

Meretöö seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõukohase seadusega võetakse Eesti õigusesse üle neljast rahvusvahelisest õigusaktist tulenevad meretööd puudutavad sätted. Seadusega tagatakse Eesti meretööõiguse vastavus merenduse rahvusvahelistele tööstandarditele, tugevdades laevapere liikmete ja kalurite elu, tervise ja tööohutuse kaitset ning laeva meresõiduohutust. Samuti lahendatakse Euroopa Komisjoni algatatud rikkumismenetlus.

Esmalt võetakse meretöö seadusesse (MTöös) üle Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (edaspidi *ILO*) 2006. a meretöö konventsiooni (edaspidi *meretöö konventsioon*) 2022. a vastu võetud muudatused. Nimetatud muudatuste Eesti õigusesse ülevõtmiseks muudetakse lisaks MTöös-ile Vabariigi Valitsuse 10. juuli 2014. a määrust nr 112 „Nõuded laevapere liikme laeval majutamise tingimustele“ ning tervise- ja tööministri 23. juuli 2014. a määrust nr 49 „Laevapere liikme toidunormid ja toitlustamise kord“.

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*), seni üle võtmata sätted ja mille ülevõtmisega seoses on Euroopa Komisjon (edaspidi *komisjon*) pöördunud 3. oktoobril 2022 Eesti poole selgituste saamiseks.

Kolmandaks võetakse üle nõukogu 19. detsembri 2016. a direktiivi (EL) 2017/159, 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 (edaspidi *direktiiv 2017/159*), seni üle võtmata sätted ja mille üle võtmata jätmise tõttu on komisjon algatanud 23. jaanuaril 2020 Eesti suhtes rikkumismenetluse nr INFR(2020)0035.¹ Direktiivi 2017/159 sätete ülevõtmiseks kavandatakse lisaks MTöös-ile muuta Vabariigi Valitsuse 10. juuli 2014. a määrust nr 112 „Nõuded laevapere liikme laeval majutamise tingimustele“, Vabariigi Valitsuse 17. mai 2001. a määrust nr 173 „Kalalaevadele esitatavad töötervishoiu ja tööohutuse nõuded“ ning tervise- ja tööministri 24. juuli 2014. a määrust nr 50 „Meditšiiniabi korraldamise nõuded laeval ja laeval nõutava meditsiinivarustuse loetelu“.

¹ 23. jaanuaril 2020 algatatud rikkumismenetluses juhtis Euroopa Komisjon Eesti tähelepanu sellele, et Eesti ei olnud kõnealust direktiivi tähtajaks üle võtnud. Eesti vastas komisjoni kirjale 24. märtsil 2020, märkides, et Eesti on direktiivi 2017/159 Eesti õigusesse üle võtnud (Eesti õigusaktide vastavad muudatused jõustusid 20. märtsil 2020 ja 9. märtsil 2020). Komisjon pöördus Eesti poole sama direktiivi ülevõtmist puudutavate küsimustega uuesti 16. jaanuaril 2024, nimetades konkreetseid sätted, mis komisjoni hinnangul on Eesti õigusesse üle võtmata. Eesti vastas sellele kirjale 6. märtsi 2024. a kirjaga, milles lubas üle võtmata sätted Eesti õigusesse üle võtta ning esitas selgitusi sätete kohta, mis Eesti hinnangul vastavad Eesti õigusele.

Neljandaks võetakse üle nõukogu 19. detsembri 2014. a direktiivi (EL) 2014/112, millega rakendatakse Euroopa Siseveetranspordi Liidu (EBU), Euroopa Kiprite Liidu (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahel sõlmitud kokkulepe, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris (edaspidi direktiiv 2014/112), seni üle võtmata säte ja mille ülevõtmisega seoses on komisjon pöördunud 28. oktoobril 2021 ja 11. detsembril 2024 Eesti poole selgituste saamiseks.

1.1.1. ILO meretöö konventsiooni 2022. aasta muudatused

Eelnõukohase seadusega võetakse üle meretöö konventsiooni 2022. a muudatused, mis puudutavad laevapere liikme teavitamist talle tekitatud kahju hüvitamise korrast, laevapere liikmele abi osutamist tema hülgamise korral, Välisministeeriumipoolset reederi abistamist laevapere liikme surma korral ning laevapere liikme surmajuhtumite 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.

1.1.2. Direktiivi 2018/131 ülevõtmata säted

Direktiivi 2018/131 ülevõtmata säted puudutavad finantstagatise laevapere liikme hülgamise korral ning finantstagatise kutsehaigestumisest ja tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse ja surmaga seotud lepinguliste nõuete hüvitamise korral.

1.1.3 Direktiivi 2017/159 ülevõtmata säted

Direktiivi 2017/159 ülevõtmata säted puudutavad haigeid ja vigastatud kalureid ning kalurite ohutuse tagamist.

1.1.4 Direktiivi 2014/112 ülevõtmata säte

Direktiivi 2014/112 ülevõtmata säte puudutab siseveetranspordivahendil töötavate töötajate maksimaalselt lubatud tööaja arvutamist, kui töösuhete kestus on lühem kui tööaja summeerimise arvestusperioodi pikkus.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi töösuhete ja töökeskkonna osakonna nõunikud Kaia Läänemets-Ester (teenistusest lahkunud) ja Stella Vogt (e-post stella.vogt@mkm.ee, tel 5886 4172), töösuhete poliitika juht Liis Tõnismäe (teenistussuhe ajutiselt peatatud) ja töövaldkonna andmete nõunik Ingel Kadarik (e-post ingel.kadarik@mkm.ee, tel 5451 0226).

Eelnõu juriidilise ekspertiisi on teinud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Ragnar Kass (e-post ragnar.kass@mkm.ee).

Eelnõu ja seletuskirja on keeletoimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Merike Koppel (e-post merike.koppel@justdigi.ee).

1.3. Märkused

Eesti ratifitseeris meretöö konventsiooni 23. veebruaril 2016. a vastu võetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni ratifitseerimise seadusega (RT II, 08.03.2016, 3). Ratifitseerimiskiri anti ILO-le hoiule 5. mail 2016 ning meretöö konventsioon jõustus Eesti Vabariigi suhtes 5. mail 2017 (RT II, 08.03.2016, 4).

Meretöö konventsiooni muudatuste jõustumise ajad Eesti suhtes on järgmised:

1. 2014. a muudatused: 30. juuli 2020;
2. 2016. a muudatused: 8. jaanuar 2019;
3. 2018. a muudatused: 7. oktoober 2022;
4. 2022. a muudatused: 23 detsember 2024.²

Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni 2022. a muudatused kiidetakse heaks eraldi Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni koodeksi 2022. aasta muudatuste heakskiitmise seaduse eelnõuga.

Meretöö konventsiooni koodeksi 2014. ja 2016. aasta muudatuste ratifitseerimise seadus jõustus 27. detsembril 2019 (RT II, 17.12.2019, 2) ning meretöö konventsiooni koodeksi 2018. aasta muudatuste heakskiitmise seadus jõustus 14. märtsil 2022 (RT II, 04.03.2022, 1).

Eelnõukohase seadusega muudetakse MTöoS-i 1. juulil 2023. a jõustunud redaktsiooni (RT I, 30.06.2023, 50).

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

Eelnõu ei ole seotud isikuandmete töötlemisega isikuandmete kaitse üldmääruse tähenduses.

2. Seaduse eesmärk

Eelnõukohase seadusega võetakse üle ILO meretöö konventsiooni 2022. aasta muudatused.

Ülevõetavad ILO meretöö konventsiooni 2022. aasta muudatused puudutavad laevapere liikme teavitamist talle tekitatud kahju hüvitamise korrast, laevapere liikmele abi osutamist tema hülgamise korral, Välisministeeriumipoolset reederit abistamist laevapere liikme surma korral ning laevapere liikme surmajuhtumite uurimist ja Rahvusvahelise Tööbüroo teavitamist vastavatest surmajuhtumitest. Samuti täpsustatakse meretöö konventsiooni muudatustega andmeid, mis peavad olema 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.

Ülevõetavad direktiivi 2018/131 sätted puudutavad finantstagatise laevapere liikme hülgamise korral ning finantstagatise kutsehaigestumisest ja tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse ja surmaga seotud lepinguliste nõuete hüvitamise korral. Näiteks peab laevapere liikme hülgamise korral kulude hüvitamist tõendav vastutuskindlustuse poliis või muu tagatise

² MLC Amendments for Estonia:

https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:11201:0::NO:11201:P11201_COUNTRY_ID,P11201_INSTRUMENT_ID:102620,312331.

olemasolu tõendav dokument olema edaspidi kas inglisi- või eesti- ja ingliskeelne ning laevapere liikmele peab olema tagatud õigus nõuda oma kulude viivitamatut hüvitamist. Meretöölepingust või kollektiivlepingust tulenevate kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud lepingulised nõuded tuleb samuti edaspidi hüvitada viivitamata ja täies ulatuses ning kehtestatakse keeld mõjutada laevapere liiget nõustuma lepingujärgsest hüvitisest väiksema hüvitisega. Lisaks võib teatud tingimustel majanduslike raskuste vältimiseks maksta laevapere liikmele hüvitist mitmes osas.

Ülevõetavate direktiivi 2017/159 sätete kohaselt ei tohi kalalaeva reeder takistada kaptenil teha otsust, mis kapteni hinnangu järgi on vajalik pardal viibivate kalurite või laeva ohutuse ning laeva ohutu juhtimise ja käitamise tagamiseks, ning kalalaeva laevapere haigele või vigastatud liikmele tuleb vajaduse korral võimaldada eraldi kajut.

Ülevõetava direktiivi 2014/112 sätte kohaselt töösuhete puhul, mille kestus on lühem kui arvestusperiood, arvutatakse maksimaalne lubatud tööaeg proportsionaalse arvestuse alusel.

Eelnõu väljatöötamiskavatsust ei ole koostatud, sest eelnõu koosneb enamjaolt sätetest, mida liikmesriik on kohustatud üle võtma. Hea õigusloome ja normitehnika eeskirja kohaselt ei ole väljatöötamiskavatsuse koostamine nõutav, kui eelnõu käsitleb Euroopa Liidu õiguse rakendamist (§ 1 lg 2 p 2) või kui tegemist on välislepingu sõlmimise, muutmise või lõpetamisega (§ 1 lg 2 p 3). Seega ei ole käesoleval juhul väljatöötamiskavatsuse koostamine vajalik.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb MTöös-i muudatustest. Selguse huvides kirjeldatakse MTöös-is tehtavaid muudatusi neid tingivate õigusaktide kaupa:

- 1) meretöö konventsiooni 2022. a muudatuste ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused;
- 2) direktiivi 2018/131 ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused;
- 3) direktiivi 2017/159 ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused;
- 4) direktiivi 2014/112 ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused.

3.1. Meretöö konventsiooni 2022. a muudatuste ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused

Eelnõu punktiga 5 täiendatakse seaduse § 33 lõiget 2 pärast sõnu „kapten laevapere liikme“ sõnaga „viivitamata“. Seega on sätte uus sõnastus järgmine: „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 viivitamata ravile tervishoiuteenuse osutaja juurde.“

Muudatus on tingitud meretöö konventsiooni muudatusest, mille kohaselt lisatakse konventsiooni standardisse A4.1, millega reguleeritakse meditsiiniabi laeval ja kaldal, uus lõige 5. Selle sätte kohaselt peab iga ILO liige tagama viivitamatut arstiabi vajava meremehe viivitamatu laevalt lahkumise oma territooriumil asuvalt laevalt ja juurdepääsu kaldal asuvale meditsiinirajatisele asjakohase ravi saamiseks. Kuna MTöös-i § 33 lõige 2 vastab muus osas juba standardi A4.1 lõikele 5, siis on ainsaks MTöös-is tehtavaks muudatuseks nõue, et laevapere liikmete ravile saatmine peab toimuma viivitamata.

Eelnõu punktiga 6 täiendatakse paragrahvi 38 lõikega 1¹. Lisanduva lõike kohaselt teavitab reeder Transpordiametit laevapere liikme surmast viivitamata pärast laevapere liikme surma ja edastab Transpordiametile e-posti teel laevapere liikme surmaga seoses andmed. Need andmed, mis tuleb Transpordiametile edastada, on järgmised: laevapere surnud liikmes sugu, laevapere surnud liikme vanus, laevapere surnud liikme teenistusaste, laevapere surnud liikme ametikoht laeval, laevapere liikme surma põhjus, selle laeva tüüp, millel surmajuhtum aset leidis, laeva kogumahutavus, andmed selle kohta, kas laev oli laevapere liikme surma hetkel merel, sadamas, ankrus või ei ole laeva selleaegne asukoht teada, andmed selle kohta, kas laevapere surnud liige töötas tekil, mootoriruumis, toitlustusüksuses või mujal.

Surmajuhtumite kohta andmete esitamisel on oluline see, et reeder ei viivitaks ebamõistlikult kaua vastavate andmete esitamisega pärast surmajuhtumit. Kuna tegelikkuses tuleb laevapere liikme surmajuhtumeid ette harva, ei kaasne reederile uue teavitamiskohustusega liigset halduskoormust. ILO poolt MKM-ile 2024. a kevadel esitatud meremeeste surmajuhtumite küsimustiku kohaselt tuleb esitada ka selliste surmajuhtumite andmed, mille kohta ei ole uurimistulemused veel selgunud. Seega ei pea reeder andmete esitamiseks ära ootama ametlikke uurimistulemusi, mille selgumine võib teatud juhtudel kaua aega võtta, ja reederil tuleb teavitada Transpordiametit laevapere liikme surmast viivitamata.

Lisatav säte on tingitud meretöö konventsiooni standardi A4.3 lõike 5 muudatusest (asendatakse lõike 5 sissejuhatus, lisatakse uus lõike 5 alapunkt a ja nummerdatakse lõiked ümber). Nimetatud standardi lõike 5 kohaselt peab ILO liige tagama, et kõiki tema lipu all sõitvate laevade pardal töötavate meremeeste surmajuhtumeid uuritakse ja need registreeritakse nõuetekohaselt ning nende kohta esitatakse igal aastal Rahvusvahelise Tööstööbüroo peadirektorile aruanne, mis avaldatakse ülemaailmses registris. Seejuures on meretöö konventsiooni muudatuste suunise B4.3.5 lõikes 4 täpsustatud, et standardi A4.3 lõike 5 punkti a kohaselt edastatavad surmajuhtumite andmed tuleks esitada Rahvusvahelise Tööstööbüroo kindlaks määratud vormis ja klassifikatsiooni kasutades. Samuti peaksid surmajuhtumite andmed suunise B4.3.5 lõike 5 kohaselt muu hulgas sisaldama teavet surmajuhtumi liigi (klassifikatsiooni), laeva tüübi ja kogumahutavuse, surmajuhtumi asukoha (merel, sadamas, ankrupaigas) ning meremehe soo, vanuse, ametikoha ja osakonna kohta.

Eelnimetatu ongi võetud aluseks § 38 lõiget 1¹ sõnastades. Paragrahvi 38 lõikes 1¹ esitatud andmete loetelu on siiski pikem kui suunise B4.3.5 lõikes 5 sätestatud näitlik loetelu, kuna Eesti peab ILO liikmena tagama, et tema lipu all sõitvate laevade pardal töötavate meremeeste surmajuhtumite kohta esitatakse igal aastal Rahvusvahelise Tööstööbüroo direktorile aruanne, et see avaldada ülemaailmses registris. 2024. a kevadel esitas ILO MKM-ile küsimustiku meremeeste surmajuhtumite kohta andmete saamiseks, milles küsiti rohkem andmeid, kui on kirjas suunise B4.3.5 lõikes 5, mistõttu eelnõus nähakse reederile ette ka laevapere liikme surma põhjuse ja laevapere surnud liikme teenistusastme kohta andmete edastamine Transpordiametile.

Eestis uurib tööõnnetusi, sh laeva pardal toimuvaid tööõnnetusi, Tööinspeksioon, surmajuhtumeid Politsei- ja Piirivalveamet ning laevaõnnetusi Ohutusjuurdluskeskus. Seega vastab Eesti õigus standardi A4.3 lõike 5 uuele sõnastusele osas, mis puudutab seda, et kõiki meremeeste surmajuhtumeid uuritakse ja need registreeritakse nõuetekohaselt. Küll aga puudub Eesti õiguses säte selle kohta, mis puudutab laevapere liikmete surmade kohta andmete esitamist ja nende riigiasutustepoolset kogumist ning seetõttu puudub hetkel ka hea ülevaade sellistest surmajuhtumitest ja võimalus andmeid koondatult ILO-le edastada. Seega

on lisatav MTöös-i § 38 lõige 1¹ vajalik selleks, et viia Eesti õigus kooskõlla meretöö konventsiooniga.

Transpordiametil on juba kehtiva õiguse järgi teatud seadusest tulenev roll seoses laevapere liikmetega juhtunud tööõnnetustega. Näiteks meresõiduohutuse seaduse § 71 lõike 3 kohaselt esitab Tööinspeksioon laevaõnnetuse korral, mille puhul viiakse läbi laevapere liikmega juhtunud tööõnnetuse uurimine, uurimise aruande Transpordiametile. Samuti teeb Transpordiamet riiklikku järelevalvet mitmete MTöös-ist tulenevate nõuete täitmise üle. Näiteks teeb Transpordiamet järelevalvet laevapere liikme kojusõidu korraldamise kohustuse reederipoolse täitmise üle, laevapere liikme kutsehaigestumisest ja tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse ja surmaga seotud lepinguliste nõuete hüvitamise tagatise kohta sätestatu järgimise üle, selle järgimise üle, mis puudutab reederi tagatist kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks jne. Arvestades Transpordiameti kesket rolli meretöölepingut puudutavates küsimustes, on Transpordiamet laevapere liikmete surmajuhtumite kohta andmete kogumiseks sobiv asutus.

Seejuures on Rahvusvahelisele Tööstööbüroole surmajuhtumite kohta ülemaailmses registris avaldamiseks aruannet esitama pädev asutus MKM. Nimelt tuleneb Vabariigi Valitsuse 23. oktoobri 2002. a määruse nr 323 „Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi põhimäärus“ (edaspidi *MKM-i põhimäärus*) § 12 punktist 4, et ministeriumi põhiülesanne on valitsemisalas rahvusvahelise koostöö korraldamine, sealhulgas Euroopa Liidu ja rahvusvaheliste organisatsioonide alane tegevus. Lisaks on MKM-i põhimääruse § 17 punkti 18² kohaselt MKM-i töösuhete ja töökeskkonna osakonna põhiülesanne töepoliitika kavandamine ja koordineerimine ning selle elluviimise korraldamine. Seetõttu on MKM-i töösuhete ja töökeskkonna osakonna ülesanne tegeleda oma valdkonnas rahvusvaheliste organisatsioonide alase tegevusega ning osakond on pädev esitama aruannet laevapere liikmete surmajuhtumite kohta ILO-le.

Seega hakkab laevapere liikmete surmajuhtumite kohta andmete edastamine ILO-le edaspidi välja nägema selliselt, et reeder esitab Transpordiametile laevapere liikme surmaga seotud andmed ning Transpordiamet omakorda edastab vastavad andmed MKM-ile, kui ILO on esitanud MKM-ile vastavate andmete saamiseks päringu. Seejuures esitatakse kõnealused andmed isikustamata kujul ja krüpteerituna.

Laevapere liikmete surmajuhtumite kohta andmete kogumise kitsam eesmärk on täita meretöö konventsiooni nõuet esitada ILO-le iga-aastaselt andmed surmajuhtumite kohta. Laevapere liikmete surmaga seotud andmete kogumise laiem eesmärk on parandada laevapere liikmete tööohutust, töötingimusi ja laeva meresõiduohutust, milleks luuaksegi võimalus koguda ja analüüsida surmajuhtumitega seotud andmeid. Selline andmekogumine võimaldab tuvastada laeval potentsiaalseid süsteemseid probleeme, mis võivad ohustada ka teisi laevapere liikmeid, ning annab reederile, järelevalveasutusele ja seadusandjale võimaluse võtta kasutusele meetmeid, et vähendada meretööga seotud riskide realiseerumist ning ennetada võimalikult suures ulatuses surmaga lõppevaid juhtumeid tulevikus.

Eelnõu punktiga 3 asendatakse seaduse 3. peatüki 3. jao pealkirjas sõnad „reederi ja kapteni“ sõnadega „reederi, kapteni ja riigi“. Kuna eelnõu punktiga 7 lisatav § 38¹, millega reguleeritakse riigi kohustusi laevapere liikme surma korral, kuulub seaduse 3. peatüki 3. jakku, mille pealkirjast riigi kohustusi ei nähtu, siis tuleb täiendada ka selle jao pealkirja. Uues pealkirjas ei viidata enam üksnes reederi ja kapteni kohustustele, vaid ka riigi kohustustele. Seega on 3. peatüki 3. jao uus pealkiri järgmine: „Laevapere liikme

tervisekontroll ning reederi, kapteni ja riigi kohustused laevapere liikme haiguse, vigastuse ja surma korral“.

Eelnõu punktiga 7 lisatakse MTöös-i § 38¹, millega reguleeritakse riigi kohustusi laevapere liikme surma korral. Sätte kohaselt aitab Välisministeerium juhul, kui laevapere liikme surm saabus laevasõidu ajal Eesti Vabariigi territoriaalvetes või avamerel enne laeva sisenemist Eesti Vabariigi territoriaalvetesse, vajaduse korral reederil surnukeha või tuha elukohariiki toimetada, võttes arvesse laevapere liikme või tema lähedaste soovi.

MTöös-i muutmise vajadus tuleneb meretöö konventsiooni 2022. a muudatusest, millega lisatakse standardisse A4.1 uus lõige 6. Lisatav lõige näeb ette, et kui meremees suri laevasõidu ajal, aitab ILO liige, kelle territooriumil surm saabus, või kui surm saabus avamerel, siis liige, kelle territoriaalvetesse laev järgmisena siseneb, reederil surnukeha või tuha koduriiki toimetada meremehe või tema lähisugulaste soovi kohaselt. Laevapere surnud liikme soovi kindlakstegemine võib toimuda varasemalt kirjalikult dokumenteeritud teabe (nt laevapere liikme isiklik avaldus) alusel ja vajaduse korral konsulteerides tema lähedastega. Samuti võivad laevandusettevõtted rakendada praktikat, mille kohaselt laevapere liikmelt kogutakse eelnevalt teavet nende soovi kohta võimaliku surmajuhtumi korral. Kui vastavat teavet ei ole kirjalikult fikseeritud, on võimalik võtta ühendust laevapere surnud liikme lähedastega, et selgitada välja, kuidas kõige paremini tagada laevapere liikme sooviga arvestamine.

Välisministeeriumi kohustus reederit aidata seisneb eelkõige nõu andmises selle kohta, kuidas surnukeha või tuhk elukohariiki toimetada. Välisministeeriumil on vajalik pädevus ja kogemus välisriikides aset leidnud surmajuhtumitega seotud küsimuste lahendamisel ning oskab seetõttu juhendada reederit, kuidas tuleb tegutseda välismaalase surma korral. Seejuures riik surnukeha või tuha elukohariiki toimetamise kulusid ei kanna. Tegelikult toimetatakse surnukeha või tuhk välisriiki rahvusvahelise litsentsiga matusebüroode vahendusel, kellelt tuleb tellida selleks vastav teenus.

Eelnõu punktiga 10 muudetakse § 39¹ lõiget 3. Paragrahviaga reguleeritakse kutsehaigestumisest ja tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse ja surmaga seotud lepinguliste nõuete hüvitamise tagatist. MTöös-i § 39¹ lõike 3 muudatus on tingitud meretöö konventsiooni lisa A4-I muudatusest. Viidatud lisas on sätestatud andmed, mis peavad olema sellisel sertifikaadil või muul dokumentaalsel tõendil finantstagatise olemasolu kohta, mis puudutab meremehe haigust, vigastust või surma (eeskirja 4.2 kohane finantstagatis). Lisapunkti g sõnastust muudetakse järgmiselt: „reederi või registreeritud omaniku nimi, kui see erineb reederi omast“.

Selle tõttu on vaja muuta MTöös-i § 39¹ lõikes 3 esitatud loetelu andmetest, mis peavad vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval dokumendil olema. Sättesse lisatakse uus nõue, et vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval dokumendil peab olema reederi nimi, kui see erineb laevaomaniku nimest (punkt 3). Samuti tuuakse vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval dokumendil nõuetavate andmete terviklik loetelu MTöös-i § 39¹ lõikesse 3, tõstes sinna ka kaubandusliku meresõidu seaduse § 77³ lõikes 2 nimetatud andmed. Seega muudatuse tulemusel ei ole vajalik enam § 39¹ lõikes 3 viidata kaubandusliku meresõidu seaduse § 77³ lõikele 2.

Seega on MTöös-i § 39¹ lõike 3 uus sõnastus järgmine: „Vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval dokumendil, mis on väljastatud laevale, millele kohaldatakse käesolevas paragrahvis sätestatud tagatise nõuet, peavad olema märgitud järgmised andmed: 1) laeva nimi ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) registrinumber ning registreerimissadam; 2) laevaomaniku nimi ja peamine tegevuskoht; 3) reederi nimi, kui see erineb laevaomaniku nimest; 4) tagatise liik ja kestus; 5) tagatiseandja nimi ja peamine tegevuskoht; 6) laeva kutsungsignaal; 7) laevapere liikmete nõuetega tegeleva tagatiseandja töötaja või üksuse telefoninumber ja e-posti aadress; 8) tagatiseandja kinnitus, et tagatisleping vastab Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni standardi A4.2.1 lõike 8 nõuetele.

Eelnõu punktiga 11 täiendatakse § 60 lõikega 3¹, milles sätestatakse, et kui laevapere liige loetakse hüljatuks MTöös-i § 61¹ lõike 2 punktides 2 ja 3 sätestatud juhtudel, osutavad käesoleva paragrahvi lõike 3 teises lauses nimetatud riigiasutused vajadusel korraldada vastavalt oma pädevusele laevapere liikmele abi tema viivitamatu kojusõidu korraldamiseks.

MTöös-i § 61¹ lõike 2 punkti 2 kohaselt loetakse laevapere liige hüljatuks, kui reeder on jätnud meretöölepingu tingimusi rikkudes laevapere liikme ilma vajalikust ülalpidamisest ja toetusest (piisav toit, majutus, joogivesi, hädavajalik kütus laeva pardal ellujäämiseks, vajalik meditsiiniabi) ning punkti 3 kohaselt siis, kui reeder on meretöölepingu tingimusi rikkudes ühepoolset lõpetanud laevapere liikmega töösuhte või jätnud talle maksmata meretöölepingus kokkulepitud kahe või enama kuu töötasu.

Muudatus on tingitud meretöö konventsiooni standardi A2.5.1 muudatusest, millega lisatakse sättesse uus lõige 9 järgmises sõnastuses: „Liikmed hõlbustavad meremeeste viivitamatut kojusõitu, sealhulgas juhul, kui nad loetakse hüljatuks standardi A2.5.2 lõike 2 tähenduses“ (s.o siis, kui reeder teeb käesoleva konventsiooni nõudeid või meretöölepingu tingimusi rikkudes järgmist: a) ei kata meremehe kojusõidukulud või b) on jätnud meremehe ilma vajalikust ülalpidamisest ja toetusest või c) on muul moel ühepoolset lõpetanud meremehega töösuhte, sealhulgas jätnud talle maksmata lepingujärgse palga vähemalt kahe kuu eest). Lisaks sätestatakse meretöö konventsiooni nimetatud uues lõikes, et sadamariigid, lipuriigid ja tööjõudu tarnivad riigid teevad koostööd tagamaks, et nende territooriumil või nende lipu all sõitval laeval hüljatud meremeeste asendamiseks tööle võetud meremeestele antakse konventsioonist tulenevad õigused. Eelkõige peetakse meremeeste viivitamatu kojusõidu hõlbustamiseks seda, et riigiasutused (nt Transpordiamet ja Välisministeerium) osutavad vastavalt oma pädevusele selleks abi.

Eelnõu punktiga 12 täiendatakse § 60 lõiget 4, et viia see kooskõlla eelnõu punktiga 11 lisatava § 60 lõikega 3¹. MTöös-i § 60 täiendamisel lõikega 3¹ on vaja muuta ka § 60 lõiget 4, mis viitab ainult lõikele 3 kojusõidu kulude küsimuses. Paragrahv § 60 lõige 4 reguleerib laevapere liikme kojusõidu kulude katmist ja Transpordiameti poolt kojusõidu korraldamise kaasatud muudele isikutele tekkinud kulude hüvitamist, sätestades, et need kaetakse Vabariigi Valitsuse reservist riigieelarve seaduses kehtestatud korras. Kuna eelnõu punktiga 11 lisatakse § 60 lõige 3¹, mis käsitleb riigiasutuste osutatavat abi hüljatud laevapere liikme viivitamatu kojusõidu korraldamiseks, on vajalik muuta ka § 60 lõiget 4, et tagada selles sättes viite täpsus seoses laevapere liikme kojusõidu kulude katmisega. Seetõttu laiendatakse § 60 lõikes 4 tehtavat viidet selliselt, et lisaks lõikes 3 nimetatud kuludele oleksid ka lõikes 3¹ sätestatud kulud kaetavad Vabariigi Valitsuse reservist riigieelarve seaduses sätestatud korras.

Eelnõu punktiga 13 täiendatakse § 61¹ lõiget 7. Paragrahviga reguleeritakse tagatist laevapere liikme hülgamise korral. MTöös-i § 61¹ lõike 7 muudatus on tingitud meretöö konventsiooni lisa A2-I muudatusest. Viidatud lisas on sätestatud andmed, mis peavad olema sertifikaadil või muul dokumentaalsel tõendil finantstagatise kohta seoses meremeeste hülgamisega (eeskirja 2.5 lõike 2 kohane finantstagatis). Lisas asendatakse punkti g sõnastus järgmisega: „reederi või registreeritud omaniku nimi, kui see erineb reederi omast“.

Seetõttu on vaja muuta MTöös-i § 61¹ lõikes 7 esitatud loetelu andmetest, mis peavad vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval dokumendil olema. Seega on MTöös-i § 61¹ lõike 7 uus sõnastus järgmine: „Vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval dokumendil, mis on väljastatud laevale, millele kohaldatakse käesolevas paragrahvis sätestatud tagatise nõuet, peavad olema märgitud lisaks käesoleva seaduse § 39¹ lõike 3 punktides 1–6 sätestatud andmetele järgmised andmed: 1) laevapere liikme abitaotlusega tegeleva tagatiseandja töötaja või üksuse telefoninumber ja e-posti aadress; 2) tagatiseandja kinnitus, et tagatisleping vastab Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni standardi A2.5.2 nõuetele.“

Eelnõu punktiga 16 täiendatakse § 72 lõiget 1 punktiga 2¹. Muudatuse kohaselt peab töövahendusteenuse osutaja, kes vahendab laevapere liiget rahvusvahelist meresõitu tegevale laevale, mille kogumahutavus on 200 või enam, edaspidi teavitama laevapere liiget hiljemalt meretöölepingu sõlmimise ajal sama paragrahvi lõikest 2 tulenevast õigusest. Paragrahvi 72 lõikes 2 on sätestatud, et töövahendusteenuse osutaja hüvitab oma kohustuste täitmata jätmisest või mittenõuetekohasest täitmisest laevapere liikmele tekkiva varalise kahju võlaõigusseaduses (VÕS) sätestatud korras. Seega peab töövahendusteenuse osutaja edaspidi teavitama laevapere liiget hiljemalt töölepingu sõlmimise ajal laevapere liikme õigusest nõuda talle tekitatud varalise kahju hüvitamist, kui töövahendusteenuse osutaja ei täida oma kohustusi või täidab need mittenõuetekohaselt.

Muudatus on tingitud meretöö konventsiooni standardi A1.4 muudatusest. Nimetatud standardi lõike 5 punkti c alapunkti vi muudetakse. Muudetud sätte kohaselt peab ILO liige oma õigusnormide või muude meetmetega tagama, et tema territooriumil tegutsevad meremeeste töövahendusteenistused kehtestavad kindlustuse või samaväärse asjakohase meetme abil kaitsesüsteemi, et hüvitada meremeestele rahaline kahju, mis võib neile tekkida juhul, kui töövahendusteenus jääb osutamata või asjaomane reeder ei täida meretöölepingu kohaselt oma kohustusi meremeeste vastu, ning tagavad, et meremehi teavitatakse enne töölevõtmist või töölevõtmise käigus nende kaitsesüsteemijärgsetest õigustest. Võrreldes standardi varasema sõnastusega muudetakse eelnimetatud lause lõpuosa, sätestades, et tuleb tagada, et meremehi teavitataks enne töölevõtmist või töölevõtmise käigus nende kaitsesüsteemijärgsetest õigustest. Eesti õiguses on vastav rahalise kahju hüvitamise kaitsesüsteem VÕS-is sätestatud kahju hüvitamise kord (VÕS-i 7. peatükk).

Meretöö konventsiooni 2022. aasta muudatuste ja Eesti õiguse võrdlustabel on esitatud seletuskirja lisas 1.

3.2. Direktiivi 2018/131 ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused

Eelnõu punktiga 9 täiendatakse § 39¹ lõigetega 1¹–1³. Uute lõigete tõttu muudetakse ka paragrahvi pealkirja (**punkt 8**). Nimetatud sätted puudutavad laevapere liikmele hüvitise maksmist olukorras, kus laevapere liikmel on tekkinud meretöölepingust või

kollektiivlepingust tulenevad kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud nõuded.

MTöös-i § 39¹ lõikes 1¹ sätestatakse, et lõikes 1 nimetatud nõuded tuleb laevapere liikmele hüvitada viivitamata ja täies ulatuses. Sellised § 39¹ lõikes 1 nimetatud nõuded on laevapere liikme meretöölepingust või kollektiivlepingust tulenevad kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud nõuded.

Muudatus on tingitud direktiivi 2018/131 lisa punkti 3 alapunktis b nimetatud meretöö konventsiooni standardi A4.2 lõike 8 punkti a üle võtmata jätmisest. Selle punkti kohaselt tuleb riigisisestes õigusnormides sätestada, et finantstagatissüsteem, mida kasutatakse selleks, et tagada standardis A4.2.2 määratletud lepinguliste nõuete korral standardi lõike 1 punktis b sätestatud hüvitise maksmine (s.o hüvitis seoses meremehe tööõnnetuse, kutsehaigusega või ametialasest ohust tingitud meremehe surma või pikaajalise töövõimetusega) peab vastama järgmistele miinimumnõuetele: a) ilma et see piiraks käesoleva lõike punkti c kohaldamist, tuleb meretöölepinguga ette nähtud lepinguline hüvitis maksta välja täies mahus ja viivitamatult. Komisjoni hinnangul ei ole Eesti üle võtnud standardi A4.2 lõike 8 punkti a kohast kohustust, et meretöölepinguga ette nähtud hüvitis tuleb maksta välja täies mahus ja viivitamatult. Seetõttu sätestatakse eelnõukohase seadusega, et edaspidi tuleb kõnealused nõuded laevapere liikmele hüvitada viivitamata ja täies ulatuses.

Lisatava paragrahvi 39¹ lõikega 1¹ on seotud ka **eelnõu punktis 9** kavandatud muudatus, millega täiendatakse seadust § 39¹ lõikega 1². Selle sätte kohaselt võib juhul, kui laevapere liikme pikaajalise töövõimetuse tõttu on hüvitise täielikku suurust raske kindlaks määrata ja see on vajalik pikaajalisel töövõimetuslehel viibimise tõttu laevapere liikme majanduslike raskuste vältimiseks, võib erandina lõikest 1¹ laevapere liikmele hüvitist maksta mitmes osas.

Muudatus 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.

Lisaks täiendatakse **eelnõu punkti 9** kohaselt § 39¹ lõikega 1³, milles sätestatakse, et lõikes 1 nimetatud nõudeid hüvitades ei tohi laevapere liiget mõjutada nõustuma lepingujärgsest hüvitisest väiksema hüvitisega. Muudatus on tingitud direktiivi 2018/131 lisa punkti 3 alapunktis b nimetatud meretöö konventsiooni standardi A4.2 lõike 8 punkti b üle võtmata jätmisest. Nimetatud punkti kohaselt tuleb riigisisestes õigusnormides sätestada, 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: [...] b) meremehele ei tohi avaldada survet lepingulisest summast väiksema maksega nõustumiseks. Komisjoni hinnangul ei ole kõnealune säte Eesti õigusesse üle võetud. Komisjon rõhutas, et standardi A4.2 lõike 8 punktis b sätestatud kohustuse ülevõtmiseks on vaja selget normi, kuna Eesti õiguses ei ole selgelt

sätetatud, et meremeestele ei tohi avaldada survet lepingulisest summast väiksema summaga nõustumiseks. Seetõttu lisataksegi eelnõuga MTöös-i vastav sõnaselge säte.

Kuna uute lõigete lisamisega § 39¹, milles on sätestatud kutschaigestumisest ja tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse ja surmaga seotud lepinguliste nõuete hüvitamise tagatist puudutav, laiendatakse paragrahvi reguleerimisala, täpsustades nõuete hüvitamise korda, siis muudetakse **eelnõu punktiga 8** ka vastavalt paragrahvi pealkirja. Uue pealkirjaga ei viidata enam mitte üksnes lepinguliste nõuete hüvitamise tagatisele, vaid lepinguliste nõuete hüvitamise tagatisele ja hüvitamisele. Seega on § 39¹ uus pealkiri järgmine: „Kutschaigestumisest ja tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse ja surmaga seotud lepinguliste nõuete hüvitamise tagatis ja hüvitamine“.

Eelnõu punktiga 14 täiendatakse § 61¹ lõikega 7¹, mille kohaselt peab edaspidi sama paragrahvi lõikes 7 nimetatud muu tagatise olemasolu tõendav dokument (s.o vastutuskindlustuse poliis või muu tagatise olemasolu tõendav dokument kulude hüvitamiseks laevapere liikme hülgamise korral) olema kas inglise- või eesti- ja ingliskeelne. Komisjon on Eestile ette heitnud, et Eesti õigusesse ei ole konkreetselt üle võetud kohustust, millele on osutatud meretöö konventsiooni standardi A2.5.2 lõikes 7, mille kohaselt peab sertifikaat või muu dokumentaalne tõend finantstagatise olemasolu kohta olema koostatud inglise keeles või sellele peab olema lisatud tõlge inglise keelde. Nimetatud etteheide on eelnõuga kavandatava muudatuse põhjuseks.

Eelnõu punktiga 15 täiendatakse seaduse 3. peatüki 6. jagu §-ga 61², mis sätestab laevapere liikme kulude hüvitamise nõudeõiguse laevapere liikme hülgamise korral Selle sätte kohaselt on laevapere liikme hülgamise korral laevapere liikmel õigus nõuda § 61¹ lõikes 3 sätestatud kulude viivitamatut hüvitamist. Selleks peab laevapere liige või tema esindaja esitama tagatiseandjale hüvitise saamiseks kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis taotluse koos tõenditega, et laevapere liikmel on õigus hüvitist saada. Tõendite all peetakse silmas kuludokumente, mis tuleb esitada § 61¹ lõike 3 punktide 2–3 alla kuuluvate kulude kandmise kohta.

Muudatus on tingitud direktiivi 2018/131 lisa punktis 2 nimetatud meretöö konventsiooni standardi A2.5.2 lõike 8 üle võtmata jätmisest. Selle lõike kohaselt antakse finantstagatissüsteemi (s.o finantstagatissüsteem meremeeste hülgamise korral) kaudu viivitamatult abi, kui meremees või tema nimetatud esindaja esitab sellekohase taotluse ja tõendab kõnealuse standardi lõike 2 kohast (st olukord, kus meremees on hüljatud) õigust abi saada. Komisjon on seisukohal, et vastav säte ei ole Eesti õigusesse üle võetud.

Direktiivi 2018/131 ülevõtmata sätete ja Eesti õiguse võrdlustabel on esitatud seletuskirja lisas 2.

3.3. Direktiivi 2017/159 ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused

Eelnõu punktidega 1 ja 2 tehakse omavahel seotud muudatused §-desse 2 ja 22. Punktiga 1 täiendatakse MTöös-i kohaldamisala ning lisatakse § 2 lõikesse 3¹ viide lisatavale § 22 lõikele 2 (eelnõu punktiga 2 lisatav säte). See tähendab, et edaspidi hakkab § 22 lõige 2 kohalduma ka töötamisele alla 24 meetri pikkusel kalalaeval. MTöös-i § 2 lõike 3 kohaselt ei kohaldata MTöös-i üldiselt töötamisele alla 24 meetri pikkusel kalalaeval, kuid erandina sellest reeglist on MTöös-i § 3 lõikes 3¹ nimetatud MTöös-i sätteid, mida ikkagi kohaldatakse ka töötamisele alla 24 meetri pikkusel kalalaeval.

Paragrahvi 22 uue lõike 2 kohaselt ei tohi kalalaeva reeder takistada kaptenil teha otsust, mis kapteni hinnangu järgi on vajalik pardal viibivate kalurite või laeva ohutuse ning laeva ohutu juhtimise ja käitamise tagamiseks.

Muudatus on tingitud direktiivi 2017/159 lisa („Kokkulepe, mis käsitleb Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2007. aasta kalandustöö konventsiooni rakendamist“ (edaspidi *kokkulepe*)) artikli 5 lõike 4 ülevõtmisest. Selle sätte kohaselt ei takista kalalaevareeder kiplil sellise otsuse tegemist, mis kipri professionaalse hinnangu kohaselt on vajalik pardal viibivate kalurite ohutuse või laeva ohutuse ning selle ohutu juhtimise ja käitamise tagamiseks. Komisjoni hinnangul ei ole kaubandusliku meresõidu koodeksi § 62 esimeses lõigus sätestatud kapteni üldised kohustused piisavad, et pidada Eesti õigust kokkuleppe vastava sättega kooskõlas olevaks, kuna kokkuleppe kõnealuses artiklis sätestatud tööandja konkreetset kohustust ei ole Eesti õiguses eraldi käsitletud. Seetõttu on komisjon seisukohal, et see säte on seni Eesti õigusesse üle võtmata. Seda kavandatakse teha nüüd eelnõu punktidega 1 ja 2.

Direktiivi 2017/159 artikli 5 lõike 4 ülevõtmisel MTöös-i § 22 lõikega 2 on jäetud välja sõna „professionaalse“. Seda seetõttu, et esiteks on „professionaalse hinnangu“ mõiste sisuline tähendus õiguslikult ebamäärane ja selle tõlgendamine võib tekitada ebavajalikku õiguslikku ebakindlust. Teiseks on kapten vastavalt kehtivatele seadustele ja oma ametikohale juba eelduslikult pädev ja professionaalne ning tema hinnangut käsitataksegi ametikohustuste täitmisel kui professionaalset, mistõttu on sellise täiendava rõhutuse kasutamine normitehniliselt üleliigne. Ühtlasi selle sõna eemaldamisel ei võeta direktiivi 2017/159 laiendatult üle.

Eelnõu punktiga 4 täiendatakse laevapere haigele või vigastatud liikmele meditsiiniabi andmist reguleerivat § 33 lõikega 1¹, mille kohaselt reeder või kapten võimaldab vajaduse korral kalalaeva laevapere haigele või vigastatud liikmele eraldi kajuti. Kalalaeva laevapere haige või vigastatud liikme vajadust eraldi kajuti järele hinnatakse juhtumipõhiselt, et tagada individuaalne lähenemine laevapere liikme tervises seisundi hindamisel. Kuivõrd tervisehädade ja vigastuste iseloom ning tõsidus võivad olla väga erinevad, on keeruline täpsemaid vajadusi kajuti võimaldamiseks ette näha. Seetõttu on oluline, et iga juhtumi puhul saaks eraldi hinnata kajuti eraldamise vajadust laevapere haigele või vigastatud liikmele.

Muudatus on tingitud kokkuleppe II lisa punkti 61 ülevõtmisest. Selle punkti kohaselt eraldatakse haigestunud või vigastatud kalurile lisaks direktiivis 92/29/EMÜ sätestatud nõuetele vajaduse korral kajut. Komisjoni hinnangul ei ole see säte Eesti õigusesse üle võetud.

Direktiivi 2017/159 ülevõtmata sätete ja Eesti õiguse võrdlustabel on esitatud seletuskirja lisas 3.

3.4. Direktiivi 2014/112 ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused

Eelnõu punktiga 17 täiendatakse siseveetranspordivahendil töötava isiku töö tegemise aja piirangut reguleerivat § 72¹ lõikega 4, mille kohaselt kui siseveetranspordivahendil töötava töötaja ja laevapere liikme töösuhe lõpeb enne töötaja summeerimise arvestusperioodi lõppu, arvutatakse maksimaalne lubatud tööaeg proportsionaalselt töötatud päevade arvuga.

See tähendab, et kui töötajale kohaldub näiteks kuuekuuline arvestusperiood (näiteks jaanuarist juunini), kuid töötaja töötab sellest perioodist vaid kolm kuud, siis tuleb

maksimaalne lubatud tööaeg arvutada proportsionaalselt töötatud ajaga, st lähtudes selle kolme kuu jooksul töötatud päevade arvust. Oletame, et kuuekuulise arvestusperioodi jooksul on maksimaalne lubatud tööaeg 1008 tundi. Kui töötaja alustab tööd 1. jaanuaril ja tema tööleping lõpeb 31. märtsil, on töötatud aeg sellel perioodil kokku kolm kuud, mis moodustab 3/6 ehk 0,5 kogu arvestusperioodist. Sellisel juhul on töötaja maksimaalne lubatud tööaeg 504 tundi (1008 tundi x 0,5). Antud näite puhul on töötamine 505. tunnil ületunnitöö.

Muudatus on tingitud vajadusest võtta Eesti õigusesse üle direktiivi 2014/112 lisa artikli 3 lõige 4. Selle sätte kohaselt töösuhete puhul, mille kestus on lühem kui arvestusperiood, arvutatakse maksimaalne lubatud tööaeg proportsionaalse arvestuse alusel. Komisjoni hinnangul ei ole kõnealune säte Eesti õigusesse üle võetud. Komisjon märkis, et ei suutnud kindlaks teha direktiivi 2014/112 lisa artiklit 3 lõike 4 täpset rakendamist, kuivõrd tööaja proportsionaalne arvutamine ei ole Eesti õiguses sõnaselgelt kodifitseeritud. Seetõttu lisataksegi eelnõuga MTöös-i vastav sõnaselge säte.

Direktiivi 2014/112 ülevõtmata sätte ja Eesti õiguse võrdlustabel on esitatud seletuskirja lisas 4.

3.5. Eelnõu põhiseaduspärasuse analüüs

Kohustus tagada meretööõiguse vastavus rahvusvahelistele tööstandarditele ja Euroopa Liidu õigusele

Rahvusvahelise õiguse fundamentaalne põhimõte on *pacta sunt servanda* ehk riigid, sh Eesti, on kohustatud täitma rahvusvahelisi lepinguid, mille osalisriigid nad on³. Kui Riigikogu on ratifitseerinud välislepingu, on see leping Eestile õiguslikult siduv ja õigussüsteemi lahutamatu osa. Eesti ratifitseeris 23. veebruaril 2016 ILO meretöö konventsiooni, millega kaasneb Eestile kohustus viia riigisisised õigusaktid vastavusse meretöö konventsiooni ja selle hilisemate muudatustega. Seega meretöö konventsiooni muudatuste ülevõtmine riigisisesse õigusesse on Eesti rahvusvaheline kohustus.

Meretöö konventsioon kujutab endast rahvusvahelist kokkulepet meremeeste töö- ja elamistingimuste kohta laeval. Meretöö konventsioon ei ole otsekohaldatav õigusakt, st seda ei kohaldata laevade, reederite või laevapere liikmete suhtes otse. Riigid võtavad rahvusvaheliste lepingutega endale kohustusi, mille täitmiseks on tihti vaja võtta konkreetseid meetmeid või tagada välislepingust tulenevaid õigusi üksikisikutele⁴. Nagu rahvusvahelise õiguse tava ette näeb, tugineb meretöö konventsiooni kohaldamine riigipoolsel õigusakti ratifitseerimisel ja selle rakendamisel riigisiseste õigusnormide või muude riigile tavapäraste meetmete kaudu. Seega meretöö konventsiooni sätted vajavad konkretiseerimist Eesti õigusega. Reederile, laevale või laevapere liikmele kohaldatakse seejärel riigisisest õigust või muid asjakohaseid riigisiseseid meetmeid. Erinevad organid aitavad välislepingute täitmisele kaasa oma pädevuse piires. Meretöö konventsioonis sisalduvate õiguste ja kohustuste sätestamine on seadusandja ülesanne, mis eeldab seega seadusandjalt Eesti meretööõiguse kohandamist merenduse rahvusvahelistele tööstandarditele. Riigikohus on oma praktikas korduvalt rõhutanud, et Eesti peab täitma oma rahvusvahelisi kohustusi ja tagama, et riigisisene õiguskord oleks kooskõlas ratifitseeritud välislepingutega⁵. Eesti ühinemine

³ Rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni artikkel 26: Iga jõustunud leping on tema osalisriikidele kohustuslik ja nad peavad seda heas usus täitma. – Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12863800>.

⁴ Pajuste, T. PSK § 123/10. – Eesti Vabariigi põhiseaduse kommentaarid Tallinn: Teaduste Akadeemia 2022.

⁵ Vt nt RKÜKo 3-4-1-2-15, p 64.

meretöö konventsiooniga tähendab, et riik on tunnustanud selles sätestatud rahvusvahelisi merenduse tööstandardeid ning peab tagama nende rakendamise, võttes kasutusele kõik võimalikud meetmed, et võimaldada konventsioonis sätestatud õiguste ja kohustuste elluviimist.

Samuti tuleb Eestil EL-i liikmesriigina kindlustada, et tema õigusaktid vastavad EL-i õigusele. Direktiivide nõuetekohane ülevõtmine riigisisesse õigusesse on liikmesriigi kohustus, mis tuleneb Euroopa Liidu lepingu artikli 4 lg-st 3 (lojaalse koostöö põhimõte), kuid veelgi täpsemalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklist 288, mille kohaselt on direktiiv saavutatava tulemuse seisukohalt siduv igale liikmesriigile. Eelnõukohase seaduse eesmärk on võtta riigisisesse õigusesse üle direktiivi 2017/159 seni üle võtmata sätteid, mille üle võtmata jätmise tõttu on komisjon algatanud 23. jaanuaril 2020 Eesti suhtes rikkumismenetlust, ning teisel juhul on oluline tagada direktiivi 2018/131 sätete täielik ja korrektne ülevõtmine, et vältida tulevikus võimalikku rikkumismenetlust.

Põhiõigus, millesse sekkutakse (riive)

Eelnõukohase seadusega ette nähtud muudatustega piiratakse eelkõige ettevõtlusvabadust kui põhiõigust, seades reederitele meretöösuhteid puudutavaid täiendavaid kohustusi ja keelde (vt täpsemalt lk 4–12). Ettevõtlusvabaduse isikuline kaitseala laieneb PS § 9 lg 2 alusel ka juriidilistele isikutele. Seega kaitseb ettevõtlusvabadus ka äriühinguid, sh reedereid.

Põhiseaduse (edaspidi *PS*) § 31 esimese lause esimene osa „Eesti kodanikel on õigus tegeleda ettevõtlusega [...]“ sätestab ettevõtlusvabaduse, mille esemelisse kaitsealasse kuulub iseseisva majandustegevuse kaudu tulu teenimise eesmärgil toimuv tegevus. Ettevõtlusvabaduse esemeline kaitseala hõlmab Riigikohtu antud määratluse järgi kõiki tegevusalasid ja elukutseid, mille puhul isik pakub enda nimel kaupu või teenuseid⁶. Ettevõtlusvabaduse kui vabadusõiguse kaitseala on riivatud, kui seda vabadust mõjutatakse avaliku võimu poolt ebasoodsalt, sh kui avalik võim muudab ettevõtlusega tegelemise tingimusi ebasoodsamaks seni kehtinud õigusliku raamistikuga võrreldes⁷. Ettevõtja õigust olla vaba riigi sekkumisest ehk ettevõtlusvabaduse kaitseala on kohus käsitlenud laialt. Riigikohus peab sisuliselt iga riigi kehtestatud regulatsiooni ettevõtlusvabadust riivavaks⁸ – ettevõtlusvabadust riivab ka õiguskorra muutmine ettevõtja jaoks kahjulikul viisil. Samas PS § 31 teine lause annab seadusandjale suure vabaduse kujundada ettevõtlusvabaduse kasutamise tingimusi ja seada sellele piiranguid – tegu on lihtsa seadusereservatsiooniga põhiõigusega.

Ettevõtlusvabaduse riive õigustatuse hindamine

PS §-s 31 sõnastatud põhiõigus tegeleda ettevõtlusega ei ole absoluutne. Mitmesugused tegevused on hõlmatud ettevõtlusvabadusega, kuid see ei tähenda, et seadusandja ei tohiks neid tegevusi piirata või isegi keelata⁹. Kui riivel on legitiimne eesmärk ja riive on selle saavutamiseks proportsionaalne, siis on riive ka põhiseaduspärane.

⁶ RKPJKo 3-4-1-6-00; RKÜKo 3-4-1-20-15, p 43.

⁷ RKPJKo 3-4-1-1-02, p 12; RKPJKo 3-4-1-27-13, p 44.

⁸ Kask, O., Ehrlich, A., Henberg, A. PSK § 31/7. – Eesti Vabariigi põhiseadus. Komm. vlj. 5. vlj. Tartu: Iuridicum 2020.

⁹ Kask, O., Kalmo, H. PSK § 11/4.

Riive legitiimsed eesmärgid

Põhiõiguste piiramise lubatavuse eelduseks on legitiimne eesmärk. Ettevõtlusvabadus on lihtsa seadusreservatsiooniga põhiõigus – PS § 31 teine lause „Seadus võib sätestada selle õiguse (ettevõtlusvabaduse) kasutamise tingimused ja korra“ näeb ette lihtsa seadusreservatsiooni¹⁰. Lihtsa seadusreservatsiooniga põhiõigusi tohib Riigikohtu kujundatud praktika järgi piirata eesmärkidel, mis ei ole PS-ga vastuolus või „mis on kooskõlas põhiseadusest tuleneva väärtuskorraga“. Vastuolu puudumine PS-ga tähendab seda, et põhiõigust piiratakse põhjusel, mis ei ole PS-ga keelatud¹¹. Keelatud ei ole aga ükski „mõistlik ja asjakohane põhjus“¹². Seega ettevõtlusvabadust tohib piirata igal mõistlikul ja asjakohasel põhjusel, mis ei ole PS-ga vastuolus.

Eelnõuga kavandavate sätete, mis määravad valdavalt reederitele täiendavaid kohustusi, legitiimsed eesmärgid on kokkuvõetuna **laevapere liikmete elu, tervise, tööohutuse kaitse, laeva meresõiduohutuse tagamine ning laevapere liikmete õiguste tugevam kaitse ja majanduslik kindlustatus**.

Laevapere liikme viivitamatu ravile saatmise (MTöös § 33 lg 2) ja laevapere haigele või vigastatud liikmele vajaduse korral eraldi kajuti võimaldamise (MTöös § 33 lg 1¹) kohustused on suunatud laevapere liikmete elu ja tervise kaitsele ning ohutute töötingimuste tagamisele, saates laevapere liikme teatud eelduste esinemisel esimesel võimalusel ravile tervishoiuteenuse osutaja juurde, et pakkuda talle kiiresti vajalikku arstiabi ning eraldi kajuti võimaldamine aitab omakorda vähendada laevapere haigest või vigastatud liikmest tulenevat ohtu laevapere teiste liikmete elule ja tervisele.

Reederi kohustus viivitamata teavitada Transpordiametit laevapere liikme surmast ja edastada sellega seotud andmed (MTöös § 38 lg 1¹) aitab parandada laevapere liikmete tööohutust ja töötingimusi ning laeva meresõiduohutust, milleks luuaksegi võimalus koguda ja analüüsida surmajuhtumitega seotud andmeid. Selline andmekogumine võimaldab tuvastada laeval potentsiaalseid süsteemseid probleeme, mis võivad ohustada ka teisi laevapere liikmeid, ning annab reederile, järelevalveasutusele ja seadusandjale võimaluse võtta kasutusele meetmeid, et vähendada meretööga seotud riskide realiseerumist ja ennetada võimalikult suures ulatuses surmaga lõppevaid juhtumeid tulevikus. Samuti on laevapere liikmete surmajuhtumite andmete Transpordiametile edastamise eesmärk, et Eesti saaks täita meretöö konventsiooni nõuet esitada ILO-le iga-aastaselt Eesti lipu all sõitvate laevade pardal töötanud meremeeste surmajuhtumite andmed pärast vastavasisulise päringu saabumist ILO-lt.

Kalalaeva reederi kohustuse mitte sekkuda kapteni otsustusvabadusse (MTöös § 22 lg 2) legitiimsed eesmärgid, nagu ka kavandatav säte ise viitab, on tagada pardal viibivate kalurite ja laeva ohutus ning laeva ohutu juhtimine ja käitamine. Kaptenil peab olema võimalus langetada otsuseid, mis on vajalikud laeva ohutuks juhtimiseks ja meeskonna turvalisuse tagamiseks, ilma et reeder sekkuks tema hinnangusse. Reederi sekkumine kapteni otsustesse võib viia olukorraneni, kus majanduslikud või muud huvid seatakse kõrgemale kalurite tööohutusest ja laeva meresõiduohutusest, mis võib suurendada õnnetuste riski. Meresõiduohutuse ja laevapere liikmete turvalisuse tagamine peavad sõltuma üksnes kapteni autonoomiast teha otsuseid vastavalt oma omandatud teadmistele ja kogemustele.

¹⁰ RKPJKo 3-4-1-1-02, p 15.

¹¹ RKTkm 3-2-1-27-14, p 9.

¹² RKPJKo 5-19-42/13, p 56, RKÜKo 5-20-3/43, p 94.

Reeder on kohustatud hüvitama laevapere liikmele meretöölepingust või kollektiivlepingust tulenevate kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustusest või surmaga seotud lepingulised nõuded viivitamata ja täies ulatuses (MTöös § 39¹ lg 1¹), seejuures võimaldatakse laevapere liikmele hüvitist maksta teatud tingimustel mitmes osas (MTöös § 39¹ lg 1²), ning keelatakse mõjutada laevapere liiget nõustuma lepingujärgsest hüvitisest väiksema hüvitisega (MTöös § 39¹ lg 1³). Nende kavandatavate sätete legitiimne eesmärk on tugevdada laevapere liikme õiguste ja majandusliku kindlustatuse kaitset seeläbi, et kohustatakse laevapere liikmele maksma ette nähtud hüvitist õigeaegselt ja täielikult ning keelatakse avaldada survet nõustuma vähendatud hüvitisega, et hoida laevapere liikmeid ebaõiglase kohtlemise ja surve eest.

Kui reederi nimi erineb laevaomaniku nimest, siis tuleb MTöös § 39¹ ja § 61¹ kohaselt kehtestatud vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval märkida reederi nimi (MTöös § 39¹ lg 3 ja § 61¹ lg 7). See muudatus tugevdab laevapere liikmete õiguste kaitset, tagades, et laevapere liikmed või nende esindajad saavad kiiresti ja selgelt tuvastada vastutava isiku, kelle poole kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud või laevapere liikme hülgamise korral makstava hüvitise nõudega pöörduda, ja ei satu olukorda, kus reederi ja laevaomaniku isiku erinevuse tõttu on hüvitise nõude esitamine takistatud.

Lisaks nähakse eelnõuga ette nõue, et laevapere liikmete hülgamise juhtumite katteks mõeldud vastutuskindlustuse poliis või muu tagatise olemasolu tõendav dokument on kas ingliskeelne või eesti- ja ingliskeelne (MTöös § 61¹ lg 7¹). Meretöö on rahvusvaheline, mistõttu on oluline, et laevapere liikmed, erinevate riikide ametiasutused ja muud asjassepuutuvad osapooled saaksid üheselt aru tagatise olemasolu tõendavatest dokumentidest ja keelelised barjäärid ei takistaks laevapere liikmel oma õiguste teostamist ja abi saamist. Inglise keel on laevanduses peamine töökeel, mistõttu aitab eelnõuga kavandatav keelenõue tagada, et tagatise olemasolu tõendav dokument on rahvusvaheliselt mõistetav.

Samuti kehtestatakse laevapere liikmele hülgamise korral eraldiseisev nõudeõigus reederi vastu, andes laevapere liikmele õiguse nõuda MTöös § 61¹ lg-s 3 sätestatud kulude viivitamatut hüvitamist (MTöös § 61²). Kavandatav säte seab reederile kohustuse tagada, et hülgamise olukorras kantaks laevapere liikme kulud viivitamata. See regulatsioon tugevdab laevapere liikmete õiguste kaitset, kindlustades, et nad saavad hülgamise korral kiiresti katta elutähtsad kulutused, sh kojusõidu transpordi, toidu- ja majutuskulud ning kulud meditsiiniabile ja esmavajalikule. Viivitamatu hüvitamise nõue aitab vältida olukordi, kus laevapere liige peab määramata aja jooksul ootama kulude hüvitamist või sattuma rahalistesse raskustesse tööandja kohustuste täitmata jätmise tõttu.

Eelnimetatud legitiimsed eesmärgid õigustavad ettevõtlusvabaduse piiranguid, olles mõistlikud ja asjakohased põhjused ning kooskõlas PS-ga.

Riive proportsionaalsus

Riigikohus on märkinud, et Eesti õiguskorras tuleneb proportsionaalsuse põhimõtte PS § 11 teisest lausest, mille kohaselt peavad õiguste ja vabaduste piirangud olema demokraatlikus ühiskonnas vajalikud ega tohi moonutada piiratavate õiguste ja vabaduste olemust¹³. Riive on põhiseaduspärane siis, kui see on proportsionaalne legitiimse eesmärgi suhtes.

¹³ Kask, O., Kalmo, H. PSK § 11/29; RKPJKo 3-4-1-1-02, p 15.

Proportsionaalsuse puhul kontrollitakse riive sobivust, vajalikkust ja mõõdukust ehk proportsionaalsust kitsamas tähenduses¹⁴. Sobiv on abinõu, mis soodustab piirangu eesmärgi saavutamist. Abinõu on vajalik, kui eesmärki ei ole võimalik saavutada mõne teise, kuid isikut vähem koormava abinõuga, mis on vähemalt sama efektiivne kui esimene.¹⁵ Käesoleval juhul on riive sobiv ja vajalik legitiimsete eesmärkide saavutamiseks. Sobivuse kriteerium on täidetud, sest ettevõtlusvabaduse piirangud aitavad kaasa nende piirangutega taotletavate eesmärkide saavutamisele. Kuna pole üheselt ilmne, et esineksid teised sama efektiivsed meetmed, mis koormaks küll isikuid vähem, kuid aitaks kavandatavate sätete legitiimseid eesmärke sama tõhusalt saavutada, saab eelnõuga kavandatud meetmeid pidada vajalikuks abinõuks.

Riive mõõdukuse üle otsustamisel tuleb kaaluda ühelt poolt põhiõigusse sekkumise ulatust ja riive intensiivsust, teiselt poolt aga eesmärkide tähtsust¹⁶. Praegusel juhul tuleb riive õigustamiseks analüüsida, kas laevapere liikmete elu, tervise, tööohutuse kaitse, laeva meresõiduohutuse tagamine ning laevapere liikmete õiguste tugevam kaitse ja majanduslik kindlustatus legitiimsete eesmärkidena kaaluvad üles ettevõtlusvabaduse riive.

Riive intensiivsust iseloomustab see, kuivõrd palju muudatus mõjutab isikuid¹⁷. Eelnõuga reederitele kehtestatavate kohustusega, nagu näiteks viivitamata teavitada Transpordiametit laevapere liikme surmast ja edastada sellega seotud andmed (MTöös § 38 lg 1¹), mitte takistada kalalaeva kaptenil teha otsust kalurite või laeva ohutuse ning laeva ohutu juhtimise ja käitumise tagamiseks (MTöös § 22 lg 2), hüvitada laevapere liikmele kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustusest või surmaga seotud lepingulised nõuded viivitamata ja täies ulatuses (MTöös § 39¹ lg 1¹), mitte mõjutada laevapere liiget nõustuma lepingujärgsest hüvitisest väiksema hüvitisega (MTöös § 39¹ lg 1³), kaasnevat riivet ettevõtlusvabadusele saab pidada väheintensiivseks, kuna need ei sea reederitele ebamõistlikult koormavaid piiranguid, ei tekita liigset halduskoormust, ei takista oluliselt reederite majandustegevust ega too neile kaasa põhjendamatuid kulusid. Sarnaselt ei too reederitele ebamõistlikku koormust ja kulusid kaasa ka peamiselt tehnilist laadi kohustused, näiteks kohustus märkida vastutuskindlustuse poliisil või muul tagatise olemasolu tõendaval dokumendil reederi nimi, kui see erineb laevaomaniku nimest (MTöös § 39¹ lg 3 ja § 61¹ lg 7), ning nõue, et laevapere liikmete hülgamise juhtumite katteks mõeldud tagatise olemasolu tõendav dokument peab olema ingliskeelne või eesti- ja ingliskeelne (MTöös § 61¹ lg 7¹).

Laevapere liikmete elu, tervise ja tööohutuse kaitse ning laeva meresõiduohutuse tagamine on kaalukad eesmärgid, mis on otseselt seotud PS-s sätestatud põhiõigustega elule (PS § 16) ja tervise kaitsele (PS § 28 lg 1). Eelnimetatud legitiimsed eesmärgid on sedavõrd olulised, et kaaluvad üles reederite õiguse ettevõtlusvabadusele. Seega eelnõus ette nähtud piirangud ettevõtlusvabadusele on mõõdukad PS § 11 mõttes.

Lõppjäreldus

Eelnevat kokku võttes saab öelda, et eelnõuga kavandatavad muudatused ei too kaasa ebaproportsionaalset riivet reederite ettevõtlusvabadusele, kuivõrd piirangutel on legitiimsed eesmärgid, piirangud on proportsionaalsed eesmärkide suhtes ja muudatustega saavutatav

¹⁴ RKPJKo 3-4-1-7-13, p 44, 3-4-1-1-02, p 15.

¹⁵ RKPJKo 3-4-1-1-0-2, p 15.

¹⁶ RKPJKo 3-4-1-7-13, p 45, RKÜKo 3-4-1-17-13, p 35.

¹⁷ RKPJKo 3-4-1-27-13, p 71.

legitiimne kasu kaalub üles riivist tingitud kahju. Seega on riive ettevõtlusvabadusele kooskõlas PS-ga.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõuga ei võeta Eesti õiguses kasutusele uusi termineid.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Meretöö konventsiooni 2022. a muudatuste ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatustel ei ole puutumust Euroopa Liidu õigusega. Ülevõetavaid direktiivi 2018/131 ja direktiivi 2017/159 sätteid käsitlevatel sätetel on puutumus Euroopa Liidu õigusega, kuna tegemist on Euroopa Liidu õigusaktidega.

6. Seaduse mõjud

6.1. Meretöö konventsiooni 2022. a muudatuste ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused

Muudatustega võetakse MTöös-i üle ILO meretöö konventsiooni 2022. aastal vastu võetud muudatused. Muudatustega täpsustatakse laevapere liikmete ravile saatmise tingimusi, reederi ja riigiasutuste kohustusi laevapere liikme surma ja hülgamise korral ning laevapere renditöötajast liikme õigust saada teavet temale tekitatud kahju hüvitamise tingimuste kohta. Muudatuse rakendamisega kaasneb järgmine mõju: 1) sotsiaalne, sh demograafiline mõju; 2) majanduslik mõju ning 3) mõju riigivalitsemisele, riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele. Eelnõu mõju olulisuse tuvastamiseks hinnati nimetatud mõju nelja kriteeriumi alusel: mõju ulatus, mõju avaldumise sagedus, mõjutatud sihtrühma suurus ja ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk. Muudatused ei mõjuta haridust, kultuuri ja sporti, keskkonda, infotehnoloogiat ja infoühiskonda, riigikaitset ja välissuhteid, siseturvalisust ega regionaalarengut, mistõttu ei ole mõju olulisust nendes valdkondades hinnatud.

Lisaks koondatakse eelnõus esitatud muudatustega KMSS-i ja MTöös-i sätted andmete kohta, mis peavad olema kindlustuspoliisil märgitud ning täpsustatakse, et poliisil peab olema esitatud reederi nimi, kui see erineb laevaomaniku nimest. Kuivõrd selle muudatusega jäetakse välja viide teisele seadusele ja nimetatakse kõik kohustused ära MTöös-is, ning sisuline muudatus on väga väike (nõue lisada vajaduse korral poliisile reederi nimi), siis ei ole selle muudatuse mõjusid täpsemalt hinnatud.

1. muudatus: laevapere liikmete ravile saatmine peab toimuma viivitamata

Kehtiva seaduse kohaselt tuleb laevapere haige või vigastatud liige toimetada ravile tervishoiuteenuse osutaja juurde, kui teda ei ole võimalik laeval ravida või see võib seada ohtu teiste laeval olevate isikute elu või tervise. Muudatusega täpsustatakse, et ravile toimetamine peab toimuma viivitamata.

Sotsiaalne, sh demograafiline mõju

Mõjutatud sihtrühm: Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laevade laevapere liikmed

Mõju ulatus, mõjutatud sihtrühma suurus ja mõju sagedus

Transpordiameti andmetel on 16. oktoobri 2024. a seisuga Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereeta prahitud laevade registrisse kantud 190 laeva, millel töötab kokku 628 laevapere liiget. Statistikaameti andmetel¹⁸ töötas 2023. aastal veetranspordi tegevusalal 2900 inimest ning kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusalal 900 inimest, asjaomases valdkonnas seega kokku 3800 inimest. Muudatusest mõjutatud sihtrühm, mille suurus on hinnanguliselt 628 töötajat, moodustab ca 16,5% kõikidest veetranspordi, kalapüügi ja vesiviljeluse valdkonna töötajatest, mistõttu on mõjutatud sihtrühm keskmise suurusega.

Eelnõuga kavandatud muudatus mõjutab positiivselt nii arstiabi vajavate kui ka teiste laevapere liikmete tervist ning füüsilist ja vaimset heaolu. Viivitamatu arstiabi tagamine soodustab laevapere raskelt haigestunud või vigastatud liikme ravi alustamist õigel ajal, mis sõltuvalt haigusest või vigastusest võib oluliselt mõjutada hilisemat taastumis- ja paranemisprotsessi. Nakkushaiguste puhul väheneb kiiresti ka võimalik oht teiste laevapere liikmete elule ja tervisele. Võib eeldada, et ka seni ei ole laevapere haigestunud liikme ravile toimetamisega asjatult viivitatud, mistõttu on avalduva mõju ulatus pigem väike. Puuduvad andmed, kui sagedasti tuleb ette olukordi, mil laevapere liige on haigestunud niivõrd raskelt, et teda ei ole võimalik laevas ravida, mistõttu on vaja ta toimetada tervishoiuteenuse osutaja juurde, kuid kuna tegu on pigem ebaregulaarsete olukordadega, on avalduva mõju sagedus väike.

Ebasoovitavate mõjude risk

Muudatus võib suurendada kapteni halduskoormust. Olukorras, kus laevapere haigestunud liiget on tervishoiuteenuse osutaja juurde keeruline toimetada, võib eelnõuga täpsustatud nõue kaasa tuua keerulisema planeerimis- ja korraldamisprotsessi. Kuivõrd võib üldiselt eeldada, et kaptenid ei ole seni laevapere haigestunud liikme tervishoiuteenuse osutaja juurde toimetamisega asjatult viivitanud ning keerulisemad olukorrad on väga erandlikud, on lisahalduskoormuse tekkimine tegelikkuses siiski pigem vähetõenäoline.

Kokkuvõttev hinnang mõju olulisusele

Eelnõuga kavandatud muudatus mõjutab sihtrühma positiivselt, kuna tagab Eestis registreeritud laevade laevapere liikmetele kiirelt vajaliku ravi ning vähendab ka kiiresti võimalikku ohtu teiste laevapere liikmete elule ja tervisele. Mõjutatud sihtrühm moodustab ca 16,5% kõikidest veetranspordi, kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusala töötajatest, seega on mõjutatud sihtrühm keskmise suurusega. Kuivõrd võib eeldada, et ka seni ei ole laevapere haigestunud liikme ravile toimetamisega asjatult viivitatud ning neid juhtumeid esineb eelduslikult harva, siis on muudatustega kaasneva mõju ulatus ja selle avaldumise sagedus väike. Ebasoovitavate mõjude risk on samuti väike.

2. muudatus: kohustused seoses laevapere liikme surma ja hülgamisega

Kehtiva seaduse kohaselt peab reeder või kapten teavitama laevapere liikme surmast tema lähedasi. Eelnõus kavandatud muudatustega lisatakse reederile kohustus teavitada laevapere liikme surmast viivitamata Transpordiametit ning edastada Transpordiametile laevapere liikme surmaga seotud andmeid. Samuti sätestatakse muudatusega riigile uus kohustus, mille kohaselt peab Välisministeerium edaspidi vajaduse korral aitama reederil laevapere liikme surnukeha või tuha elukohariiki toimetada, võttes arvesse laevapere liikme või tema lähedaste soovi, kui laevapere liikme surm saabus laevasõidu ajal Eesti Vabariigi

¹⁸ Tabel TT0200: hõivatud ja palgatöötajad tegevusala järgi.

territoriaalvetes või avamerel enne laeva sisenemist Eesti Vabariigi territoriaalvetesse. Samuti peavad riigiasutused osutama laevapere liikmele abi tema viivitamatu kojusõidu korraldamiseks juhul, kui laevapere liige loetakse hüljatuks.

Sotsiaalne, sh demograafiline mõju

Mõjutatud sihtrühm: Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laevade (välja arvatud alla 24 meetri pikkused kalalaevad) laevapere liikmed

Mõju ulatus, mõjutatud sihtrühma suurus ja mõju sagedus

Transpordiameti andmetel oli 16. oktoobri 2024. a seisuga Eestis registreeritud 190 kaubandusliku meresõidu ja kaubandusliku kalapüügi tegelevat laeva, millel on kokku 628 laevapere liiget ehk keskmiselt 3,3 laevapere liiget laeva kohta. Nende hulgast ei kuulu sihtrühma 56 alla 24 meetri pikkust kalalaeva. Seega on sihtrühma kuuluvate laevade arv 134. Täpne sihtrühma kuuluvate laevade laevapere liikmete arv ei ole teada. Eeldades, et ühel laeval töötab keskmiselt 3,3 laevapere liiget, on sihtrühma kuuluvate laevapere liikmete arv kokku ca 442. Statistikaameti andmetel¹⁹ töötas 2023. aastal veetranspordi tegevusalal 2900 inimest ning kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusalal 900 inimest, asjaomases valdkonnas seega kokku 3800 inimest. Muudatusest mõjutatud sihtrühm, mille sihtrühm on hinnanguliselt 442 töötajat, moodustab ca 11,6% kõikidest veetranspordi, kalapüügi ja vesiviljeluse valdkonna töötajatest, mistõttu on mõjutatud sihtrühm keskmise suurusega.

Eelnõuga kavandatud muudatus, mille kohaselt peavad riigiasutused osutama laevapere liikmele abi tema viivitamatu kojusõidu korraldamiseks juhul, kui ta loetakse hüljatuks, suurendab laevapere liikmete turvatunnet ja heaolu, aidates vältida stressi ja ebakindlust, mis hülgamisega kaasnevad. Võib eeldada, et ka seni on riigiasutused olnud valmis vajaduse korral laevapere liikmele oma pädevusele vastavat abi pakkuma. Transpordiameti andmetel ei ole laevapere liikme hülgamise juhtumeid esinenud. Seega on avalduva mõju ulatus ja sagedus väike.

Ebasoovitavate mõjude risk

Ebasoovitavaid mõjusid ei tuvastatud.

Kokkuvõttev hinnang mõju olulisusele

Eelnõuga kavandatud muudatus, mille kohaselt peavad riigiasutused osutama laevapere liikmele abi tema viivitamatu kojusõidu korraldamiseks juhul, kui ta loetakse hüljatuks, suurendab laevapere liikmete turvatunnet ja heaolu. Mõjutatud sihtrühm moodustab ca 11,6% kõikidest veetranspordi, kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusala töötajatest, seega on mõjutatud sihtrühm keskmise suurusega. Kuivõrd võib eeldada, et ka seni on vajalik abi olnud kättesaadav ning hülgamisjuhtumeid esineb potentsiaalselt väga harva (Transpordiameti andmetel ei ole neid juhtumeid esinenud), siis on muudatustega kaasneva mõju ulatus ja mõju avaldumise sagedus väike. Ebasoovitavaid mõjusid ei tuvastatud.

Mõju majandusele

Mõjutatud sihtrühm: Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laevade (välja arvatud alla 24 meetri pikkused kalalaevad) reederid

¹⁹ Tabel TT0200: hõivatud ja palgatöötajad tegevusala järgi.

Mõju ulatus, mõjutatud sihtrühma suurus ja mõju sagedus

Transpordiameti andmetel on 16. oktoobri 2024. a seisuga Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud 134 sihtrühma kuuluvat laeva. Reederite täpne arv ei ole teada. Statistikaameti viimaste andmete²⁰ kohaselt tegutses 2022. aastal veetranspordi tegevusalal 59 ettevõtjat ning kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusalal 222 ettevõtjat, kokku 281 ettevõtjat. Muudatusest mõjutatud sihtrühm moodustab 0,19% kõikidest Eesti ettevõtjatest, mistõttu on mõjutatud sihtrühm väikese suurusega.

Reederile seatav laevapere liikme surmajuhtumist teavitamise ja andmete esitamise kohustus suurendab reederi halduskoormust. Riigi kohustus aidata reederil surnukeha elukohariiki toimetada seevastu vähendab reederi halduskoormust. Reederi poolt Transpordiametile esitatavad andmed on lihtsasti kättesaadavad ning Transpordiameti teavitamine laevapere liikme surmast ei ole keeruline. Laevapere liikme surnukeha või tuha elukohariiki toimetamiseks pole üldjuhul reederil Välisministeeriumi abi vaja, kuna see toimub rahvusvahelise litsentsiga matusebüroode vahendusel, kellelt tellitakse selleks vastav teenus. Seega on muudatusega kaasneva mõju ulatus väike.

Eesti lipu all sõitvatel laevadel on surmajuhtumeid esinenud väga harva – Ohutusjuurdluskeskuse andmetel oli viimane juhtum 2018. aastal. Pole teada, kui palju surmajuhtumeid on aset leidnud laevasõidu ajal Eesti Vabariigi territoriaalvetes või avamerel enne laeva sisenemist Eesti Vabariigi territoriaalvetesse. Kuivõrd tegu on siiski harvaesineva olukorraga, on avalduva mõju sagedus väike.

Ebasoovitavate mõjude risk

Ebasoovitavaid mõjusid ei tuvastatud.

Kokkuvõttev hinnang mõju olulisusele

Eelnõuga kavandatav muudatus, millega kehtestatakse reederile surmajuhtumist teavitamise ja surmajuhtumi kohta andmete esitamise kohustus, suurendab Eestis registreeritud laevade (välja arvatud alla 24 meetri pikkused kalalaevad) reederite halduskoormust, ent muudatus, mille kohaselt peab Välisministeerium abistama reederit laevapere liikme surnukeha või tuha kodumaale toimetamisel hoopis vähendab nende halduskoormust. Kokkuvõttes on halduskoormuse kasv väike. Mõjutatud sihtrühm moodustab kõikidest veetranspordi, kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusala ettevõtjatest 0,19%, millest tulenevalt on mõjutatud sihtrühm väike. Kuivõrd surmajuhtumeid esineb harva, on avalduva mõju sagedus samuti väike. Ebasoovitavaid mõjusid ei tuvastatud.

Mõju riigiasutustele

Mõjutatud sihtrühm: Välisministeerium ja Transpordiamet

Mõju ulatus, mõjutatud sihtrühma suurus ja mõju sagedus

Eelnõuga kavandatavad muudatused, millega kohustatakse Välisministeeriumit abistama reederit vastavalt oma pädevusele vajaduse korral laevapere liikme surnukeha või tuha kodumaale toimetamisel ning riigiasutusi aitama laevapere liikmel tema hülgamise korral kojusõitu korraldada, suurendavad vastavate riigiasutuste, eelkõige Välisministeeriumi töökoormust. Samuti suureneb Transpordiameti töökoormus seoses reederi kohustusega

²⁰ Tabel EM001: ettevõtete majandusnäitajad tegevusala ja tööga hõivatud isikute arvu järgi.

teavitada laevapere liikme surmajuhtumist ja edastada laevapere liikme andmed Transpordiametile, kes neid säilitab ja omakorda MKM-ile edastab.

Muudatus mõjutab Transpordiametit ja Välisministeeriumi ehk kahte riigiasutust ja seega muudatusest mõjutatud sihtrühm on väike.

Eelnõu kohaselt seisneb Välisministeeriumi kohustus reederit abistada eelkõige nõu andmises selle kohta, kuidas surnukeha või tuhk kodumaale toimetada. Tegelikult toimetatakse surnukeha või tuhk välisriiki rahvusvahelise litsentsiga matusebüroode vahendusel. Transpordiametile kaasnev kohustus koguda ja edastada andmeid laevapere liikme surmajuhtumite kohta ei nõua suuri muudatusi ega uusi tegevusi võrreldes senise praktikaga. Laevapere hüljatud liikme nõustamine tema kojusõidu korraldamiseks on tavaliselt riigiasutuste pädevuses. Seega on eelnõuga kavandatava muudatuse mõju ulatus väike.

Eesti lipu all sõitvatel laevadel on surmajuhtumeid esinenud väga harva – Ohutusjuurdluskeskuse andmetel oli viimane juhtum 2018. aastal. Pole teada, kui palju surmajuhtumeid on aset leidnud laevasõidu ajal Eesti Vabariigi territoriaalvetes või avamerel enne laeva sisenemist Eesti Vabariigi territoriaalvetesse, kuid eeldatavasti on tegu harvaesineva olukorraga. Transpordiameti sõnul ei ole hülgamisjuhtumeid esinenud. Seega on muudatusega kaasneva mõju avaldumise sagedus väike.

Ebasoovitavate mõjude risk

Ebasoovitavaid mõjusid ei tuvastatud.

Kokkuvõttev hinnang mõju olulisusele

Eelnõuga kavandatavad muudatused, mille kohaselt peab Välisministeerium aitama vajaduse korral reederil surnukeha või tuha elukohariiki toimetada ning mille kohaselt hakkavad reederid esitama Transpordiametile andmeid surmajuhtumite kohta, suurendavad riigiasutuste töökoormust. Muudatusest mõjutatud sihtrühm on väike, kuna puudutab kaht riigiasutust. Kuivõrd tegelikult piirdub Välisministeeriumi kohustus vaid tema pädevusse kuuluva nõu andmisega, surnukeha või tuhk toimetatakse elukohariiki rahvusvahelise litsentsiga matusebüroode vahendusel ning lisaandmete kogumine ei suurenda oluliselt Transpordiameti töökoormust, on muudatustega kaasneva mõju ulatus väike. Kuna surma- ja hülgamisjuhtumeid esineb harva, on avalduva mõju sagedus samuti väike. Ebasoovitavaid mõjusid ei tuvastatud.

3. muudatus: laevapere renditöötajast liikme õigus saada teavet temale tekitatud kahju hüvitamise tingimustest

Kehtiva seaduse kohaselt peab töövahendusteenuse osutaja, kes vahendab laevapere liiget rahvusvahelist meresõitu tegevale laevale, mille kogumahutavus on 200 GT või enam, hüvitama oma kohustuste täitmata jätmisest või mittenõuetekohasest täitmisest laevapere liikmele tekkinud varalise kahju. Eelnõuga kavandatava muudatuse kohaselt peab töövahendusteenuse osutaja edaspidi teavitama laevapere liiget hiljemalt meretöölepingu sõlmimise ajal tema õigusest nõuda talle tekitatud varalise kahju hüvitamist.

Sotsiaalne, sh demograafiline mõju

Mõjutatud sihtrühm: laevapere renditöötajast liikmed Eestis registreeritud ja rahvusvahelist meresõitu tegeval laeval, mille kogumahutavus on 200 GT või enam

Mõju ulatus, mõjutatud sihtrühma suurus ja mõju sagedus

Muudatus, mille kohaselt peab töövahendusteenuse osutaja teavitama laevapere renditöötajast liiget hiljemalt meretöölepingu sõlmimise ajal tema õigusest nõuda talle tekitatud varalise kahju hüvitamist, suurendab laevapere liikmete teadlikkust oma õigustest. Puuduvad andmed, kui paljud laevapere liikmed on renditöötajad, mistõttu ei saa sihtrühma suurust täpselt kindlaks teha.

Samuti pole teada, kui palju on olnud juhtumeid, kus laevapere liikmel on olnud õigus nõuda varalise kahju hüvitamist ning milline on olnud senine praktika meretöölepingute sõlmimisel. Võib eeldada, et muudatusega kaasneva mõju ulatus on väike, kuna laevapere liikmetel on juba praegu võimalus kehtivast seadusest teada saada, et tal on õigus varalise kahju eest hüvitist saada.

Ebasoovitavate mõjude risk

Muudatusega suureneb töövahendusteenuse osutaja halduskoormus, kuna teenuseosutaja peab laevapere liikmeid täiendavalt informeerima nende õigusest kahjuhüvitist saada. Koormuse kasv on siiski marginaalne, kuna lisandub vaid üks informeerimiskohustus ja see ei ole märkimisväärne võrreldes juba kehtiva seadusega laevapere liikmeid vahendavale töövahendusteenuse osutajale kehtestatud kohustuste hulga.

Laevapere renditöötajatest liikmete puhul kaasneb risk, et töövahendusteenuse osutaja siiski ei teavita laevapere liiget tema õigusest hüvitist nõuda ning seega laevapere liikme teadlikkus oma õigustest ei suurene. Kuna laevapere liikmetel on juba praegu võimalus kehtivast seadusest teada saada, et tal on õigus varalise kahju eest hüvitist saada ja olukordi, kus töövahendusteenuse osutaja oma kohustusi ei täida, esineb pigem harva, on ebasoovitava mõju risk väike.

Kokkuvõttev hinnang mõju olulisusele

Muudatus, mille kohaselt peab töövahendusteenuse osutaja teavitama laevapere renditöötajast liiget hiljemalt meretöölepingu sõlmimise ajal tema õigusest nõuda talle tekitatud varalise kahju hüvitamist, suurendab laevapere liikmete teadlikkust oma õigustest ja on seega positiivse mõjuga. Sihtrühma suurus pole teada. Muudatusega kaasneva mõju ulatus on väike, kuna laevapere liikmetel on juba praegu võimalus kehtivast seadusest teada saada, et tal on õigus varalise kahju eest hüvitist saada. Ebasoovitavate mõjude risk on samuti väike.

6.2. Direktiivi 2018/131 ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused

Eelnõukohase seadusega võetakse üle direktiivi 2018/131 seni ülevõtmata sätteid. Kehtiva seaduse kohaselt on Eestis registreeritud ja meretöötunnistusega laeva reederil kohustus omada piisavat rahalist tagatist laevapere liikme meretöölepingust või kollektiivlepingust tulenevate kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud nõuete hüvitamiseks ja kulude hüvitamiseks laevapere liikme hülgamise korral. Eelnõus kavandatava muudatusega täiendatakse seadust, sätestades, et kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud nõuded tuleb laevapere liikmele hüvitada viivitamata ja täies ulatuses. Samuti kehtestatakse keeld mõjutada laevapere liiget nõustuma lepingujärgsest hüvitisest väiksema hüvitisega, lubades samal ajal laevapere liikme majanduslike raskuste vältimiseks maksta teatud juhtudel laevapere liikmele hüvitist mitmes osas. Kavandatava muudatuse järgi on laevapere liikmel hülgamise korral õigus nõuda kulude viivitamatut hüvitamist ja hüvitise saamiseks peab laevapere liige või tema esindaja

esitama tagatiseandjale kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis taotluse koos tõenditega, et laevapere liikmel on õigus hüvitist saada.

Muudatuse rakendamisega kaasneb sotsiaalne, sh demograafiline mõju. Eelnõu mõjude olulisuse tuvastamiseks hinnati nimetatud mõju nelja kriteeriumi alusel: mõju ulatus, mõju avaldumise sagedus, mõjutatud sihtrühma suurus ja ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk. Muudatused ei mõjuta majandust, haridust, kultuuri ja sporti, keskkonda, infotehnoloogiat ja infoühiskonda, riigikaitset ja välissuhteid, riigivalitsemist, riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldust, siseturvalisust ega regionaalarengut, mistõttu ei ole mõju olulisust nendes valdkondades hinnatud.

Lisaks täiendatakse kehtivat seadust sättega, mille kohaselt peab muu tagatise olemasolu tõendav dokument laevapere liikme hülgamise korral olema kas inglisi- või eesti- ja ingliskeelne. Kuivõrd tegu on tehnilist laadi muudatusega, mis tõenäoliselt ei too kaasa märkimisväärsed kulused, ei ole selle muudatuse mõju täpsemalt hinnatud.

Sotsiaalne, sh demograafiline mõju

Mõjutatud sihtrühm: Eesti laevakinnistusraamatusse või prahitud laevade registrisse kantud ja meretöötunnistusega laevade laevapere liikmed

Mõju ulatus, mõjutatud sihtrühma suurus ja mõju sagedus

Transpordiameti andmetel oli 16. oktoobri 2024. a seisuga Eestis registreeritud 14 meretöötunnistusega laeva, millel töötab 181 laevapere liiget. Statistikaameti andmetel²¹ töötas 2023. aastal veetranspordi tegevusalal 2900 inimest ning kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusalal 900 inimest, seega kogu valdkonnas kokku 3800 inimest. Muudatusest mõjutatud sihtrühm moodustab ca 4,8% kõikidest veetranspordi, kalapüügi ja vesiviljeluse valdkonna töötajatest, mistõttu on mõjutatud sihtrühm väike.

Muudatused, mille kohaselt 1) tuleb kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud lepingulised nõuded viivitamata hüvitada, keelates seejuures laevapere liikme mõjutamise nõustuma väiksema hüvitisega, kuid lubades siiski vajaduse korral maksta hüvitist mitmes osas ning 2) laevapere liikme õigus saada hülgamise korral viivitamata hüvitist, avaldavad laevapere liikmete õigusteadlikkusele ja finantsolukorrale positiivset mõju. Puudub teave, kui palju on laevapere liikmed seni nimetatud nõudeid esitanud ning kuidas need on lahendatud. Kuna kehtiva seaduse kohaselt on laevapere liikmetel juba praegu õigus nõuda nõuete hüvitamist ning muudatusega vaid täpsustatakse vastavaid tingimusi, siis võib eeldada, et mõju ulatus on väike.

Eesti lipu all sõitvatel laevadel on surmajuhtumeid esinenud väga harva – Ohutusjuurdluskeskuse andmetel oli viimane juhtum 2018. aastal. Tööinspektsiooni andmetel²² registreeriti Eestis 2023. aastal 13 kutsehaigestumise juhtumit ning veonduse ja laonduse tegevusalal 274 tööõnnetust. Statistikaameti andmetel töötas veonduse ja laonduse valdkonnas 2023. aastal 49 900 inimest. Meretöötunnistusega laevade laevapere liikmed moodustavad ca 0,4% kogu veonduse ja laonduse valdkonna töötajatest. Seega võib eeldada, et nimetatud laevapere liikmete puhul registreeritakse tööõnnetusi ja kutsehaigestumisi väga

²¹ Tabel TT0200: hõivatud ja palgatöötajad tegevusala järgi.

²² <https://www.ti.ee/asutus-uudised-ja-kontaktid/kontakt/statistika>

harva. Transpordiameti info kohaselt ei ole laevapere liikmete hülgamise juhtumeid esinenud. Seega on muudatuste mõju avaldumise sagedus väike.

Ebasoovitavate mõjude risk

Eelnõuga kavandatud muudatus, mille kohaselt peab laevapere liige või tema esindaja hülgamise korral hüvitise saamiseks esitama tagatiseandjale taotluse koos tõenditega, et laevapere liikmel on õigus hüvitist saada, suurendab laevapere hüljatud liikme halduskoormust. Kuna taotlusvorm ei ole eeldatavasti keeruline täita, tõendid on lihtsasti kättesaadavad ning hülgamisjuhtumid harukordsed (Transpordiameti andmetel neid seni toimunud ei ole), siis on ebasoovitava mõju ulatus väike.

Kokkuvõttev hinnang mõju olulisusele

Eelnõuga kavandavad muudatused, mille kohaselt 1) tuleb kutsehaigestumisest või tööõnnetusest põhjustatud tervisekahjustuse või surmaga seotud lepingulised nõuded viivitamata hüvitada, keelates seejuures laevapere liikme mõjutamise nõustuma väiksema hüvitisega, kuid lubades siiski vajaduse korral maksta hüvitist mitmes osas ning 2) laevapere liikme õigus saada hülgamise korral viivitamata hüvitist, avaldavad laevapere liikmete õigusteadlikkusele ja finantsolukorrale positiivset mõju. Mõjutatud sihtrühm moodustab ca 4,8% veetranspordi, kalapüügi ja vesiviljeluse valdkonna töötajatest, mistõttu on sihtrühm väike. Kuna kehtiva seaduse kohaselt on laevapere liikmetel juba praegu õigus nõuda nõute hüvitamist ning muudatusega vaid täpsustatakse vastavaid tingimusi, siis võib eeldada, et mõju ulatus on väike. Kuna laevapere liikmetel esineb tööõnnetusi ja kutsehaigestumisi väga harva ning hülgamisjuhtumid seni puuduvad, on muudatuste mõju avaldumise sagedus samuti väike. Ebasoovitavate mõjude risk on ka väike.

6.3. Direktiivi 2017/159 ülevõtmisest tingitud MTöös-i muudatused

Eelnõuga kavandatakse üle võtta direktiivi (EL) 2017/159 seni ülevõtmata sätteid. Eelnõuga täiendatakse reederi kohustusi ning täpsustatakse laevapere haigele või vigastatud liikmele meditsiiniabi andmisega seotud nõudeid.

Muudatuse rakendamisega kaasneb sotsiaalne, sh demograafiline mõju. Eelnõu mõjude olulisuse tuvastamiseks hinnati nimetatud mõju nelja kriteeriumi alusel: mõju ulatus, mõju avaldumise sagedus, mõjutatud sihtrühma suurus ja ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk. Muudatused ei mõjuta majandust, haridust, kultuuri ja sporti, keskkonda, infotehnoloogiat ja infoühiskonda, riigikaitset ja välissuhteid, riigivalitsemist, riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldust, siseturvalisust ega regionaalarengut, mistõttu ei ole mõju olulisust nendes valdkondades hinnatud.

1. muudatus: reeder ei tohi takistada laevakaptenil teha ohutust tagavaid otsuseid

Eelnõukohase seadusega täiendatakse reederi kohustusi, sätestades, et Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud kalalaeva reeder ei tohi takistada kaptenil teha otsust, mis kapteni hinnangu järgi on vajalik pardal viibivate kalurite või laeva ohutuse ning laeva ohutu juhtimise ja käitamise tagamiseks.

Sotsiaalne, sh demograafiline mõju

Mõjutatud sihtrühm: Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud kalalaevade laevapere liikmed

Mõju ulatus, mõjutatud sihtrühma suurus ja mõju sagedus

Transpordiameti andmetel oli 16. oktoobri 2024. a seisuga Eestis registreeritud 190 kaubandusliku meresõidu ja kaubandusliku kalapüügi (v.a sisevee kalalaevad) tegelevat laeva, millel on kokku 628 laevapere liiget ehk keskmiselt 3,3 laevapere liiget laeva kohta. Nende hulgas on 80 kaubandusliku kalapüügi tegelevat laeva ja lisaks viis sisevetel tegutsevat kalalaeva. Täpne kalalaevade laevapere liikmete arv ei ole teada. Eeldades, et ühel laeval töötab keskmiselt 3,3 laevapere liiget, on kalalaevade laevapere liikmete arv kokku hinnanguliselt 281. Statistikaameti andmetel²³ töötas 2023. aastal kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusalal kokku 900 töötajat. Muudatusest mõjutatud sihtrühm moodustab ca 31% kõikidest kalapüügi ja vesiviljeluse valdkonna töötajatest, mistõttu on mõjutatud sihtrühm keskmise suurusega.

Muudatus, mille kohaselt ei tohi kalalaeva reeder takistada kaptenil langetada otsuseid pardal viibivate kalurite või laeva ohutuse ning laeva ohutu juhtimise ja käitamise tagamiseks, avaldab positiivset mõju laevapere liikmete elule ja tervisele, kuna tagab laevapere liikmete ohutuse laeval. Pole teada, kuidas reederid ja laevakaptenid on seni laeva ohutuse tagamise otsustes kokkuleppele jõudnud, kuid kuna juba kehtiva seaduse § 22 punkti 2 alusel on reederil kohustus tagada laeval ohutud töö- ja elamistingimused, võib eeldada, et reeder ei takista juba praegu laevakaptenil ohutute tingimuste tagamist laeval. Seega on avalduva mõju ulatus eeldatavasti väike. Puuduvad andmed, kui sageli on vastavaid olukordi ette tulnud, kuid eeldatavasti on tegu harvaesinevate ja ebaregulaarsete olukordadega, mistõttu on avalduva mõju sagedus väike.

Ebasoovitavate mõjude risk

Ebasoovitavaid mõjusid ei tuvastatud.

Kokkuvõtlik hinnang mõjude olulisusele

Eelnõuga kavandatavad muudatused mõjutavad sihtrühma positiivselt, kuna tagavad Eestis registreeritud kalalaevade laevapere liikmetele ohutud elu- ja töötingimused. Mõjutatud sihtrühm moodustab ca 31% kõikidest kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusala töötajatest, mistõttu on mõjutatud sihtrühm keskmise suurusega. Kuna juba kehtiva seaduse alusel on reederil kohustus tagada laeval ohutud töö- ja elamistingimused, võib eeldada, et reeder ei takista juba praegu laevakaptenil ohutute tingimuste tagamist laeval ning avalduva mõju ulatus on väike. Eeldatavasti on tegu harvaesinevate ja ebaregulaarsete olukordadega, mistõttu on avalduva mõju sagedus samuti väike. Ebasoovitavaid mõjusid ei tuvastatud.

2. muudatus: kalalaeva laevapere vigastatud või haigestunud liikmele võimaldatakse vajaduse korral eraldi kajut

Eelnõuga täpsustatakse kehtivat seadust seoses laevapere haigele või vigastatud liikmele meditsiiniabi andmisega, lisades uue nõude, et reeder või kapten võimaldab vajaduse korral kalalaeva laevapere haigele või vigastatud liikmele eraldi kajuti.

²³ Tabel TT0200: hõivatud ja palgatöötajad tegevusala järgi.

Sotsiaalne, sh demograafiline mõju

Mõjutatud sihtrühm: Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud kalalaevade laevapere liikmed

Mõju ulatus, mõjutatud sihtrühma suurus ja mõju sagedus

Transpordiameti andmetel oli 16. oktoobri 2024. a seisuga Eestis registreeritud 190 kaubandusliku meresõidu ja kaubandusliku kalapüügi (v.a sisevee kalalaevad) tegelevat laeva, millel on kokku 628 laevapere liiget ehk keskmiselt 3,3 laevapere liiget laeva kohta. Nende hulgas on 80 kaubandusliku kalapüügi tegelevat laeva ja lisaks viis sisevetel tegutsevat kalalaeva. Täpne kalalaevade laevapere liikmete arv ei ole teada. Eeldades, et ühel laeval töötab keskmiselt 3,3 laevapere liiget, on kalalaevade laevapere liikmete arv kokku hinnanguliselt 281. Statistikaameti andmetel²⁴ oli 2023. aastal kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusalal kokku 900 töötajat. Muudatusest mõjutatud sihtrühm moodustab ca 31% kõikidest kalapüügi ja vesiviljeluse valdkonna töötajatest, mistõttu on mõjutatud sihtrühm keskmise suurusega.

Muudatus, mille kohaselt tuleb kalalaeva laevapere vigastatud või haigestunud liikmele võimaldada vajaduse korral eraldi kajut, mõjutab positiivselt laevapere liikmete tervist, kuna tagab haigestumise või vigastuse korral taastumiseks vajaliku rahu ning kaitseb laevapere mittehaigestunud liikmeid võimaliku nakkuse eest.

Pole teada, kui sageli kalalaevade laevapere liikmed laevas haigestuvad või vigastusi saavad ning kuidas vastavaid olukordi tegelikkuses lahendatakse. Kuivõrd tegu on ebaregulaarsete ja eeldatavasti harva juhtuvate ning ajutiste olukordadega, siis on avalduva mõju ulatus ja mõju avaldumise sagedus väike.

Ebasoovitavate mõjude risk

Muudatus mõjutab negatiivselt neid laevapere liikmeid, kes peavad oma kajuti haigestunud kolleegile loovutama, põhjustades sellega neile ajutist ebamugavust. Kuivõrd tegu on ebaregulaarsete ja eeldatavasti harva juhtuvate ning ajutiste olukordadega, on kaasnev negatiivne mõju väike.

Kokkuvõtlik hinnang mõjude olulisusele

Eelnõuga kavandatavad muudatused mõjutavad positiivselt sihtrühma tervist, kuna tagavad Eestis registreeritud kalalaevade laevapere liikmetele ohutud elu- ja töötingimused. Mõjutatud sihtrühm moodustab ca 31% kõikidest kalapüügi ja vesiviljeluse tegevusala töötajatest, mistõttu on mõjutatud sihtrühm keskmise suurusega. Kuivõrd tegu on ebaregulaarsete ja eeldatavasti harva juhtuvate ning ajutiste olukordadega, on mõju ulatus, avalduva mõju sagedus ja ebasoovitavate mõjude avaldumise risk väike.

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

Seaduse rakendamisega ei kaasne riigile ja kohalikule omavalitsusele eeldatavaid kulusid ja tulusid. Kulude ilmnemisel on asutuste võimalikud kulud juba teostatavaid tegevusi arvesse

²⁴ Tabel TT0200: hõivatud ja palgatöötajad tegevusala järgi.

võttes väikese ulatusega ja kaetakse asjaomaste asutuste eelarvest. Seaduse rakendamine eeldab riigilt täiendavate tegevustena järgmist:

1. Väliministeerium aitab vajaduse korral reederil laevapere liikme surnukeha või tuha elukohariiki toimetada ja võtab seejuures arvesse laevapere liikme või tema lähedaste soovi, kui laevapere liikme surm saabus laevasõidu ajal Eesti Vabariigi territoriaalvetes või avamerel enne laeva sisenemist Eesti Vabariigi territoriaalvetesse;
2. Riigiasutused osutavad laevapere liikmele abi tema viivitamatu kojusõidu korraldamiseks juhul, kui laevapere liige loetakse hüljatuks;
3. Transpordiamet esitab iga-aastaselt laevapere liikmete surmajuhtumitega seotud andmed MKM-ile, kui ILO on esitanud vastavasisulise päringu MKM-ile.

8. Rakendusaktid

Eelnõu vastuvõtmiseks ja jõustumiseks ei ole vaja vastu võtta uusi rakendusakte.

Meretöö konventsiooni muudatuste Eesti õigusesse ülevõtmiseks on vaja muuta ka Vabariigi Valitsuse 10. juuli 2014. a määrust nr 112 „Nõuded laevapere liikme laeval majutamise tingimustele“ ning tervise- ja tööministri 23. juuli 2014. a määrust nr 49 „Laevapere liikme toidunormid ja toitlustamise kord“.

Direktiivi 2017/159 sätete ülevõtmiseks on vaja lisaks MTöoS-ile muuta ka Vabariigi Valitsuse 10. juuli 2014. a määrust nr 112 „Nõuded laevapere liikme laeval majutamise tingimustele“, Vabariigi Valitsuse 17. mai 2001. a määrust nr 173 „Kalalaevadele esitatavad töötervishoiu ja tööohutuse nõuded“ ning tervise- ja tööministri 24. juuli 2014. a määrust nr 50 „Meditšiiniabi korraldamise nõuded laeval ja laeval nõutava meditsiinivarustuse loetelu“.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras. Eelnõukohased muudatused ei sisalda kohustusi või nõudeid, millega kohanemiseks oleks vaja pikemat rakendusaega.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitati kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu, toimik 25-0004, Justiits- ja Digiministeeriumile, Välisministeeriumile, Kliimaministeeriumile ja Sotsiaalministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Eesti Ametiühingute Keskliidule, Eesti Kaubandus-Tööstuskojale, Eesti Tööandjate Keskliidule, Eesti Meremeeste Sõltumatule Ametiühingule, Eesti Laevaomanike Liidule, Eesti Laevajuhtide Liidule ja Eesti Kindlustusseltside Liidule.

Eelnõu suhtes olid märkused Justiits- ja Digiministeeriumil, Välisministeeriumil ja Eesti Laevaomanike Liidul. Märkustega arvestamise kohta on toodud ülevaade seletuskirja lisa 5.

Algatab Vabariigi Valitsus „...“ „.....“ 2025. a.