

# Meretööseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

### 1.1. Sisukokkuvõte

Eesti meremajanduse sektor on kõrge lisandväärtusega sektor, mille panus Eesti SKP-sse on hinnanguliselt 4%.<sup>1</sup> Laevandust võib pidada meremajanduse üheks olulisemaks osaks, mille suurim majanduslik mõju avaldub ennekõike kaldasektoris. Iga laevaga kaasneb terve hulk spetsiifilisi teenuseid kaldal, mis on laeva toimimiseks hädavajalikud – nii laeva kui ka meeskonna haldamisega seotud teenused, laevade ostu finantseerimise teenused, IT-teenused, õigusabiteenused, raamatupidamine, koolitusteenused jpm. Tavaliselt on kõik need teenused valdkonnaspetsiifilised ning ka oluliselt kallimad, kui on sama valdkonna kaldaettevõttele pakutavad teenused. Kallimate teenuste pealt makstakse suuremat tasu, millelt omakorda laekub riigile rohkem maksutulu. See, millisesse riiki need tulud laekuvad, sõltub paljuski riigi enda poliitikast. Eestil on võimalus kasutada ära oma potentsiaali ning saada rahvusvahelisel tasandil arvestatavaks mereriigiks. Võimaluse kasutamiseks tuleb valdkonnaga pidevalt tegeleda ja seda arendada, et konkurentsivõimeline keskkond oleks tagatud.

Seadusemuudatuste paketti, mille eesmärk oli arendada laevandusvaldkonna äritegevust ning luua vajalikud erandid rahvusvahelises konkurentsipüsimiseks, hakati kutsuma laevanduspaketiks. Õigusloomelisi muudatusi täiendavad muud laevandusvaldkonna arendamisega seotud tegevused, sealhulgas infosüsteemide arendused ning turundus- ja müügitegevused.

Eelnõukohane seadus on ainult üks osa laevanduspaketist, mistõttu on mõju Eesti meremajanduse konkurentsivõimele kaudne ning mille tulemusel ei pruugi kasvada Eesti lipu all sõitvate laevade arv. Eelnõukohase seadusega ühtlustatakse Eesti merenduses töötamist reguleeriv õigus rahvusvahelise õigusega ja see aitab muuta Eesti laevaregistri potentsiaalsetele klientidele atraktiivsemaks. Selleks, et laevanduspaketil oleks laiem mõju Eesti meremajanduse konkurentsivõimele, tuleb tulevikus muuta ka merendust puudutavat maksupoliitikat, laevade registreerimise ning meremeeste sotsiaalgarantiidega seotud reegleid.

Meretöö seaduses (edaspidi *MTööS*) tehakse muudatused, et ühtlustada kehtivad riigisisesed tähtajaliste meretöölepingute sõlmimise ning töö- ja puhkeaja reeglid rahvusvaheliste konventsioonide ja praktikaga. Seaduseelnõu johtub tööturu poolte (laevaomanike ja ametiühingu) tahtest ning on koostatud väljatöötamiskavatsuse (edaspidi *VTK*) üle peetavate arutelude tulemuste põhjal.

Seaduseelnõuga on kavandatud muuta tähtajaliste meretöölepingute sõlmimise reegleid. Edaspidi on tööandjal võimalik sõlmida töötajatega tähtajalisi meretöölepinguid kolme aasta jooksul piiramatu arv kordi, kui tööturu osapooltel on sõlmitud kollektiivleping. Pärast kolmeaastase perioodi möödumist rakendub tähtajalise töölepingu sõlmimisel ooteaeg kuus kuud. Kui ooteajal sõlmitakse uus meretööleping, loetakse töösuhe algusest peale tähtajatuks.

---

<sup>1</sup> Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Meremajanduse valge raamat 2022–2035, lk 15.  
<https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-07/Meremajanduse%20valge%20raamat%202022-2035.pdf>.

Seaduseelnõu kohaselt muudetakse töötaja maksimaalset kestust meretöölepingute puhul. Edaspidi võivad pooled meretöölepingu sõlmimisel leppida kokku, et töötaja võib teha ühe kuu jooksul 271 tundi või nädala jooksul 65 tundi tööd tingimusel, et see ei kahjusta töötaja tervist ning ei ole muudmoodi ülemääraselt töötajat kahjustav. Muudatus lähtub tööturu osapoolte kokkuleppest ning rahvusvahelisest praktikast. Lisaks muudetakse ületunnitöö tasustamise põhimõtet meretöölepingute puhul ning luuakse eraldi töötajapiir avameretöödeks kasutatavatel laevadel ja kalalaevadel töötavatele meremeestele. Täpsemad selgitused on esitatud seletuskirja punktis 3.

Seaduseelnõu mõjuanalüüs toetub kommentaaridele, mille esitas Justiits- ja Digiministeeriumi VTK kohta. Seaduseelnõuga kavandatu ei suurenda ega vähenda halduskoormust, sest muudatused ei tekita tööandjatele ega töötajatele kohustust muuta kehtivaid meretöölepinguid, luuakse vaid võimalus leppida meretöölepingutes kokku teisiti, kui seni on tehtud.

## 1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu valmistas ette Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik Aleks Martin Rebane (625 6307, [aleks.rebane@kliimaministeerium.ee](mailto:aleks.rebane@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu õigusekspertiisi tegi õigusosakonna nõunik Helen Holtsman (tel +3726262820, e-post [helen.holtsman@kliimaministeerium.ee](mailto:helen.holtsman@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu keeleteoimetuse tegi Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteoimetaja Aili Sandre ([aili.sandre@justdigi.ee](mailto:aili.sandre@justdigi.ee)).

## 1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi muu menetluses oleva eelnõuga. Eelnõu on seotud Vabariigi Valitsuse koalitsioonileppe punktiga 353 (viime ellu uue konkurentsivõimelise laevanduspaketi koos laevaregistrite reformiga laevade toomiseks Eesti lipu alla). Kuigi MTöös kuulub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vastutusvaldkonda, on Vabariigi Valitsuse koalitsioonileppe punkti 353 täitmise kohustus taristuministril. Seetõttu leppis Kliimaministeerium Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga kokku, et kõnealuse eelnõu valmistab ette ja esitab Vabariigi Valitsusele Kliimaministeerium.

Eelnõukohase seadusega muudetakse MTöös-i redaktsiooni RT I, 02.01.2025, 27.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vaja Riigikogu poolthälte enamust.

## 2. Seaduse eesmärk

Seaduse eesmärk on viia kehtiv meretöölepinguid reguleeriv riigisisene õigus vastavusse rahvusvahelise praktikaga merenduses, et suurendada Eesti kui mereriigi konkurentsivõimet.

Eesmärk väljendub kahes suuremas muudatuses. Esiteks muudetakse tähtajaliste meretöölepingute sõlmimise reegleid. Muudatuse tulemusel oleks tööturu poolte kollektiivlepingu olemasolul võimalik sõlmida töötaja ja tööandja vahel kolmeaastase perioodi jooksul piiramatu arv kordi tähtajalisi töölepinguid.

Teiseks muudetakse meretöölepingute puhul töötaja maksimaalset kestust. Edaspidi võib töötaja tööandjaga kokkuleppel teha 30-päevase perioodi jooksul kuni 271 tundi või nädala jooksul 65 tundi tööd tingimusel, et see ei koorma töötaja tervist ega halvenda tema seisukorda muul viisil

ning töötajale oleks tagatud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (edaspidi *ILO*) meretöö konventsiooni (edaspidi *MLC*) ja MTöoS-i kohane igapäevane ja -nädalane puhkeaeg, Valitud 30-päevane ajavahemik on tingitud rahvusvahelisest praktikast ning nädalane ajavahemik kehtivast riigisisestest õigusest. Sätestatud ajavahemikud võimaldavad töötajal teha nii palju töötunde, kuni üks piirangutest ette tuleb. Lisaks luuakse tööaja erandid töötamisel avameretööstuse töödeks kasutaval laeval ja üle 24 meetri pikkusel kalalaeval.

Eelnõu koostamiseks on tehtud VTK. VTK-s pakutud regulatiivsed lahendused lähtuvad kohtumiste käigus tööturu osapoolte, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Kliimaministeeriumi ning ASi Tallink Grupp vahel saavutatud kokkulepetest.

## 2.1. VTK põhiseisukohad

VTK kooskõlastas või kooskõlastas märkustega Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, Justiits- ja Digiministeerium ning Sotsiaalministeerium. VTK kohta esitas ettepanekuid Eesti Laevaomanike Liit, Tööinspektsioon ja Eesti Kaugpüüdjate Liit.

VTK kohta esitatud tagasisides toodi välja, et oluline on põhjendada, miks planeeriti VTK käigus kehtestada töötajapiiri erand vaid neile meremeestele, kes ei tööta summeritud tööaja graafikuga. Seaduseelnõus on loobutud erandi tegemisest, sest ka summeritud graafikuga töötamisel tuleb järgida kehtivaid töö- ja puhkeaja reegleid. Kehtestades ühesugused reeglid, kasvab paindlikkus mõlema graafikuga töötamisel. Osaliselt jäi VTK kommenteerijatele arusaamatuks, miks on maksimaalse tööaja määramiseks kasutatud VTK-s kirjeldatud ajavahemikke ning kuidas plaanitakse kaitsta tähtajaliste meretöölepingute sõlmimisel meremehe huve. Tähelepanu juhiti ka VTK-s analüüsitud teiste riikide praktikale, mis võib tehtud märkuste kohaselt olla juba muutunud.

VTK puhul märgiti ka võimalikku vastuolu Euroopa sotsiaalharta (edaspidi *sotsiaalharta*), mille kohaselt ei ole nädalas üle 60 tunni töötamine mõistlik, ning Euroopa Sotsiaalõiguste Komitee tõlgendusega sotsiaalharta. Selgitused sotsiaalharta potentsiaalse vastuolu kohta on esitatud seletuskirja punktis 3.

Samuti märgiti, et VTK mõjuanalüüs on liiga üldine ning vajab täpsemat lähenemist eelnõu ja seletuskirja koostamisel. Muu hulgas tuleb täpsemalt eristada sihtrühmad ning neile avalduva mõju liik ja ulatus. Analüüsida tuleb, kas eelnõul on mõju halduskoormusele, Eesti riigilipu all seilatavatele meremeestele ning laevade arvule.

VTK kooskõlastamise käigus tehti ettepanek arvestada eelnõus ILO kalandustöö konventsiooni eripäraga ning reguleerida eraldi kalalaevadel töötavate meremeeste tööaeg, sealhulgas sätestada selgelt, et kalalaevadel töötavatele meremeestele kehtivad MTöoS-is sätestatud tööaja reeglid, mitte töölepingu seaduses (edaspidi *TLS*) sätestatu. Tehti ka ettepanek kalalaevadel tehtava ületunnitöö eraldi reguleerimiseks.

VTK puhul juhiti tähelepanu veel asjaolule, et tööaja piirangu muutmisel ei tohi tekkida olukorda, mis koormaks liialt töötajat, näiteks ei tohi tekkida võimalus tõlgendada sätestatud selliselt, et minimaalsest puhkeajast (77 tundi nädalas) ülejäänud aeg oleks tööaeg (91 tundi nädalas).

VTK sihtrühmad (töötajate ja tööandjate esindajad) toetasid VTK eesmärgi. Eelnõu vastab suures osas VTK kooskõlastamisel laekunud ettepanekutele.

### 3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kolmest punktist.

**Eelnõu punktiga 1** täiendatakse MTöös-i § 13 lõikega 4. Lõike 4 kohaselt võib töötajate ja tööandja (esindajate) vahelise kollektiivlepinguga kokku leppida, et meretöölepingu pooled võivad järjestikuseid tähtajalisi meretöölepinguid sõlmida või lepingut pikendada kolme aasta jooksul piiramatul arvul kordi. Kui pooled peaksid sõlmima pärast kolmeaastast perioodi kuue kuu jooksul uue meretöölepingu, loetakse töösuhe algusest peale tähtajatuks.

Kehtiva riigisisese õiguse kohaselt reguleerib tähtajaliste töölepingute sõlmimist TLS-i § 9, mille lõike 1 kohaselt võib tähtajalise töölepingu sõlmida kuni viieks aastaks, kui seda õigustavad töö ajutisest tähtajalisest iseloomust tulenevad mõjuvad põhjused, eelkõige töömahu ajutine suurenemine või hooajatoote tegemine. TLS-i § 10 lõike 1 seab piirangu tähtajaliste töölepingute sõlmimiseks ning selle kohaselt loetakse töösuhe algusest peale tähtajatuks, kui tähtajaline tööleping on samalaadse töö tegemiseks sõlmitud järjestikku rohkem kui kaks korda või tähtajalist lepingut pikendatud rohkem kui üks kord viie aasta jooksul.

MTöös loob tähtajaliste töölepingute sõlmimise puhul erandina võimaluse sõlmida tööleping üheks merereisiks (MTöös-i § 11 lõike 2). Tähtajalise meretöölepingu pikendamise või uue sõlmimise puhul rakendatakse TLS-i.

Rahvusvahelisel tasandil tähtajaliste meretöölepingute sõlmimisest MLC ei reguleeri, küll aga on nõuded sätestatud EL-i tasandil. Iga EL-i liikmesriigi tähtajalise töölepingute sõlmimise nõuded peavad olema kooskõlas nõukogu direktiiviga 1999/70/EÜ, milles käsitletakse Euroopa Ametiühingute Konföderatsiooni (ETUC), Euroopa Tööandjate Föderatsiooni (UNICE) ja Euroopa Riigiosalusega Ettevõtete Keskuse (CEEP) sõlmitud raamkokkulepet tähtajalise töö kohta (EÜT L 175, 10.07.1999, lk 43–48) (edaspidi *raamkokkuleppe direktiiv*).

Tähtajaliste töölepingute sõlmimise kohta sätestab raamkokkuleppe direktiivi lisa klausel 5 järgmist: „Järjestikuste tähtajaliste töölepingute või töösuhete kasutamise võimaliku kuritarvitamise vältimiseks kehtestavad liikmesriigid, olles kooskõlas siseriikliku õiguse, kollektiivlepingute või praktikaga konsulteerinud tööturu osapooltega, ja/või tööturu osapooled konkreetsete sektorite ja/või töötajakategooriate vajadusi arvestades ühe või mitu järgmistest meetmetest, juhul kui kuritarvituste vältimiseks puuduvad samaväärsed juriidilised meetmed:

- a) objektiivsed alused, mis õigustaksid selliste töölepingute või töösuhete uuendamist;
- b) järjestikuste tähtajaliste töölepingute või töösuhete maksimaalne kogukestus;
- c) selliste töölepingute või töösuhete uuendamiste arv.“

Kui raamkokkuleppe direktiiv sätestab, et liikmesriik võib rakendada tähtajaliste töölepingute sõlmimisel üht või mitut eeltoodud loetelus olevat piirangut, siis on Eesti otsustanud rakendada kõiki kolme. Nii on riik kehtestanud järgmised objektiivsed alused:

- 1) tööandja kohustus põhjendada tähtajalise töölepingu sõlmimist (TLS-i § 6 lõike 2);
- 2) kindlad põhjused tähtajalise töölepingu sõlmimiseks (TLS-i § 9, MTöös-i § 13 lõike 1).

Piirangutena on kehtestatud ka järjestikuste tähtajaliste töölepingute või töösuhete maksimaalne kogukestus (TLS-i § 9 lõige 1, MTöös-i § 11 lõige 2 ja § 13 lõiked 1 ja 2) ning selliste töölepingute või töösuhete uuendamiste arv (TLS-i § 10).

Seaduseelnõuga kavatsetakse leevendada tähtajaliste töösuhete uuendamise arvu. Muid piiranguid ei muudeta ning need jäävad kehtivas sõnastuses alles. Seaduseelnõu ja selle VTK koostamisel analüüsi Malta, Soome, Norra, Hollandi, Saksamaa ja Prantsusmaa sama valdkonna reegleid. Lähtudes VTK kohta esitatud tagasisidest, on uuendatud Saksamaa ja Prantsusmaa reeglite analüüsi. Prantsusmaa õiguse kohaselt võib tähtajalist töölepingut pikendada ühe korra ning tähtajalise töölepingu maksimaalne kestus võib olla 12 kuud.<sup>2</sup> Saksamaa õiguse kohaselt võib tähtajaline tööleping kesta maksimaalselt kaks aastat (erijuhtudel viis aastat) ning seda võib pikendada kuni kolm korda.<sup>3</sup> Saksamaal nähakse tähtajalise töölepingu pikendamise puhul ette aga mitu erandit, näiteks võib kollektiivlepingu olemasolu korral või vastloodud ettevõttes esimese nelja aasta jooksul töötades pikendada tähtajalisi töölepinguid piiramatult.<sup>4</sup>

Piirangu kehtestamiseks või selle leevendamiseks näeb raamkokkuleppe direktiiv ette, et liikmesriik peab pidama nõu tööturu osapooltega. VTK aruteludesse kaasati kõik tööturu osapooled ning nende kokkuleppe väljendub eelnõus. Seadusemuudatuse tulemusena jäävad alles raamkokkuleppe direktiivis sätestatud objektiivsete aluste nõue ja tähtajalise töölepingu maksimaalse kestuse piirang.

**Eelnõu punktiga 2** täiendatakse MTöös-i § 40 lõigetega 2 ja 3, millega muudetakse meretöölepingute puhul tööaja ülempiiri. Lõike 2 kohaselt võivad meretöölepingu pooled edaspidi kokku leppida TLS-i § 46 lõikes 1 sätestatud pikemas tööajas tingimusel, et see ei ületa 65 tundi seitsmepäevase või 271 tundi 30-päevase ajavahemiku kestel. Probleem on tekkinud kehtivas MTöös-is ja TLS-is sätestatu ebakõlast ning Tööinspektsiooni rakenduspraktikast, mille kohaselt on küll MTöös-is avatud minimaalne puhkeaeg, kuid järgida tuleb siiski TLS-is sätestatud maksimaalset tööaega (TLS-i § 46 lõiked 1 ja 3).

Rahvusvahelisel tasandil reguleerib töö- ja puhkeaega merenduses MLC, mille standardi A2.3 punkti 5 alapunkt a lubab maksimaalse tööajana kehtestada 72 tundi seitsmepäevase ajavahemiku ja 14 tundi tööaega ööpäeva jooksul. Alternatiivina võib konventsiooni osalisriik sama punkti alapunkti b kohaselt kehtestada minimaalse puhkeaja, mis on 77 tundi seitsmepäevase ajavahemiku ja kümme tundi puhkeaega ööpäeva jooksul. Eesti on MTöös-i loomisel valinud alternatiividest teise võimaluse, kuid siiski tuleb lähtuda ka TLS-i tööaja piirangutest.

EL-i tasemel reguleerivad töö- ja puhkeaega merenduses nõukogu direktiiv 1999/63/EÜ, milles käsitletakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta (EÜT L 167, 02.07.1999, lk 33–37), ja seda muutev nõukogu direktiiv 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu

---

<sup>2</sup> Code des transports: TITRE IV : LE DROIT DU TRAVAIL ... (Articles L5541-1 à L5549-6), Article L5542-8. [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section\\_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023074028/#LEGISCTA000023079826](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023074028/#LEGISCTA000023079826).

<sup>3</sup> Teilzeit- und Befristungsgesetz vom 21. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1966), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1174) geändert worden ist. [https://www.gesetze-im-internet.de/tzbfzg/\\_14.html](https://www.gesetze-im-internet.de/tzbfzg/_14.html).

<sup>4</sup> Ibid.

Transporditöölise Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ (ELT L 124, 20.05.2009, lk 30–50). Mõlemad direktiivid sätestavad töö- ja puhkeaja piirangu samas sõnastuses nagu MLC.

Maksimaalsele tööajale seab piiri sotsiaalharta artikli 2 lõike 1 Euroopa Sotsiaalõiguste Komitee (edaspidi ESK) tõlgendus. Nimetatud sätte kohaselt kohustub riik tagama „vastuvõetava igapäevase ja -nädalase tööaja ning töönädala järkjärgulise lühendamise“. Mõistet „vastuvõetav“ ei ole täpselt määratletud, kuid ESK tõlgenduse kohaselt ei ole tööaeg üle 60 tunni nädalas või 16 tundi 24-tunnise perioodi kestel mõistlik.<sup>5</sup>

Rahvusvaheline praktika erineb ESK tõlgendusest. Näiteks on Saksamaal lubatud maksimaalne tööaeg meretöölepingute puhul 72 tundi nädalas<sup>6</sup>, Soomes kollektiivlepinguga kuni 271 tundi kuus<sup>7</sup>. Kavandatav kord Eestis näeb ette maksimaalse tööaja 65 tundi nädalas või kuni 271 tundi 30-päevases perioodis, mis tähendab, et Eestil võib tulevikus tekkida kohustus anda aru ESK-le. Samas ei ole see kindel, sest komitee on lubanud reeglid uuesti üle vaadata ja arvestada meretöö eripära.<sup>8</sup>

Muudatuse tulemusena tagab seadus siiski töötajate tervise ja ohutuse. MTöös-i § 49 lõige 1 näeb ette vähemalt 84 tundi puhkeajaga nädalas ning § 48 vähemalt kümme tundi puhkeajaga ööpäevas, mis ületab MLC-st tulenevaid rahvusvahelisi miinimumnõudeid. Oluline on, et selline meretööleping ei oleks töötajat ülemäära kahjustav.

Lõikega 3 luuakse tööaja ülempiiri erand avameretööstuse tööks kasutataval laeval ja üle 24 meetri pikkusel kalalaeval töötamise korral: nädalas võib töötada 12 tundi 24 tunni ja 84 tundi seitsme päeva jooksul.

Avameretööstuse töö (ingl k *offshore*) terminit ei ole Eesti riigisisestes õigusaktides avatud. Määratluse leiab 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel (edaspidi SOLAS) XV peatükist, mis lisati Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee resolutsiooniga MSC.521. Selle peatüki reegli 1 punkti 3 kohaselt on avameretööstuse tööd järgmised: avamererajatiste ehitamine, hooldus, kasutusest kõrvaldamine, käitamine või teenindamine, mis on seotud, kuid mitte piiratud, ressursside uurimise ja kasutamisega taastuv- või vesinikenergia sektoris, vesiviljeluses, merepõhjas kaevandamisel või sarnases tegevuses.

Avameretööstuse töö tööaja erandi pakkus välja Eesti Laevaomanike Liit (tööandjate esindaja) VTK arutelu käigus. Avameretööstuse tööks kasutataval laeval töötamise tööaja erandi loomist põhjendab töö iseloom, lepingute pikkus ja rahvusvaheline praktika. Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing (töötajate esindaja) oli pakkumisega nõus, kui avameretööstuse töö puhul muudetakse ületunnitööd reguleerivaid sätteid (täpsemalt eelnõu punkti 3 selgituse juures).

---

<sup>5</sup> ESK 2005. a järeldused. <http://hudoc.esc.coe.int/eng?i=2005/def/EST/2/1/EN>.

<sup>6</sup> Maritime Labour Act of 20 April 2013 (Federal Law Gazette [BGBl.] Part I p. 868), last amended by Article 5 of the Act of 20 July 2022 (BGBl. Part I p. 1174). Section 48. <https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente-dokumente-sonstige/seearbeitsgesetz-en.pdf>.

<sup>7</sup> Soome meretöö kollektiivleping. [https://www.smu.fi/site/assets/files/1410/non\\_eu\\_sopimus\\_2022-2024\\_koko\\_paketti\\_20220128.pdf](https://www.smu.fi/site/assets/files/1410/non_eu_sopimus_2022-2024_koko_paketti_20220128.pdf).

<sup>8</sup> Conclusions 2022 – Estonia – 2-1. <https://hudoc.esc.coe.int/?i=2022/def/EST/2/1/EN>.

Meretöölepingud avameretööstuse töodel on tähtajalised ning nende kestus ulatub kahest nädalast paari kuuni, mistõttu ei teki pikaajalist suurt töökoormust. Rahvusvahelisel tasandil on Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon (edaspidi *ITF*) teema reguleerimiseks loonud kollektiivlepingu.<sup>9</sup> Kollektiivlepingu kohaselt on kaheksa tundi tööd tööpäeval (esmaspäevast reedeni) nominaaltööaeg ning seda ületav ettemääratud ületunnitöö. Avameretööstuse töödeks kasutaval laeval töötamise puhuks on samasuguse erandi teinud ka Saksamaa, kus sellisel laeval töötamisel ei tohi tööaeg ööpäevas ületada 12 tundi ja nädalas 84 tundi.<sup>10</sup>

Üle 24 meetri pikkusel kalalaeval töötamise tööaja kohta erandi tegemise ettepaneku tegi Eesti Kauppüüdjate Liit ning seda toetas Regionaal- ja Põllumajandusministeerium VTK kohta arvamuste esitamisel. Kalalaeval töötamist reguleerib rahvusvahelisel tasandil ILO kalandustöö konventsioon, mille Eesti on ratifitseerinud. ILO kalandustöö konventsiooni artikli 14 punkti 1 alapunkt b viitab samale minimaalsele puhkeajale, nagu sätestab MLC (kümme tundi 24-tunnise ja 77 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul). Maksimaalse tööaja piiri seadmise võimalust ILO kalandustöö konventsioon ei sätesta.

Erandi tegemise põhjus on kalalaeval töötamise eripära. Üle 24 meetri pikkustel kalalaeval tehakse tööd peamiselt avamerel, seejuures võib kalalaev olla merel nädalaid või kuid sadamasse minemata. Ajal, mida meremees ei kasuta magamiseks, täidab ta laeval paratamatult muid ülesandeid. Seejuures on tagatud laevapere liikmete tervis ja heaolu, kuivõrd meretöö lepinguid sõlmitakse merereisideks, mis üldjuhul ei kesta kauem kui neli kuud. Pärast merereisi lõppemist on laevapere liikmel võimalik valida, kas ta soovib lepingu sõlmida uueks merereisiks paari kuu või isegi aasta pärast. Kalalaeval töötamise puhul kasutatakse rahvusvahelises praktikas ITF-i kollektiivlepingutega sarnast ettemääratud ületunnitöö tasu põhimõtet ning kalalaeval töötamise meretöölepingutes fikseeritakse osa tasust kõrgema määraga töötasuna.

ITF kollektiivlepingutes ja rahvusvahelise praktika kohastes kalalaeva meretöölepingutes kasutatavat „ettemääratud ületunnitöö“ kontseptsiooni Eesti riigisiseses õiguses ega praktikas ei eksisteeri, mistõttu on probleemi lahendamiseks lähenetud kehtiva õiguse piirides. Muudatuse järel jääb normaaltööajaks 40 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul ning kui reaalne tööaeg ületab 40 tundi, hüvitatakse see töötajale ületunnitöö reeglite järgi.

Töötajapiiri muutmisel kaitsevad töötajat edasi MLC-s, ILO kalandustöö konventsioonis ja MTöös-i §-des 48 ja 49 sätestatud minimaalse puhkeaja nõuded. Kokkulepe, mis on vastuolus minimaalsete puhkeaja reeglitega, on tühine.

**Eelnõu punktiga 3** luuakse erand ületunnitöö hüvitamise kohta avameretööstuse tööks kasutaval laeval ja üle 24 meetri pikkusel kalalaeval töötamisel. Erand hakkab kehtima TLS-i § 44 lõike 6 suhtes. Lõike 6 kohaselt hüvitatakse praegu ületunnitöö vaba aja andmisega, kui ei ole kokku lepitud ületunnitöö hüvitamises rahas.

Muudatusettepaneku avameretööstuse töödeks kasutatavatel laeval töötaja piirangu suurendamiseks tegi töötajate esindaja Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing. Muudatus on tingitud avameretööstuse töödeks kasutaval laeval töötamise eripärast. Kui regulaarse

<sup>9</sup> ITF OFFSHORE COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT.

<https://www.itfseafarers.org/sites/default/files/node/resources/files/ITF%20Offshore%20Standard%20CBA%20Agreement%202019.pdf>.

<sup>10</sup> Offshore Working Time Ordinance of 5 July 2013 (Federal Law Gazette [BGBl.] Part I p. 2228), section 12.

tegevatel laevadel töötavad meremehed saavad astuda pärast reisi maale, siis avamere tööstuses ei pruugi sellist võimalust nädalaid tekkida. Pahatihti juhtub, et kui meremehele antakse laeval vaba aega, sisustab ta selle mõne muu tööülesandega, mida laeval teha tuleb. Seetõttu on otstarbekas muuta ka ületunnitöö hüvitamise põhimõtte järjekorda. Muudatus toetab ka üle 24 meetri pikkusel kalalaeval töötavate meremeeste huve, kes sarnaselt avameretööstuse tööks kasutataval laeval töötavatele meremeestele täidavad paratamatult vahetusevälisel ajal muid ülesandeid, mida on vaja laeval teha.

Edaspidi hüvitab tööandja avameretööstuse tööks kasutataval laeval ja üle 24 meetri pikkusel kalalaeval töötavale meremehele ületunnitöö rahas võrdeliselt tehtud ületunnitööga, kui meretöölepingus ei ole kokku lepitud teisiti. Ületunnitöö hüvitamisele rahas rakendub kehtiv ületunnitöö tasu, mis on 1,5-kordne töötasu.

#### **4. Eelnõu terminoloogia**

Eelnõus kasutatakse uut terminit „avameretööstuse töö“, mis on avatud SOLAS-e muutmise resolutsioonis MSC.521 ning millele on viidatud MTöös-i § 40 lisatavas lõikes 3.

#### **5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu punkt 1 vastab nõukogu direktiivile 1999/70/EÜ, milles käsitletakse Euroopa Ametiühingute Konföderatsiooni (ETUC), Euroopa Tööandjate Föderatsiooni (UNICE) ja Euroopa Riigisalusega Ettevõtete Keskuse (CEEP) sõlmitud raamkokkulepet tähtajalise töö kohta (EÜT L 175, 10.07.1999, lk 43–48).

Eelnõu punkt 2 vastab nõukogu direktiivile 1999/63/EÜ, milles käsitletakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta (EÜT L 167, 02.07.1999, lk 33–37), ning nõukogu direktiivile 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ (ELT L 124, 20.05.2009, lk 30–50).

#### **6. Seaduse mõjud**

Eelnõu mõjuanalüüs lähtub Justiits- ja Digiministeeriumi VTK kohta esitatud tagasisidest, mistõttu analüüsitakse mõjuanalüüsis muudatusi kogumina ühe muudatusena.

Muudatusel on otsene sotsiaalne mõju, mõju majandusele ja riigi välissuhetele ning kaudne mõju regionaalarengule. Seaduse rakendamisega ei kaasne demograafilist mõju, mõju riigi julgeolekule, elu- ja looduskeskkonnale ega riigi- ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

**Mõju valdkond:** sotsiaalne mõju.

**Mõju sihtrühm:** Eesti riigilipu all sõitvatel laevadel töötavad meremehed.

**Mõju kirjeldus:** seisuga 01.01.2022 oli kogumahutavusega 100 ja rohkem laevu laevapereta prahitud laevade registris 13 ja laevakinnistusraamatus 137. Üle 24 meetri pikkuseid kalalaevu on praeguse seisuga laevakinnistusraamatus 48. Meremeeste üldarv Eesti meremeeste registris on praegu 6455. Sihtrühma suurus on keskmine ja mõju olulisus samuti keskmine. Mõju avaldub Eesti riigilipu all sõitvatele meremeestele. Kuna muudatusega ühtlustatakse riigisisest seadust rahvusvahelise praktikaga, pakuvad muudatused Eesti meremeestele



konkurentsivõimelisemat töökohta koduriigis. Ületunnitöö hüvitamise põhimõtte muutmisega võib suureneda Eesti riigilipu all sõitvate meremeeste sissetulek.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** sihtrühma suurus on keskmine ja mõju olulisus on keskmine. Muudatuse tulemusel võib Eesti meremees valida töötamiseks mõne Eesti lipu all oleva laeva, mistõttu saab ta hakata töötama kodule lähemal (Eesti lipu all olevad laevad sõidavad eelkõige Euroopa Majanduspiirkonna vetes). Mõju on positiivne, kuna ületunnitöö hüvitamise põhimõtte muutumine suurendab meremeeste teenimisvõimalusi. Lisaks muutub töökorraldus meremehe seisukohast ühtlasemaks, sest riigisisest praktikat ühtlustatakse rahvusvahelise (nt ITF-i) praktikaga. Puhkeaja reeglid jäävad rahvusvahelisest praktikast erinevaks, sest meremehele tuleb minimaalse 77-tunnise puhkeaja seitsme päevajooksul asemel tagada 84 tundi puhkeajaga. Mõju ei saa pidada väga oluliseks, kuna muudatus on osa laevanduspaketist ja suurem sotsiaalne mõju avaldub koos teiste kavandatavate meetmetega (nt maksupoliitika, meremeeste sotsiaalgarantiid ja laevaregistrite muudatused).

**Mõju valdkond:** mõju majandusele.

**Mõju sihtrühm:** laevaomanikud, Eestis tegutsevad ettevõtted.

**Mõju kirjeldus:** muudatuse tulemusel ühtlustub riigisisene õigus rahvusvahelise merenduse praktikaga, mis loob eelduse Eesti merenduse rahvusvaheline konkurentsivõime suurenemiseks. Eesti merenduse rahvusvahelise konkurentsivõime suurenemine toob kaasa kaldasektori majandusarengu. Laevaomanikud, kes Eestis tegutsevad, peavad kasutama kaldasektori teenuseid (näiteks IT-teenused, õigusabiteenused, raamatupidamise ja koolitusteenused.) Uued teenused tekitavad kaldasektoris uusi töökohti, suurendavad tööjõuvajadust ning ettevõtete käivet ja tulu.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** mõju ulatus on suur ja mõju olulisus keskmine. Eelmainitud teenused kohandatakse merenduse tarbeks, mistõttu kasvab nende teenuste hind ning mis elavdab Eesti majandust. Mõju ei saa pidada siiski väga oluliseks, sest kavandatu on osa laevanduspaketist ning suurem mõju avaldub Eesti majandusele siis, kui laevanduspaketiga kavandatavad muud muudatused (nt maksupoliitika ja laevaregistrite muudatused) ellu viiakse.

**Mõju valdkond:** mõju riigi välissuhetele.

**Mõju sihtrühm:** Eesti riik Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Kliimaministeeriumi kaudu.

**Mõju kirjeldus:** riigil võib tekkida vastuolu sotsiaallhartaga maksimaalse tööaja piirangu muutmise tõttu, mis võib tekitada riigile kohustuse anda aru ESK-le.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** mõju ulatus on suur ning mõju olulisus keskmine. ESK lubas aastal 2022 lähiaastail üle vaadata merenduse eripära arvestavalt sotsiaallharta artikli 2 punkti 1 tõlgenduse, seetõttu ei ole see kohustus veel kindel. Lisaks eiravad ESK tõlgendust Euroopas mitu riiki, nt ka Saksamaa, ning rakendavad rahvusvahelises praktikas väljakujunenud standardeid.

**Mõju valdkond:** mõju regionaalarengule.

**Mõju sihtrühm:** Eesti riik.

**Mõju kirjeldus:** mõju regionaalarengule on kaudne, sest merenduse konkurentsivõime suurenemisega võib merendussektoris ja eeskätt Eesti lipu all sõitvatele laevadele tekkida juurde töökohti. Meremajanduses loodavad töökohad võivad aidata ellu viia riiklikku regionaalpoliitikat, sest töökohad laevadel ei eelda elukohta suurtes tõmbekeskustes.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** mõju ulatus on suur ja selle olulisus väike. Mõju saab tekkida alles siis, kui Eesti meremajanduse konkurentsivõime suureneb, misjärel tekib Eesti riigilipu all sõitvatele laevadele rohkem töökohti. Kõik see eeldab aga laevanduspaketiga ettenähtu

täiemahulist elluviimist ning selle tulemusel positiivsete mõjude (eelkõige töökohtade teke laevanduses) realiseerumist.

## **7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud**

Seaduse rakendamiseks peab riik tutvustama meremeestele ja laevaomanikele uusi nõudeid. Seaduse rakendamisega ei kaasne riigile ega kohalikule omavalitsusele kulusid, sest muudetakse ainult materiaa lõigusliku normi sisu ning ei tekitata uusi kohustusi. Seaduse rakendamisega ei saa eeldada meretõõga seotud väärtemenetluste arvu kasvu. Aastatel 2022–2024 on Tõõinspeksioon menetlenud kokku 315 väärtegu, neist 71 TLS-i alusel. MTõõS-i alusel ei ole kümne aasta jooksul menetletud ühtegi väärtegu.<sup>11</sup> Muudatuste tulemusena võivad väheneda meretõõlepingutega seotud tõõ- ja puhkeaja reeglite rikkumised. Tõõinspeksiooni 2023. aasta aastaraamatu järgi toimus 2023. aastal 86 järelevalvemenetlust, mille käigus leitud peamised probleemid olid seotud tõõ- ja puhkeajaga.<sup>12</sup> Tõõ- ja puhkeaja reeglite muutmine võib vähendada tõõ- ja puhkeajaga seotud probleeme, sest selgemad ja ajakohasemad nõuded aitavad ennetada rikkumisi ning lihtsustavad nii tõõandjate kui ka tõõtjate jaoks reeglite järgimist.

Seaduse rakendamine võib tuua riigile tulu, sest merenduse konkurentsivõime paranemisega suureneb ka Eesti kaldasektori väärtus kodu- ja välismaiste ettevõtete ja investorite silmis. See omakorda võib soodustada uute tõõkohtade loomist siin ja selle tulemusena võiks eeldada maksutulu laekumise suurenemist. Täpset maksutulu ei saa prognoosida, kuna tõõkohtade teke sõltub laevanduspaketist.

## **8. Rakendusaktid**

Seadusega ei kavandata rakendusakte.

## **9. Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub üldises korras.

## **10. Eelnõu koostõõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu esitatakse koostõõlastamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Justiits- ja Digiministeeriumile ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu.

Eelnõu esitatakse arvamuse avaldamiseks järgmistele huvirühmadele ja asutustele: Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, AS Reyktal, AS Tallink Grupp, MTÜ Eesti Merendusklaster ja Tõõinspeksioon.

Algatab Vabariigi Valitsus „...“ 2026. a

<sup>11</sup> Tõõinspeksioon. Väärtemenetlused tabelina 2012-2024. <https://www.ti.ee/asutus-uudised-ja-kontaktid/kontakt/statistika>.

<sup>12</sup> Tõõinspeksiooni aastaraamat 2023, lk 20. <https://www.ti.ee/sites/default/files/documents/2024-04/TI%20aastaraamat%202024%20EST.pdf>.

Vabariigi Valitsuse nimel

(allkirjastatud digitaalselt)

....