pealkirjadeks on „Töötervishoid ja tööohutus ning õnnetuste ärahoidmine“ ning eeskirjas 4.3. on mainitud eesmärgina „tagada, et meremeeste töökeskkond laeval soodustaks töötervishoidu ja tööohutust.“ Seega eelduslikult on ka eelmainitud andmete töötlemise eesmärgid selle üldeesmärgiga seotavad, kuid seda peaks seletuskirjas selgitama (sh täpsustama, millist kitsamat eesmärki just see aruandlus ja need andmed teenivad).</p> <p>Seletuskirjas on käsitletud ka seda, et vastava sätte andmete loetelu on siiski pikem kui meretöö konventsiooni suunise B4.3.5 lõikes 5, kuivõrd 2024. a kevadel küsis ILO MKM-ilt rohkem andmeid, kui on kirjas vastavas suunises. Samas tuleb seletuskirjas selgitada andmete töötlemise eesmärki, s.t mille jaoks on ILO-l suunises kirjapandust rohkem andmeid vaja.</p>	

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	<p>Kuivõrd seletuskirjas on rõhutatud andmete edastamist isikustamata kujul, mille all on eelduslikult mõeldud seda, et nime jms otsest tuvastamist võimaldavat tunnust ei edastata, siis selgitame taustaks ka isikuandmete mõiste ulatust. Nimelt IKÜM artikkel 4 punkti 1 kohaselt on isikuandmeteks igasugune teave mitte ainult tuvastatud, vaid ka tuvastatava füüsilise isiku kohta. Seega isegi kui ei edastada selliseid andmeid, mille tulemusena oleks isik koheselt tuvastatud (nt Teie 02.01.2025 nr 2-2/4-1, MKM/25-0004/-1K Meie 05.02.2025 nr 8-2/10 nimi, isikukood), siis tegemist on ikkagi isikuandmetega. Seega IKÜM-i reeglid kohalduvad ka plaanitava andmete loetelu puhul. Lõpetuseks, kuivõrd edastamine on planeeritud e-posti teel, siis palume läbi mõelda ka selle, kuidas tagatakse edastamise turvalisus (IKÜM artikkel 32). Turvalisuse tagamise viise tuleb ka seletuskirjas kajastada. Samuti palume seletuskirjas avada, kas oleks võimalik andmete edastamist teha ka läbi mõne olemasoleva infosüsteemi. Palume eelnõu seletuskirja täiendada.</p> <p>3. Laevapere liikme surma fakti ja põhjuse tuvastamine. Esmalt palume selgitada, kuidas toimub laeval isiku surma fakti ja põhjuse tuvastamine, eelkõige võttes arvesse, et surma põhjuse tuvastamise seaduse (SPTS) § 3 lg 3 kohaselt tuvastab väljaspool haiglat surnud isiku surma fakti arst või kiirabibrigaadi juht. SPTS § 2 sätestab teiste seaduste kohaldamise, kus meretöö seadust toodud ei ole, samuti ei ole ka meretöö seaduses</p>	<p><b>Arvestatud.</b> Seletuskirja on täiendatud. Lisaks selgitame, et laevapere liikme surma korral laeval kohaldub surma fakti ja põhjuse tuvastamise küsimuses surma põhjuse tuvastamise seadus (SPTS). SPTS-i § 3 lg 3 kohaselt tuvastab väljaspool haiglat surnud isiku surma fakti arst või kiirabibrigaadi juht. Kuna MTöös-is ei ole SPTS-i kohaldamise osas sätestatud erisusi, kohaldub surma fakti ja põhjuse tuvastamisel täies</p>

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	<p>SPTS-i osas viiteid või erisuse tegemist, seega kohaldub antud juhul SPTS.</p> <p>Tulenevalt sellest tekitab küsimusi ka lähedaste/omaste teavitamine – SPTS § 6 on sätestatud omaste teavitamise kord, samas meretöö seaduse § 38 kohaselt teavitab lähedasi reeder või kapten. Kas siinkohal on tegemist erisusega SPTS-st?</p> <p>SPTS § 32 kohaselt väljaspool Eestit surnud Eesti kodaniku või Eestis pikaajalise elaniku elamisluba või</p>	<p>mahus SPTS. Laevadel, mis sõidavad liikmesriigi lipu all või on kantud tema registrisse, ning mille pardal on vähemalt 100 töötajat ja mille rahvusvaheline reis kestab üle kolme päeva, peab olema arst, kes vastutab laevatöötajate meditsiiniabi eest (<a href="#">nõukogu direktiivi 92/29/EMÜ</a> artikli 2 lõige 4). Samuti on kruisilaevadel tavapäraselt pardal arst. Kui arsti laeval ei ole, tuleb surmajuhtumi korral laevaga esimesel võimalusel suunduda lähimasse sadamasse ja pöörduda seal tervishoiuasutuse poole, kus arst saab tuvastada surnud laevapere liikme surma fakti ja põhjuse. Seega ei nähta MTöös-i § 38 lg-ga 1<sup>1</sup> ette mingeid erisusi SPTS-ist.</p> <p><b>Arvestatud.</b> Seletuskirja on täiendatud. Lisaks selgitame, et MTöös-i § 38 lg 1 puhul ei ole tegemist erisusega SPTS-i § 6 suhtes, vaid MTöös-i § 38 lg 1 täpsustab SPTS-i, lähtudes meretöö eripärast ja vajadusest tagada laevapere liikme lähedaste kiire teavitamine toimunud surmajuhtumist. MTöös-i § 38 lg 1 kohaselt on reeder või kapten kohustatud laevapere liikme lähedasi teavitama laevapere liikme surmast üksnes siis, kui laevapere liikme surm saabus ajal, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) laevapere liige töötas laeval;</li> <li>2) reeder või kapten olid kohustatud korraldama haigele või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmist;</li> <li>3) laevapere liige sõitis reederi kulul töö tegemise kohta või tagasi.</li> </ol> <p><b>Arvestatud.</b> Seletuskirja on täiendatud. Lisaks selgitame, et MTöös-i § 38 lg-ga 1<sup>1</sup> ei looda erisust</p>

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	<p>alalist elamisõigust omanud isiku kohta esitab andmed surma põhjuste registrile Välisministeerium, kui Välisministeeriumi on nendest teavitatud konsulaarsuhete Viini konventsiooni alusel. Kuidas antud juhul toimub andmete edastamine surma põhjuste registrile?</p> <p>4. Laevapere liikme surmaga seotud andmete edastamine. Eelnõu punktis 6 esitatud MTöös § 38 p 5 kohaselt edastab reeder Transpordiametile laevapere liikme surma põhjuse. SPTS-ga sätestatakse mh surma fakti ja surma põhjuse tuvastamise kord ja surma põhjuse tuvastab tervishoiuteenuse osutaja. Palun täiendada seletuskirja ja selgitage, kuidas toimub laeval surma põhjuse tuvastamine.</p>	<p>SPTS-i §-st 32, vaid reederile nähakse ette täiendav kohustus teavitada Transpordiametit laevapere liikme surmast ja edastada Transpordiametile laevapere liikme surmaga seotud vastavasisulised andmed. Eesmärk ei ole muuta SPTS-i sätteid, mis puudutavad andmete edastamist surma põhjuste registrile, vaid luua mehhanism, mis võimaldab koguda andmeid Eesti lipu all sõitvate laevade pardal töötanud laevapere liikmete surmajuhtumite kohta olukorras, kus Eesti õiguses puudub sellekohane regulatsioon. Reederi täiendav teavitamiskohustus on vajalik, kuna hetkel ei ole riigil selget ülevaadet laevapere liikmete surmajuhtumitest, mis omakorda takistab nende andmete esitamist igal aastal ILO-le. Seega, Transpordiameti kogutavad laevapere liikmete surmadega seotud andmed ei asenda SPTS-i alusel Välisministeeriumile pandud ülesandeid seoses surma põhjuste registriga, vaid MTöös-i § 38 lg-ga 1<sup>1</sup> luuakse andmete kogumise kord, mis võimaldab Eestilt täita oma rahvusvahelist aruandluskohustust laevapere liikmete surmajuhtumite kohta.</p> <p><b>Arvestatud.</b> Seletuskirja on täiendatud. Samuti eelnõu punktis 6 on täiendatud MTöös-i § 38 lg 1<sup>1</sup> sõnastust.</p>

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	<p>Küsimus on seotud edastavate andmetega – mis andmed reeder edastab Transpordiametile surma põhjuse kohta. SPTS § 8<sup>1</sup> lg 1 kohaselt on surma põhjuse teatis surnud isiku surmasündmuse, surma põhjuse, surma põhjuse tinginud asjaolu ja surma põhjuse tuvastanud isiku andmeid kajastav elektrooniline dokument, mille alusel kantakse andmed surma põhjuste registrisse. Tegemist on meditsiinilise dokumendiga. Juhul kui reeder poolt edastatavate andmete puhul on tegemist siiski informatiivse infoga selle kohta, mis esialgse hinnangu kohaselt võis surma põhjustada (võttes aluseks ILO küsimustiku: haigus (üldiselt, täpsustamata, mis haigus), enesetapp, tööõnnetus, üle parda kukkumine, muu, ebaselge), siis palume sätte sõnastust muuta. Kui silmas on peetud informatiivset infot, siis teeme lisatava § 38 lg 1<sup>1</sup> kohta järgmise sõnastusettepaneku, milles oleme silmas pidanud ka seletuskirjas selgitatud, et andmed edastatakse isikustamata kujul:</p> <p>(1<sup>1</sup>) Reeder teavitab Transpordiametit laevapere liikme surmast viivitamata ja edastab e-posti teel Transpordiametile <b>isikustamata kujul</b> järgmised andmed: 1) laevapere surnud liikme sugu; 2) laevapere surnud liikme vanus; 3) laevapere surnud liikme teenistusaste; 4) laevapere surnud liikme ametikoht laeval; 5) surma <b>põhjustanud asjaolu</b>; 6) selle laeva tüüp, millel surmajuhtum aset leidis; 7) laeva kogumahuutus; 8) kas surma hetkel oli laev merel, sadamas, ankrus või ei ole laeva selleaegne asukoht</p>	



Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	<p>teada; 9) kas laevapere surnud liige töötas tekil, mootoriruumis, toitlustusüksuses või mujal.</p> <p>5. Palume arvestada ka käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud märkustega.</p>	<p><b>Arvestatud.</b> Seletuskirja ja eelnõu on täiendatud.</p>
<p><b>Eesti Laevaomanike Liit</b></p>	<p>1. Transpordiameti teavitamine laevapere liikme surmast (eelnõu punkt 5) Eelnõuga planeeritakse meretöö seaduse paragrahvi 38 lisada uus lõige 6, mille eesmärk on sätestada reederi kohustus teavitada Transpordiametit laevapere liikme surmast mõistliku aja jooksul pärast laevapere liikme surma. Soovime välja tuua, et nimetatud kohustus ei ole Eelnõus piisavalt selgelt määratletud. Meile jääb arusaamatuks, kas teavitamiskohustus kehtib üksnes juhtudel, kui surm saabub laevas, või ka olukordades, kus laevapere liiget tabab laevas terviserike või juhtub õnnetus laevas, kuid surm saabub hiljem, näiteks raviarutuses. Selliseid juhtumeid, kus laevapere liige sureb hiljem raviarutuses, on ELL-i liikmete praktikas esinenud. Teeme ettepaneku täpsustada sätte sõnastust selliselt, et oleks üheselt selge, et teavitamiskohustus laieneb ainult laevas fikseeritud surmale. Eeldame, et see on olnud Eelnõu koostaja eesmärk, kuna Eelnõu kavandatava uue lõike 6 punkt 5 kohaselt on nõutav teavitada laeva asukohast surma hetkel (merel, sadamas, ankrus või teadmata asukohas). Sellest võib järeldada, et kui surm saabub hiljem haiglas või haiglasse transportimisel, teavitamiskohustus puudub. Regulatsiooni selgemaks muutmiseks teeme ettepaneku lisada sellesse uude lõikesse 6 täpsustus laevas</p>	<p><b>Mitte arvestatud.</b> Selgitame, et MTöös-i § 38 lõiget 1<sup>1</sup> (endine § 38 lõige 6), millega sätestatakse reederile laevapere liikme surmajuhtumist teavitamise ja surmajuhtumi kohta andmete esitamise kohustus, ei ole võimalik kitsendada üksnes „laevas fikseeritud“ laevapere liikme surmast teavitamise kohustusega. Nimelt on Eestil kohustus esitada Rahvusvahelisele Tööstööle iga-aastaselt laevapere liikmete surmajuhtumite kohta aruanne, milleks on oluline, et reederid esitaksid Transpordi-ametile terviklikud andmed surmajuhtumite kohta, olenemata sellest, kus lõpuks laevapere liikme surm saabub, et oleks seejuures võimalik tuvastada ka laevapere liikmete surmajuhtumite tegelik arv, mida peab Eesti raporteerima ILO-le. Transpordiamet edastab seejärel vastavad andmed Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, et Eestil oleks võimalik täita rahvusvahelist kohustust laevapere liikmete surmajuhtumite kohta vastavate andmete esitamiseks.</p>

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	<p>fikseeritud surmast teavitamise: “6) Reeder teavitab Transpordiametit <i>laevas fikseeritud</i> laevapere liikme surmast mõistliku aja jooksul pärast laevapere liikme surma ja edastab e-posti teel Transpordiametile laevapere liikme surmaga seoses järgmised andmed: /...“.</p> <p>Lisaks soovitame üle vaadata Eelnõu § 38 lõikes 6 sätestatud loetelus omadussõna „surnud“ kasutamine koos mõistega laevapere liige (MTöös § 4 lg 1). Meie arvates on keeleliselt korrektne kasutada omadussõna „surnud“ mõiste laevapere liikme ees, näiteks surnud laevapere liikme ametikoht laeval, sugu, vanus või teenistusaste jne.</p> <p>2. Meretöölepingust või kollektiivlepingust tulenev hüvitise nõue kutsehaiguse või tööõnnetuse puhul tööõnnetuse puhul (eelnõu punkt 8)</p> <p>Kavandatava Eelnõuga planeeritakse lisada meretöö seaduse paragrahvi 39<sup>1</sup> kaks uut lõiget 1<sup>1</sup> ja 1<sup>2</sup>. Uus lõige 1<sup>1</sup> sätestab kohustuse laevapere liikme meretöölepingust või kollektiivlepingust tulenevate kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud lepingulised nõuded hüvitada viivitamata ja täies ulatuses. Uue lõikega 1<sup>2</sup> lisatakse erand, mille kohaselt tuleb olukorras, kui hüvitise täielikku suurus on laevapere liikme pikaajalise töövõimetuse tõttu raske kindlaks määrata, võib põhjendamatute raskuste vältimiseks hüvitist maksta mitmes osas.</p>	<p><b>Mitte arvestatud.</b> Selgitame, et eelnõu § 38 lõike 1<sup>1</sup> (endine § 38 lõige 6) loetelus täiendi „surnud“ kasutamine koos terminiga laevapere liige on keeleliselt korrektne, kuna see täiend ei käi terve laevapere kohta. Kui täiend „surnud“ asetseks mõiste „laevapere liige“ ees, siis see tähendaks, et terve laevapere on surnud, kuid mõeldud on üksikut surnud laevapere liiget.</p>

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	<p>2.1.Uue sätte MTöoS § 39<sup>1</sup> lg 1<sup>1</sup> kohaselt tuleb laevapere liikmele maksta hüvitist „viivitamata ja täies ulatuses“.</p> <p>ELL-i hinnangul vajab mõiste „viivitamata“ täpsustamist ja selgitust, kas see tähendab kohest maksmist pärast juhtumit või mõistliku aja jooksul pärast asjaolude väljaselgitamist? Praktikas on viivitamata väljamakse tegemine raskendatud, kuna töövõime määr ja vähenemise aste tuleb kõigepealt ekspertarsti poolt kindlaks teha. Eesti laevaomanike praktika näitab, et see võib olla pikaajaline protsess, mis muudab kohese väljamakse võimatuks. Rahvusvahelises praktikas on mõnevõrra teistsugune lähenemine tööõnnetustest tingitud tervisekahjustuse ja surmaga seotud nõuete hüvitamiseks. Hüvitamisele kuuluvad nõuded on fikseeritud lepingus ja iga vigastus või töövõime vähenemine omab hinda (see on konkreetne summa või fikseeritud teatud protsendina töövõimetuse kompensatsiooni summast), mis on paika pandud lepingu sõlmimisel. Ilmselt sarnane lähenemine on üle võetud otse meretöö konventsiooni Standard A4.2 lõike 8 punkti a sõnastusest. Eestis selline praktika ei ole levinud, mistõttu viivitamata ja täies ulatuses väljamaksmine ei ole Eesti õiguse järgi teostatav. Kui Eelnõu muudatus võimaldab hüvitise maksmist pärast töövõime määramist, on selline täpsustatud kohustus palju selgem. Seetõttu teeme ettepaneku muuta MTöoS § 39<sup>1</sup> lg 1<sup>1</sup> sõnastust nii, et hüvitised makstakse välja pärast vajalike asjaolude selgumist.</p>	<p><b>Selgitatud.</b> Termin „viivitamata“ tähendab antud juhul kohustust tegutseda esimesel võimalusel, st ilma põhjendamatu viivitusega. See ei ole samastatav terminiga „mõistliku aja jooksul“, mis on oma sisult palju ebamäärasem ja mille puhul kohustuse täitmise aeg jääks igakordselt tõlgendamise küsimuseks. Antud sätte eesmärk on tagada, et laevapere liikmele makstakse hüvitist välja nii kiiresti, kui see on asjaolusid arvestades võimalik, vältides põhjendamatu venitamist, ent võimaldades siiski nt töövõime määramise või muude oluliste faktiliste asjaolude selgumist. Seega tuleb hüvitist välja maksta kohe, kui see on võimalik, pärast vajalike asjaolude selgumist.</p> <p>Lisaks märgime, MTöoS § 39<sup>1</sup> lg 1<sup>1</sup> täpne sõnastus on tingitud direktiivi 2018/131 lisa punkti 3 alapunktis b nimetatud meretöö konventsiooni standardi A4.2 lõike 8 punkti a Eesti õigusesse seni üle võtmata jätmisest. Komisjoni hinnangul ei ole Eesti oma õigusesse üle võtnud standardi A4.2 lõike 8 punkti a kohast kohustust, et meretöölepinguga ette nähtud hüvitist tuleb maksta välja <b>täies mahus ja viivitamatult</b>. Seega käesoleval juhul on oluline võtta kõnealune säte täielikult ja korrektselt just sellises sõnastuses üle, et vältida tulevikus Euroopa Komisjoni poolt Eesti suhtes võimaliku rikkumismenetluse algatamist.</p>

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	<p>2.2.Uue sätte MTöoS § 39<sup>1</sup> lg 1<sup>2</sup> kohaselt võib laevapere liikmele maksta hüvitist mitmes osas, kui hüvitise täielikku suurus on laevapere liikme pikaajalise töövõimetuse tõttu raske kindlaks määrata.</p> <p>Eelnõuga lisatakse võimalus maksta hüvitist mitmes osas, kui selle täielikku suurus on raske määrata pikaajalise töövõimetuse tõttu. Seejuures jääb ebaselgeks, kes määrab, millised raskused on põhjendatud ja millised mitte. Lisaks vajab täpsustamist mõiste „pikaajaline töövõimeetus“ ja kui pikk peab olema periood, mille jooksul töövõimet hinnata ei ole võimalik?</p> <p>Kui töövõimet ei ole võimalik hinnata, puudub alus hüvitise määramiseks nii täies ulatuses kui ka osamaksetena. Lisaks jääb arusaamatuks, kas ja kuidas mõjutab hüvitise maksmise kohustust asjaolu, et kehtiva õiguse kohaselt maksab ajutise töövõimetuse ajal hüvitist Tervisekassa (Sotsiaalministri 19.09.2002 määrus nr 109 Ajutise töövõimetuse hüvitise määramine ja maksmine § 18).</p> <p>Seetõttu teeme ettepaneku lisada määratlus pikaajalise töövõimetuse selle konkreetse sätte mõttes ja kuidas seda tõlgendada, kui kehtivas õiguses lähtutakse töövõimest ja selle vähenemisest. Samuti on vaja selgust, kuidas määratakse põhjendatud raskused hüvitise mitme osana maksmiseks.</p>	<p><b>Selgitatud.</b> Märgive, et oleme MTöoS § 39<sup>1</sup> lg 1<sup>2</sup> sõnastust Justiits- ja Digiministeeriumi ettepanekul juba muutnud. Kõnealuse sätte uus sõnastus on järgmine: „Kui hüvitise täielikku suurus on laevapere liikme pikaajalise töövõimetuse tõttu raske kindlaks määrata ja see on vajalik pikaajalisel töövõimetuselehel viibimise tõttu laevapere liikme majanduslike raskuste vältimiseks, võib erandina käesoleva paragrahvi lõikest 1<sup>1</sup> laevapere liikmele hüvitist maksta mitmes osas.“ Hüvitiste väljamaksmise kohustus on reederil.</p> <p><b>Selgitatud.</b> MTöoS § 39<sup>1</sup> lõike 1<sup>2</sup> täpne sõnastus on tingitud direktiivi 2018/131 lisa punkti 3 alapunktis b nimetatud meretöö konventsiooni standardi A4.2 lõike 8 punkti c üle võtmata jätmisest. Nimetatud punkti kohaselt sätestatakse riigisisestes õigusnormides, et finantstagatissüsteem, mida kasutatakse selleks, et tagada standardis A4.2.2 kindlaks määratud lepinguliste nõuete korral kõnealuse standardi lõike 1 punktis b sätestatud hüvitise maksmine, peab vastama järgmistele miinimumnõuetele: [...] 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. Komisjoni hinnangul ei ole see säte Eesti õigusesse üle võetud. Seega käesoleval juhul on oluline võtta kõnealune säte täielikult ja korrektselt just sellises sõnastuses üle, et</p>

Kooskõlastaja või arvamuse esitaja	Märkuse või ettepaneku sisu	Selgitatud, arvestatud, osaliselt arvestatud, mittearvestatud, mittearvestamise põhjus
	Lisaks palume täiendada seletuskirja Eelnõu punkti 8 osa puudutavate selgitustega, kuna see osa puudub seletuskirjas täielikult.	<p>vältida tulevikus Euroopa Komisjoni poolt Eesti suhtes võimaliku rikkumismenetluse algatamist.</p> <p><b>Selgitatud.</b> MTöös § 39<sup>1</sup> lõigetega 1<sup>1</sup>–1<sup>3</sup> võetakse Eesti õigusesse üle nõukogu 23. jaanuari 2018. a direktiivi (EL) 2018/131 seni üle võtmata sätted ja mille ülevõtmisega seoses on Euroopa Komisjon pöördunud 3. oktoobril 2022 Eesti poole selgituste saamiseks. Kuivõrd Euroopa Komisjon on seisukohal, et viidatud direktiivi sätted ei ole vaatamata selgitustele Eesti õigusesse nõuetekohaselt üle võetud, on seletuskirjas piiratud selgitusega, mille eesmärk on rõhutada, et tegemist on direktiivi 2018/131 ülevõtmata sätete ülevõtmisega. Arvestades, et Eestil ei ole hetkel nende sätete sisustamisel sisulist kaalutlusruumi, on selgitused lühikesed ja keskenduvad EL-i õiguse rakendamisele.</p>