

Meretöö seaduse ja meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõuga võetakse üle kaks direktiivi, millega rakendatakse sotsiaalpartnerite kokkuleppeid meretöö ja kalandustöö osas:

1) Nõukogu direktiiv (EL) 2017/159, 19. detsember 2016. a, millega rakendatakse Euroopa Liidu põllumajandusühistute üldise liidu (Cogeca), Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) ja Euroopa Liidu kalandusettevõtete riiklike organisatsioonide ühenduse (Europêche) vahel 21. mail 2012. a sõlmitud kokkulepet, mis käsitleb Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2007. aasta kalandustöö konventsiooni rakendamist (edaspidi direktiiv (EL) 2017/159);

2) Nõukogu direktiiv (EL) 2018/131, 23. jaanuar 2018. a, 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. a (edaspidi direktiiv (EL) 2018/131).

Lisaks võetakse eelnõuga Eesti õigusesse üle ILO meretöö konventsiooni 2016. aastal vastu võetud muudatused, mis puudutavad nimetatud konventsiooni ja meresõiduohutuse seaduse alusel välja antavat meretöötunnistust.

Direktiivide ja ILO meretöö konventsiooni muudatuste Eesti õigusesse üle võtmiseks muudetakse meretöö seadust ja meresõiduohutuse seadust.

1.1.1. Direktiiv (EL) 2017/159

Direktiivi eesmärgiks on parandada ELi liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel töötavate kalurite töö- ja elamistingimusi ning selleks luuakse konsolideeritud õigusraamistik, mis sobib merekalandussektori töötingimustega. Direktiiviga reguleeritakse reederite ja kalurite kohustusi töösuhetes, miinimumnõudeid tööle kalalaeval (vanuse alammäär, tervisekontroll), töötingimusi (nõuded mehitamisele, töö- ja puhkeaeg, munsterroll, kaluri tööleping, kodumaale tagasisõit, töövahendus) ning töötervishoidu ja tööohutust (toitlustamine, eluruumid ja elamistingimused kalalaevas, tervisekaitse, meditsiiniabi, õnnetuste ärahoidmine).

Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (ILO) algatas 2002. aastal arutelu kalandussektori rahvusvaheliste standardite täielikku ja ajakohastatud kogumi loomiseks, mille abil tagataks kaluritele vajalik tööalane kaitse kogu maailmas. Arutelu tulemusena võeti 2007. aastal vastu kalandustöö konventsioon¹. Eesti ratifitseeris ILO kalandustöö konventsiooni 3. mail 2016. a.

Euroopa Liidu põllumajandusühistute üldine liit (COGECA), Euroopa Liidu Transporditöötajate Föderatsioon (ETF) ning Euroopa Liidu kalandusettevõtete riiklike organisatsioonide ühendus (Europêche) sõlmisid kokkuleppe 21. mail 2012. a, muutes seda 8. mail 2013. a. Sotsiaalpartnerite kokkulepe võeti Euroopa Liidu Nõukogu poolt direktiivina vastu 19. detsembril 2016. a ning direktiiv jõustus 16. novembril 2017. a.

¹ Originaaltekst kättesaadav:

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188

Eesti peab direktiivi 2017/159 üle võtma hiljemalt 15. novembril 2019. a.

1.1.2. Direktiiv (EL) 2018/131

2006. aastal võttis ILO vastu meretöö konventsiooni, et luua ühtne vahend, mis koondab kõiki ajakohaseid rahvusvahelise meretöö standardeid. Meretöö konventsioon tagab laevapere liikmetele ulatuslikud õigused ja kaitse ametikohal, olenemata nende kodakondsusest ja sellest, millise lipu all laev sõidab. Meretöökonventsiooni sätteid lisati ELi õigusesse nõukogu direktiiviga 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta².

Meretöö konventsioonis käsitleti vaid osaliselt probleeme, mis puudutavad vastutust ja hüvitise maksmist nõuete korral, mis on seotud laevapere liikme surma, vigastuse või hülgamisega välisriigi sadamas, kui reederid ei täida enam oma kohustusi. Meretöö on oma olemuselt rahvusvaheline ja eeltoodud juhtumitel kohaldatakse erinevaid riigisiseseid seaduseid sõltuvalt reederi päritoluriigist, laeva lipuriigist või laevapere liikmete kodakondsusest. Laevapere liikmetel võib seetõttu olla keeruline saada hülgamise, vigastuse või surma korral kiiret ja rahuldavat õiguskaitset.

2018. aasta detsembri seisuga oli 2004. a loodud laevapere liikmete hülgamise juhtumeid sisaldavas Rahvusvaheline Mereorganisatsiooni (IMO) ja ILO ühises andmebaasis loetletud 366 hülgamisjuhtumit, mis puudutas 4 866 laevapere liiget. Lahendamata on endiselt 55 juhtumit, mõne laeva puhul alates 2006. aastast. Paljud hüljatud meremehed on töötasu saamata laeva pardal, tihti mitu kuud, ning neil puuduvad korrapäraseid toiduvarud, arstiabi ja vahendid koju tagasi pöördumiseks. Aastatel 2008–2018 on olnud üks juhtum, mil Eesti lippu kandval laeval on eestlasest laevapere liige hüljatud.

2014. aastal kiitsid ILO liikmesriigid heaks konventsiooni muudatused, mis puudutavad hüvitisi laevapere liikme hülgamise, vigastuse või surma korral. Muudatused käsitlevad nii meretöö konventsiooni koodeksi kohustuslikke sätteid (A osa: eeskirjad ja standardid) kui ka mittekohustuslikke sätteid (B osa: suunised), milles käsitletakse tervisekaitset, arstiabi, heaolu ja sotsiaalkindlustuse kaitset.

Muudetud kohustuslike sätetega püütakse tagada tõhus finantstagatissüsteem, millega

- 1) kaitsakse laevapere liikme õiguseid hülgamise korral. Muudatusega täiustatakse finantstagatissüsteemi, mida kasutatakse juhul, kui reeder ei kata laevapere liikme kodumaale tagasisõidu kulusid. Samuti reguleeritakse kaht uut olukorda: reeder on 1) jätnud laevapere liikme ilma vajalikust ülalpidamisest ja toetusest või 2) muul moel ühepoolselt lõpetanud laevapere liikmega töösuhte, sh jätnud talle maksmata lepingujärgse töötasu vähemalt kahe kuu eest.;
- 2) kehtestatakse finantstagatissüsteemi käsitlevad miinimumnõuded, mille kohaselt tuleb maksta hüvitist lepinguliste nõuete korral, mis on seotud laevapere liikme surma või pikaajalise töövõimetusega tööõnnetuse, kutsehaiguse või ametialase ohu tõttu.

5. detsembril 2016. a sõlmisid meretranspordisektori sotsiaalpartnerid (Euroopa Ühenduse Reederite Ühing ja Euroopa Transporditöötajate Ametiühingute Liit) kokkuleppe muuta direktiivi 2009/13/EÜ

² ELT L 124, 20.5.2009, lk 30. Direktiiv jõustus 20. augustil 2013, mil jõustus meretöö konventsioon. Liikmesriigid pidid võtma selle oma õigusaktidesse üle 20. augustiks 2014.

kooskõlas 2014. aastal meretöö konventsiooni tehtud muudatustega. Selles kokkuleppes antakse edasi kõikide 2014. aastal meretöönormide konventsiooni tehtud muudatuste kohustuslike sätete sisu.

Direktiiviga viiakse direktiiv 2009/13/EÜ ja sellele lisatud kokkulepe vastavusse meretöö konventsiooni kohustuslike muudatustega, mille ILO tegi konventsiooni 2014. aastal. Muudatustega paranevad ELi liikmesriigi lipu all sõitvate laevade pardal laevapere liikmete töötingimused ning tervise-, ohutuse- ja sotsiaalkaitse. Samuti on ettepaneku eesmärk tagada 2014. aastal konventsiooni tehtud muudatuste tõhus jõustamine kõikjal ELis, kohaldades lipuriigi kohustusi käsitlevat jõustamisdirektiivi (direktiiv 2013/54/EL³).

Eesti peab direktiivi 2018/131 üle võtma hiljemalt 16. veebruaril 2020. a.

1.1.3. ILO meretöö konventsiooni 2016. aasta muudatused

Rahvusvaheline Töökongress võttis 2016. aastal vastu meretöö konventsiooni muudatused⁴, mis puudutavad suuniseid B4.3.1. „Tööõnnetusi, kehavigastusi ja kutsehaigusi käsitlevad sätted“ ja B4.3.6. „Uurimised“ ning standardit 5.1.3. „Meretöötunnistus ja meretöönõuetele vastavuse deklaratsioon“ ja lisa A5–II. Meretöö konventsiooni ratifitseerinud ILO liikmele on täitmiseks kohustuslikud artiklid, eeskirjad ja koodeksi A-osa, mis kohustavad austama eeskirjas ettenähtud õigusi ja põhimõtteid ning rakendama kõiki eeskirju koodeksi A-osa vastavates sätetes ettenähtud viisil. Koodeksi B-osa sätted ei ole järgimiseks kohustuslikud (konventsiooni VI artikli lõiked 1 ja 2, konventsiooni eeskirjade ja koodeksi selgitava märkuse lõige 10).

Seega on siseriiklikku õigusesse vaja üle võtta meretöötunnistust ja meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni puudutavad muudatused. Muudatused reguleerivad olukorda, kus laev on läbinud kontrolli ning vastab meretöö konventsiooni nõuetele, kuid uut meretöötunnistust ei ole võimalik koheselt välja anda. Muudatuste kohaselt võib pädev asutus pikendada juba olemasolevat meretöötunnistust, kuid mitte pikemaks perioodiks kui viis kuud.

Muudatused jõustusid Eesti suhtes 8. jaanuaril 2019. a.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostasid Sotsiaalministeeriumi tööelu arengu osakonna nõunik Liis Tõnismaa (liis.tonismaa@sm.ee, 6269 805), töösuhete juht Mariliis Proos (mariliis.proos@sm.ee; 6269 255) ja analüüsi ja statistika osakonna analüütik Ester Rünkla (ester.runkla@sm.ee; 626 9177) ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna merendustalituse peaspetsialist Reet Laos (tel: 625 6334, e-post: reet.laos@mkm.ee) ja sama talituse juhataja Katrin Andre (tel 639 7641, e-post: katrin.andre@mkm.ee).

Eelnõu juriidilise ekspertiisi tegi õigusosakonna õigusnõunik Ethel Bubör (ethel.bubor@sm.ee; 626 9738).

Eelnõu materjalid keeleteoimetatakse peale esimest kooskõlastusringi.

³ 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 1–4).

⁴ Originaaltekst kättesaadav:

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:51:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3303971

1.3. Märkused

Eelnõuga võetakse üle nõukogu direktiivid (EL) 2017/159 ning (EL) 2018/131.

Samuti võetakse eelnõuga üle ILO meretöö konventsiooni 2016. aastal vastu võetud muudatused. Eesti ratifitseeris meretöö konventsiooni 5. mail 2016. a.

Eelnõuga muudetakse meretöö seaduse (MTööS) 01. jaanuaril 2019. a jõustunud redaktsiooni (RT I, 28.12.2017, 40) ja meresõiduohutuse seaduse (MSOS) 01. jaanuaril 2019. a jõustunud redaktsiooni (RT I, 06.07.2018, 15).

Eelnõule ei ole eelnenud väljatöötamiskavatsust (edaspidi VTK). Käesolev eelnõu hõlmab enamjaolt sätteid, mis on liikmesriigile ülevõtmiseks kohustuslikud ning seega ei ole VTK koostamine hea õigusloome ja normitehnika eeskirja § 1 lõike 2 punktis 2 toodud erandi kohaselt vajalik.

Eelnõu vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthäälteenamus.

Eelnõu ei ole seotud isikuandmete töötlemisega isikuandmete kaitse üldmääruse tähenduses.

2. Seaduse eesmärk

Eelnõuga võetakse üle direktiivid (EL) 2017/159 ja 2018/131 ning ILO meretöö konventsiooni 2016. aasta muudatused.

Direktiivi (EL) 2017/159 ülevõtmisega kehtestatakse kalalaevadele töötavatele isikutele inimväärset töö- ja elamistingimused kalalaeva pardal. ILO kalandustöö konventsiooni sätete siseriiklikku õigusesse ülevõtmisel otsustati siseriiklikult konventsiooni tingimuste kohaldamisalast välja jätta alla 24 meetri pikkused kalalaevad, kuivõrd konventsioon võimaldas vastava erisuse tegemist. Direktiivi kohaldamisala erineb mõnevõrra konventsiooni kohaldamisalast ning nii ulatuslikke erandeid direktiiv teha ei võimalda. Seega on direktiivi üle võtmiseks vaja olemasolevat regulatsiooni, mis kehtib üle 24 meetri pikkustele kalalaevadele, osaliselt laiendada ka alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele.

Direktiiv (EL) 2018/131 loob siseriiklikus õiguses finantstagatise laevapere liikmete hülgamise ja tööga seotud laevapere liikme surma või pikaajalise töövõimetusega tööõnnetuse või kutsehaigusega kaasnevate kulude hüvitamiseks. Samuti tuleb täpsustada kojusõidu kulude katmiseks mõeldud finantstagatise nõudeid. Vastavaid finantstagatise ei ole hetkel siseriiklikus õiguses reguleeritud.

ILO meretöö konventsiooni 2016. aasta muudatuste ülevõtmisega muutub meretöötunnistuse väljaandmise kord. Nimelt võimaldatakse pikendada olemasolevat meretöötunnistust kuni uue tunnistuse välja andmiseni, kui mingil põhjusel ei ole olemasoleva tunnistuse kehtivuse lõppemisel kohe uut tunnistust välja anda ning laev vastab seadusest tulenevatele nõuetele. Meretöötunnistuse pikendamise võimalust kehtiv õigus ette ei näe.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist. Paragrahviga üks muudetakse meretööseadust ning paragrahviga kaks meresõiduohutuse seadust.

Eelnõu § 1 punktiga 1 muudetakse MTöös § 1 lõiget 3, mille kohaselt ei kohaldata MTöös-i alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele. Sätet täpsustatakse selliselt, et MTöös-i ei kohaldata alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Direktiivi (EL) 2017/159 mõningaid sätteid, mida täna MTöös-is juba kohaldatakse suurematele kui 24 meetri pikkustele laevadele, tuleb edaspidi kohaldada ka alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele. Seega tuleb lisada MTöös-i kohaldamisala laiendamine alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele. Kogu MTöös-i regulatsiooni kohaldamine väikestele kalalaevadele ei ole vajalik ega ka mõistlik. Täna kehtib alla 24 meetri pikkustel kalalaevadel töölepingu alusel töötavatele isikutele tavaline tööõiguse regulatsioon (töölepingu seadus (TLS), töötervishoiu ja tööohutuse seadus (TTOS) jne).

MTöös-is peetakse kalalaeva all silmas laevu, mis on seadistatud või mida kasutatakse kala või muu elusvaru kaubanduslikuks püügiks (MSOS § 2 p 41). Seega on kohaldamisalast välistatud kalalaevad, millega püütakse kala oma tarbeks.

Eelnõu § 1 punktidega 2 ja 3 laiendatakse teatud MTöös-i sätteid alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele. Kehtivates MTöös sätetes sisulisi muudatusi ei tehta. Vastavalt direktiivi (EL) 2017/159 regulatsioonile hakatakse eelnõu järgi 24 meetri pikkustele kalalaevadele kohaldama järgmisi sätteid:

- 1) meretöö lepingu mõiste. MTöös § 3 kohaselt on meretööleping tööleping, mille alusel teeb füüsiline isik (edaspidi laevapere liige) teisele isikule (edaspidi reeder) tööd, alludes reederi juhtimisele ja kontrollile. Reeder maksab laevapere liikmele töö eest tasu. Edaspidi sõlmitakse meretööleping ka alla 24 meetri pikkustel kalalaevadel töötavate töötajatega, kellega täna on sõlmitud tavalised töölepingud;
- 2) laevapere liikme mõiste. MTöös tähenduses on laevapere liige laeval töötav füüsiline isik, kes tööülesannete täitmisel hoiab laeva käigus või teenindab reisijaid. Seega loetakse edaspidi alla 24 meetri pikkustel kalalaevadel töötavaid töötajaid laevapere liikmeteks. Laevapere liikmeks ei peeta:
 - 1) isikut, kes laeva sadamasoleku ajal teeb laeval kontrollimis-, lastimis-, hooldus-, remondi- või koristustöid või muid sama laadi töid;
 - 2) isikut, kes teostab lootsimist;
 - 3) isikut, kelle peamine töötegemise koht on kaldal, kuid kelle tööülesanded eeldavad mittekorrapärasest lühiajalist laeval viibimist.Laevapere liikmega sõlmitakse meretööleping. Laevapere liige kantakse munsterrolli. Vaidluse, kas isikut tuleb käsitada laevapere liikmena käesoleva seaduse tähenduses, lahendab kohtuväliselt Veeteede Amet, konsulteerides asjaomaste reederite ja laevapere liikmete esindusorganisatsioonidega (MTöös § 4). Munsterrolli kandmise kohustus tuleb lisaks MTöös-ile ka MSOS-ist, mis kohaldub ka kalalaevadele ning mille § 21 lõike 1 järgi peab laev olema mehitatud spetsialistidega, kes vastavad laevapere liikme kohta kehtestatud kvalifikatsiooninõuetele, omavad nõuete kohaseid diplomeid ning on kantud munsterrolli;
- 3) meretöö lepingu sõlmimise, laevapere liikme töötingimusest teavitamise ja kalalaeval töötava laevapere liikme töötingimustest teavitamise erisus (MTöös § 9 ja 10). Lisaks TLS §-s 5 sätestatule lisab MTöös rahvusvahelistest konventsioonidest tuleneva eriregulatsiooni laevapere liikmetele, mille kohaselt tuleb laevapere liikmete meretöölepingu kirjalikus dokumendis kajastada rohkem andmeid kui tavalises töölepingus;
- 4) alaealisega meretöölepingu sõlmimise piirang (MTöös § 12). Alla 16-aastase alaealisega on keelatud meretöölepingut sõlmida ja teda tööle lubada;
- 5) reederi kohustus tagada kaptenile vajalike vahendite olemasolu seadusega ning kollektiiv- ja meretöölepinguga ettenähtud kohustuste täitmiseks (MTöös § 22 p 1);
- 6) nõue teha laevapere liikmele laeval kättesaadavaks koopia tema meretöölepingust ja kollektiivlepingutest (MTöös § 26 lg 1 p 5). Seadusega on lubatud ka meretöölepingu

- elektrooniline vorm, mistõttu piisab meretöölepingu laeva pardal kättesaadavaks tegemiseks seadmest (nt arvuti, tahvelarvuti, mobiiltelefon), mis võimaldab avada meretöölepingu elektroonilist faili;
- 7) kapteni kohustus korraldada reederi kulul laevaperele toidu varumine ja laevapere liikmete korrapärane toitlustamine laeval (MTöös § 28 lg 1). Antud kohustus tuleneb meretöö eripärast, kus laevapere liige töötab pikema aja vältel laeva pardal ning tal puudub võimalus end ise toitlustada. Lühemate meresõitude puhul, mis jäävad näiteks tavapärase tööaja piiresse (s.o 8 tundi päevas), tuleb lähtuda TLS-is sätestatud puhkepauside loogikast. TLS § 47 lõike 2 kohaselt peab töötaja saama pikema kui 6-tunnise töötamise kohta vähemalt 30-minutilise tööpäeasisese vaheaja, mille jooksul on töötajal võimalik lõunat süüa. Kui kalalaeval töötades on võimalik TLS § 47 lõikes 2 sätestatud vaheaegade andmine ning laevapere liikmel on võimalus nende vaheaegade ajal minna maismaale, siis saab laevapere liige einestada ka maismaal olles ning toitlustus laeval ei ole vajalik;
 - 8) reederi kohustus tagada laevapere liikmele meditsiiniabi andmine laeval ja tagada ööpäevaringne eesti- ja inglisekeelse meditsiinilise kaugkonsultatsiooni võimalus laeval (MTöös § 32 lg 1 ja 6). Meditsiinilise kaugkonsultatsiooni teenust osutatakse tasuta ning teenuse osutamist rahastatakse Eesti Haigekassa eelarve kaudu. Meditsiiniline kaugkonsultatsioon satelliitsidevahendite kaudu on abiks olukordades, kus laev asub kaldast kaugel ning haiglasse jõudmine võib võtta kaua aega ning puudub ka mobiiltelefoni levi. Samas on meditsiinilise kaugkonsultatsiooni teenus ööpäevaringselt kättesaadav ka telefoni teel. Lisaks olukorras, kus laev teeb lühikesi sõite ja ei satu kaldast väga kaugele, nagu alla 24 meetri pikkuste kalalaevade puhul, on võimalik vigastuse korral laevapere liige kiirelt haiglasse transportida või kergemate vigastuste puhul võtta ühendust näiteks perearsti nõuandetelefoniga 1220⁵;
 - 9) haigele või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmine (MTöös § 33 lg 1-3). Reederil on kohustus korraldada merereisi ajal haigestunud või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmine laeval. Kui laevapere liikme haigus või vigastus ei võimalda tema ravimist laeval või kui laevapere liikme haigus on ohtlik tema või teiste laeval olevate isikute elule või tervisele või kui ei ole võimalik rakendada meetmeid haiguse leviku vältimiseks, saadab kapten laevapere liikme ravile tervishoiuteenuse osutaja juurde. Kui haige või vigastatud laevapere liige jäetakse ravile välisriiki, korraldab kapten laevapere liikme ravi tervishoiuteenuse osutaja juures ja teavitab sellest reederit;
 - 10) reederi kohustus kanda haigele või vigastatud laevapere liikmele laevas või tervishoiuteenuse osutaja juures meditsiiniabi andmisega seotud kulud, sealhulgas toidu- ja majutuskulud (MTöös § 34 lg 1). Reederil on kohustus kanda ainult need kulud, mida laevapere liikme sotsiaalkindlustus ei kata;
 - 11) laevapere liikme haigusest või vigastusest tingitud kulude hüvitamine reederile (MTöös § 36). Reederil on õigus nõuda laevapere liikmelt meditsiiniabi andmise kulude, haigestumise või vigastusega seotud kulude ja haiguse või vigastuse tõttu tekkinud tagasisõidukulude hüvitamist, kui:
 - a) laevapere liikme haigus või vigastus tekkis laevapere liikme tahtluse või raske hooletuse tagajärjel;
 - b) laevapere liige varjas tahtlikult oma tervises seisundit või
 - c) vigastus ei tekkinud teenistuse ajal laevas;
 - 12) reederi vastutus tööõnnetusest ja kutsehaigestumisest põhjustatud tervisekahjustuse korral (MTöös § 37). Reeder vastutab tööandjana laevapere liikmele tööõnnetusest ja kutsehaigestumisest põhjustatud tervisekahjustuse eest seaduses sätestatud alustel ja korras;

⁵ Rohkem informatsiooni: <http://www.1220.ee/>

- 13) laevapere liikme kojusõidu korraldamise kohustus (MTöös § 55). Reeder, välja arvatud sisevetes või kohalikus rannasõidus sõitva laeva reeder, peab korraldama omal kulul laevapere liikme kojusõidu, kui:
- a) tähtajaline meretööleping lõpeb tähtaja möödumisel;
 - b) reeder või laevapere liige ütleb meretöölepingu erakorraliselt üles;
 - c) laevapere liikmele antakse puhkust;
 - d) laevapere liige ei saa ajutiselt täita meretöölepingut või ei saa eeldada, et ta täidaks meretöölepingust tulenevaid tööülesandeid, eelkõige välisriigis tervishoiuteenuse osutaja juures ravil viibimise tõttu, kui laev ei ole meresõidukõlblik ning kapten ei täida oma kohustust kontrollida laeva merekõlblikkust, laevapere liiget on väärkoheldud ja kaptenil ei ole õnnestunud talle kaitset pakkuda ning kui laevapere liige ei saa pärast ravi lõpetamist välisriigis laevale tagasi pöörduda;
 - e) aset on leidnud laevahukk.
- Reeder võib nõuda laevapere liikmelt kojusõidu kulude hüvitamist, kui ta ütleb laevapere liikme meretöölepingu erakorraliselt üles töökohustuste rikkumise või laevapere liikme haiguse või vigastuse tõttu, mida laevapere liige meretöölepingu sõlmimisel varjas või mille ta iseendale tahtlikult tekitas.
- Kojusõit korraldatakse Eesti Vabariigi territooriumile, meretöölepingu sõlmimise kohta, kollektiivlepinguga kokkulepitud kohta või laevapere liikme elukohariiki, kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti (MTöös § 56).
- Alla 24 meetri pikkuste kalalaevade puhul on pigem harv juhus see, kui laev satub välisriigi sadamasse ning laevapere liikmele tuleb sealt koju saamiseks eraldi transport korraldada. Seega ilmselt selliseid olukordi sageli ette ei tule ning sätte laiendamisel väikestel kalalaevadel töötamisele ei ole erilist mõju;
- 14) riigi õigused ja kohustused laevapere liikme kojusõidu korraldamisel (MTöös § 60). Riik korraldab laevapere liikme tasuta kojusõidu, kui reeder ei korraldanud laevapere liikme kojusõitu. Sellisel juhul on laevapere liikmel õigus nõuda riigilt kojusõidu korraldamist. Laevapere liige on kohustatud teatavaks tegema kojusõidu õiguse aluseks olevad asjaolud. Laevapere liikme kojusõidu korraldab ning kojusõidu viisi ja sihtkoha otsustab Veeteede Amet. Laevapere liikme kojusõidu kulud kaetakse Vabariigi Valitsuse reservist riigieelarve seaduses kehtestatud korras. Veeteede Ametil on nõudeõigus reederi vastu laevapere liikme kojusõidu korraldamisel kantud kulude hüvitamiseks;
- 15) töövahendusteenuse osutajal on keelatud mis tahes viisil takistada laevapere liiget tema kvalifikatsioonile vastava töö saamisel (MTöös § 71 lg 4);

Eelnõu § 1 punktiga 3 täiendatakse seadust §-ga § 39¹, kus nähakse reederile ette kohustus omada tagatist laevapere liikmete töölepingust või kollektiivlepingust tulenevate kutsehaigusest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud lepinguliste nõuete tagamiseks. Sätestatakse, millisel viisil saab reeder rahalise tagatise nõuet täita. Samuti täiendatakse tingimusi seoses vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval dokumendil nõutavate andmetega.

Paragrahvi 39¹ lõikes 1 nähakse reederile, kelle laeval peab olema meretöötunnistus või kelle laeval on meretöötunnistuse taotlemise protsess pooleli, kohustus omada piisavat rahalist tagatist laevapere liikmete tervisekahjustusest või surmast tulenevate lepinguliste nõuete hüvitamiseks. Meretöölepingu kirjalikus dokumendis peab olema viide reederi pakutavatele tervise- ja sotsiaalkaitse tagatistele, sealhulgas hüvitistele seoses tööga seotud haiguse, tööõnnetusest põhjustatud vigastuse või surmaga. (MTöös § 9 p 4). Hüvitise suurus võib olla kirjas meretöölepingus või kollektiivlepingus. Näiteks Rahvusvaheline Transpordi Liit (ITF) on sõlminud

kollektiivlepingu⁶ aastateks 2019–2022, kus on muuhulgas märgitud laevapere liikmete miinimumtöötasud ja hüvitised seoses laevapere liikme tööõnnetuste ja kutsehaigestumisega. Kokku on lepitud, et miinimumhüvitis laevapere liikme surma korral on 104 866 USD, millele lisandub tasu alaealiste laste puhul. Kõigil Eesti lipu all olevatel laevadel, millel on meretöötunnistus, on olemas vastutuskindlustus, mis hüvitab muuhulgas ka tööõnnetusest ja kutsehaigusest tulenevaid nõudeid.

Tööõnnetuse ja kutsehaigusega võivad kaasnedä järgmised kulud, mida tagatis peaks katma: Kindlustusest tuleb hüvitada järgmised tööõnnetustega kaasnevad kulud:

- 1) osalise või puuduva töövõime ja ajutise töövõimetuse tõttu saamata jäänud sissetulek;
- 2) ravi- ja ravimikulud;
- 3) vajaduste suurenemisest tekkinud kulud, sh nt kulutused meditsiinilistele abivahenditele, tööalase rehabilitatsiooni teenused (nt füsioterapeudi teenus), tööturuteenused (nt ümberõpe) jms;
- 4) ülalpidamishüvitis kannatanu surma korral tema ülalpeetavale;
- 5) matusekulu;
- 6) mittevaraline kahju.

Lõikes 2 nähakse ette, millises vormis võib tagatis olla antud. Tagatiseks võib olla Eestis või Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis asuva kindlustusseltsi või krediitdiasutuse kohustus tagada vastavad rahalised vahendid ja seda tõendatakse tavaliselt kindlustuspoliisiga või muu dokumendiga. Tagatis võib olla ka makse- või pangagarantii VÕS § 155 tähenduses. Tagatise suuruse arvutamisel on oluline, et laevapere liikmete tervisekahjustuse või surma korral oleks võimalik hüvitada kõigi laevapere liikmetega seotud kulutused. Kuna tagatise piisavust hindab Veeteede Amet, siis on tal lõike 4 kohaselt õigus nõuda reederilt laevapere liikmete meretöölepinguid või kollektiivlepinguid, kust nähtuvad andmed, mille põhjal kujuneb laevapere liikmele tasumisele kuuluvate nõuete suurus. Sarnaselt kojusõidu korraldamise kulude ja laevapere liikme hülgamise hüvitamiseks ettenähtud tagatisega, on lõikes 5 esitatud volitusnorm, mille alusel kehtestab valdkonna eest vastutav minister tagatise piisavuse hindamise ja suuruse arvutamise põhimõtted. Määruse kavandi kohaselt loetakse tagatis piisavaks, kui laev on kindlustatud vastutuskindlustuslepingu alusel, mis hõlmab laevapere liikmele tervisekahjustusest või surmast põhjustatud kulu.

Eelnõus ei nähta ette tagatise ranget vormi, vaid lähtutakse põhimõttest, et tagatis peab olema reederi kohustuste täitmiseks piisav. Millisel viisil reeder finantstagatise kohustust täidab, on reederi enda otsustada. Tagatise piisavust hindab Veeteede Amet MSOS § 11¹⁴ lõike 4 punkti 6 alusel meretöötunnistuse väljastamisel.

Kui tagatise andjaid on mitu, peavad laeva pardal laevapere liikmetele kättesaadavad olema kõigi tagatiseandjate väljastatud tagatise olemasolu tõendavad dokumendid. Lõikes 3 nähakse ette, millised andmed peavad vastutuskindlustuse poliisil või tagatise olemasolu tõendaval muul dokumendil märgitud olema. Vastutuskindlustuse poliisile kantavate andmete loetelu on esitatud kaubandusliku meresõidu seaduse §-s 77³ lõikes 2. Lisaks seal nimetatud andmetele, peavad vastutuskindlustuse poliisil või tagatise olemasolu tõendaval muul dokumendil näha olema laeva kutsungsignaal; laevapere liikmete lepinguliste nõuetega tegelemise eest vastutavate isikute või vastutava üksuse kontaktandmed; tagatise andja kinnitus, et tagatis vastab Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni standardi A4.2.1 lõike 8 nõuetele. Lõike 6 kohaselt peab

⁶ <https://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/48655/ITF%20IMEC%20International%20IBF%20CBA%202019-2022%20.pdf>

tagatise olemasolu tõendav vastutuskindlustuse poliis või tagatise olemasolu tõendav muu dokument olema laeva pardal laevapere liikmetele kättesaadav.

Lõikes 7 sätestatakse, et tagatise andja peab Veeteede Ametit teavitama tagatise ennetähtaegsest lõppemisest 30 päeva ette. Tagatise lõppemisest peab reeder teavitama ka laevapere liikmeid.

Eelnõu § 1 punktiga 4 muudetakse MTöös § 45 regulatsiooni. Nimetatud paragrahv reguleerib TLS-is kehtestatud alaealise tööle rakendamise piirangu erisust laeval töötamisel. MTöös § 12 kohaselt on keelatud sõlmida meretöölepingut alla 16-aastase alaealisega. Nii ILO meretöö konventsioon (standard A.1.1. lõige 2) kui ka ILO kalandustöö konventsioon (artikkel 9 lõige 6) ning direktiiv 2017/159 (artikkel 6 lõige 7) näevad ette, et alla 18 aasta vanuste kalurite rakendamine öötööle on keelatud. Mõiste "öö" võimaldatakse küll määrata siseriiklikus õiguse ja tava järgi, kuid peab hõlmama vähemalt üheksa tunni pikkust ajavahemikku, mis algab hiljemalt keskööl ja lõpeb mitte varem kui kell 5 hommikul. TLS § 49 muudatustega, mis jõustusid 8. mail 2017. a sätestati, et 15–17-aastane töötaja jaoks, kes ei ole koolikohustuslik, on keelatud töötamine ajavahemikul 22.00 kuni 6.00 (varasemalt 20.00–6.00) (TLS § 49 lõige 1 punkt 2). Seega muutus TLS-is 16–17-aastaste alaealiste töötajate puhul ööaeg lühemaks, mistõttu ei täida TLS enam konventsioonide ja direktiivi nõuded ning tuleb sätestada eriregulatsioon MTöös-is.

Eelnõu kohaselt on seega tühine kokkulepe, mille kohaselt alaealine kohustub tööd tegema ajavahemikul 21.00–6.00. Kehtima jääb põhimõte, et alaealise laevapere liikme tööle rakendamisele ei kohaldata öötöö piirangut, kui alaealine teeb tööd koolituse või praktika käigus ja töötamine ei kahjusta tema tervist ega heaolu. Mõlemaid sätteid hakatakse eelnõuga kohaldama ka töötamisele alla 24 meetri pikkustel kalalaevadel.

Eelnõu § 1 punktiga 5 muudetakse meretöö seaduse peatüki 6. jao pealkirja, et viia 6. jao pealkiri vastavusse selle sisuga. Pealkirja täiendatakse selliselt, et lisaks laevapere liikme kojusõidu temaatikale käsitletakse selles ka laevapere liikme hülgamise korral tagatise olemasolu.

Eelnõu § 1 punktiga 6 täiendatakse seadust §-ga § 61¹, kus nähakse reederile ette kohustus omada tagatist laevapere liikme hülgamise korral, sätestatakse millist olukorda loetakse seaduse tähenduses hülgamiseks, milliste kulude hüvitamist tagatis peab katma ja millisel viisil saab reeder rahalise tagatise nõuet täita. Samuti täiendatakse tingimusi seoses vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval dokumendil nõutavate andmetega.

Paragrahvi 61¹ lõikes 1 nähakse reederile, kelle laeval peab olema meretöötunnistus või või kes on seda laevale taotlenud, kohustatud omada piisavat rahalise tagatise kulude hüvitamiseks laevapere liikme hülgamise korral.

Lõikes 2 selgitatakse, millist olukorda peetakse laevapere liikme hülgamiseks. Laevapere liige loetakse hüljatuks, kui reeder ei kata laevapere liikme kojusõidu korraldamise kulusid. Samuti kui reeder on laevapere liikme jätnud ilma vajalikust ülalpidamisest ja toetusest, st kui puudub piisav toit, majutus, joogivesi või hädavajalik kütus laevpardal ellujäämiseks, samuti kui ei ole kättesaadav vajalik meditsiiniabi. Hülgamiseks loetakse ka olukorda, kui reeder on ühepoolset lõpetanud laevapere liikmega töösuhte, sealhulgas jätnud talle maksmata meretöölepingus kokkulepitud kahe või enama kuu töötasu.

Lõikes 3 sätestatakse, kui suur peab hülgamise puhuks antav tagatis olema. Tagatis peab olema piisav, et katta laevapere liikme nelja kuu töötasu ja muud meretöölepingu või kollektiivlepingu alusel saada olevad tasud; laevapere liikme kojusõidu kulud, mis on nimetatud MTöös §-des 56 ja

57 ning laeva pardal ellujäämiseks vajalikud kulud toidule, riidele, majutusele, joogiveele, kütusele ja meditsiiniabile.

Lõikes 4 nähakse ette, millises vormis võib tagatis olla antud. Tagatiseks võib olla Eestis või Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis asuva kindlustusseltsi või krediitiasutuse kohustus tagada vastavad rahalised vahendid ja seda tõendatakse tavaliselt kindlustuspoliisiga. Tagatis võib olla ka makse- või pangagarantii VÕS § 155 tähenduses. Lõike 5 kohaselt on tagatise suuruse arvutamisel oluline, et hülgamise korral oleks võimalik hüvitada kõigi laevapere liikmetega seotud kulutused, mistõttu on oluline laeval töötavate laevapere liikmete arv. Sarnaselt kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks ettenähtud tagatisega, on lõikes 6 esitatud volitusnorm, mille alusel kehtestab valdkonna eest vastutav minister tagatise piisavuse hindamise ja suuruse arvutamise põhimõtted. Määruse kavandi kohaselt loetakse tagatis piisavaks, kui laev on kindlustatud vastutuskindlustuslepingu alusel, mis hõlmab laevapere liikmele hülgamisest põhjustatud kulude hüvitamist. Kui laevapere hülgamise korral kulude hüvitamine toimub muu rahalise tagatise alusel, loetakse piisavaks selline tagatis, mille suuruseks on vähemalt 25 000 eurot laevapere liikme kohta. Eelnõu koostajate hinnangul on see summa piisav, et katta kõik ühe laevapere liikmega seotud kulud, mis on nimetatud eelnõu § 61¹ lõikes 3.

Eelnõus ei nähta ette tagatise ranget vormi, vaid lähtutakse põhimõttest, et tagatis peab olema reederi kohustuste täitmiseks piisav. Millisel viisil reeder finantstagatise kohustust täidab, on reederi enda otsustada. Tagatise piisavust hindab Veeteede Amet MSOS § 11¹⁴ lõike 4 punkti 6 alusel meretöötunnistuse väljastamisel.

Lõikes 8 nähakse ette, et tagatise olemasolu tõendav vastutuskindlustuse poliis või tagatise olemasolu tõendav muu dokument peab olema laeva pardal laevapere liikmetele kättesaadav. Kui tagatise andjaid on mitu, peavad laeva pardal laevapere liikmetele kättesaadavad olema kõigi tagatiseandjate väljastatud tagatise olemasolu tõendavad dokumendid. Lõikes 7 nähakse ette, millised andmed peavad vastutuskindlustuse poliisil või tagatise olemasolu tõendaval muul dokumendil märgitud olema. Vastutuskindlustuse poliisile kantavate andmete loetelu on esitatud kaubandusliku meresõidu seaduse §-s 77³ lõikes 2. Lisaks seal nimetatud andmetele, peavad vastutuskindlustuse poliisil või tagatise olemasolu tõendaval muul dokumendil näha olema laeva kutsungsignaal, tagatise andja töötaja või üksuse, kes tegeleb laevapere liikmete abitaotlustega, kontaktandmed ning tagatise andja kinnitus, et tagatis vastab meretöö konventsiooni standardi A2.5.2 nõuetele.

Lõikes 9 sätestatakse, et tagatise lõppemisel enne tagatise kehtivuse lõppemist on tagatise andjal kohustus teatada Veeteede Ametile tagatise lõppemisest 30 päeva ette. Tagatisetagatise lõppemisest peab reeder teavitama ka laevapere liikmeid.

Eelnõu § 1 punktiga 7 kehtestatakse üleminekusäte, mille kohaselt enne antud eelnõu muudatuste jõustumist alla 24 meetri pikkusel kalalaeval töötavate töötajatega sõlmitud töölepingutele kohaldatakse edaspidi MTöös-is meretöölepingu sõlmimise kohta sätestatud (§-id 3, 4 ja 8-10). Seega puudub vajadus muudatuste jõustumisel eraldi töölepingute lõpetamiseks ja töötajatega eraldi uute meretöölepingute sõlmimiseks. Kehtivad töölepingud tuleb MTöös §-des 3, 4, 8-10 sätestatud nõuetega vastavusse viia hiljemalt 31. detsembriks 2020. a. Aastane üleminekaeg annab töölepingute muutmiseks piisava kohanemis- ja muutmisaja, võimaldades sujuvat üleminekut.

Eelnõu § 1 punktiga 8 täiendatakse paragrahvi 73 lõiget 3, mis reguleerib Veeteede Ameti järelevalvepädevust teatud MTöös sätete üle. Kehtiva õiguse kohaselt teostab Veeteede Amet järelevalvet § 32 lõike 2 alusel kehtestatud ning § 55 lõigetes 1–4 ning §-s 59 sätestatud nõuete

täitmise üle. Nendele sätetele lisanduvad §-d 39¹ ja 61¹, mis käsitlevad vastavalt tagatise laevapere liikme hülgamise puhuks ning kutsehaigusest ja tööõnnetusest tulenevate nõuete hüvitamiseks.

Eelnõu § 1 punkti 9 puhul on tegemist tehnilise muudatusega. Seaduse normitehnilist märkust täiendatakse direktiividega, mis antud eelnõuga üle võetakse. Üheselt arusaadavuse huvides seaduse normitehniline märkus ka korrastatakse, esitades seetõttu eelnõus kogu normitehnilise märkuse teksti.

Paragrahvi 2 punktiga 1 täiendatakse meresõiduohutuse seaduse paragrahvi 11¹⁴ lõiget 4 punkti 6. Punkti 6 kohaselt kontrollib Veeteede Amet laevapere liikmete töö- ja elamistingimuste ülevaatusse tegemisel laevaomaniku tagatist kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks. Tuleb arvestada, et meretöö konventsiooni eeskirja standardi A2.5.2 lõikest 6 tulenevalt täiendatakse meretöö seadust sätetega, mille kohaselt peab laevaomanikul olema finantstagatis laevapere liikme hülgamise korral.

Edaspidi kontrollib Veeteede Amet tagatise olemasolu nii kojusõidu korraldamise kui ka hülgamisega seotud kulude hüvitamiseks. Tagatise olemasolu nõue laieneb laevale, millel on kohustus omada meretöötunnistust, mistõttu ei kohaldata seda kalalaevade ülevaatusel. Millisel viisil ja vormis tagatis tuleb anda on pikemalt käsitletud MTöös § 61¹ selgituste juures. Tagatis laevapere liikme hülgamise korral loetakse piisavaks, kui laev on kindlustatud vastutuskindlustuslepingu alusel, mis hõlmab laevapere liikmele hülgamisest põhjustatud kulude hüvitamist. Kui laevapere hülgamise korral kulude hüvitamine toimub muu rahalise tagatise alusel, loetakse piisavaks selline tagatis, mille suuruseks on vähemalt 25 000 eurot laevapere liikme kohta.

Paragrahvi 2 punktiga 2 täiendatakse meresõiduohutuse seaduse paragrahvi 11¹⁴ lõiget 4 punktiga 6¹, mille kohaselt kontrollib Veeteede Amet laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatusse tegemisel edaspidi ka MTöös § 39¹ nimetatud tagatise olemasolu. Aluseks on meretöö konventsiooni eeskirja standardi A4.2.1 lõige 11, mille kohaselt peavad osalisriigi lippu kandva laeva pardal olema tõendid vastavate rahaliste tagatiste kohta. Tagatise olemasolu nõue laieneb laevale, millel on kohustus omada meretöötunnistust, mistõttu ei kohaldata seda kalalaevade ülevaatusel.

Paragrahvi 2 punktiga 3 täiendatakse meresõiduohutuse seaduse paragrahvi 11¹⁸ lõikega 1¹. Meretöö konventsiooni eeskirja standardi 5.1.3 lõige 4 näeb ette, et juhul, kui laev on edukalt läbinud ülevaatusse meretöötunnistuse uuendamiseks, kuid laevale ei ole võimalik väljastada uut tunnistust enne olemasoleva tunnistuse kehtivusaja lõppu, võib olemasoleva tunnistuse kehtivust pikendada kuni viie kuu võrra. Säte on seega kooskõlas meretöö konventsiooni eeskirja standardisse A5.1.3 lisatud lõikega 4.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõu ei võta kasutusele uusi termineid, mida riigisisestes õigusaktides varem ei ole kasutatud.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu viib Eesti õiguse kooskõlla kahe direktiiviga. Nõukogu direktiiv (EL) 2017/159, 19. detsember 2016, millega rakendatakse Euroopa Liidu põllumajandusühistute üldise liidu (Cogeca); Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) ja Euroopa Liidu kalandusettevõtete riiklike organisatsioonide ühenduse (Europêche) vahel 21. mail 2012 sõlmitud kokkulepe, mis käsitleb Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2007. aasta kalandustöö konventsiooni rakendamist ja 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 Töökongress kiitis heaks 11. juunil 2014. a.

Käesoleva seletuskirja lisaks on direktiivide (EL) 2017/159 ja (EL) 2018/131 vastavustabelid.

6. Seaduse mõjud

Direktiivide (EL) 2017/159 ja 2018/131 ning ILO meretöö konventsiooni muudatuste Eesti õigusesse üle võtmiseks muudetakse meretöö seadust ja meresõidu ohutuse seadust.

Hetkel kehtiv MTöös ei kohaldu töötamisele alla 24 meetri pikkusel kalalaeval, mistõttu ei ole MTöös täielikult kooskõlas direktiiviga (EL) 2017/159. Töölepingu alusel töötavatele isikutele kehtib alla 24 meetri pikkustel kalalaevadel tavaline tööõiguse regulatsioon (TLS, TTOS jne). Kui ILO kalandustöö konventsioon lubas erisuse tegemist, siis EL direktiivi ülevõtmiseks on vaja olemasolevat regulatsiooni osaliselt laiendada ka alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele.

Direktiivi (EL) 2018/131 Muudatuste mõju on hinnatud Euroopa Komisjon 27. juuli 2017. a ettepanekus COM(2017) 406 *final* „Nõukogu direktiiv, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu ja Euroopa Liidu Transporditöötajate Ametiühingute Liidu sõlmitud kokkulepet muuta nõukogu direktiivi 2009/13/EÜ kooskõlas 2006. aasta meretöönormide konventsiooni 2014. aasta muudatustega, mille Rahvusvaheline Töökongress kiitis heaks 11. juunil 2014“⁷. Ettepanekus on välja toodud, et kaitstes hüljatud laevapere liikmeid – pakkudes neile võimalust kodumaale tagasi sõita, tuge ja ülalpidamist ning makstes välja nende saamata jäänud töötasu – aidatakse ära hoida laeva ja meeskonnaga juhtuvaid õnnetusi, sest laevapere liikmed ei pea siis jääma kuni kodumaale tagasisõiduni või saamata jäänud töötasu väljamaksmiseni sadamas seisvatele hüljatud laevadele. Samuti ei jää nad triivivatele laevadele, millel puuduvad kütus ning elementaarsed toidu- ja veevarud. Jõulisem finantstagatissüsteem, mida rakendatakse laevapere liikmete hülgamise, surma ja pikaajalise töövõimetuse korral, kergendab kannatada saanud laevapere liikmetele ja nende pereliikmetele praegu abi andvate Euroopa sadamate ja rannikukogukondade koormat.

Eelnõus planeeritavatel muudatustel on tuvastatav sotsiaalne mõju, mõju majandusele, mõju riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste korraldusele, kuludele ja tuludele. Muudatusel puuduvad mõjud keskkonnale, riigi julgeolekule ning regionaalarengule.

Muudatus 1: Meretöö seaduse sätete kohaldumisala laiendatakse osaliselt alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele.

Eelnõuga võrdsustatakse mitmete meretöö seaduse sätete osas kõik laevad, sh kalalaevad pikkusega alla 24 meetri. Planeeritud muudatus avaldab mõju kalalaeval töötavatele töötajatele, reederitele ning riigiasutustele.

- **Mõju sihtrühm 1: Kõik töötajad, kes töötavad alla 24 meetri pikkusel kalalaeval**

Maaeluministeeriumi andmetel oli seisuga 31. detsember 2017. a Eesti kalalaevaregistris 1571 alla 24 meetri pikkust kalalaeva. Täpsed andmed töötajate arvu kohta alla 24 meetri pikkustel kalalaevadel puuduvad. Kaluri kalapüügiloa alusel tegelevad kutselise kalapüügiga Läänemeresel

⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/ET/COM-2017-406-F1-ET-MAIN-PART-1.PDF>

2402, sealhulgas ainult sisevetel 452 kalurit. Selliste laevade väiksust arvestades ei pruugi aga kalurite puhul sageli olla tegemist töösuhtega, vaid tegutsetakse näiteks FIE-dena.

Mõjuvaldkond: Sotsiaalsed mõjud

Planeeritud muudatus avaldab positiivset sotsiaalset mõju alla 24 meetristel kalalaevadel töötavatele töötajatele. Muudatus suurendab kalalaeval töötavate töötajate õiguskindlust ning tervisekaitset.

Muudatus kohustab kalalaeval töötava isikuga sõlmima meretöölepingu, mistõttu mõnevõrra suureneb kaitstus neile töötajatele, kes on seni töötanud tavalise töölepingu, mitte meretöölepingu alusel ja on seetõttu ilma täiendavast kaitsest, mis tuleneb laevapere liikmetele meretöö seadusest. Sihtrühma kuuluvad kalalaevade töötajatel on juba täna töölepingud, mistõttu on neile tagatud TLS-ist tulenev kaitse. Meretöö seadusest lisandub kalalaeva töötajatele kaitse, mis on vajalik tulenevalt meretöö eripärast.

Muudatuse kohaselt tuleb edaspidi kalalaeval töötavat töötajat teavitada lisaks TLS § 5 sätestatule näiteks reederi pakutavatest tervise- ja sotsiaalkaitse tagatistest, kojusõidu korraldusest ja meretöölepingu ülesõitlemise tingimustest ja korrast, sh meretöölepingu ülesõitlemise etteatamise tähtaegadest. Muudatusega keelatakse alla 24 meetri pikkustel kalalaevadel sõlmida meretöölepingut alla 16-aastaste alaealisega.

Esmatähtis on kõikidele töötajatele tervisekaitse tagamine – näiteks meretöö seadusest tulenevate töökeskkonnale ja tööajakorraldusele esitatavate nõuete üks peamine eesmärk on kalalaeval töötavate töötajate tervise hoidmine. Kaluritele tagatakse reederi kulul korrapärane toitlustamine ning meditsiinilise abi osutamine laeval, vajadusel ravi tervishoiuteenuse osutaja juures ning kojusõidukulude hüvitamine, kui kalur ei saa tervishoiuteenuse osutaja juures ravil viibimise tõttu meretöölepingust tulenevaid tööülesandeid täita. Muudatusega suureneb alla 24 meetri pikkustel kalalaevadel töötavate töötajate kindlustunne, et kalalaeval töötades on neile tagatud meretöö eripärale vastavad töötingimused ning võimaliku haigestumise korral on tagatud meditsiiniline abi.

Mõju sihtrühm on suur (kõik alla 24 meetriste kalalaevadel töötavad töötajad). Mõju ulatus on samas väike, kuna sihtrühma kui terviku käitumises erilisi muutusi ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevusteks. Mõju sagedus on keskmine, sest kokkupuude eelnõu muudatusest tulenevate tegevustega on küll regulaarne, kuid mitte igapäevane. Ebasoovitavate mõjude riski sihtrühmale ei ole. Kokkuvõttes on muudatuse mõju sihtrühmale oluline.

- **Mõju sihtrühm 2: Alla 24 meetri pikkuste kalalaevade reederid**

Reeder vastutab meresõiduohutuse korraldamise ja tehnilise teenindamise eest laeval.

Maaeluministeeriumi andmetel oli seisuga 31. detsembri 2017. a Eesti kalalaevaregistris 1571 alla 24 meetri pikkust kalalaeva, sealhulgas 1557 Läänemere rannapüügilaeva ja 14 Läänemere traallaeva.

Mõjuvaldkond: Majanduslikud mõjud

Planeeritud muudatus avaldab majanduslikku mõju alla 24 meetri pikkuste kalalaevade reederitele. Muudatus kohustab reederit omal kulul korraldama kalurite korrapärast toitlustamist laeval ja tagama meditsiiniabi andmise ning vajadusel haigestunud kaluri saatmise tervishoiuteenuse osutaja juurde ravile. Reeder vastutab tööandjana kalurite tööõnnetusest või kutsahaigestumisest

põhjustatud tervisekahjustuse eest seaduses sätestatud alustel ja korras. Reeder peab korraldama omal kulul kaluri kojusõidu kui meretööleping lõpeb, kui kalur ei saa tervishoiuteenuse osutaja juures ravil viibimise tõttu meretöölepingust tulenevaid tööülesandeid täita või aset on leidnud laevahukk.

Kõik nimetatud kohustused avaldavad alla 24 meetriste kalalaevade reederitele negatiivset majanduslikku mõju, suurendades kalapüügi korraldusega seotud kulutusi. Tööandja poolelt on oluline tuua välja, et reederil on õigus nõuda kalurilt tagasisõidukulude hüvitamist, kui kaluri haigestumise põhjuseks on hooletus või töökohustuste rikkumine. Samuti on reederil kohustus kanda ainult need kulud, mida laevapere liikme sotsiaalkindlustus ei kata.

Alla 24 meetri pikkustel kalalaevadel tegeletakse enamasti rannapüügiga, mistõttu ei satu need laevad ka väliriikide sadamatesse. Sellises suuruses laevu, mis sõidavad ka välisvetes ja võivad sattuda välisriigi sadamasse, on vähe. Seega tekib väga vähe selliseid olukordi, kus alla 24 meetri pikkusel kalalaeval töötavale laevapere liikmele on vaja korraldada kojusõit või laevapere liige viiakse vigastuse või terviserikke korral välisriigis haiglasse.

Mõju sihtrühm on suur (kõik alla 24 meetriste kalalaevade reederid). Mõju ulatus on keskmine, kuna sihtrühma senine toimimine võib muutuda märkimisväärselt ning mõju eeldab sihiteadlikku kohanemist. Mõju sagedus on keskmine, sest kokkupuude eelnõu muudatusest tulenevate tegevustega on küll regulaarne kuid mitte igapäevane. Ebasoovitavate mõjude riski sihtrühmale võib pidada väikeseks. Kokkuvõttes on muudatuse mõju sihtrühmale oluline.

- **Mõju sihtrühm 3: Riigiasutused (Veeteede Amet, Haigekassa)**

Mõjuvaldkond: Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele, kuludele ja tuludele

Eelnõus planeeritavad muudatused avaldavad mõju Eesti Haigekassa ja Veeteede Ameti kuludele. Muudatusega kohustatakse reederit tagama laevapere liikmele ööpäevaringne eesti- ja inglisekeelse meditsiinilise kaugkonsultatsiooni võimalus laeval. Meditsiinilise kaugkonsultatsiooni teenuse osutamist rahastatakse Eesti Haigekassa eelarve kaudu.

Muudatusega kohustatakse riiki korraldama laevapere liikme tasuta kojusõit, kui reeder ei korraldanud laevapere liikme kojusõitu. Laevapere liikme kojusõidu kulud kaetakse Vabariigi Valitsuse reservist riigieelarve seaduses kehtestatud korras. Laevapere liikme kojusõidu korraldab ning kojusõidu viisi ja sihtkoha otsustab Veeteede Amet. Veeteede Ametil on nõudeõigus reederi vastu laevapere liikme kojusõidu korraldamisel kantud kulude hüvitamiseks. Muudatus suurendab mõnevõrra Veeteede Ameti halduskoormust.

Lisaks tekivad Veeteede Ametile täiendavad ülesanded seoses laevapere liikmete töö- ja elamistingimuste ülevaatuse tegemisel.

Mõju sihtrühm on väike (kaks riigiasutust). Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma kui terviku käitumises erilisi muudatusi ei toimu. Mõju sagedus on väike, sest kokkupuude eelnõu muudatusest tulenevate tegevustega on harv. Ebasoovitavate mõjude riski sihtrühmale ei ole. Kokkuvõttes on muudatuse mõju sihtrühmale väheoluline.

Muudatus 2: Meretöö seaduses kehtestatakse reederile finantstagatise kohustus laevapere liikme hülgamise ning tööõnnetuse ja kutschaiguse puhuks

Eelnõuga täiendatakse seadust, hõlmates kaks uut laevapere liikme hülgamisolukorda ja kehtestatakse finantstagatissüsteem nii laevapere liikme hülgamise kui ka laevapere liikmete tööõnnetusest ja kutsehaigestumisest põhjustatud kulude hüvitamiseks.

Planeeritav muudatus avaldab mõju laevapere liikmetele, reederitele, kelle laevadel on kohustus omada meretöötunnistust ning riigiasutustele.

- **Mõju sihtrühm 1:** Eesti riigilipu all sõitva, meretöötunnistust omava laeva laevapere liige

Mõju valdkond: sotsiaalne mõju laevapere liikmetele

Mõju kirjeldus: ILO andmebaasi andmetel⁸ on aastatel 2008 – 2018 olnud üks juhtum, mil Eesti lippu kandval laeval eestlasest laevapere liige on hüljatud. Seega võime järeldada, et mõju ulatus on väike. Samuti on kaudne mõju eestlastest välisriigi lipu all sõitvatele laevapere liikmetele, keda on hinnanguliselt 5000. Viidatud IMO andmebaas toob välja, et selliseid juhtumeid, kus välisriigi lipu all sõitvate hüljatud laevameeskondade liikmed on olnud eestlased, on olnud aastatel 2008 – 2018 samuti üks. Kuna sihtgrupi suurus on väike, on ka mõju ulatus väike. Meretöö seaduses oli juba varasemalt sätestatud õiguslik alus laevapere liikme kojusõidu korraldamisele, käesoleva eelnõuga lisandub kaks uut hülgamisolukorda. Muudatuse mõju on positiivne, kuna kohustusliku tagatise nõue annab laevapere liikmetele kindluse, et hülgamise olukorras hüvitatakse koju pöördumiseks vajalikud kulutused, samuti rahuldatakse nende esmased vajadused ja hüvitatakse saamatajäänud töötasu. Samuti kaasneb muudatusega positiivne mõju laevapere liikmetele seoses tööõnnetuste ja kutsehaigestumisega nõutud tagatissüsteemi kehtestamisega. Tõuseb laevapere liikme kindlustunne, et haiguse, vigastuste või surma korral saab ta reederilt materiaalselt abi ja toetust.

Kõnealuse muudatusega ei kaasne olulist mõju.

- **Mõju sihtrühm 2:** reederid, kelle laevadel on kohustus omada meretöötunnistust.

Mõju valdkond 2: reederi kohustus omada finantstagatist laevapere liikme hülgamise korral kulude hüvitamiseks ja reederi kohustus omada lepinguliste nõuete hüvitamisega seotud tagatist laevapere liikmete tervisekahjustustest ja surmast põhjustatud kulude hüvitamiseks.

Mõju kirjeldus: Reederi omatavaks ja esitatavaks finantstagatiseks võib olla laeva vastutuskindlustus, pangagarantii või muu tagatis, mis võimaldab tagada hüvitise maksmise laevapere liikmetele eelpool märgitud juhtumite korral. Laeva vastutuskindlustuse kui vastava finantstagatise puhul peab kontrollima, et see kindlustus katab ära laevapere liikmega seotud reederi riskid (hülgamine, tööõnnetus, elukaotus, repatrieerimine). Vastavad kindlustuskatte viited peaksid olema laeva vastutuskindlustuse poliisis või kindlustussertifikaadis. Seega tasub tagatise andja tagatisjuhtumi esinemisel hüvitise laevapere liikmele.

Kõik Eesti lipu all sõitvad laevad, mis kuuluvad meretöö seaduse kohaldamisalasse ning millel peab olema meretöötunnistus⁹, omavad P&I vastutuskindlustuskatet, millega kaetakse laevapere liikme

⁸ http://www.ilo.ch/dyn/seafarers/seafarersbrowse.list?p_lang=en&p_sortby=FLAG

⁹ MSOS § 11¹³ lõike 1 punkti 1 kohaselt peab Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni nõuetele vastav meretöötunnistus olema rahvusvahelist meresõitu tegeval laeval, mille kogumahutavus on 500 või enam, välja arvatud kalalaeval.

repatrieerimise ja hülgamisega ning tervisekahjustuste ja surmaga seotud kulud. Laevu, millel selline kindlustus puudub, Eesti lipu all ei sõida. Samuti on kaubandusliku meresõidu seaduses juba sätestatud reederil finantstagatise kohustus kindlustuse tegemise teel. P&I kindlustusseltsid on otseselt arvestanud meretöö konventsiooni sätetega, mis näevad ette laevapere liikme repatrieerimise ja hülgamise ning tervisekahjustustest ja surmast põhjustatud kulude hüvitamise ning lisanud vastavad viited konventsioonile oma lepingutingimustesse.

P&I kindlustusseltside kindlustuskate ei erista erinevaid kindlustusjuhtumeid – laev kindlustatakse üldise kogusumma ulatuses, mis katab kõik võimalikud riskid (kogusumma suurus on üldjuhul mitukümmend miljonit eurot).

ITF (Rahvusvaheline Transpordi Liit) on sõlminud kollektiivlepingu¹⁰ aastateks 2019 - 2022, kus on muuhulgas märgitud laevapere liikmete miinimumtöötasud ja hüvitised seoses laevapere liikme tööõnnetuste ja kutsehaigestumisega. Kokku on lepitud, et miinimumhüvitis laevapere liikme surma korral on 104866 USD, millele lisandub tasu alaealiste laste eest. Kõnealuse muudatusega ei kaasne olulist mõju.

Muudatus 3: Veeteede Ameti kohustus kontrollida tagatise olemasolu laevapere liikme kojusõidu korraldamise kulude, hülgamisega seotud kulude ning kutsehaigusest ja tööõnnetusest tulenevate nõuete hüvitamiseks.

- **Mõju sihtrühm:** Veeteede Amet

Mõju valdkond: mõju riigiasutuste töökorraldusele

Mõju kirjeldus: Veeteede Amet kontrollib, kas reederil on olemas tagatis kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks, täiendavalt lisandub kohustus kontrollida, kas reederil tagatis hõlmab ka laevapere liikme hülgamisega seotud kulude hüvitamist ja on olemas lepinguliste nõuete hüvitamisega seotud tagatis. Muudatusega lisanduv halduskoormus on marginaalne. Kuna Veeteede Amet pädeva asutusena kontrollib laeva kindlustust ka kehtivate õigusaktide (meresõiduohutuse seadus, kaubandusliku meresõidu seadus) alusel, ei tekita vastavate andmete läbivaatamine eriliselt täiendavat töökoormust.

Kõnealuse muudatusega ei kaasne olulist mõju.

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

Teadaolevalt täiendavaid tulusid ja kulusid ei kaasne. Kulude ilmnemisel on võimalikud asutuste kulud on juba teostatavate tegevusi arvesse võttes väga väikese ulatusega ja marginaalsed.

8. Rakendusaktid

Eelnõuga kaasneb vajadus muuta järgmisi rakendusakte:

- 1) Vabariigi Valitsuse 15. mai 2001. a määrus nr 173 „Kalalaevadele esitatavad töötervishoiu ja tööohutuse nõuded“;

¹⁰ <https://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/48655/ITF%20IMEC%20International%20IBF%20CBA%202019-2022%20.pdf>

- 2) Tervise- ja tööministri 23. juuli 2014. a määrus nr 49 „Laevapere liikme toidunormid ja toitlustamise kord“;
- 3) Vabariigi Valitsuse 10. juuli 2014. a määrus nr 112 „Nõuded laevapere liikme laeval majutamise tingimustele“;
- 4) majandus- ja taristuministri 5. juuni 2015. a määrus nr 56 „Tagatise piisavuse hindamise ja suuruse arvutamise põhimõtted“;
- 5) majandus- ja taristuministri 7. novembri 2014. a määrus nr 95 „Meretöötunnistuse, meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni, ajutise meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse vorm“.

Muudetavates rakendusaktides on enamik muudatusi seotud teatud kehtivate nõuete laiendamisega alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele.

Rakendusaktide kavandid on seletuskirjale lisatud.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras, kuna eelnõus käsitletud muudatused ei too sihtrühmadele kaasa kohustusi, mille puhul oleks vaja lisaaega muudatustega kohanemiseks.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu edastatakse eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu kooskõlastamiseks ministeeriumidele ja arvamuse avaldamiseks Eesti Ametiühingute Keskliidule, Eesti Kaubandus-Tööstuskojale, Eesti Töandjate Keskliidule, Tööinspektsioonile, Terviseametile, Eesti Meremeeste Sõltumatule Ametiühingule, Eesti Laevaomanike Liidule, Eesti Laevajuhtide Liidule, Veeteede Ametile, Eesti Kaugpüüdjate Liidule, Eesti Kalurite Liidule, Eesti Kalapüügiühistule, Eesti Traalpüügi Ühistule, Eesti Kutseliste Kalurite Ühistule, Harju Kalandusühingule, Liivi Lahe Kalanduskogule, Läänemaa Rannakalanduse Seltsile, Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogule, MTÜ-le Saarte Kalandus, Virumaa Rannakalurite Ühingule, MTÜ-le Võrtsjärve Kalanduspiirkond ja MTÜ-le Hiiukala.

Algatab Vabariigi Valitsus „...“ „.....“ 2019. a.