MERETÖÖ SEADUS

Selgitused meretöö seaduse juurde

SOTSIAALMINISTEERIUM

MERETÖÖ SEADUS

Selgitused meretöö seaduse juurde

Koostajad: **Tiit Kaadu**
Mariliis Proos
Thea Treier

2015

MERETÖÖ SEADUS
Selgitused meretöö seaduse juurde

Meretöö seadus (MtööS),
vastu võetud 11. juunil 2014. a, jõustunud 01. juulil 2014. a.

Tööelu arengu osakond
Sotsiaalministeerium
Gonsiori 29, 15027 Tallinn
e-post: info@sm.ee

Retsenseerijad: Indra Kaunis
Kaia Vask

Kaanekujundus: Jaana Kool

Küljendus: Eve Strom

Trükk: Tallinna Raamatutrükikoda

Kirjastus Juura
www.juura.com

ISBN 978-9985-75-439-9

EESSÕNA

Tööelu parem kvaliteet koos tööhõive ja ettevõtluse edendamisega on Euroopa riikide tööhõive- ja sotsiaalpoliitika kesksed teemad. Tööelu parem kvaliteet eeldab muu kõrval tööandja ja töötaja vaheliste tõhusamate ja otstarbekamate, vastastikuseid huve paremini arvestavate töösuhete edendamist.

Meretöösuhe kujutab endast töösuhte eriomast vormi, mis meretöö eripära ja ühtse rahvusvahelise meretööturu ning ühtsete rahvusvaheliste töönormide olemasolu tõttu nõuab mõningate erisuste-täienduste sisseviimist riigisiseste töösuhete õigusnormidesse.

Meretöö seadust välja töötades ja 11. juunil 2014 vastu võttes pidi seadusandja arvestama sellega, et seadus nüüdisajastaks ja muudaks õigusselgemaks kogu riigisisese meretöösuhete õigustiku, samas oleks aga kooskõlas Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni (2006) ning kalandustöö konventsiooni (2007) normidega, samuti asjakohaste Euroopa Liidu Nõukogu direktiivide nõuetega. Meretöö seaduse regulatsioon pidi looma tugeva aluse selleks, et Eestil oleks võimalik meretöö konventsiooni ja kalandustöö konventsiooni (nr 188) ratifitseerida.

Teie ees olevad meretöö seaduse selgitused aitavad avada tänaste meretöö õigusnormide sisu ja eesmärgid, põhjendada nende mõtet ja vajalikkust seadusesätete kohaldamist silmas pidades. Loodetavasti on see raamat abiks neile, kes mis tahes tasandil ja eesmärgil puutuvad kokku meretöö seaduse rakendamisega või kellele see seadus pakub mingil põhjusel lihtsalt huvi.

Head lugemist!

SISUKORD

EESSÕNA 5
SISSEJUHATUS 11

1. peatükk. ÜLDSÄTTED 19

§ 1. Seaduse reguleerimisala 19
§ 2. Seaduse kohaldamisala 20
§ 3. Meretööleping 25
§ 4. Laevapere liige 25
§ 5. Reeder 29
§ 6. Töösuhet reguleerivate seaduste kohaldamise erisus 30
§ 7. Sätete kohustuslikkus 31

2. peatükk. MERETÖÖLEPINGU SÕLMIMISE ERISUS 32

§ 8. Meretöölepingu sõlmimise erisus 32
§ 9. Laevapere liikme töötingimustest teavitamise erisus 35
§ 10. Kalalaeval töötava laevapere liikme töötingimustest teavitamise erisus 38
§ 11. Tähtajalise meretöölepingu alusel töötava laevapere liikme töötingimustest teavitamise erisus 39
§ 12. Meretöölepingu sõlmimine alaealisega 40
§ 13. Tähtajalise meretöölepingu sõlmimise erisus 42

3. peatükk. LAEVAPERE LIIKME, REEDERI JA KAPTENI ÕIGUSED JA KOHUSTUSED 43

1. jagu. Laevapere liikme õiguste ja kohustuste erisus 43
§ 14. Laevapere liikme kohustused 43
§ 15. Laeva ohutusega seotud korralduste täitmine 45
§ 16. Töö tegemise koht 48
§ 17. Maalemineku õigus 49
§ 18. Laevapere liikme õigus laevalt lahkuda 50
§ 19. Isikute laevale toomine 53
§ 20. Asjade laevale toomine ning asjade hävimine ja kahjustumine 53
§ 21. Laevapere liikme vastutus reederile tekitatud kahju eest 55

2. jagu. Reederi ja kapteni õiguste ja kohustuste erisus 56
§ 22. Reederi kohustused 56
§ 23. Töötasu maksmise viisi erisus 58

§ 24. Kapteni õigus suurendada laevapere liikme töökoormust 60
§ 25. Laevapere liikme sõit laeva asukohta ja meretöölepingu sõlmimise kohta 61
§ 26. Laevapere liikme teavitamine töökorraldusest 62
§ 27. Ametiriietus 64
§ 28. Toitlustamine 65
§ 29. Majutus 67
§ 30. Töötervishoiu- ja tööohutusnõuded 68
§ 31. Laeva merekõlblikkuse kontroll laevapere liikme nõudel 70

3. jagu. Laevapere liikme tervisekontroll ning reederi ja kapteni kohustused laevapere liikme haiguse, vigastuse ja surma korral 71
§ 32. Laevapere liikme tervisekontrolli ja laeval meditsiiniabi andmise nõuded 71
§ 33. Haigele või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmine 77
§ 34. Reederi lisakohustused laevapere liikme haiguse või vigastuse korral 80
§ 35. Tagasisõidukulud haiguse või vigastuse korral 82
§ 36. Laevapere liikme haigusest või vigastusest tingitud kulude hüvitamine reederile 83
§ 37. Reederi vastutus tööõnnetusest ja kutsehaigestumisest põhjustatud tervisekahjustuse korral 83
§ 38. Reederi ja kapteni kohustused laevapere liikme surma korral 85
§ 39. Laevapere liikme surmaga kaasnevad kulud 87

4. jagu. Töö- ja puhkeaja erisus 87
§ 40. Töö tegemise aja piirangu erisus 87
§ 41. Öötöö hüvitamise erisus 88
§ 42. Vahiteenistuses ning ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja turvalisuse tagamises osaleva laevapere liikme töö- ja puhkeaeg 89
§ 43. Vahiteenistuses ning ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja turvalisuse tagamises mitteosaleva laevapere liikme töö- ja puhkeaeg 93
§ 44. Valveaja erisus 93
§ 45. Alaealise tööle rakendamise piirangu erisus 95
§ 46. Laeva ohutusega seotud edasilükkamatud tööd 95
§ 47. Ülevaatustel ning pääste- ja tuletõrjeharjutustes osalemine 97
§ 48. Igapäevane puhkeaeg 97
§ 49. Puhkeaeg nädalas 97
§ 50. Töö- ja puhkeaja arvestus 98

5. jagu. Puhkuse erisus 99
§ 51. Põhipuhkus 99
§ 52. Kojusõidu korraldamine puhkuse andmisel 100
§ 53. Laevapere liikme õigus puhkusele pärast kuuekuulist katkestuseta töötamist 101
§ 54. Puhkuste ajakava erisus 102

6. jagu. Laevapere liikme kojusõit 103
§ 55. Laevapere liikme kojusõidu korraldamise kohustus 103
§ 56. Kojusõidu sihtkoht 107
§ 57. Kojusõidu transport 108
§ 58. Toidu- ja majutuskulud 108
§ 59. Tagatis kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks 109
§ 60. Riigi õigused ja kohustused laevapere liikme kojusõidu korraldamisel 111
§ 61. Laevalt mahajäämine 114

7. jagu. Laevapere liikme kaebus 114
§ 62. Laevapere liikme kaebuse menetlemine laeval 114

8. jagu. Laevapere liikme töö- ja elamistingimuste vastavus nõuetele 117
§ 63. Meretöötunnistus ja ajutine meretöötunnistus 117
§ 64. Kalandustöötunnistus 118

4. peatükk. MERETÖÖLEPINGU LÕPPEMISE ERISUS 119

§ 65. Meretöölepingu erakorraline ülesütlemine laevapere liikmest tuleneval mõjuval põhjusel 119
§ 66. Meretöölepingu lõppemine laeva merekõlbmatuks muutumise ja laevahuku korral 121
§ 67. Meretöölepingu pikenemine 123
§ 68. Meretöölepingu lõppemise aeg 124
§ 69. Meretöölepingu erakorraline ülesütlemine laevapere liikme poolt 126

5. PEATÜKK. Laevapere liikme töövahendus 127

§ 70. Laevapere liikme töövahendus 127
§ 71. Tegutsemine töövahendusteenuse osutajana 129
§ 72. Töövahendusteenuse osutaja kohustused 131

6. PEATÜKK. Riiklik järelevalve 134

§ 73. Riiklik järelevalve 134
§ 74. Riikliku järelevalve erisused 136

7. peatükk. VASTUTUS 137

§ 75. Reederi poolt andmete esitamata jätmine 137
§ 76. Alla 16-aastase alaealisega meretöölepingu sõlmimine ja alla 16-aastase alaealise tööle lubamine 137
§ 77. Alaealise tööle rakendamise piirangu järgimata jätmine 137

§ 78. Igapäevase puhkeaja võimaldamata jätmine 137
§ 79. Nädalas puhkeaja võimaldamata jätmine 138
§ 80. Menetlus 138

8. peatükk. RAKENDUSSÄTTED 139

§ 81. Kaubandusliku meresõidu koodeksi muutmine 139
§ 82. Meresõiduohutuse seaduse muutmine 140
§ 83. Riigilõivuseaduse muutmine 158
§ 84. Mereteenistuse seaduse kehtetuks tunnistamine 159
§ 85. Seaduse jõustumine 159

KASUTATUD ALLIKAD 160
Kirjandus 160
Õigusaktid 161
KASUTATUD LÜHENDID 167

SISSEJUHATUS

Meretöö konventsioon[1]

Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO)[2] otsust asuda looma fundamentaalset uut merendusalast konventsiooni inspireeris eeskätt rahvusvaheliste meremeeste ja reederite organisatsioonide 2001. aasta ühisresolutsioon, mida hiljem asusid laialdaselt toetama valitsused. Huvirühmad rõhutasid, et laevandus "on esimene tõeline globaalne majandusharu, mis nõuab asjakohast laadi rahvusvahelist regulatiivset reageeringut – globaalseid norme, mis on kohaldatavad kogu majandusharule". ILO kutsuti üles välja töötama "dokumenti, mis toob konsolideeritud teksti kokku nii palju olemasolevaid ILO dokumente, kui võimalik". Üks põhjus, miks võeti suund uue meretöö konventsiooni väljatöötamisele, oli asjaolu, et suur arv olemasolevaid merel töötamist reguleerivaid konventsioone, millest paljud olid väga detailsed, tegi riikidele nende ratifitseerimise ja kõigi normide täitmise tagamise keeruliseks. Mitmed rahvusvahelised tööstandardid ei olnud ajakohased ega peegeldanud enam tänapäevaseid töö- ja elamistingimusi laeval. Lisaks oli tekkinud vajadus arendada tõhusamat normide täitmise tagamise ja nendega vastavusse viimise süsteemi, mis aitaks kasutusest kõrvaldada normidele mittevastavad laevad ning samal ajal haakuks Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO)[3] vastu võetud rahvusvaheliste normidega laevaohutuse ja turvalisuse ning keskkonnakaitse kohta.

---

[1] Kättesaadav eesti keeles: http://www.tooelu.ee/UserFiles/Sisulehtede-failid/Teemad/tooleping/ILO%20meret%C3%B6%C3%B6%20konventsioonLPL.pdf, inglise keeles: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_ILO_CODE:C186 ja vene keeles: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c186_ru.pdf.

[2] Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (International Labour Organization, ILO) loodi 11. aprillil 1919, kui I maailmasõjale lõpu teinud Pariisi rahukonverents kiitis sellise organisatsiooni loomise heaks. ILO põhikirja tõid ära rahulepingu XIII peatüki preambul ja artiklid 287–427. ILO on ÜRO perekonda kuuluvatest eriagentuuridest (UNESCO, FAO, WHO, IMO, WIPO, WMO jt) vanim ja tõenäoliselt mõjukaim, ainus rahvusvaheline organisatsioon maailmas, mis on spetsialiseerunud töö- ja sotsiaalsuhetele, ning ainus, mille tööprintsiip tugineb kolmepoolsusel, s.o valitsuste, tööandjate ja ametiühingute koostööl. Hetkel on ILO-l 185 liiget. Eesti oli ILO liige aastatel 1921–1938 (jäi vabatahtlikult kõrvale) ning taasühines ILO-ga 153. liikmena 13. jaanuaril 1992. ILO tegevsekretariaat Rahvusvaheline Tööbüroo (International Labour Office, ILO) asub Genfis. ILO on Nobeli rahupreemia laureaat (1969).

[3] Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (International Maritime Organization, IMO) asutati 1948. aasta Genfi konventsiooniga eesmärgil luua valitsustevaheline koostöömehhanism rahvusvahelise kaubandusega tegeleva ja laevandussektoriga seotud tehniliste küsimuste reguleerimiseks, samuti selleks, et ergutada ja hõlbustada selliste normide üleüldist kehtestamist, mis tagavad meresõiduohutuse, navigeerimise tõhususe ja merereostuse vältimise ja kontrollimise. IMO peakorter asub Londonis. Eesti ühines IMO asutamiskonventsiooniga 11. veebruaril 1992.

Uue meretöö konventsiooni vastuvõtmise üks kõige olulisem põhjus – võimalik, et peapõhjus – peitus soovis astuda ühtsete rahvusvaheliste normidega vastu kehvadele töötingimustele osal laevadel ja määrata laevapere liikmete sotsiaalsete tagatiste aktsepteeritav miinimumtase. Laevadel, mis sõidavad selliste riikide lippude all, kes ei tunne piisavat huvi oma voliala ja kontrolli vastu laevade üle, töötavad meremehed tihtipeale lubamatutes tingimustes, mis kahjustavad nende heaolu, tervist ja ohutust, halvendades ühtlasi üldist meresõiduohutust. Arusaadavalt käsitavad norme ausalt järgivad, selleks olulisi ressursse kulutavad riigid ja reederid normidele mittevastavate laevade käitajaid meresõiduohutuse ja laevapere liikmete heaolu arvelt kokkuhoidvate ettevõtjatena ning ei pea sellist olukorda aktsepteeritavaks.

ILO (mere)konverentsi 94. istungjärk võttis 23. veebruaril 2006. aastal Genfis vastu meretöö konventsiooni. Hääletustulemus kujunes ILO praktikas erakordselt edukaks: 314 poolt, mitte ainsamatki vastu ning neli erapooletut häält kahe riigi esindajatelt.
Uus konventsioon sätestab kaks põhieesmärki:

- tagada laiaulatuslik üleilmne meremeeste õiguste kaitse;
- kehtestada ühetaoline mänguväli riikidele ja reederitele, kelle hoolde on usaldatud meremeestele inimväärsete töö- ja elamistingimuste tagamine, kaitstes neid normidele mittevastavate laevadega osutatava ebaausa konkurentsi eest.

Konventsioon kavandati esmajoones mõttega, et sellest tuleb globaalne õigusdokument, millest saaks jõustudes rahvusvahelise kvaliteetlaevanduse regulatsioonkorra “neljas sammas”, mis täiendab IMO selliseid võtmekonventsioone nagu rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS 1974/1978) koos parandustega[4], meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW 1978) koos parandustega[5] ning rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt (MARPOL 1973/1978) koos parandustega[6]. Meretöö konventsioonis sätestatakse ülemaailmsed miinimumnõuded, tagamaks kõigi meremeeste õigus vähemalt rahuldavatele elu- ja töötingimustele sõltumata nende kodakondsusest ja laeva lipuriigist ning loomaks kõigile võrdsed konkurentsitingimused.

ILO meretöö konventsioon konsolideeris 68 rahvusvahelist merendusalast konventsiooni ja soovitust (neist 38 konventsiooni ja üks protokoll), mis olid vastu võetud aastatel 1920–1996. Uue formaadiga uus rahvusvaheline meretöö konventsioon (millel erandlikult puudub ILO konventsioonidele tavapärane järjekorranumber, leppides vaid lühendiga MLC) kogus

[4] SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), jõustus Eesti Vabariigi suhtes 16. märtsil 1992.

[5] STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), jõustus Eesti Vabariigi suhtes 29. novembril 1995.

[6] MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), jõustus Eesti Vabariigi suhtes järgmiselt: lisa I – 16. märtsil 1992; lisa II – 16. märtsil 1992; lisa III – 18. novembril 1992; lisa IV – 27. septembril 2003; lisa V – 18. novembril 1992; lisa VI – 18. oktoobril 2005.

endasse peaaegu kõik ILO kehtivad merenduse rahvusvahelised tööstandardid, kasutades seejuures vajadusel nende ajakohastamist nii tingimuste sätestamist kui õiguskeelt silmas pidades.

Meretöö konventsioon kehtestab ulatuslikud miinimumnõuded meremeeste töötegevuse peaaegu kõigi tingimuste kohta. Konventsioon sätestab muu hulgas nõuded meremehe meretöölepingule, töötasule, töö- ja puhkeajale, puhkusele, laeva elu- ja puhkeruumidele ning mehitusele, toitlustamisele, tervise- ja sotsiaalkaitsele, töötervishoiule ja -ohutusele jne. Konventsiooni sätted tõhustavad laevapere liikme töö- ja elamistingimuste järelevalvet ning sellega seonduvalt lipu- ja sadamariigi järelevalvekohustusi.

Kõnesolev konventsioon kujutab endast rahvusvahelist kokkulepet (välislepingut) meremeeste töö- ja elamistingimuste kohta laeval. Konventsiooni kohaldatakse kõigile majandustegevuses (s.o tulu saamise eesmärgil) osalevatele laevadele, välja arvatud laevad, mis sõidavad sisevetes, kaitstud vetes või nendega vahetult piirnevates vetes ja aladel, kus kehtib sadamakord. Samuti ei kohaldata konventsiooni kalalaevade, sõjalaevade, mereabivahendite ja traditsioonilise ehitusega laevade (nagu näiteks lodjad, daud või džonkid) suhtes.

ILO meretöö konventsioon jõustus ja omandas kindla koha rahvusvahelises õiguses 20. augustil 2013. aastal pärast seda, kui täpselt aasta varem täitus konventsiooni jõustumise eeltingimus – selle ratifitseerimise olid registreerinud 30 ILO liiget[7], kelle laevade kogumahutavus ületas 33% piiri (oli *ca* 60%) maailma laevade kogumahutavusest. Need 30 ILO liiget olid Libeeria, Marshalli saared, Bahama, Panama, Norra, Bosnia ja Hertsegoviina, Hispaania, Horvaatia, Bulgaaria, Kanada, Saint Vincent ja Grenadiinid, Šveits, Benin, Singapur, Taani, Antigua ja Barbuda, Läti, Luksemburg, Kiribati, Holland, Austraalia, Saint Kitts ja Nevis, Tuvalu, Togo, Poola, Belau, Rootsi, Küpros, Vene Föderatsioon ning Filipiinid.

Meretöö konventsioon on rahvusvaheline õigusakt, mida ei kohaldata laevade, reederite või meremeeste suhtes otse. See ei ole otsekohaldatav õigusakt. Nagu rahvusvahelise õiguse tava ette näeb, tugineb kohaldamine riigipoolsel õigusakti ratifitseerimisel ja selle rakendamisel riigisiseste õigusnormide või muude riigile tavapäraste meetmete kaudu (sh kollektiivlepingud). Reederile, laevale või meremeestele kohaldatakse seejärel riigisisest õigust või muid asjakohaseid riigisiseseid meetmeid. Meretöö konventsioon kehtestab miinimumnormid, mida kõik selle ratifitseerinud riigid on kohustatud täitma.

Meretöö konventsiooni VIII artikli lõige 2 ütleb sõnaselgelt: "Konventsioon on siduv sellele Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni liikmele, kelle ratifitseerimiskirja on peadirektor registreerinud." Seejärel konventsioon jõustub liikme suhtes päeval, mil tema ratifitseerimiskirja registreerimisest on möödunud kaksteist kuud.

---

[7] ILO õigusaktides ja praktikas kasutatakse mõistet "liige" (mitte "liikmesriik"), mis viitab ILO liikmeks olevale riigile.

Kõnesolev konventsioon on liigendatud kolme põhiossa:

1) artiklid, mis kehtestavad meretöö üldisemad ja laiemad põhimõtted ning kohustused;
2) eeskirjad, mis käsitlevad meremehe töö- ja elamistingimuste kohustuslikke põhinõudeid üldisemas eesmärgistatud laadis;
3) koodeks, mille A-osa sisaldab detailseid kohustuslikke standardeid ja B-osa soovituslikke suuniseid meremehe töö- ja elamistingimuste kohta.

Riigid, mis ratifitseerivad meretöö konventsiooni, peavad vastu võtma asjakohased riigisisesed õigusaktid või rakendama muid, riigisisesele tavale vastavaid meetmeid, tagamaks et eeskirjades sätestatut kohaldatakse nii, nagu seda näevad ette vastavad normid. Sadamariigi järelevalveametnikud ei hinda koodeksi B-osa sätete kohaldamist, hindamise alla käivad eeskirjad ja standardid.[8] B-osa sätted on soovituslikuks ja suunavaks abiks riikidele oma vastava riigisisese õiguse kujundamisel, ehkki ILO järelevalveorganid võivad riikide käest alati selgitusi küsida selle kohta, mis põhjusel nad mõnda B-osa sätet oma õigusesse üle ei võta.

[8] Konventsiooni artikli V lõige 7 sisaldab üliolulise klausli, mida sageli kutsutakse “ei-enam-soodsat-kohtlemist” klausliks. (“Liige täidab selle konventsiooni alusel võetud kohustusi viisil, mis tagab, et laevu, mis sõidavad mõne sellise riigi lipu all, mis ei ole konventsiooni ratifitseerinud, ei kohelda soodsamalt kui konventsiooni ratifitseerinud riigi lipu all sõitvaid laevu.”) Sätte mõte ei seisne milleski muus, kui võrdsete võimaluste loomises meretöö sfääris. Praktikas seondub kõnesolev klausel eeskätt sadamariigi kontrolliga meretöö konventsiooni eeskirja 5.2.1 alusel seoses laevadega, mis sõidavad välisriigi lipu all ja külastavad konventsiooni ratifitseerinud riigi sadamat. Teisisõnu tähendab see seda, et üksnes sadamariigid, kes on meretöö konventsiooni ratifitseerinud, saavad õiguse teostada konventsioonijärgset kontrolli välisriigi lipu all sõitva laeva üle ja kontrollida üksikasjalikult laevu ning rakendada vajadusel sanktsioone ka nende suhtes, kelle riik ei ole konventsiooni ratifitseerinud ja kes konventsiooni nõudeid ei täida. Selletaoline lähenemine, mis ei lange kokku ILO tavapärase ratifitseerimata konventsiooni praktilise kohaldamise käsitlusega, tugineb IMO resolutsiooni A.787(19) jaol 1.5 sadamariigi kontrolli kohta: “Kõik osapooled peaksid põhimõtteliselt rakendama käesolevates juhistes kehtestatud protseduure mitteratifitseerinud riikidele ja ratifitseerinud riikidele ning ratifitseerinud riikide laevadele, mis oma suuruse tõttu ei oma dokumente, mida nõuab 2006. aasta meretöö konventsioon, tagamaks et neil laevadel viiakse läbi samaväärne inspekteerimine ja kohaldatakse samaväärse tasemega meremeeste töö- ja elamistingimusi (sh meremeeste õigused). Meremeeste töö- ja elamistingimused neil laevadel peaksid sobituma 2006. aasta meretöö konventsiooni sätete eesmärgiga; vastasel juhul tuleks laev allutada sellistele nõudmistele, mis on vajalikud selleks, et saavutada 2006. aasta meretöö konventsiooniga võrreldav tase.” Samalaadset lähenemist peegeldab ka Pariisi memorandum sadamariigi kontrolli kohta.

Kalandustöö konventsioon[9]

Töö kalandussektoris erineb õige mitmes mõttes tööst muudes majandussektorites. Kala ja mereressursside püük leiab aset sageli tõsiseid väljakutseid pakkuvas merekeskkonnas. On mõistetav, et kui ilmastikuolud on karmid ja püügioperatsioonid ise toovad endaga kaasa mitmeid riske, võib tööõnnetuste ja -surmade määr kujuneda kõrgeks. Mitmes riigis on kalapüük kõige ohtlikum tegevusala üldse. Kalapüük on väga pikkade traditsioonidega tegevusala. Üks neist maailmas valitsevatest traditsioonidest on mitte maksta kalurile kindlat töötasu, vaid tasuda talle sõltuvalt tema püügiosast, mis (kuigi kaluri jaoks teatud eelistega) võib põhjustada väga pika tööaja ning tahtmise jääda merele kala püüdma mis tahes ilmaga, seega ka suuremaid riske ja rohkem õnnetusi. Paljud kalurid, ühteaegu nii omanikud kui käitajad, elavad sageli kõrvalistes kogukondades, mis pakuvad väga piiratud võimalusi muuks tööks. Tõsiseks kalandussektori probleemiks on laste töö kasutamine – mõnes Ida-Aafrika riigis ületab laste tööhõive kalandussektoris 40%.

Üleilmastumine on kalandussektorit väga tugevalt mõjutanud, mistõttu kalurite õigusi tuleb järjekindlalt edendada ja kaitsta. Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni ja ÜRO Toidu- ja Põllumajandusorganisatsiooni hinnangul leiab 7% surmaga lõppenud tööõnnetustest maailmas aset just kalandussektoris, kuigi sektor moodustab alla 1% maailma kogu tööhõivest[10]. Töövigastust või -surma põhjustava õnnetuse risk on kalapüügi sektoris 2,4 korda suurem kui Euroopa Liidu kõigis tööstusharudes keskmiselt. Oma *ca* 355 000 töötajaga hõlmab kalandus vähem kui 0,2% Euroopa Liidu töötajatest. Seevastu on kalandussektor oluline tööhõiveallikas mõnes liikmesriigis (Kreeka 1,5%) ja piirkonnas (Galicia, Hispaania 3%) või rannikukogukondades (näiteks Killybegs, Iirimaa 68%).[11]

ILO haldusnõukogu võttis 2002. aasta märtsis vastu tähtsa otsuse võtta peakonverentsi 92. istungjärgu (2004) päevakorda punkt, mis käsitleb laiaulatuslikku normi (konventsioon, mida täiendab soovitus) töö kohta kalandussektoris.

ILO kalandustöö konventsiooni ja samateemalise soovituse ettevalmistamine 2004–2005. aastal päädis konventsiooni ebaõnnestunud (sai ILO põhikirjaga ettenähtust vähem poolthääli selle vastuvõtmiseks) vastuvõtukatsega 2005. aasta juunis ILO peakonverentsi järjekordse istungjärgu ajal. Selline sündmus on ILO praktikas väga erakordne. Põhjus – tööandjate

---

[9] Kättesaadav eesti keeles: http://www.tooelu.ee/UserFiles/Sisulehtede-failid/Teemad/tooleping/C188%20(kalandust%C3%B6%C3%B6)%20LPL%20t%C3%B5lge.pdf, inglise keeles: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188 ja vene keeles: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c188_ru.htm.

[10] ÜRO Toidu- ja Põllumajandusorganisatsiooni hinnangul töötab maailma kalandussektoris *ca* 58 miljonit inimest (ligikaudu 15% nendest naised), neist üle 38 miljoni on merel töötavad kalurid, kellest vähemalt 15 miljonit töötavad kalalaeva pardal täistööajaga. Kokku püüdsid maailma merepüügikalurid 2012. aastal ligi 80 miljonit tonni kala, mille müügihind küündib 100 miljardi USA dollarini.

[11] Kättesaadav inglise keeles: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-493_en.htm?locale=en.

rühma üksmeelne vastuseis konventsiooni vastuvõtmisele, sellega liitusid paljude valitsuste (eeskätt Aasia ja Aafrika riikide) esindajad. Hoopis hoolikama eeltööga ja laiaulatuslike eelnevate kolmepoolsete konsultatsioonidega ettevalmistatud teine katse 2007. aasta ILO peakonverentsi istungjärgu käigus andis selge poolthäälteenamusega tulemuseks kalandustöö konventsiooni (nr 188) ja õiguslikult mittesiduva kalandustöö soovituse (nr 199) vastuvõtmise (konventsioon: 437 poolt, 2 vastu, 22 erapooletut häält). Uued rahvusvahelised tööstandardid vaatasid üle ja asendasid viis varasemat ILO tööstandardit kalandussektori kohta.[12] Lisaks rahvusvahelistele tööstandarditele võeti 2005. aastal vastu neli resolutsiooni[13], toetamaks kalandustöö konventsiooni propageerimist, ratifitseerimist ja tõhusat rakendamist.

Kalandustöö konventsiooni ja soovituse eesmärk on tagada kaluritele inimväärsed töötingimused kalalaevadel, mis rahuldavad asjakohaseid miinimumnõudeid seoses kalurite töötingimuste, majutuse ja toitlustuse, tervisekaitse, töötervishoiu ja -ohutuse, sotsiaalkaitse ning järelevalvega kalurite töö- ja elamistingimuste üle. Kooskõlas ILO aluspõhimõtetega lähtuvad nimetatud rahvusvahelised tööstandardid tõsiasjast, et kalurid vajavad oma töövaldkonna ning töö- ja elamistingimuste eripära tõttu erikaitset.

Euroopa Komisjon osales aktiivselt ILO kalandustöö konventsiooni väljatöötamises ja vastuvõtmises, toetades konventsiooni kiiret jõustamist ja tõhusat rakendamist Euroopa Liidu riikides. Sellel eesmärgil võttis Euroopa Liidu Nõukogu 7. juunil 2010 vastu otsuse[14] kalandustöö konventsiooni kohta, tehes liikmesriikidele ettepaneku ratifitseerida see konventsioon soovitatavalt enne 31. detsembrit 2012.[15]

Kalandustöö konventsioon jõustub 12 kuud pärast seda, kui selle on ratifitseerinud ILO kümme liiget, kellest kaheksa on rannikuriigid. Kuna praeguseks on konventsiooni ratifitseerinud vaid ILO viis liiget (Argentiina, Bosnia ja Hertsegoviina, Maroko, Lõuna-Aafrika Vabariik, Kongo), ei ole konventsioon veel jõustunud.

---

[12] Üle jäeti vaatamata 1966. aasta kalurite pädevustunnistuse konventsioon (nr 125) ja 1966. aasta kalurite kutseõppe soovitus (nr 126).

[13] Kättesaadavad: http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc96/pdf/pr-12.pdf.

[14] Euroopa Liidu Nõukogu 07.06.2010 otsus, millega volitatakse liikmesriike ratifitseerima Euroopa Liidu huvides ILO 2007. aasta kalandustöö konventsiooni, on kättesaadav: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:32010D0321&from=EN.

[15] Euroopa Liidu Nõukogu 07.06.2007 otsus, millega volitatakse liikmesriike ratifitseerima Euroopa Ühenduse huvides ILO 2006. aasta meretöö konventsiooni, on kättesaadav: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32007D0431.

Direktiiv 2009/13/EÜ[16] *ja meretöö konventsioon*

Euroopa Komisjon osales aktiivselt ILO meretöö konventsiooni väljatöötamises ja vastuvõtmises, toetades selle kiiret jõustamist ja tõhusat rakendamist Euroopa Liidu riikides. Sellel eesmärgil võttis Euroopa Liidu Nõukogu 7. juunil 2007. aastal komisjoni ettepanekul vastu otsuse[17], millega volitatakse liikmesriike ratifitseerima meretöö konventsioon Euroopa Liidu huvides soovitatavalt enne 31. detsembrit 2010. Otsuses öeldakse, et liikmesriigid peaksid tegema jõupingutusi sammudeks, mis on vajalikud konventsiooni ratifitseerimiskirjade üleandmiseks niipea, kui võimalik.

Komisjon on oma sellekohastes põhjendustes tõdenud, et meremajandus toimib ülemaailmses kontekstis. Suurenev majanduslik üleilmastumine ja tööjõu rahvusvahelistumine koos mõningatel juhtudel õigusaktide ebapiisava täitmise tagamisega on vähendanud olemasolevate rahvusvaheliste normide tõhusust, mõjutanud mereohutust kogu maailmas ning on üheks põhjuseks, miks ebavõrdsus meremeeste elamis- ja töötingimustes on järsult suurenenud. Euroopa Liit toetab tehtavaid jõupingutusi tugevdamaks rahvusvahelist reguleerivat õigusraamistikku, mille tulemusena on vastu võetud meretöö konventsioon. Konventsiooniga kehtestatud uued rahvusvahelised normid on olulised Euroopa Liidu sise- ja välispoliitika, sotsiaalnormide ajakohastamise ja täiustamise seisukohast, kuna need konsolideerivad ja nüüdisajastavad olemasolevat rahvusvahelist tööõigust paljudes erivaldkondades, luues nõuete järgimise ja täitmise tagamise eeskirjade tervikliku kogumi. Meretöö konventsiooni nõuete järgimist ja täitmise tagamist käsitlevate sätete rakendamine on oluline võrdsete tegutsemistingimuste loomiseks maailma meretranspordis[18].

Meretöö konventsiooni vastuvõtmisega seoses võttis Euroopa Liidu nõukogu 2009. aastal vastu direktiivi 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa meretranspordisektori reederite ja ametiühingute esindusorganisatsioonide sõlmitud kokkulepet meretöö konventsiooni kohta ning muudetakse nõukogu direktiivi 1999/63/EÜ, mis sisaldab partnerite varasemat kokkulepet meremeeste tööaja kohta. Kokkuleppe sõlmimisega soovisid pooled aidata kaasa inimväärsete töö- ja elamistingimuste ning võrdsete võimaluste loomisele maailma meremajanduses.

---

[16] Kättesaadav eesti keeles: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0013&from=ET, inglise keeles: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0013&from=ET.

[17] Euroopa Liidu Nõukogu 07.06.2007 otsus, millega volitatakse liikmesriike ratifitseerima Euroopa Ühenduse huvides ILO 2006. aasta meretöö konventsiooni, on kättesaadav: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32007D0431.

[18] Komisjoni teatis nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele "Sotsiaalõigusliku raamistiku ümberhindamine eesmärgiga luua Euroopa Liidus rohkem ja paremaid töökohti merenduse valdkonnas" (asutamislepingu artikli 138 lõike 2 kohane sotsiaalpartneritega ühenduse tasandil konsulteerimise esimene etapp).

Direktiiv 2009/13/EÜ inkorporeerib Euroopa Ühenduse õigusesse meretöö konventsiooni sätted, mis käsitlevad meremeeste tervisekontrolli, puhkust, koolitust ja kvalifikatsiooni, töölepinguid, tagasisõitu kodumaale, elamistingimusi, toitlustamist, meditsiiniabi laeval ja maal jne. Sisuliselt võtab direktiiv enamasti sõna-sõnalt üle peaaegu kõik meretöö konventsioonist tulenevad olulisemad nõuded. Erandina on välja jäetud vaid mõned üksikud teemad, sealhulgas laevapere liikmete töövahendus.

Nimetatud direktiiv jõustus samaaegselt meretöö konventsiooni jõustumisega, mis tähendab, et see leidis samuti aset 20. augustil 2013, kusjuures Euroopa Liidu liikmesriigid pidid direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid üle võtma hiljemalt 12 kuu jooksul pärast direktiivi jõustumist, s.o 20. augustiks 2014.

Meretöö ja kalandustöö konventsioonide ratifitseerimine ning meretöö seadus

Eesti on Euroopa Komisjoni poliitikat meretöö konventsiooni ja kalandustöö konventsiooni laialdaseks ratifitseerimiseks Euroopa Liidu riikides toetanud oma seisukohtades Euroopa Liidu merenduspoliitika kohta. Eesti ILO nõukogu võttis 2009. aastal vastu seisukoha, millest lähtuvalt alustati ettevalmistuste tegemist meretöö konventsiooni ja kalandustöö konventsiooni ratifitseerimiseks nende paralleelmenetluse teel.

2010. aastal algasid Sotsiaalministeeriumis konsultatsioonid sotsiaalpartnerite ja teiste huvigruppide vahel meretöö valdkonnas. Konsultatsioonide eesmärk oli arutada kehtiva õiguse kooskõlla viimist meretöö konventsioonis ja kalandustöö konventsioonis esitatud nõuetega. Samal aastal moodustati Sotsiaalministeeriumi eestvedamisel mere- ja kalandustöö töörühm, mille eesmärk oli analüüsida riigisisese õiguse harmoneerimise võimalusi meretöö konventsioonis ning kalandustöö konventsioonis sätestatud nõuetega. Töörühm juhindus põhimõttest, et riigisisese õiguse kooskõlla viimine konventsioonides sätestatuga võimaldab nende rahvusvaheliste õigusaktide hilisemat ratifitseerimist.

Meretöö seaduse eelnõu valmistas ette Sotsiaalministeerium. See võeti seadusena vastu 11. juunil 2014 ja jõustus 1. juulil 2014.

MERETÖÖ SEADUS[19]

1. peatükk

ÜLDSÄTTED

§ 1. Seaduse reguleerimisala

Käesolev seadus reguleerib töötamist laeval, meretöösuhteid, laeval töötavate isikute töövahendust, riigi ülesandeid meretöö valdkonna korraldamisel, järelevalvet meretöösuhete üle ja vastutust seaduse nõuete rikkumise eest.

1. Meretöö seaduse (edaspidi *MTööS*) § 1 määratleb reguleerimisalana laevapere liikme töötamise laeval, meretöösuhted ja töövahenduse, riigi ülesanded meretöö korraldamisel, järelevalve meretöösuhete üle ja vastutuse seaduse nõuete rikkumise eest. Seaduse reguleerimisala langeb kokku sellega, mida peavad oluliseks nii ILO meretöö konventsioon kui ka kalandustöö konventsioon (nr 188), samuti põhimõtteliselt meretöö konventsiooni suunad üle võtnud Euroopa Liidu Nõukogu direktiiv 2009/13/EÜ.

2. Riigi ülesanne meretöö korraldamisel on eelkõige meditsiinilise kaugkonsultatsiooni (s.o raadio, satelliitside jmt kaudu) korraldamine (MTööS § 32 lõige 7), kohustus korraldada teatud juhul laevapere liikme kojusõit (MTööS § 60), meretöötunnistuse, ajutise meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistusega seonduv (MTööS §-d 63–64). Vastavate tunnistuste väljaandmise menetlust ja nende tunnistuste vormi reguleerib meresõiduohutuse seadus MTööS-ga tehtud muudatuste (uued sätted § 11^{13}, §-d 11^{14}–§ 11^{17}) kaudu. Samuti reguleerivad §-d 73 ja 74 riiklikku järelevalvet ning §-d 75–80 vastutust.

3. Seaduse reguleerimisala sätestamise mõte seisneb vajaduses esitleda üksikasjalikult selle seadusega reguleeritavat teemaderingi, tagamaks parem arusaadavus seaduse mõttest ja eesmärkidest.

---

[19] Euroopa Liidu õigusdokumendid, millel käesolev seadus tugineb nõukogu direktiivile 1992/29/EMÜ ohutuse ja tervishoiu miinimumnõuete kohta, et osutada paremaid raviteenuseid laevadel (EÜT L 113, 30.04.1992, lk 19–36); nõukogu direktiivile 1999/63/EÜ, milles käsitletakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Transporditöötajate Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta (EÜT L 167, 02.07.1999, lk 33–37); nõukogu direktiivile 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Transporditöötajate Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ (ELT L 124, 20.05.2009, lk 30–50).

§ 2. Seaduse kohaldamisala

(1) Käesolevat seadust kohaldatakse töötamisele Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laeval (edaspidi laev).

(2) Käesolevat seadust kohaldatakse tööülesannete täitmisele renditööna ka käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetamata laeval, kui tööandja on Eestis registreeritud juriidiline isik ning laevapere liige on Eesti rahvastikuregistri objekt.

(3) Käesolevat seadust ei kohaldata töötamisele alla 24 meetri pikkusel kalalaeval.

(4) Käesoleva seaduse § 18 lõike 1 punkti 5, § 26 lõike 1 punkti 4, § 34 lõiget 3 ja § 62 ei kohaldata töötamisele üle 24 meetri pikkusel kalalaeval.

(5) Vaidluse, kas laeva suhtes kohaldatakse käesolevat seadust, lahendab kohtuväliselt Veeteede Amet, konsulteerides reederite ja laevapere liikmete esindusorganisatsioonidega.

(6) Käesoleva seaduse § 32 lõiget 7 kohaldatakse kõigile merel viibivatele laevadele, sõltumata käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud laeva registreeringust või laeva lipuriigist.

(7) Käesoleva seaduse §-e 19, 28 ja 29 ei kohaldata töötamisele laeval, mida kasutatakse lootsiteenuse osutamiseks.

1. MTööS § 2 eesmärk on määratleda selle seaduse kohaldamisala ja kohaldamise üldpõhimõtted kooskõlas ILO meretöö konventsioonist, ILO kalandustöö konventsioonist (nr 188) ja Euroopa Liidu nõukogu direktiivist 2009/13/EÜ tuleneva kohaldamisala ja üldpõhimõtetega.

2. Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon (1982)[20] sätestab artiklites 91 ja 92 üldpõhimõtte, mille järgi riik kehtestab laeva oma riikkondsusesse võtmise, oma territooriumil registreerimise ja oma lipu all sõitmise tingimused. Laeval on selle riigi riikkondsus, kelle lipu all tal on õigus sõita. Riik annab laevale, millele ta on andnud õiguse sõita oma lipu all, asjakohased dokumendid. Üldjuhul on ühe riigi lipu all sõitvad laevad avamerel viibides selle riigi ainujurisdiktsiooni all, kui rahvusvaheliste lepingutega ei nähta ette teisiti. Reisi vältel või külastatavas sadamas viibides ei tohi laev oma ahtrilippu (näitab laeva riikkondsust) vahetada, välja arvatud juhul, kui omanik vahetub või tehakse registrimuudatus. Kui laev sõidab kahe või mitme riigi ahtrilipu all ja kasutab neid oma huvidest lähtuvalt, ei saa see kuuluda ühegi kõnesoleva riigi riikkondsusesse ning seda võib käsitada riikkondsuseta laevana. Siinjuures on asjakohane ära märkida, et laev võib olla registreeritud paralleelselt kahe riigi laevaregistris, mis aga ei anna õigust kanda nende kahe riigi lippu korraga. Nimelt laeva ilma laevapereta prahtimise korral teise riigi isikule (prahtijale) on võimalik sellel teise riigi prahtijal teatud tingimustel ajutiselt peatada selle laeva esmase registreerimise riigi ahtrilipu kandmise õigus (kooskõlastatult laeva omaniku ja selle riigi pädevate esindajatega) ja siis heisatakse laevale prahtija asukohariigi lipp peale selle laeva ajutist registreerimist selle teise riigi vastavas registris.

[20] Kättesaadav eesti keeles: https://www.riigiteataja.ee/akt/911675.

Selle konventsiooni (artikli 94 lõike 2 punkt a) järgi peab riik pidama registrit, mis sisaldab tema lipu all sõitvate laevade nimesid ja muid andmeid, välja arvatud laevad, millele nende väiksuse tõttu ei kohaldata üldtunnustatud rahvusvahelisi eeskirju.

3. Käesoleva seaduse § 2 lõike 1 kohaselt kohaldatakse MTööS töötamisele Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laeval. Laevakinnistusraamatusse kandmist reguleerib laeva asjaõigusseadus, sätestades §-s 4 põhimõtte, et laevakinnistusraamat koosneb laevade ja ehitatavate laevade registrist ning seda peetakse kinnistatud laevade ja nendega seotud asjaõiguste kohta. Laevakinnistusraamatut peetakse vastavalt laeva asjaõigusseadusele (edaspidi *LAÕS*) ning laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadusele (edaspidi *LaevaRS*). Riigi haldusülesandeid täitvate laevade registreerimisega eraldi registrisse (laevaraamatusse, nüüd riigihaldusülesandeid täitvate (RHÜT) laevade andmekogu) tehti algust 1992. aastal, kui Veeteede Ameti peadirektori käskkirjaga taasasutati Eesti Vabariigi laevaraamat. Riigihaldusülesandeid täitvad laevad, mis ei ole kantud laevakinnistusraamatusse, ei pea järgima MTööS sätteid. LaevaRS 2005. aastal vastu võetud muudatusega (§ 30) peetakse laevade ja ehitatavate laevade kohta eraldi registrit. Laevaregister ja ehitatavate laevade register moodustavad laevakinnistusraamatu. Samuti peetakse Veeteede Ametis eraldi registrit Eesti prahtijate poolt ilma laevapereta prahitud[21] laevade kohta, millel on õigus kanda Eesti lippu laeval ahtrilipuna. LaevaRS § 31 lõike 1 alusel kantakse laevaregistrisse merelaev, mis selle seaduse järgi peab kandma või võib kanda Eesti riigilippu ning mille üldpikkus on vähemalt 12 meetrit. Samuti kantakse laevaregistrisse vähemalt 12 meetrit pikk siseveelaev, mille omanik on füüsiline isik elukohaga Eestis või Eesti juriidiline isik. Purjejahtlaev või kaater tuleb kanda laevaregistrisse, kui tema üldpikkus on vähemalt 24 meetrit. Omaniku soovil võib laevaregistrisse kanda ka merelaeva ja siseveelaeva, mis on eelnevalt toodud üldpikkusest lühem (LaevaRS § 31 lõige 2). Alates 03.02.2015 peab laevakinnistusraamatut Tartu Maakohtu kinnistusosakond. Laevapereta prahitud laevade registrit peab Veeteede Amet.
LaevaRS § 5 kohaselt on merelaev laev, mis on mõeldud meresõidus kasutamiseks, ja siseveelaev siseveel sõiduks mõeldud laev.

4. LaevaRS § 24 lõige 2 reguleerib välismaa laeva õigust kanda Eesti riigilippu. Vähemalt 12 meetrit pikk merelaev võib laeva prahtija taotlusel ja Veeteede Ameti väljastatud ajutise liputunnistuse alusel kanda Eesti riigilippu, kui:

1) laeva prahtija kuulub LaevaRS §-s 1 loetletud isikute ringi;
2) laev on prahitud ilma laevapereta oma nimel kasutamiseks;
3) laeva omanik on nõus lipu vahetamisega;
4) laeva suhtes kehtinud õigus ei keela Eesti riigilipu kandmist.

---

[21] Laeva prahtimine on äritehing ühelt poolt laevaomaniku või laeva valdaja ja teiselt poolt laeva kasutaja vahel, mille korral annab üks lepingupool (prahileandja) teisele kasutada tema omanduses või valduses oleva aluse kauba või reisijate vedamiseks teatud kindlaks merereisiks või kokkulepitud perioodiks. Teine lepinguosaline (prahtija) tasub laevaomanikule või valdajale kokkulepitud summa aluse kasutamise eest.

5. MTööS kohaldatakse merelaevadele, mis on registreeritud Eesti ettenähtud registris ja kannavad Eesti riigilippu ahtrilipuna (laeva riikkondsuse näitaja) ning mille üldpikkus on vähemalt 12 meetrit. Siiski kõigi laevakinnistusraamatusse kantud laevade osas siiski MTööS ei kohaldata. Eesti laevaomanik võib laeva prahtida ilma meeskonnata välismaa isikule, mis on tavapärane äritegevus kaubanduslikus meresõidus. Kui selline Eesti laeva ilma meeskonnata prahtimine kestab vähemalt üks aasta, siis võib taotleda selle laeva kandmist teise riigi registrisse (nn paralleelne registreerimine laeva ilma lavapereta prahitud lepingu alusel, s.o samasisuline laeva välismaale registreerimine vastupidiselt sellele, mida reguleerib eespool märgitud LaevaRS § 24 lõige 2 Eestis välismaa laeva registreerimise kohta). Sellisel juhul kaotab see laev õiguse kanda Eesti riigilippu ahtrilipuna, st see ei ole ajutiselt selle välismaa registreerimise ajal Eesti laev. Seega ei laiene sellele laevale ka MTööS sätted kohustuslikus korras. Sellest tulenevalt märgime ära, et MTööS § 2 lõige 1 ei ole absoluutselt kehtiv igas olukorras, sest Eesti laevakinnistusraamatusse kantud laevale ei pea kohaldama MTööS sätteid, kui sellel laeval ei ole õigust kanda Eesti lippu ahtrilipuna, s.o olukorras, kus see laev on ilma laevapereta välismaa isikule prahitud. Selline eriolukord MTööS kohaldamata jätmise osas on ka sisuliselt põhjendatud, sest ei saa nõuda laeva ilma laevapereta prahitud välismaa isikult MTööS kohaldamist, kui laev kannab ajutiselt teise riigi ahtrilippu ja tema poolt laevale tööle palgatud laevaperel ei ole mingit seost Eestiga. MTööS kohaldatakse samuti siseveelaevadele, mille omanik on füüsiline isik elukohaga Eestis või Eesti juriidiline isik ning mis on vähemalt 12 meetrit pikad.

Nagu eespool öeldud, võib omaniku soovil kanda laevaregistrisse ka merelaeva ja siseveelaeva, mis on ette nähtud laeva üldpikkusest lühem, ent seejuures tuleb arvestada, et sellisel laeval töötavate isikute suhtes kohaldatakse MTööS. Selle seaduse kohaldamisalasse kuuluvad ka laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laeval töötavad isikud, mis tähendab, et seadust kohaldatakse vähemalt 12 meetri pikkustele välismaistele merelaevadele, mis on kantud laevapereta prahitud laevade registrisse.

Käesoleva seadusega seoses on oluline rõhutada, et selle seaduse kohaldamisala on mõnevõrra laiem kui eelnimetatud rahvusvahelistel töökonventsioonidel ning direktiivil ega piirdu üksnes kaubandusliku meresõidu ja kaubandusliku kalapüügiga. Seadusandja ei pidanud mõistlikuks ega Eesti olusid arvestades otstarbekaks jätta seaduse kohaldamisalast välja näiteks laevad, mis ei tegele kaubandusliku meresõiduga, lähisõitu tegevad laevad, sisevetel sõitvad laevad ning kohalikku rannasõitu tegevad laevad. Kuna MTööS reguleerib meretöösuhteid, kehtestades asjakohased miinimumnormid, puuduks ka mõistlikult arvestatav põhjus sedasorti välistuste tegemiseks. Arusaadavalt on vähemalt teatavate meretöötingimuste miinimum vaja tagada kõigile laevapere liikmetele sõltumata laeva sõidupiirkonnast või kitsamast tegevusspetsiifikast.

Ehitatavate laevade registrisse kantud laevade suhtes kohaldatakse MTööS praktikas väga harva ja enamasti piiratult, kui seda üldse kohaldatakse (näiteks laeva merekatsetustel), sest sellised laevad ei ole veel käigus hoidmisel (ekspluatatsioonis). Laeva ehitajad, remontijad, seadistajad ja ehitusjärgsed koristajad ei ole laevapere liikmed ja nende osas MTööS ei kohaldata.

6. Sama paragrahvi lõike 2 järgi kohaldatakse MTööS töötegemisele renditöö vormis ka laeval, mis ei ole Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud tingimusel, et laevapere liikme tööandja on Eestis registreeritud juriidiline isik ning laevapere liige on Eesti rahvastikuregistri[22] objekt.

Kolmepoolse renditöösuhtega on tegemist siis, kui tööandja (s.o laevade mehitamise ettevõte kui rendiagentuur) ja töötaja lepivad kokku, et töötaja teeb tööd, alludes ajutiselt kolmanda isiku (s.o laevakompanii ehk kasutajaettevõtte) juhtimisele ja kontrollile.

Säte kohustab rendiagentuurist Eesti tööandjat, kes saadab oma Eesti töötajad tööle kolmanda isiku juurde välismaa lipu all sõitvale laevale, rakendama täies ulatuses MTööS, mis on igati loogiline ja põhjendatud, sest meretöösuhete riigisisest normistikku tuleb meretöö raames kõigi töötegijate puhul järgida.

7. MTööS § 2 lõike 3 järgi ei kohaldata seda seadust töötamisele alla 24 meetri pikkusel kalalaeval, kuna kalandustöö konventsioonist (artikli 2 lõige 3) tulenevalt kehtivad selle normid 24 meetriste ja pikemate kalalaevade kohta. Kuigi *"*iga liige võib pärast konsulteerimist laiendada käesoleva konventsiooniga 24 meetri pikkustel ja pikematel laevadel töötavate kalurite suhtes tagatud kaitse väiksematel laevadel töötavate kalurite suhtes".

Seadus ei sätesta kalalaeva mõistet, kuna selle määratleb juba meresõidu ohutuse seadus (edaspidi *MSOS*), mille kohaselt kalalaev on laev, mis on seadistatud või mida kasutatakse kala või muu elusvaru kaubanduslikuks püügiks (MSOS § 2 punkt 41).[23]

MTööS eelnõu väljatöötamisel ei pidanud sotsiaalpartnerid ja eksperdid kalalaevade suhtes otstarbekaks erisuste sätestamist sõltuvalt püügikohast või kalurite ja kalalaevade kategooriast. Küll aga välistab MTööS kalandustöö konventsioonist tuleneva erisuse tegemise võimaluse alusel (konventsiooni artikli 2 lõiked 1 ja 3) seaduse kohaldamise alla 24 meetri pikkusel kalalaeval, kuna ühtsete nõuete sisseseadmine ei oleks sel juhul otstarbekas ja mõistlik. Alla 24-meetrisel kalalaeval töötava isikuga sõlmitakse töösuhte korral tööleping, juhindudes töölepingu seaduse (edaspidi TLS) nõuetest.

8. Kuna meretöö konventsiooni kalalaevadele ei kohaldata, nähes pealegi teatud juhtudel ette märksa spetsiifilisemad, detailsemad ja kõrgemad nõuded, kui seda teeb kalandustöö konventsioon, on seaduse mõningate sätete kohaldamine kalalaevade puhul kalandustöö konventsiooni, mõistlikkuse ja otstarbekuse pinnal välistatud. Selle paragrahvi lõike 4 järgi ei kohaldata üle 24-meetristel kalalaevadel käesoleva seaduse:

1) § 18 lõike 1 punkti 5 (laevapere liikme õigus laevalt lahkuda, kui meretööleping on sõlmitud kindlaksmääratud reisiks ja reisi sihtkohta muudetakse);

---

[22] Rahvastikuregister on Eesti kodanike, Eestis elukoha registreerinud Euroopa Liidu, Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi ja Šveitsi Konföderatsiooni kodanike ning Eestis elamisloa või elamisõiguse saanud välismaalaste peamiste isikuandmete ühtne andmekogu, mida haldab ja arendab vastutava töötlejana Siseministeerium.

[23] ILO kalandustöö konventsioon nr 188 (2007) määratleb, et kaubanduslik kalapüük tähendab kõiki kalapüügitoiminguid, kaasa arvatud kalapüügitoimingud sisevetel, kuid välja arvatud kalapüük isiklikuks otstarbeks.

2) § 26 lõike 1 punkti 4 (laevapere liikme teavitamine töökorraldusest seoses kaebuse esitamise ja menetlemisega laeval);
3) § 34 lõiget 3 (reederi täiendavad kohustused laevapere liikme haiguse ja vigastuse korral);
4) § 62 (laevapere liikme kaebuse menetlemine laeval).

Kalandustöö konventsioon kaebuse esitamise ja menetlemise korda kalalaeva pardal eraldi ei sätesta.

9. Meretöö konventsioon ja Euroopa Liidu Nõukogu direktiiv 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Assotsiatsiooni (European Community Shipowners' Associations ehk ECSA) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (European Transport Workers' Federation) sõlmitud kokkulepet meretöö konventsiooni kohta, näevad ette eriregulatsiooni juhuks, kui tekib kahtlus, kas laeva või teatavad kategooria laevade suhtes kohaldatakse konventsioonist või direktiivist tulenevaid nõudeid. Selletaolise kahtluse või vaidluse korral otsustab küsimuse riigi pädev asutus (konventsiooni artikli II lõige 5; direktiivi osa "Mõisted ja reguleerimisala" punkt 5).

Järgides ülalmainitut sätestab selle paragrahvi lõige 5 põhimõtte, et vaidluse, kas laeva suhtes kohaldatakse MTööS või mitte, lahendab kohtuväliselt Veeteede Amet, konsulteerides reederite (Eesti Laevaomanike Liit) ja laevapere liikmete esindusorganisatsioonidega (Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, Eesti Meremeeste Ametiühing).

10. Meretöö konventsiooni ja direktiivi 2009/13/EÜ kohaselt peab iga riik tagama toimiva süsteemi, mille abil on merel asuvatel laevadel võimalus saada raadio- või satelliitside kaudu ööpäev läbi arstlikku konsultatsiooni, kaasa arvatud eriarsti käest (konventsiooni ja direktiivi standardi A4.1 lõike 4 punkt d).

Käesoleva paragrahvi lõige 6, viidates MTööS § 32 lõikele 7 (meditsiinilise kaugkonsultatsiooni tasuta osutamine), sätestab, et meditsiinilise kaugkonsultatsiooni teenust kohaldatakse kõigile merel viibivatele laevadele, sõltumata laeva registreeringust või laeva lipuriigist. Meditsiinilised kaugkonsultatsioonid võivad ööpäevaringselt tehniliselt teostuda vastavalt kokkuleppele teenuse pakkujaga raadio, satelliitside, interneti, Skype'i jmt (maailmapraktikas veel ka telefon, faks, e-post) kaudu. Konsultatsiooni peab lisaks eesti keelele olema võimalik saada ka inglise keeles. Sellise teenuse osutamiseks sõlmib valdkonna eest vastutav minister vastavasisulise halduslepingu teenuseosutajaga haldustöö seaduses sätestatud korras.

11. Lootsiteenust osutab tavaliselt laevaperesse mittekuuluv kogenud, kohalikke veeteid hästi tundev laevajuht, kes on kapteni nõuandja laeva juhtimisel ohtlikes või raskesti navigeeritavates piirkondades, eeskätt sadamasse sisse- ja väljasõidul ning sadamavetes ümbersildumisel. Eestis on lootsimine kohustuslik kuue piirkonna sadamates (Tallinn, Kunda-Loksa, Paldiski, Väinameri, Pärnu ja Sillamäe).

Selle paragrahvi lõige 7 näeb ette, et MTööS § 19 (isikute laevale toomine), § 28 (toitlustamine) ja § 29 (majutus) ei kohaldata töötamisele laeval, mida kasutatakse lootsiteenuse osutamiseks. Lähtuvalt lootsiteenuse spetsiifikast ja selle osutamise suhtelisest lühiajalisusest ei ole isikute laevale toomise, toitlustamise ja majutuse seadusega reguleerimine asjakohane. Küll aga võib seda vajaduse tekkimisel reguleerida eraldi kokkulepetega.

§ 3. Meretööleping

Meretööleping on tööleping, mille alusel teeb füüsiline isik (edaspidi laevapere liige) teisele isikule (edaspidi reeder) tööd, alludes reederi juhtimisele ja kontrollile. Reeder maksab laevapere liikmele töö eest tasu.

1. Tööleping (mille erivorm on meretööleping) on võlaõiguslik leping[24].Sellega reguleeritakse eraõiguslikke, poolte võrdsusel ja lepinguvabadusel põhinevaid suhteid (TLS § 1 lõige 3, võlaõigusseadus (edaspidi *VÕS*) § 1 lõige 1)[25]. Töölepingule tuleb seetõttu kohaldada lisaks TLS-le ka VÕS üldosa, VÕS-s käsunduslepingu kohta sätestatut (kui TLS-s ei ole sätestatud teisiti) ning tsiviilseadustiku üldosa seadusest (edaspidi *TsÜS*) tulenevat. Kui TLS sätted on vastuolus VÕS või TsÜS sätetega, kohaldatakse TLS, sest VÕS ja TsÜS sätted on TLS kui erinormi suhtes üldnormid ning seaduste konflikti puhul tuleb kohaldamisele erinorm. Kui TLS konkreetset küsimust ei reguleeri, kohaldatakse VÕS või TsÜS sätteid.

TLS § 1 lõiked 1 ja 2 esitavad töölepingu põhikriteeriumid:

- tööd tehakse järjepideva protsessina;
- tööd tegev isik on allutatud tööd andva isiku juhtimisele ja kontrollile;
- töö eest makstakse perioodiliselt tasu.

2. TLS-st tulenevate põhikriteeriumide alusel kehtestab MTööS § 3, et meretööleping on tööleping, mille alusel teeb füüsiline isik (laevapere liige) teisele isikule (reeder) tööd, alludes reederi juhtimisele ja kontrollile, kusjuures reeder maksab laevapere liikmele töö eest tasu. Siinkohal tuleb rõhutada, et meretööleping on eri vormi tööleping, sest olemuslikult tekitab tööleping võrreldes näiteks teenuste osutamise lepingutega (käsundusleping, töövõtuleping jt) hoopis tugevama ja laiema sõltuvussuhte, mis eeldab poolte – eriti töötaja – erilist kaitset ja täpset õigussuhte regulatsiooni.

§ 4. Laevapere liige

(1) Laevapere liige käesoleva seaduse tähenduses on laeval töötav füüsiline isik, kes tööülesannete täitmisel hoiab laeva käigus või teenindab reisijaid.

(2) Laevapere liikmeks ei peeta:

1) isikut, kes laeva sadamasoleku ajal teeb laeval kontrollimis-, lastimis-, hooldus-, remondi- või koristustöid või muid sama laadi töid;

2) isikut, kes teostab lootsimist;

3) isikut, kelle peamine töötegemise koht on kaldal, kuid kelle tööülesanded eeldavad mittekorrapärast lühiajalist laeval viibimist.

(3) Laevapere liikmega sõlmitakse meretööleping.

---

[24] VÕS § 2 lõike 1 järgi on võlasuhe selline õigussuhe, millest tuleneb ühe isiku (kohustatud isik ehk võlgnik) kohustus teha teise isiku (õigustatud isik ehk võlausaldaja) kasuks teatud tegu või jätta see tegemata (ühesõnaga – täita kohustus) ning võlausaldaja õigus nõuda võlgnikult kohustuse täitmist.

[25] Töölepingu seadus. Selgitused töölepingu seaduse juurde, 2013 on kättesaadav Sotsiaalministeeriumi kodulehel: https://www.sm.ee/sites/default/files/content-editors/eesmargid_ja_tegevused/Too/Toolepingu_seadus/selgitused_toolepingu_seaduse_juurde.pdf.

(4) Laevapere liige kantakse munsterrolli.

(5) Vaidluse, kas isikut tuleb käsitada laevapere liikmena käesoleva seaduse tähenduses, lahendab kohtuväliselt Veeteede Amet, konsulteerides asjaomaste reederite ja laevapere liikmete esindusorganisatsioonidega.

1. MTööS § 4 lõige 1 määratleb laevapere liikme mõiste nii, et see on laeval töötav füüsiline isik, kes tööülesannete täitmisel hoiab laeva käigus või teenindab reisijaid. Teisisõnu, laevapere liige on iga isik, kes teeb laeval meresõidu ajal tööd selle laeva ülesannete täitmiseks (ekspluatatsiooniks).

Laevapere liikme määratlus vastab meretöö konventsiooni "meremehe" määratlusele, mille järgi meremees on isik, kes on laevale tööle võetud või tööle rakendatud või teeb mis tahes ametis tööd laeval, millele kohaldatakse seda konventsiooni (artikli II § 1(f)). Laevapere liikme määratlus hõlmab samuti kalandustöö konventsiooni "kaluri" määratlust, kes on iga isik, kes on tööle võetud või mis tahes ülesannetes tööle rakendatud või teeb kutsetööd mis tahes kalalaeva pardal (artikkel 1(e)). Neist konventsioonide sätetest tuleneb, et laevapere liikme mõiste ei ole mingil viisil seotud sõlmitud lepingu liigi või mõne muu tingimusega ja et igale laeval töötavale isikule tuleb tagada konventsioonidest lähtuv kaitse. Nende konventsioonidega ühte meelt on ka nõukogu direktiiv 2009/13/EÜ, mille järgi meremees on iga laeva pardal merel töötav isik.

Seega on käesoleva seaduse üks põhimõiste "laevapere liige" ülalmainitud konventsioonide ja direktiivi "meremehe" ning "kaluri" koondsünonüüm.

2. Sama paragrahvi lõige 2 näeb siiski ette, et teatud erijuhtudel ei peeta mitte igat laeval töötavat isikut laevapere liikmeks. Selline käsitlus tuleneb otseselt 2006. aasta veebruaris ILO (mere)konverentsi 94. istungjärgul vastu võetud resolutsioonist – meretöö konventsiooni lisast –[26], mis käsitles teavet kutserühmade kohta.

Resolutsioon viitab isikutele, kes küll põhiliselt töötavad kaldal, kuid "vahetevahel kulutavad lühikesi ajavahemikke laevatööle" ning kes võivad mitte olla laevapere liikmed. Samal ajal isikud, kes regulaarselt veedavad lühiajalisi ajavahemikke laevatööl, võivad seda olla. Mõlemal juhul võib nende isikute töö olla või mitte olla otseselt seotud laeva rutiinse tegevusega.

Isikute rühma, keda ei saa pidada meremeesteks (MTööS mõttes laevapere liikmeteks), kuuluksid resolutsiooni järgi näiteks sadamalootsid ja sadamatöölised, samuti teatud erispetsiifikaga töötajad (külalisesinejad, laevainspektorid, järelevalveametnikud, remonditöölised jt). Ka kalalaevadel ei lähe kõik laeval viibivad ja seal oma tööd tegevad isikud sellest tulenevalt MTööS kohaldamise alla[27].

---

[26] Kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf.

[27] ILO antud selgitus juhendis "Frequently Asked Questions. Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188" (kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_206454.pdf) mõiste "kalur" kohta näitab, et kaluriteks ei saa kalandustöö konventsiooni järgi pidada lootse, mereväepersonali ja teisi alalises riigiteenistuses olevaid isikuid, kaldal paiknevaid isikuid, kes teevad ajuti tööd kalalaeva pardal, kalavaatlejaid, isikuid, kes püügijärgselt töötavad kaldal kalatöötluses või on tegevad turundusega.

Resolutsioon rõhutab, et isikuid, kes kulutavad enam kui lühiajalisi ajavahemikke laevatööle isegi siis, kui nad täidavad tööülesandeid, mida tavaliselt ei peeta meretööülesanneteks, saab meretöö konventsiooni tähenduses, sõltumata nende ametikohast kaldal, põhimõtteliselt pidada meremeesteks, näitena tuuakse ära remondi- ja tehnohooldusbrigaadid, laevameeskonna spetsialistid, kes on rakendatud tööle merel teatud laevadel.

Põhjust kahelda (kuid tõepoolest ainult kahelda, mitte automaatselt välistada) mõne isikute rühma kuulumises meremeeste sekka on resolutsiooni järgi alati siis, kui:

- nende isikute töö laad ei kujuta osa tavapärasest laevatööst (näiteks teadlased, uurijad, sukeldujad, kaldal tegutsevad oskustöölised jt);
- nad on isikud, kes täidavad juhtivate spetsialistide funktsioone, mis ei ole osa laeva tavapärasest tegevusest, vaatamata sellele, et nad on saanud meretööks vajaliku väljaõppe ja kvalifikatsiooni (näiteks sadamalootsid, inspektorid ja järelevalveametnikud jt);
- nende isikute tehtav töö on juhuslikku laadi ja lühiajaline, kusjuures nende põhiline töötamiskoht asub kaldal (näiteks külalisesinejad, remonditehnikud, tolliinspektorid, sadamatöölised jt).

Niisuguste kahtluste kõrvaldamiseks tuleks resolutsiooni kohaselt arvesse võtta järgmisi kriteeriume:

- isiku laeval viibimise kestus;
- laevatöö tegemise sagedus;
- isiku põhitöökoha asukoht;
- eesmärk, miks isik laevatööd teeb;
- neile isikutele tavapäraselt võimaldatav töö- ja sotsiaalne kaitse, tagamaks et see on kooskõlas konventsioonis ettenähtuga.

MTööS § 4 lõike 2 punkte 1, 2 ja 3 formuleerides peeti silmas just ülalmainitud ILO käsitlust.

3. Laevapere liikme määratlemisega seonduvas pakub huvi ka alljärgnev ILO selgitus: “Kuna 2006. aasta meretöö konventsiooni kohaldatakse “iga isiku suhtes, kes on laevale tööle võetud või tööle rakendatud või teeb mis tahes ametis tööd laeval, millele kohaldatakse seda konventsiooni”, siis hõlmab see kõiki töötajaid, sh kajuti- ja koristuspersonal, baaritöötajad, ettekandjad, esinejad, lauljad, köögipersonal, kasiinopersonal ja ilutöötajad. See järeldus on kehtiv sõltumata sellest, kas asjaomased meremehed värbas reeder otse või nad töötavad alltöövõtu korras. Hoolimata sellest eksisteerivad teatud töötajate kategooriad, kes viibivad laeva pardal üksnes lühiajaliselt ja kes tavaliselt töötavad kaldal, näiteks lipuriigi või sadamariigi järelevalveinspektorid, keda ilmselt ei saa pidada vastaval laeval töötavateks isikuteks. Teistel juhtudel võib olukord olla ebaselge, näiteks kui esineja on võetud tööle kruiisilaevale kogu huvireisiks või tegema merereisi ajal käimasolevaid hooldus- või remonditöid või täitma muid kohustusi. Sellistel juhtudel tuleb määratleda artikli II lõike 3 alusel pädeva asutuse poolt, pärast meremeeste ametiühingutega ja reederitega konsulteerimist, kas tegemist on laevapereliikmega või mitte.” Seega otsustab vaidlusküsimuse laevapere liikme üle pädev asutus pärast konsulteerimist asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega. Küll on aga

põhjust pidada üldjuhul meremeesteks laeval väljaõppe raames tööd tegevaid kadette (mereõppeasutuse õpilased).[28]

4. Käesolev seadus (§ 4 lõige 3) kohustab laeval töötava isikuga ehk laevapere liikmega sõlmima meretöölepingu. Meretöölepingu sõlmimise erisused kehtestavad MTööS §-d 8–13.

Meretöö konventsioon (eeskiri 2.1 "Meretöölepingud") seab oma põhieesmärgiks "tagada meremeestele õiglane tööleping", sätestades (standard A2.1) ühtlasi aluspõhimõtte, et igal meremehel, kes töötab vastava riigi lipu all sõitval laeval, peab olema meretööleping, mis "tagab meremehele inimväärsed töö- ja elamistingimused laeval, nagu on ette nähtud selle konventsiooniga". Kalandustöö konventsioon (artikkel 16(a)) näeb ette, et vastava riigi "lipu all sõitvatel laevadel töötavad kalurid on kaitstud kaluri töölepinguga, mis on neile arusaadav ning kooskõlas käesoleva konventsiooni sätetega".

Tavaliselt sõlmib laevapere liikmega meretöölepingu laevaomanik või laeva laevapereta prahtija. Samas ei ole välistatud olukord, kui laevaomanik või laeva laevapereta prahtija võtab oma laevale tööle renditöötajad, sel juhul sõlmib laevapere liikmetega tegelikult meretöölepingu laevade mehitamise ettevõte renditööagentuurina kui nende tööandja. Kui meretöölepingu üks pool on muu tööandja kui tavapärane laevaomanik, siis võtab see laevade mehitamise ettevõte enda peale kõik reederi kohustused ühenduses meretöösuhtega, sh kohustuse maksta tasu, anda puhkust jne.

5. Sama paragrahvi lõige 4 sätestab nõude, et laevapere liige kantakse munsterrolli. Munsterroll – laevapere liikmete ametlik nimestik – on alusdokument, millega sadamasse sisenemisel ja sealt väljumisel esitatakse ametivõimudele andmed laevapere liikmete arvu ja koosseisu kohta. Kui ametivõimud nõuavad andmeid laevapere liikmete kohta laeva väljumisel, aktsepteeritakse sisenemisel esitatud munsterrolli koopiat, mis on uuesti alla kirjutatud ja kinnitatud, näitamaks, kas laevapere arvus või koosseisus on või ei ole toimunud muudatusi. Ametivõimud aktsepteerivad munsterrolli, kui see on dateeritud ja alla kirjutatud kapteni või mõne teise tema poolt nõuetekohaselt volitatud isiku poolt või kinnitatud muul asjaomasele ametiasutusele vastuvõetaval viisil. Munsterrolli vormi on kehtestanud Vabariigi Valitsus oma määrusega (Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 "Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord[29]" § 4 lõike 1 punkt 2).

Tolliasutusele esitatav munsterroll peab näiteks sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- laeva nimi;
- laeva lipuriik;
- saabumissadama/lahkumissadama nimi;
- lähtesadama/sihtsadama nimi;
- saabumise/lahkumise kuupäev;

---

[28] "Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). Frequently asked questions (FAQ)". International Labour Office, Geneva, 2014, lk 20.

[29] Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/127062013015.

- laevapere liikme perekonna- ja eesnimi;
- amet;
- kodakondsus;
- sünniaeg ja -koht;
- isikut tõendava dokumendi liik ja number.

6. Eespool mainitud ILO resolutsioon märkis, et meretöö konventsioon (artikli II § 3) sätestab olukorra, et siis, "kui tekib kahtlus, kas teatava kategooria isikuid tuleb käsitada meremeestena selle konventsiooni tähenduses, otsustab küsimuse liikme pädev asutus pärast konsulteerimist kõnealuse küsimusega seotud reederite ja meremeeste organisatsioonidega". Täpselt sama põhimõtte sätestab ka direktiiv 2009/13/EÜ (artikli 2(1) punkt 3).

Seesugust käsitlust järgib samuti MTööS § 4 lõige 5, mis sätestab, et vaidluse, kas isikut tuleb käsitada laevapere liikmena selle seaduse tähenduses, lahendab kohtuväliselt Veeteede Amet, konsulteerides asjaomaste reederite ja laevapere liikmete esindusorganisatsioonidega. Eesti oludes võiks reederite esindusorganisatsioonina tegutseda selles olukorras Eesti Laevaomanike Liit, laevapere liikmete esindusorganisatsioonidena Eesti Sõltumatu Meremeeste Ametiühing ning Eesti Meremeeste Ametiühing.

§ 5. Reeder

Reeder käesoleva seaduse tähenduses on meresõiduohutuse seaduses nimetatud isik või muu isik, kes meretöölepingu sõlmimisega võtab endale tööandja õigused, kohustused ja vastutuse.

1. Seaduse § 5 määratleb reederi mõiste samamoodi kui meretöö konventsioon (artikli II lõike 1 punkt j), tehes viite MSOS-le (§ 2 punkt 9). Nii meretöö konventsiooni, kalandustöö konventsiooni (artikli 1 punkt d) kui ka MSOS alusel käsitatakse laeva omaniku ja valdaja (laevapereta prahtija) kõrval reederina ka isikut (nn ISM vastutav ettevõte), kes on võtnud laeva omanikult lepinguga kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutuse korraldamise ja tehnilise teenindamise eest vastavalt IMO 1974. aasta (hilisemate muudatustega) rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS)[30] alusel kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelisele koodeksile (ISM koodeks, inglise keeles *International Safety Management Code*); 2002. aasta ISM koodeks sätestab rahvusvahelised normid laevade ohutuks käitlemiseks ja laevadelt lähtuva reostuse ärahoidmiseks. Lisaks eespool märgitud isikutele võib laevapere liikme tööandjaks olla ka laevade mehitamise ettevõte (nn rendiagentuur, inglise keeles *crewing manager*, MTööS § 2 lõikes 2 nimetatud renditöö puhul), mis MTööS § 5 reederi mõiste sätestamisel on mõeldud muu isikuna, mis ei lähe MSOS reederi definitsiooni alla (MSOS § 2 punkt 9).

Harilikult tegutseb reeder äriühingu vormis kas laevakompaniina või ISM vastutava ettevõttena, kes on võtnud enda kohustuseks laevade tehnilise teenindamise ja mehitamise

[30] SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), jõustus Eesti Vabariigi suhtes 16. märtsil 1992.

korraldamise. Reeder MTööS tähenduses (kui tööandja) ei kattu alati reederi mõistega teiste seaduste tähenduses (näiteks MSOS). Laevade meresõiduohutuse korraldamise ja tehnilise teenindamise eest vastutav ettevõte (inglise keeles *ISM and technical manager*) võib olla laeva reeder MSOS mõistes, samas kui selle sama laeva laevapere liikmete tööandjaks (ja reederiks käesoleva seaduse tähenduses) on muu laevade mehitamise ettevõte. Käesoleva seaduse tähenduses on reederiks eelkõige laevapere liikmete tööandja, olgu see siis laeva registreeritud omanik, lepingujärgne prahtija või laevade mehitamise ettevõte, mis on võtnud endale kohustused ja vastutuse laeva mehitamise eest. Kui laevade mehitamise ettevõte on ise laevapere liikmete tööandjaks, siis sõlmitakse laevaomaniku ja selle ettevõtte vahel vastav leping (sageli kasutatakse selleks BIMCO (the Baltic and International Maritime Council) välja töötatud ja kinnitatud lepingu rahvusvahelist standardvormi "Crewman B"), millega laevade mehitamise ettevõte tööandjana võtab endale kohustused ja vastutuse laeva mehitamise eest kompetentsete ja vastavalt diplomeeritud laevapere liikmetega. Viimati nimetatud teenust laevapere liikmete tööandjana saavad pakkuda laevaomanikule suuremad laevade mehitamise ettevõtted, kes mehitavad kümneid ja sadu laevu. Laevade mehitamise ettevõte võib tegutseda ka töövahendusteenuse osutajana (vt MTööS § 70) ja sealjuures ette valmistada ning korraldada laevapere liikmetega töölepingute sõlmimise. Sellisel juhul võib laevade mehitamise ettevõte tegutseda kui laevaomanikult käsundi saaja käsundusLepingu alusel (sageli kasutatakse selleks BIMCO välja töötatud ja kinnitatud lepingu rahvusvahelist standardvormi "Crewman A (cost plus fee)"). Sellisel juhul laevade mehitamise ettevõte ei ole reeder ega laevapere liikmete tööandja. Laevapere liikmete tööandjaks on siis kas laevaomanik või ISM vastutav ettevõte sõltuvalt osapoolte vahel sõlmitud lepingutest, mis kajastub ka meretöölepingus.

§ 6. Töösuhet reguleerivate seaduste kohaldamise erisus

Laevapere liikme töösuhtele kohaldatakse töölepingu seadust ja teisi töösuhet reguleerivaid õigusakte käesolevas seaduses sätestatud erisustega.

1. Üldpõhimõttena tuleb meretöölepingulisele suhtele kohaldada üldisi töösuhteid reguleerivaid õigusnorme üksnes siis, kui MTööS ei näe ette asjakohaseid erisusi. See tähendab, et laevapere liikme töötingimustele kohaldatakse reeglina MTööS ning ainult juhul, kui see seadus mingit olukorda ei reguleeri, tuleb kohaldada muid töösuhet reguleerivaid õigusakte. Lisaks TLS-le kuuluvad nende hulka töötervishoiu ja tööohutuse seadus (edaspidi *TTOS*), kollektiivlepingu seadus (edaspidi *KLS*), töötajate usaldusisiku seadus (edaspidi *TUIS*), individuaalse töövaidluse lahendamise seadus (edaspidi *ITVS*), kollektiivse töötüli lahendamise seadus (edaspidi *KTLS*), võrdse kohtlemise seadus (edaspidi *VõrdKS*), soolise võrdõiguslikkuse seadus (edaspidi *SoVS*) jt.

2. MTööS näeb laeval tööd tegevatele isikutele ette mitmeid erisusi võrreldes TLS alusel töötajatega. TLS ja MTööS normide vastuolu või erinevuse korral tuleb lähtuda üldnormi ja erinormi suhtest, mis tähendab, et vastuolu või erinevuse korral kuulub kohaldamisele erinorm ehk MTööS. Näiteks reguleerib laevapere liikmete igapäevase puhkeaja erisust MTööS (§ 48), samas kui üldine tööaja piirangute regulatsioon tuleneb endiselt TLS-st (§ 46).

3. Siinkohal väärib meenutamist Eesti Vabariigi põhiseaduse § 123, mis näeb ette, et kui Eesti seaduse (näiteks MTööS) või muu õigusakti sätted on vastuolus Riigikogu ratifitseeritud välislepingutega (näiteks ILO meretöö konventsiooni ja kalandustöö konventsiooniga, kui need ratifitseeritakse), kohaldatakse välislepingu sätteid. Samas on Riigikohus rõhutanud, et vaatamata kohtu põhimõttelisele võimalusele kohaldada välislepingut tuleb kohtul kõigepealt otsida asjasse puutuvaid sätteid põhiseadusest ja teistest Eesti õigustloovatest aktidest).[31]

§ 7. Sätete kohustuslikkus

Käesolevas seaduses ja teistes töösuhet reguleerivates õigusaktides sätestatust laevapere liikme kahjuks kõrvalekalduv kokkulepe on tühine, välja arvatud juhul, kui sellise kokkuleppe võimalus on käesolevas seaduses ette nähtud.

1. Selle paragrahviga sarnane õiguspõhimõte on sätestatud ka TLS §-s 2. Samamoodi kui TLS säte on ka MTööS säte poolimperatiivne ehk poolkohustav – töötaja kahjuks ei või seaduses sätestatus kõrvale kalduda, välja arvatud juhul, kui töötaja kahjuks kõrvale kalduva kokkuleppe võimalus on seaduses sõnaselgelt lubatud. TLS § 2 ei välista ega piira seda ka eriseaduste regulatsioonis.

2. TLS § 2 näol on tegemist erinormiga VÕS § 5 (seaduse dispositiivsuse põhimõte) suhtes, mille järgi on pooltel võimalus leppida kokku seaduses sätestatult erinevalt, kui see ei ole otsesõnu seadusega keelatud ega tulene sätte enda olemusest. (Siiski on dispositiivsus võlasuhte puhul paljudel juhtudel piiratud, näiteks siis, kui üks pool on tarbija.) MTööS lubab laevapere liikme kasuks seaduses sätestatust soodsamalt kokku leppida. Näiteks võivad laevapere liige ja reeder kokku leppida seaduses ettenähtust pikemas põhipuhkuses või suuremas hüvitises töölepingu ülesütlemisel.

MTööS § 7 sätestab põhimõtte, mille eesmärk on tagada laevapere liikme kui töösuhtes nõrgema poole kaitse osalise dispositiivsuse kaudu. Teisisõnu, osaliselt dispositiivne õigusnorm, erinevalt imperatiivsest, lubab kehtestatud normist küll teistmoodi kokku leppida, kuid peab arvestama normi sisse kirjutatud teatava kitsendava nõudega.

[31] Vt RKHKo 3-3-1-58-02, 20.12.2002.

2. peatükk

MERETÖÖLEPINGU SÕLMIMISE ERISUS

§ 8. Meretöölepingu sõlmimise erisus

(1) Meretöölepingu sõlmimisele kohaldatakse töölepingu seaduses töölepingu sõlmimise kohta sätestatut.

(2) Laevapere liikmeks soovijal on lepingueelsete läbirääkimiste käigus õigus tutvuda lepingu tingimustega ja nende kohta nõu küsida.

(3) Meretöölepingu sõlmimiseks võib reeder laevapere liikmeks soovijalt nõuda dokumente ja andmeid, mille vastu tal on õigustatud huvi, eelkõige:

1) meremehe teenistusraamatut või meresõidutunnistust ja vajaduse korral muud isikut tõendavat dokumenti;

2) meresõidudiplomit või kutsetunnistust nõutava kvalifikatsiooni kohta;

3) haridust tõendavat dokumenti;

4) tervisetõendit;

5) välismaalase elamis- või tööluba.

1. Lepinguliste võlasuhete aluseks on lepinguvabaduse põhimõte. Leping on lepingupooltele täitmiseks kohustuslik, s.o rakendatakse lepingute siduvuse põhimõtet, mille lähtealliks on poolte isikuvabaduse vabatahtlik piiramine sõlmitud lepingu kaudu ning vaba tahteavaldust väljendav, õiglase sisuga kokkulepe. Lepinguvabaduse idee seisneb vabaduses otsustada, kas, millise sisuga, kellega ning millises vormis leping sõlmida.

Meretöölepingu sõlmimise erisusest rääkides peetakse silmas erisust võrreldes töölepingu sõlmimisega, millest loogiliselt (sest ka meretööleping on tööleping) tuleneb selle paragrahvi lõikes 1 sätestatud põhimõte, et meretöölepingu sõlmimisele kohaldatakse TLS-s (§ 4) töölepingu sõlmimise kohta sätestatut, mis omakorda lähtub VÕS §-s 8 (lepingu mõiste) sätestatud sellesisulistest üldpõhimõtetest. Töölepingu sõlmimine eeldab VÕS (§ 9) järgi lepingupoolte vastavate tahteavalduste (s.o pakkumus ja nõustumus) vahetamist, mis peavad kokkuleppe saavutamiseks omavahel kokku langema ning väljendama selget ühist soovi luua töösuhe. Lepingu sõlmimise esimene etapp sisaldab lepingueelseid läbirääkimisi (VÕS § 14) ja lepingu sõlmimise ettevalmistamist (VÕS § 15). Teise etapi käigus kujunevad välja lepingu sisu ja tingimused (VÕS §-d 23–29, 31, 32).

Tööleping (nagu ka meretööleping) sõlmitakse kirjalikult, kuna seda näeb ette TLS § 4 lõige 2. Nii riigisisene õigus, direktiiv 2009/13/EÜ kui ka meretöö konventsioon ja kalandustöö konventsioon kohustavad laevapere liikme töötingimusi esitama kirjalikus dokumendis (TLS § 4 lõige 2, direktiivi eeskirja A2.1 lõige 1, meretöö konventsiooni eeskirja 2.1 lõige 1, kalandustöö konventsiooni artikkel 18), ehkki kirjaliku vorminõude järgimata jätmine ei too kaasa meretöölepingu tühisust. Lepingu tühisuse tooksid kaasa vorminõuete rikkumised vaid juhul, kui seaduses on sõnaselgelt just nii sätestatud (näiteks TsÜS § 83).

Meretöölepingu nagu töölepingu sõlmimisel üleüldse tuleb järgida TLS § 11 ja VÕS § 14, mis reguleerivad lepingueelseid läbirääkimisi. Tööandja ei või lepingueelsetel läbi-

rääkimistel või töölepingu sõlmimist muul viisil ette valmistades, sealhulgas töökuulutuses või töövestlusel, nõuda töölesoovijalt andmeid, mille vastu tal puudub õigustatud huvi. Tööandja õigustatud huvi puudumist eeldatakse eelkõige küsimuste puhul, mis puudutavad ebaproportsionaalselt töölesoovija eraelu või mis ei ole seotud sobivusega pakutavale töökohale (TLS § 11 lõiked 1–2). Lepingueelseid läbirääkimisi pidavad või lepingu sõlmimist muul viisil ette valmistavad isikud peavad mõistlikult arvestama üksteise huvide ja õigustega. Kui isikud esitavad üksteisele lepingu sõlmimise ettevalmistamise käigus andmeid, peavad need olema tõesed. Lepingueelseid läbirääkimisi pidav või muul viisil lepingu sõlmimist ettevalmistav isik peab teisele poolele teatama kõigist asjaoludest, mille vastu teisel poolel on lepingu eesmärki arvestades äratuntav oluline huvi (VÕS § 14 lõiked 1–2).

Lepingueelseid läbirääkimisi pidavatel pooltel ei ole kokkuleppe saavutamise kohustust, mistõttu ei anna läbirääkimiste ebaõnnestumine alust igasuguste kahjunõuete esitamiseks teise poole vastu. Siiski peab arvestama, et läbirääkimiste käigus saadud informatsioon tuleb hoida konfidentsiaalsena ja läbirääkimiste käigus ei tohi tööle soovijat diskrimineerida. Nende kohustuste rikkumine võib olla nõude aluseks. Läbirääkimisi ei tohi pidada pahauskselt, iseäranis tegeliku tahteta leping sõlmida ega ka läbirääkimisi pahauskselt katkestada (VÕS § 14 lõige 3). Pooled on kohustatud käituma teineteise suhtes hea usu põhimõttest lähtuvalt. Võlasuhtele ei kohaldata seadusest, tavast või tehingust tulenevat, kui see on hea usu põhimõttest lähtuvalt vastuvõtmatu (VÕS § 6). Hea usu põhimõtte normi kehtestab TsÜS § 138.

2. Kui laeval teevad tööd isikud, kes ei ole laevapereliikmed, siis nendega meretöölepingut ei sõlmita. Samas tuleneb meretöö konventsiooni standardi A2.1 lõike 1 punktist a, et neil, kes ei ole laevapere liige ja kellel ei ole meretöölepingut, peaks igal juhul olema mingi allkirjastatud tõend õiguslikult siduva lepingulise või muu samalaadse kokkuleppe olemasolu kohta, mis tagab inimväärsed töö- ja elamistingimused laeval, nagu on ette nähtud konventsiooniga. Igasuguse lepingu kui õiguslikele tagajärgedele suunatud kokkuleppe esimene eeldus on selle sõlmivate isikute sellekohane soov, seesmine tahe, kusjuures kõnesolevat vastastikust suhet kinnitav tõend selles kontekstis viitab vajadusele sõlmida seesugune leping või kokkulepe kirjalikus vormis. Kirjalik vorm tähendab vormistamist dokumendina, mille on pooled omakäeliselt alla kirjutanud või digitaalselt allkirjastanud.

3. Seaduse sama paragrahvi lõige 2 sätestab laevapere liikmeks saada soovija õiguse tutvuda enne meretöölepingu sõlmimist lepingu tingimustega ja nende kohta nõu küsida, see nõue tuleneb otseselt nii meretöö standardi A2.2 lõike 1 punktist b ja kalandustöö konventsiooni artikli 17 punktist a kui ka direktiivi 2009/13/EÜ standardi A2.1 lõike 1 punktist b. Seadus, nagu ka nimetatud konventsioonid ja direktiiv, ei sätesta, kellelt nõu küsida, mis tähendab, et laevapere liige otsustab nõuandja valiku ise oma parema äranägemise järgi. Näiteks võiks selleks olla pädev töökaaslane või tuttav, jurist, laevapere liikmete usaldusisik vmt.

4. Selle paragrahvi lõige 3 kehtestab põhimõtte, et meretöölepingu sõlmimiseks võib (aga ei ole kohustatud) reeder nõuda laevapere liikmeks soovijalt dokumente ja andmeid, mille vastu tal on õigustatud huvi. Teisisõnu, reederi sellekohane käitumine tuleneb üksnes tema

tööalastest kohustustest, tema subjektiivsest vajadushinnangust täiendavate andmete järele, mis aga ei tohi puudutada laevapere liikme eraelu (vähemalt mitte ebaproportsionaalselt). Reeder võib laevapere liikmeks saada soovijalt nõuda eelkõige (tegemist ei ole kinnise loeteluga) dokumente, mis on sätestatud lõike 3 punktides 1–5, mille alusel reeder saab hinnata laevapere liikmeks saada soovija professionaalset töösobivust.

5. ILO meremeeste riiklike isikut tõendavate dokumentide 1958. aasta konventsiooni (nr 108)[32], ühe vähestest ILO meretööstandarditest, mida meretöö konventsioon ei konsolideerinud, Eesti-poolne ratifitseerimiskiri registreeriti Genfis 11. septembril 1997 (Eesti jaoks jõustus konventsioon 11. septembril 1998, s.o 12 kuud pärast selle ratifitseerimist). See konventsioon kehtib iga meremehe kohta, kes töötab tavaliselt meresõiduks kasutataval laeval (v.a sõjalaev) mis tahes ametis, kui laev on registreeritud riigis, mille suhtes konventsioon on jõus. Iga ILO liige, kelle suhtes see konventsioon on jõus, võib meremehe isikut tõendava dokumendi väljastada igale meremehele, kes on esitanud taotluse sellise dokumendi saamiseks ja kes teenib liikmesriigi lipu all sõitval laeval või on registreeritud sealses tööhõivetalituses. Meremehe isikut tõendav dokument peab alati jääma meremehe valdusse. Iga meremeest, kellel on kehtiv meremehe isikut tõendav dokument, mille on välja andnud selle territooriumi pädev valitsusasutus, mille suhtes konventsioon on jõus, lubatakse tagasi pöörduda sellele territooriumile. Konventsiooni kohaselt võimaldatakse tagasipöördumine vähemalt aasta jooksul pärast selles dokumendis näidatud kehtivusaja lõppemist. Iga liige, kelle suhtes konventsioon on jõus, annab laeva sadamas viibimise ajaks ajutise maale mineku loa meremehele, kelle meremehe isikut tõendav dokument on kehtiv.

6. Isikut tõendavate dokumentide seaduse (edaspidi *IDTS*) § 23 kohaselt on meremehe teenistusraamat Eesti kodanikust meremehe reisidokument, mis antakse talle välja Eestile siduva ILO konventsiooni nr 108 nõuetele vastavalt. Kuni 1. jaanuarini 2000 väljastas meremehe teenistusraamatuid Veeteede Amet, ajavahemikus 1. jaanuarist 2000 kuni 31. detsembrini 2009 Kodakondsus- ja Migratsiooniamet ning alates 1. jaanuarist 2010 Politsei- ja Piirivalveamet.

IDTS §-s 33 nimetatud ja ILO konventsiooni nõuetele vastavat meresõidutunnistust kui välismaalasest meremehe reisidokumenti saab taotleda Politsei- ja Piirivalveametist välismaalasest meremees, kellel on Eestis kehtiv elamisluba või elamisõigus.

IDTS § 2 kohaselt on meremehe teenistusraamat ja meresõidutunnistus isikut tõendavaks dokumendiks. Isikut tõendav dokument on sama paragrahvi lõike 1 järgi riigiasutuse poolt välja antud dokument, kuhu on kantud kasutaja nimi ja sünniaeg või isikukood ning foto või näokujutis ja allkiri või allkirjakujutis, kui seadus või selle alusel kehtestatud õigusakt ei sätesta teisiti. Isikut tõendav dokument on kas IDTS § 2 nimetatud dokument või muu kehtiv dokument, kui sellesse on kantud kasutaja nimi, foto või näokujutis, allkiri või allkirjakujutis ja sünniaeg või isikukood (IDTS § 4).

---

[32] Kättesaadav: http://www.ilo.org/global/standards/lang--en/index.html; eesti keeles: https://www.riigiteataja.ee/akt/13085453 http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C108.

Eesti Vabariigi haridusseaduse § 28 lõike 2 alusel tunnistab Eesti Vabariik haridust tõendavate dokumentidena tunnistusi, diplomeid ja ülikoolidiplomeid, mida õppeasutused on välja andnud Vabariigi Valitsuse kehtestatud tingimustel ja korras, samuti teistes riikides välja antud haridust tõendavaid dokumente.

Mitmesuguste dokumentide esitamisega seonduv võib tuleneda ka muudest õigusaktidest. Näiteks reguleerib laevapere liikme tervisekontrolliga (sh tervisetõend) seonduvat MSOS (§-d 26, § 26^1 ja § 26^2). Vabariigi Valitsus on kehtestanud oma määrusega laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise korra (määrus nr 96 20.06.2013), mis kehtestab (§ 3 lõige 1) samuti Veeteede Ameti poolt väljastatavate dokumentide vormid.

Välismaalaste seaduse II peatüki 3. jagu ja III peatüki 1. jagu reguleerivad töö- ja elamislubadega seonduvat.

§ 9. Laevapere liikme töötingimustest teavitamise erisus

Meretöölepingu kirjalikus dokumendis peavad lisaks töölepingu seaduse §-s 5 sätestatule sisalduma vähemalt järgmised andmed:

1) laevapere liikme sünnikoht;
2) laevapere liikme tööle asumise koht;
3) laev või laevad, kus tööle asutakse, ja laeva registrinumber;
4) viide reederi pakutavatele tervise- ja sotsiaalkaitse tagatistele, sealhulgas hüvitistele seoses tööga seotud haiguse, tööõnnetusest põhjustatud vigastuse või surmaga;
5) viide laevapere liikme kojusõidu korraldusele;
6) viide meretöölepingu ülesütlemise tingimustele ja korrale, sealhulgas meretöölepingu ülesütlemise etteteatamise tähtaegadele.

1. MTööS § 9 on formuleeritud juhindudes TLS § 5 lõikest 1, mis näeb ette andmed (sh töötingimused), millest tuleb töötajat enne tööle asumist teavitada. Kõnesolev paragrahv sätestab üksnes täiendavate andmete loetelu võrreldes TLS-ga.

Laevapere liiget tuleb teavitada nii TLS § 5 lõikes 1 sätestatud andmetest kui ka MTööS §-s 9 esitatud andmetest.

TLS § 5 lõige 1 näeb ette, et töölepingu kirjalikus dokumendis peavad sisalduma vähemalt järgmised andmed:

1) tööandja ja töötaja nimi, isiku- või registrikood, elu- või asukoht;
2) töölepingu sõlmimise ja töötaja tööle asumise aeg;
3) tööülesannete kirjeldus;
4) ametinimetus, kui sellega kaasneb õiguslik tagajärg;
5) töö eest makstav tasu, milles on kokku lepitud (töötasu), sealhulgas majandustulemustelt ja tehingutelt makstav tasu, töötasu arvutamise viis, maksmise kord ning sissenõutavaks muutmise aeg (palgapäev), samuti tööandja makstavad ja kinnipeetavad maksud ja maksed;
6) muud hüved, kui nendes on kokku lepitud;
7) aeg, millal töötaja täidab kokkulepitud tööülesandeid (tööaeg);

8) töö tegemise koht;
9) puhkuse kestus;
10) viide töölepingu ülesütlemise etteteatamise tähtaegadele või töölepingu ülesütlemise etteteatamise tähtajad;
11) viide tööandja kehtestatud töökorralduse reeglitele;
12) viide kollektiivlepingule, kui töötaja suhtes kohaldatakse kollektiivlepingut.

Töölepingu kirjalik dokument on dokument, mis sisaldab kokkulepitud töötingimusi ja TLS § 5 lõikes 1 nimetatud andmeid, sh töötingimusi, milles pooled ei ole kokku leppinud (näiteks puhkuse kestus, töökorraldusreeglid jmt). Tööandja teavitab töötajat TLS § 5 lõikes 1 sätestatud töötingimustest, milles ei ole kirjalikult kokku lepitud, töölepingus, selle lisas või muul kirjalikul viisil.

2. MTööS § 9 kohaselt peab meretöölepingu kirjalik dokument sisaldama lisaks TLS § 5 lõikes 1 sätestatule veel vähemalt järgmisi andmeid:
1) laevapere liikme sünnikoht;
2) laevapere liikme tööle asumise koht;
3) laev või laevad, kus tööle asutakse, ja laeva registrinumber;
4) viide reederi pakutavatele tervise- ja sotsiaalkaitse tagatistele, sealhulgas hüvitistele seoses tööga seotud haiguse, tööõnnetusest põhjustatud vigastuse või surmaga;
5) viide laevapere liikme kojusõidu korraldusele;
6) viide meretöölepingu ülesütlemise tingimustele ja korrale, sealhulgas meretöölepingu ülesütlemise etteteatamise tähtaegadele.

3. Nii nagu TLS § 5 lõige 1, ei sätesta MTööS § 9 meretöölepingu olulisi tingimusi, kuna selle määravad laevapere liige ja reeder omavahelisel vastastikusel kokkuleppel. Tavaliselt on olulisteks tingimusteks, milles tuleb meretöölepingus kokku leppida, töötasu, tööaeg, täidetavad tööülesanded ja töö tegemise koht.

Kui meretööleping on sõlmitud, peab reeder töötajat teavitama TLS § 5 lõikes 1 ja MTööS §-s 9 nimetatud andmetest, sh ka nendest töötingimustest, mis ei eelda kirjalikku kokku leppimist (nagu näiteks puhkuse kestus, töökorraldusreeglid, kollektiivlepingust tulenevad tingimused).

4. Ettenähtud andmed sisalduvad meretöölepingu kirjalikus dokumendis, mis sisaldab kokkulepitud töötingimusi ja selles paragrahvis nimetatud andmeid, sh töötingimusi, milles pooled kokku ei lepi. Reeder teavitab laevapere liiget §-s 9 olevatest töötingimustest, milles kirjalikult kokku ei lepita, meretöölepingus, selle lisas, viitena töökorralduslikule dokumendile või muul kirjalikul viisil.

5. Meretöölepingu kirjalik dokument peab sisaldama kontaktandmeid mõlema lepingupoole kohta, sh poolte nimed, isiku- või registrikood, elu- või asukoht (TLS § 5 lõike 1 punkt 1). Tulenevalt kõnesolevatest ILO meretöö ja kalandustöö konventsioonidest, direktiivist 1999/63/EÜ tööaja korralduse kohta ning Eestile õiguslikult siduva 1958. aasta

ILO meremeeste isikut tõendavate dokumentide konventsiooni (nr 108)[33] sellekohasest nõudest on MTööS § 9 punkti 1 lisatud laevapere liikme sünnikoht (meretöö konventsiooni standard A2.1 lõike 4 punkt a, direktiivi standardi A2.1 lõike 4 punkt a, konventsiooni nr 108 artikli 4 lõike 3 punkt b).

6. TLS-st lähtudes peab meretöölepingu kirjalik dokument sisaldama teavet meretöölepingu sõlmimise ja laevapere liikme tööle asumise aja (TLS § 5 lõike 1 punkt 2) ning tööle asumise koha kohta (MTööS § 9 punkt 2). Üldreeglina asub laevapere liige pärast meretöölepingu sõlmimist tööle teatud laeval või laevadel, mistõttu nõuab seadus lepingusse just laeva(de) nime(d), mitte laeva põhilise asukoha või sadama märkimist (MTööS § 9 punkt 3). Tuleks arvesse võtta ka seda, et mitmel Eesti mereettevõttel on rohkem kui üks laev ning laevapere liikmete ümberpaigutamise vajadust eri laevadele tuleb suhteliselt sageli ette. Laevapere liikme õiguste kaitseks tuleb ettevõttel lisada meretöölepingusse vajadusel kõik laevad, millel laevapere liige võib tööle hakata. Meretöösuhtes ei saa laevapere liiget seega ümber paigutada suvaliselt mis tahes reederi laevale. Laevapere liikmel on õigus ja kohustus töötada üksnes meretöölepingus nimetatud laeval või laevadel. Laeva nimele lisaks peab laevapere liikmele olema teada antud laeva registrinumber. Igal Eestis registreeritud või kinnistatud laeval on genereeritud registrinumber.

Laevapere liikme meretööleping peab sisaldama teavet reederi pakutavatest täiendavatest tervise- ja sotsiaalkaitse tagatistest (kui need on olemas), samuti peab lepingus olema selgitatud laevapere liikme kojusõidu korraldust (MTööS § 9 punkt 5). Kojusõidu korralduse all on mõeldud laevapere liikme repatrieerimist (meretöö konventsiooni standardi A2.1 lõike 4 punkt i järgi) ehk kodumaale tagasi toomise korraldust juhul, kui laevapere liikme meretööleping lõpeb välismaal või laevapere liige haigestub välismaal (vt MTööS §-d 55–56). MTööS ei sätesta kojusõidu korraldust laevapere liikme koduse aadressi ja tema töökohaks oleva laeva vahel, kui laev asub Eestis. Laevapere liikme kojusõidu korralduse viide meretöölepingus ei ole praktikas hädavajalik, juhul kui laev sõidab ainult Eesti sisevetes või kohalikus rannasõidus, nende laevade reeder ei pea korraldama laevapere liikme kojusõitu (MTööS § 55 lõige 1). Nagu on ka TLS nõue, peab meretööleping sisaldama viidet kollektiivlepingule või kollektiivlepingutele, kui laevapere liikme suhtes kollektiivlepingut kohaldatakse (sama kohustus tuleneb standardi A2.1 lõike 4 punktist j, kalandustöö konventsiooni lisa II punktist o ja direktiivi 2009/13/EÜ standardi lõike 4 punktist j), ning viidet meretöölepingu ülesütlemise tingimustele ja korrale, sh lepingu ülesütlemisest etteteatamise tähtaegadele (sama nõuab meretöö konventsiooni standardi A2.1 lõike 4 punkt g, kalandustöö konventsiooni lisa II punkt j ja direktiivi 2009/13/EÜ standard A2.2 lõike 4 punkt g).

---

[33] ILO meretöö konventsiooni on konsolideeritud ühtekokku 36 meretöö konventsiooni ja üks protokoll, mis on vastu võetud aastatel 1920–1996. ILO konventsioon nr 108, samuti samateemaline konventsioon nr 185 ja 1946. aasta meremeeste pensionide konventsioon (nr 71), lisaks mitteajakohane 1921. aasta konventsioon katlamasinisti ja -kütja kohta on need erandlikud konventsioonid, mille meretöö konventsioon ei konsolideerinud.

7. MTööS §-s 9 sätestatu kõrval näevad ka §-d 10 ja 11 ette teatud andmed, millest reeder peab laevapere liiget enne töösuhte algust teavitama.

Reeder peab §-des 9–11 nimetatud andmed esitama heauskselt, selgelt ja arusaadavalt. Andmed tuleb seetõttu sõnastada viisil, mis võimaldab laevapere liikmel neist üheselt aru saada. TLS § 5 lõike 2 alusel võib reeder nõuda laevapere liikmelt kinnitust andmete esitamise kohta.

Kui reeder ei ole andmeid laevapere liikmele enne tööle asumist esitanud, on laevapere liikmel õigus neid igal ajal nõuda. Reederil on kohustus esitada need andmed kahe nädala jooksul arvates vastava nõude saamisest. Andmete muudatused esitatakse laevapere liikmele kirjalikult ühe kuu jooksul muudatuste tegemisest (TLS § 5 lõiked 3–4).

8. Meretöölepingute puhul kuulub täiendavalt kohaldamisele TLS § 6, mis sätestab katseaja kohaldamise või kohaldamata jätmise, tähtajalise töölepingu sõlmimise, konfidentsiaalse teabe hoidmise sisu, kaug- või renditöö tegemise, kulutuste hüvitamise, summeeritud tööajaarvestuse kohaldamise jmt regulatsiooni.

Meretöölepingu kirjaliku dokumendi säilitamise kohustus lasub reederil, säilitamise aeg on kogu töösuhte aeg ning lisaks 10 aastat alates töösuhte lõpetamisest (nõue tuleneb TLS § 5 lõikest 5).

9. Kui reeder jätab MTööS § 9 alusel andmed laevapere liikmele esitamata, on tööinspektoril õigus (lisaks ettekirjutuse tegemisele) alustada reederi suhtes väärteomenetlust ning kohaldada rahatrahvi (MTööS § 75).

§ 10. Kalalaeval töötava laevapere liikme töötingimustest teavitamise erisus

(1) Kalalaeval töötava laevapere liikme meretöölepingu kirjalikus dokumendis peavad lisaks töölepingu seaduse §-s 5 ja käesoleva seaduse §-s 9 sätestatule sisalduma andmed eelseisva püügireisi kohta, kui see on võimalik meretöölepingu sõlmimisel kindlaks määrata.

(2) Kalalaeval töötava laevapere liikme meretöölepingu kirjalikus dokumendis ei pea sisalduma andmeid tööle asumise aja ja koha kohta, kui neid ei ole võimalik enne kindlaks määrata.

1. MTööS § 10 näeb ette kalalaeval töötava laevapere liikme töötingimustest teavitamise erisuse. Oluline on teada, et kalalaeva laevapere liiget tuleb teavitada nii TLS § 5 lõikes 1 kui ka MTööS §-des 9–10 kehtestatud andmetest.

See paragrahv koosmõjus ülalnimetatud TLS § 5 lõikega 1 ning MTööS §-ga 9 viib Eesti õiguse kooskõlla kalandustöö konventsiooni lisas II esitatud nõuetega, mis näevad ette andmed, mida peab sisaldama kalalaeva laevapere liikme (kaluri) meretööleping.

MTööS sama paragrahvi lõige 1 näeb ette, et meretöölepingu kirjalikus dokumendis peavad sisalduma täiendavalt andmed eelseisva püügireisi kohta, lisades kalapüügisfääri tegelikkust arvestava klausli – “kui see on võimalik meretöölepingu sõlmimisel kindlaks määrata” (kalandustöö konventsiooni lisa II punkt e).

2. Kalandustöö spetsiifikast lähtuvalt ei pea kalalaeval töötava laevapere liikme meretöölepingu kirjalikus dokumendis sisalduma andmed tööle asumise aja ja koha (MTööS § 9 punkt 2) kohta, kui neid ei ole võimalik eelnevalt kindlaks määrata (MTööS § 10 lõige 2).

3. Rahvusvahelises tööõiguses reguleerib kaluri töölepingu valdkonda lisaks ka 1959. aasta ILO konventsioon kalurite töölepingu kohta (nr 114)[34]. Nimetatud konventsioon ei kuulu ILO ajakohaste konventsioonide loetellu (2011), mis praktikas tähendab seda, et ehkki konventsioon püsib selle ratifitseerinud riikide suhtes jõus (Eesti ei kuulu nende sekka), ei aktsepteeri ILO konventsiooni uusratifitseerimisi.

§ 11. Tähtajalise meretöölepingu alusel töötava laevapere liikme töötingimustest teavitamise erisus

(1) Tähtajalise meretöölepingu kirjalikus dokumendis peavad lisaks töölepingu seaduse §-s 5 ja § 6 lõikes 2 sätestatule sisalduma käesoleva seaduse §-des 9 ja 10 sätestad andmed.

(2) Üheks merereisiks sõlmitud tähtajalise meretöölepingu kirjalikus dokumendis tuleb märkida ka sihtsadam ja sadamasse saabumise aeg, mille möödumisel laevapere liikme meretööleping lõpeb.

(3) Kalalaeval töötava laevapere liikme meretöölepingu kirjalikus dokumendis ei pea sisalduma käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud andmeid, kui sihtsadamat ja sadamasse saabumise aega ei ole võimalik enne kindlaks määrata.

1. TLS eeldab, et üldjuhul sõlmitakse tööleping tähtajatult, s.o töölepingu lõppemise aega kindlaks ei määrata. Üldseadusena reguleerib tähtajalise töölepingu sõlmimist TLS. Tähtajalise töölepingu, s.o poolte kokkuleppel kuni viieks aastaks sõlmitud töölepingu sõlmimist õigustavad töö ajutisest tähtajalisest iseloomust tulenevad mõjuvad põhjused (ajutised tööülesanded, osalemine ajaliselt piiritletud tööülesannete täitmisel, töö hooajalisus, töömahu ajutine suurenemine, renditöö tegemine jt). Tähtajalise töösuhte õiguspärasuse hindamisel tulebki alati lähtuda töösuhte ajutisest iseloomust, mitte tööandja tegevusriskidest või tema vastutusega seonduvast. Siin tekkivate vaidluste korral peab mõjuvat põhjust tõendama tööandja, ja kui see ei õnnestu, loetakse tööleping algusest peale tähtajatult sõlmituks.

Töölepingu tähtajalisus võib olla kindlaks määratud kindla kuupäeva või teatud sündmuse saabumisega.

Meretöösuhtes kuuluvad muu hulgas kohaldamisele TLS § 9 (reguleerib tähtajalise töölepingu sõlmimist) ning TLS § 6 lõige 2 (reguleerib töölepingu tähtajalisest kestusest ja selle sõlmimise põhjusest teavitamist). Lisaks TLS-s sätestatule näeb MTööS tähtajaliste töölepingute osas ette täiendavad tingimused.

Käesoleva paragrahvi lõige 1 näeb ette, et tähtajalise meretöölepingu kirjalikus dokumendis peavad lisaks TLS §-s 5 ja § 6 lõikes 2 sätestatule sisalduma MTööS §-des 9–10 sätestatud andmed.

---

[34] Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C114.

2. MTööS § 11 lõige 2 sätestab erinõude üheks merereisiks sõlmitud tähtajalise meretöölepingu kirjalikus dokumendis vajaliku teabe kohta, nähes ette, et sel juhul tuleb selles märkida ka sihtsadam ja sadamasse saabumise aeg, mille möödumisel laevapere liikme meretööleping lõpeb (see nõue tuleneb direktiivi 2009/13/EÜ standardi A2.1 lõike 4 punkti g alapunktist iii, meretöö konventsiooni standardi A2.2 lõike 4 punkti g alapunktist iii ja kalandustöö konventsiooni lisa II punkti j alapunktist ii). Seesugust lisateavet meretöölepingu kirjalikus dokumendis õigustab vajadus määratleda selgelt, nii ajaliselt kui ka ruumiliselt, merereisi ja ühtlasi meretöölepingu lõpphetk, millega kinnitada seda tüüpi meretöölepingu piiritletud vormi. Hindamaks tähtajalise meretöölepingu sõlmimise põhjuse mõjuvust, lepingu ajalist piiratust ja ajutist iseloomu ning lähtudes TLS § 6 lõikest 2, peab lepingu kirjalik dokument sisaldama tähtajalise meretöölepingu kestust ja sõlmimise põhjust.

3. MTööS § 11 lõige 3 sätestab pragmaatilistel kaalutlustel siiski, et kalalaeval töötava laevapere liikme meretöölepingu kirjalikus dokumendis ei pea sisalduma viidet sihtsadama ja sadamasse saabumise aja kohta, kui sihtsadamat ja sadamasse saabumise aega ei ole võimalik eelnevalt kindlaks määrata, mida kalanduse tööspetsiifikat arvestades tuleb suhteliselt sagedasti ette, sest sobiva kalapüügipiirkonna otsimine ja püügi efektiivne korraldamine eeldab sageli mitmete varem kavandatud navigatsiooniotsuste käigult muutmist, mõjutades sellega nii laeva eeldatavat sihtsadamat kui ka sadamasse saabumise aega.

§ 12. Meretöölepingu sõlmimine alaealisega

Reeder ei tohi meretöölepingut sõlmida alla 16-aastase alaealisega ega teda tööle lubada.

1. Seaduse selle paragrahvi järgi ei tohi reeder sõlmida meretöölepingut alla 16-aastase alaealisega ega teda tööle lubada. See säte viib meretöö spetsiifikat arvestades sisse olulise erisuse võrreldes TLS-ga (§ 7 lõiked 1, 4 ja 5), mille kohaselt tohib teatud tingimustel töötada ka alla 16-aastane alaealine. Samuti ei näinud seesugust regulatsiooni ette käesoleva seadusega kehtetuks muutunud mereteenistuse seadus (MTS), mis andis võimaluse 16 aastast noorematele töötada laeval.

Oluline on rõhutada, et alla 16-aastastele isikutele kehtestatud keeld puudutab mitte üksnes meretöölepingu sõlmimist, vaid ka üldse alaealise faktilist laevale tööle lubamist.

Sätte eesmärk on mõistagi tagada täiendav kaitse alaealistele, kes vajavad seda eelkõige täiskasvanud töötajast erinevate teadmiste, elu- ja töökogemuste, võimete, vaimse ja füüsilise tervise ning koolikohustuse tõttu.

Seadus viib muu hulgas Eesti õiguse kooskõlla meremehe tööaja direktiivist 1999/63/EÜ, direktiivist 2009/13/EÜ, meretöö konventsioonist ja kalandustöö konventsioonist tulenevate nõuetega. Nii nimetatud direktiivid kui konventsioonid näevad laeval töötamiseks ette 16 aasta vanuse alammäära (direktiivi 1999/63/EÜ klausel 11, direktiivi 2009/13/EÜ standardi A1.1 lõige 1, meretöö konventsiooni standard A1.1 lõige 1 ja kalandustöö konventsiooni artikli 9 lõige 1).

2. Mainitud ILO konventsioonid ja direktiiv 1999/63/EÜ seavad lisaks veel mitmeid täiendavaid nõudeid alla 18-aastaste isikute töötingimustele. Alla 18-aastase laevapere liikme laeval töötamine ei tohi seada ohtu tema tervise või ohutuse (direktiivi 1999/63/EÜ klausli 6 punkt 3, meretöö konventsiooni standardi A1.1 lõige 4 ja kalandustöö konventsiooni artikli 9 lõiked 3–5).

Alla 18-aastase alaealise laevapere liikme kaitse on tagatud TLS § 7 lõigete 2 ja 3 kaudu. Kuna MTööS ei sätesta, millist konkreetset tööd võib alaealine teha, tuleb rakendada viidatud TLS regulatsiooni, pidades silmas, et reeder ei tohi meretöölepingut sõlmida alaealisega (s.o alla 18 aastat vana isikuga) ega lubada teda tööle, mis:

- ületab alaealise kehalisi ja vaimseid võimeid;
- ohustab alaealise kõlblust;
- sisaldab ohte, mida alaealine ei suuda õigel ajal märgata ega ära hoida kogemuse või väljaõppe puudumise tõttu;
- takistab alaealise sotsiaalset arengut või hariduse omandamist;
- ohustab alaealise tervist töö laadi või keskkonna ohutegurite tõttu.

TLS § 7 lõike 3 alusel sätestas Vabariigi Valitsus oma määrusega (nr 94, 11.06 2009) töökeskkonna ohutegurite ja tööde täpsema loetelu, mille puhul alaealiste töötamine on keelatud. Selle määruse alusel ei või alaealine teha tööd, mis ohustab teda toksiliste, kantserogeensete, radioaktiivsete jmt ohutegurite tõttu. Määrus toob ära füüsikalised, bioloogilised ja keemilised ohutegurid ja alaealistele keelatud tööd ning tootmisprotsessid. Loetelu on laadilt lahtine, mis tähendab, et juhul kui töökeskkonnas esineb mõni tegur, mida kõnesolev määrus ei kajasta, tuleb selle ohtlikkuse astet hinnata igal üksikjuhul eraldi, pidades silmas lõikes 2 sätestatud piiranguid. Määruse järgi on noorukile muu hulgas vastunäidustatud ülemäärane vibratsioon, kõrge müratase ning töötamine pidevalt madala või kõrge õhutemperatuuriga keskkonnas. Keelatud on tuukritöö ning tööd, mis on seotud kõrgusest kukkumise, ülemääraste raskuste teisaldamise ja kõrgepinge elektriseadmetega.

3. MTööS ei reguleeri eraldi õppepraktikal viibivate noorukite tööd, sest eelduslikult ja enamasti ei sõlmita töötavate alaealistega õppepraktika ajaks meretöölepingut ja nad ei ole laevapere liikmed. Nende tööd korraldatakse mitte meretöölepingu, vaid kutseõppeasutuse seaduse § 17 lõikest 3 tulenevalt praktikalepingu alusel.

Samas on siiski põhimõtteliselt võimalik – seadus seda ei keela ja meretöö konventsioon lubab – sõlmida õppepraktikat läbiva õpilasega meretööleping. Sel juhul annab Vabariigi Valitsuse ülalnimetatud määrus (§ 6) võimaluse teha alaealise töölepingu sõlmimisel ja tema tööle lubamisel erandeid määruses sätestatust, kui alaealine töötab kutseõppe õppekava alusel läbiviidava praktika raames ja tingimusel, et tööd tehakse praktika juhendaja või töökeskkonnaspetsialisti järelevalve all ning alaealise tervise ja ohutuse tagamiseks on rakendatud vajalikke meetmeid.

4. Kui reeder sõlmib alla 16-aastase alaealisega meretöölepingu või lubab ta tööle, on tööinspektoril õigus lisaks ettekirjutuse tegemisele alustada reederi suhtes väärteomenetlust ja kohaldada rahatrahvi (MTööS § 76).

§ 13. Tähtajalise meretöölepingu sõlmimise erisus

(1) Tähtajalise meretöölepingu võib sõlmida kuni viieks aastaks, kui seda õigustavad töö ajutisest tähtajalisest iseloomust tulenevad mõjuvad põhjused, eelkõige kindlaksmääratud reis või reisid, töömahu ajutine suurenemine või navigatsiooniperiood.

(2) Tähtajalise meretöölepingu võib kapten reederi nõusolekul sõlmida kuni neljaks kuuks, kui see on vajalik ohutu meresõidu tagamiseks.

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud tingimuste järgimata jätmine ei too kaasa meretöölepingu tühisust.

1. See MTööS paragrahv sätestab mõningad erisused tähtajalise meretöölepingu sõlmimisel võrreldes TLS-st tulenevate üldreeglitega.

Selle paragrahvi lõige 1, lähtudes TLS § 9 lõike 1 üldisest mõttest, näeb ette, et tähtajalise meretöölepingu võib poolte kokkuleppel sõlmida kuni viieks aastaks, kui seda õigustavad töö ajutisest tähtajalisest iseloomust tulenevad mõjuvad põhjused. Eelkõige on selleks meretöö sfääris kindlaksmääratud reis või reisid, töömahu ajutine suurenemine või navigatsiooniperiood.

Nagu tähtajalise meretöölepingu alusel töötava laevapere liikme töötingimustest teavitamise erisuse (MTööS § 11) puhul, on arusaadavalt ka tähtajalise meretöölepingu sõlmimise seaduslikkuse hindamisel oluline, et selles lepitakse kokku, et selline meretööleping sõlmitakse kuni viieks aastaks ja et tähtajalise meretöölepingu sõlmimist õigustavad töö ajutisest tähtajalisest iseloomust tulenevad mõjuvad põhjused. MTööS esitab mõjuva põhjuse eelistatud näidetena (mitte nende kinnise loeteluna) kindlaksmääratud reisi (millel on kindel kestus ja sisu), töömahu ajutise suurendamise ja navigatsiooniperioodi (s.o ajaliselt kindlaks määratud ajavahemiku meresõiduks).

2. Sama paragrahvi lõige 2, täpsustades lõiget 1, annab kaptenile reederi nõusoleku korral õiguse sõlmida kuni neljaks kuuks tähtajaline meretööleping, kui seda tingib vajadus tagada ohutu meresõit. Pidades silmas vajadust tagada mis tahes oludes eelkõige ohutu meresõit, lähtub kõnesolev säte pragmaatilisest, töökorralduse mõistlikkusest ning meretöö spetsiifikast tulenevast kaalutlusest anda kaptenile õigus sõlmida suhteliselt lühiajaline – neljakuuline – tähtajaline meretööleping, sest just kaptenil lasub KMSK § 62 kohaselt laeva üldjuhtimine, kõikide ohutu laevasõidu tagamiseks vajalike meetmete rakendamine, kõige selle ärahoidmine, mis võiks olla kahjulik laevale, laeval olevatele isikutele ja lastile.

3. Pidades taas silmas meretöö spetsiifikat ja vajadust järgida ka kõige ootamatutes ja kiireid otsuseid nõudvates olukordades laeva ohutu mehitatuse sisulisi põhimõtteid ega mitte niivõrd formaalseid nõudeid, sätestab lõige 3, et kui eelmises lõikes kehtestatud tingimusi mingil põhjusel ei täideta (näiteks kapten ei suuda saada õigeaegselt reederi nõusolekut või meretööleping sõlmiti neljast kuust pikemaks perioodiks), ei too see kaasa meretöölepingu tühisust. Selline käsitlus tugineb VÕS § 5 seaduse dispositiivsuse põhimõttel – pooled võivad seadusest erinevalt kokku leppida, kui kokkulepe on sõlmitud heauskselt ja seaduses

ei ole sõnaselgelt sätestatud või sätte olemusest ei tulene, et seda ei tohi teha. Lõikes 2 esitatud tingimuste täitmata jätmine ei muuda kokkulepet – meretöölepingut – mitteimperatiivses koosmõjus lõikes 3 sätestatuga tühiseks.

3. peatükk

LAEVAPERE LIIKME, REEDERI JA KAPTENI ÕIGUSED JA KOHUSTUSED

1. jagu
Laevapere liikme õiguste ja kohustuste erisus

§ 14. Laevapere liikme kohustused

Kui seadusest, kollektiiv- või meretöölepingust ei tulene teisiti, täidab laevapere liige lisaks töölepingu seaduse §-s 15 sätestatule eelkõige järgmisi kohustusi:

1) täidab õigel ajal ja täpselt reederi, kapteni ja muu pädeva isiku seaduslikke korraldusi;

2) järgib laeval kehtestatud korra- ja ohutusnõudeid;

3) osaleb pääste- ja tuletõrjeõppustes;

4) hoiab laeva ja sellel olevat vara;

5) kasutab töö ajal reederi määratud töö-, eri- või ametiriietust ja isikukaitsevahendeid

6) teavitab viivitamata kaptenit või muud pädevat isikut töötakistusest või selle tekkimise ohust ning võimaluse korral kõrvaldab erikorralduseta takistuse või selle tekkimise ohu;

täidab muid seaduses, kollektiiv- või töölepingus ettenähtud kohustusi.

1. MTööS § 14 näeb ette mitmed kohustused, mida laevapere liige peab lisaks TLS §-s 15 sätestatule eelkõige (kohustused ei ole piiratud selle paragrahviga) täitma, tehes samas olulise mööndu se – "kui seadusest, kollektiiv- või meretöölepingust ei tulene teisiti".

Selles paragrahvis viidatud TLS § 15 lõige 2 sätestab, et kui seadusest, kollektiiv- või töölepingust ei tulene teisiti, täidab töötaja eelkõige järgmisi kohustusi:

1) teeb kokkulepitud tööd ja täidab töö iseloomust tulenevaid kohustusi;
2) teeb tööd kokkulepitud mahus, kohas ja ajal;
3) täidab õigel ajal ja täpselt tööandja seaduslikke korraldusi;
4) osaleb oma tööalaste teadmiste ja oskuste arendamiseks koolitusel;
5) hoidub tegudest, mis takistavad teistel töötajatel kohustusi täita või kahjustavad tema või teiste isikute elu ja tervist;
6) teeb tööülesannete täitmiseks koostööd teiste töötajatega;
7) teatab viivitamata tööandjale töötakistusest või selle tekkimise ohust ning võimaluse korral kõrvaldab erikorralduseta takistuse või selle tekkimise ohu;

8) tööandja soovil teavitab tööandjat kõigist töösuhtega seonduvatest olulistest asjaoludest, mille vastu tööandjal on õigustatud huvi;
9) hoidub tegudest, mis kahjustavad tööandja mainet või põhjustavad klientide või partnerite usaldamatust tööandja vastu;
10) teatab tööandjale esimesel võimalusel oma ajutisest töövõimetusest ja võimaluse korral selle eelduslikust kestusest.

2. Töötaja kohustus on täita tööülesandeid tööandja suhtes lojaalselt (TLS § 15 lõige 1 – lojaalsuskohustus; VÕS § 6 lõige 1 – hea usu põhimõte; VÕS § 76 lõiked 1 ja 2 – kohustuse täitmine), mis tähendab, et töötaja peab oma kohustusi täitma vastavalt töölepingule ja seadustele ning lähtuma hea usu ja mõistlikkuse põhimõttest. Heas usus käitumise all mõistetakse seesugust käitumist, mille puhul töötaja täidab kohustusi tööandja huvisid arvestades, vältides oma tegevusega tööandja kahjustamist. Kohustuse olemus on nõue teatud viisil käituda, s.o kas kohustus mingil viisil käituda või, vastupidi, kohustus hoiduda mingist tegevusest. Kohustus loetakse kohaselt täidetuks, kui seda on tehtud täitmise vastuvõtmiseks selleks õigustatud isikule õigel ajal, õiges kohas ja õigel viisil.

Töötaja täidab oma kohustusi isiklikult, kui ei ole kokku lepitud teisiti (TLS § 15 lõige 3). Pooltevahelisel kokkuleppel on võimalik kasutada tööülesannete täitmiseks kolmandat isikut, ent see erandlik olukord nõuab sellekohast eraldi kokkulepet.

3. MTööS § 14 punktid 1–7 pelgalt lisavad ülalmainitud kohustustele laevapere liikme täiendavad kohustused, võttes arvesse meretöö spetsiifikat.

Selle paragrahvi punktid 1–2 sätestavad laevapere liikme põhilised töökohustused ning üldised kohustused, mis tulenevad korra ja ohutuse tagamisest laeval. Pidades silmas päästetööde ja tuletõrje korralduse elulist tähtsust meretöös ja sellealase väljaõppe hädavajalikkust, kohustab punkt 3 laevapere liiget osalema pääste- ja tuletõrjeõppustes. Punkt 4 kehtestab laevapere liikme kohustuse mitte kahjustada laeva ja sellel olevat vara, selle kohustuse rikkumine võimaldab reederil VÕS alusel nõuda laevapere liikmelt otsese kahju hüvitamist, mõningatel juhtudel ka varalise kahjuna saamata jäänud tulu hüvitamist. Rõhutades meretöö kõrgendatud ohtlikkust, kohustab punkt 5 kasutama töö ajal reederi määratud töö-, eri- või ametiriietust ja isikukaitsevahendeid[35]. Seaduse punkt 6, rõhutades eriliselt meretöö kontekstis olulist laevapere liikmete kohustust seoses töötakistuse tekkimise või selle ohu kõrvaldamisega, kordab sisuliselt TLS § 15 lõike 1 punktis 7 sätestatut. Seaduse punkt 7 kohustab laevapere liiget täitma mis tahes muid seaduses, kollektiiv- või töölepingus ettenähtud kohustusi, see nõue tuleneb otseselt selliste kohustuste siduvast olemusest.

---

[35] Tööriietuse all mõeldakse tööülesande täitmiseks kasutatavaid rõivaid, millel rõivaste kasutustingimustest ja tööfunktsioonist lähtuvalt on mitmeid erinõudeid seoses nende kujunduse, vastupidavuse, värvilahenduse, õhu läbilaskvuse, ilmastikukindlusega jmt. Eririietus kujutab tegelikult endast isikukaitsevahendite (mida kantakse seljas, peas, jalas või käes ja on kavandatud ning valmistatud selle kandja kaitsmiseks tema elu ja tervist ohustavate tegurite eest) seljas kantavat eriliiki. Ametiriietuse (igapäevases kõnepruugis kasutatakse vahel mõistet "vormiriietus") all peetakse silmas laeva juhtkonna liikmete kantavat, meretöö omapära arvestavat paraadülikonda või kostüümi, igapäevast vormiriietust jmt.

4. Kaubandusliku meresõidu koodeksi (KMSK) § 62 järgi on kaptenil õigus paigutada laeval viibiv isik, kelle tegevus on ohtlik laevale, laeval olevatele inimestele ja varale, eriruumi ning hoida teda seal kuni laeva saabumiseni esimesse Eesti sadamasse. Eriruumis ebaseadusliku kinnipidamise eest vastutab kapten seadusega kehtestatud korras. Sama seaduse § 73 kohaselt tagab kapten võimaluste piires sündmuskoha ja sündmusega seotud esemete puutumatuse, kui reisil viibival laeval leiab aset tegu, millele kohaldatakse Eesti karistusseadustikku. Kapten võib nõuda sündmuse asjaolude täpsustamiseks laeval olevatelt inimestelt seletusi ning anda kogu olustiku puutumatuse tagamiseks korraldusi. Vajaduse korral võib kapten saata kuriteo toimepanemises kahtlustatava isiku ja kogutud materjalid Eestisse teise Eestis registreeritud laevaga. Kui laeval Eesti sadamas oleku ajal leiab aset tegu, millele kohaldatakse Eesti karistusseadustikku, on kapten kohustatud selle teo toimepanija üle andma kohalikele ametivõimudele.

§ 15. Laeva ohutusega seotud korralduste täitmine

(1) Lisaks käesoleva seaduse §-s 14 sätestatule järgib laevapere liige kapteni või muu pädeva isiku korraldusi, mis on vajalikud:

1) laeval olevaid või teisi isikuid ähvardava ohu vältimiseks;

2) laeva ohutuse tagamiseks;

3) lasti riknemise või hävimise vältimiseks;

4) teisi laevu ähvardava ohu vältimiseks.

(2) Ähvardava laevahuku või muu laeval olevaid isikuid ähvardava otsese ohu korral ei lahku laevapere liige laevalt ilma kapteni või muu pädeva isiku loata.

(3) Laevahuku korral osaleb laevapere liige laeval olevate isikute ja laeva lasti päästmisel.

(4) Korralduste andmisel käesoleva paragrahvi lõigetes 1–3 nimetatud juhtudel järgib kapten või muu pädev isik, et laevapere liikme elu ja tervis ei ole ohustatud.

1. ÜRO mereõiguse konventsioon (artikli 98 lõige 1) kohustab riiki nõudma, et tema lipu all sõitva laeva kapten, seadmata ohtu laeva, meeskonda või reisijaid:

a) osutab abi igale merehädalisele;

b) pärast abivajadusest teadasaamist suundub võimalikult kiiresti merehädalist päästma, kui seda võib temalt mõistlikult eeldada;

c) osutab pärast laevakokkupõrget abi teisele laevale, selle meeskonnale ja reisijatele ning teatab teisele laevale oma laeva nime, kodusadama ning lähima külastatava sadama nime.

2. Eestile otsekohaldatava Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (nr 336/2006, 15.02.2006) üle võetud ISM koodeksi § 8 järgi kehtestab ettevõtja (reeder) menetluse laevapardal tekkida võivate hädaolukordade väljaselgitamiseks, kirjeldamiseks ja neile reageerimiseks, samuti praktiliste ja teoreetiliste harjutuste programmi hädaolukorras tegutsemise ettevalmistamiseks. Meresõiduohutuse korraldamise süsteemis (SMS) peab ette nägema meetmed, mis tagavad, et ettevõtja (reederi) organisatsioon on võimeline tema laevadega seotud ohtudele, õnnetustele ja hädaolukordadele igal ajal adekvaatselt reageerima.

ISM koodeks (§ 12) kohustab ettevõtjat (reederit) läbi viima meresõiduohutuse siseauditeid, et kindlaks teha, kas ohutusmeetmed ja reostuse vältimise meetmed on kooskõlas SMS-ga.

3. MTööS § 15 reguleerib laeva ohutusega seotud korralduste täitmist.

Selle paragrahvi lõige 1 kohustab laevapere liiget järgima lisaks §-s 14 sätestatule kapteni või muu pädeva isiku asjakohaseid korraldusi.

MTööS kasutab seaduse tekstis läbivalt mõiste "kapten" kõrval mõistet "muu pädev isik". Praktilisuse ja mõistlikkuse aspekti silmas pidades, võttes arvesse vajalike kompetentsinõuete erisust, eristab seadus olukorrad, mille puhul omab teatud kohustusi ja annab korraldusi üksnes kapten, neist olukordadest, kus kapteni kõrval saab selleks olla ka muu pädev isik. Kui seadus viitab kaptenile, on tegemist kõige vastutusrikkamate ja täpset, üheselt mõistetavat käsuliini eeldatavate olukordadega. "Muu pädev isik" on laiema tähenduse ja paindlikuma sisuga mõiste, hõlmates näiteks laevapere liikme vahetut ülemust, kellel on õigus anda korraldusi oma ametiülesannete piires.

MTööS § 15 lõige 1 sätestab punktides 1–4 korraldused, mida laevapere liige on kohustatud järgima ja mis kõik seonduvad laeva ohutusega.

Selle lõikega seoses väärib rõhutamist KMSK §-s 67 sätestatu, mis kohustab kaptenit, kui ta saab seda teha ohustamata oma laevapere liikmeid ja reisijaid:

1) abistama iga merehädalist;
2) minema nii kiiresti kui võimalik appi hädasolijatele, kui talle teatati, et need vajavad abi, ja kui sellist tegevust tema poolt võib reaalselt arvestada.

Nimetatud kohustuste täitmata jätmise eest kannab kapten seadusega ettenähtud vastutust.

Meresõiduohutuse korraldamise süsteemi loomise ja kasutamise kohustus ning tingimused tulenevad eespool mainitud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest nr 336/2006, mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamist. MSOS (§ 6, § 6^1, § 6^2 ja § 6^3) alusel on reederi ja tema laeva meresõiduohutuse alase auditeerimise (seda viib läbi Veeteede Amet) eesmärk teha kindlaks, kas reederi rakendatud meetmed vastavad rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS[36]) nõuetele. Reederi nõuetele vastavust tõendab vastav tunnistus (DOC, Document of Compliance) ja laeva nõuetele vastavust meresõiduohutuse korraldamise tunnistus (SMC, Safety Management Certificate). Auditeerimisel avastatud mittevastavuse ja olulise mittevastavuse kohta koostatakse akt, milles peab sisalduma kogu mittevastavuse või olulise mittevastavuse kirjeldus, nende kõrvaldamise meetmed ja tähtaeg, teave akti vaidlustamise võimaluste ja tähtaja kohta jmt. Vastavuse tunnistuse või meresõiduohutuse korrastamise tunnistuse väljastamisest ja pikendamisest keeldutakse, kui auditeerimisel avastatud oluline mittevastavus jääb kõrvaldamata. Vastavuse tunnistuse kehtetuks tunnistamise ja pikendamisest keeldumisega tunnistatakse ühtlasi kehtetuks ka sellega seotud meresõiduohutuse korraldamise tunnistus ja ajutine meresõiduohutuse korraldamise tunnistus.

---

[36] SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), jõustus Eesti Vabariigi suhtes 16. märtsil 1992.

4. Sama paragrahvi lõige 2 kehtestab ühe merendustraditsioonidesse kinnistunud pragmaatilise aluspõhimõtte: ähvardava laevahuku või muu laeval olevaid isikuid ähvardava otsese ohu korral ei lahku laevapere liige laevalt ilma kapteni või muu pädeva isiku loata. Muu isikuid ähvardava ohu all peab seadus silmas mis tahes inimese elu ja tervist ohustavaid olukordi nagu sõjaoht, tulekahju laeval, piraatide rünnak, ähvardav laevaõnnetus jmt. KMSK § 70 sätestab, et kui kapteni arvates ähvardab laeva paratamatu hukk, annab kapten pärast kõikide meetmete rakendamist seoses reisijate päästmisega laevapere liikmetele loa laevalt lahkuda. Ise lahkub kapten vana meretraditsiooni kohaselt laevalt viimasena. KMSK § 71 järgi on kapten kohustatud sõjaohu korral tarvitusele võtma kõik abinõud laeval asuvate inimeste päästmiseks ning laeva, seal olevate dokumentide, lasti ja muu vara päästmiseks.

MSOS § 69[1] lõike 1 järgi tunnistatakse väga raskeks laevaõnnetuseks selline õnnetus, millega kaasneb laevahukk, inimese surm või ulatuslik keskkonnakahjustus.

Eestile siduv SOLAS konventsioon[37] (artikkel V) sätestab muu hulgas, et vältimaks ohtu inimeste elule võib selle konventsiooni ratifitseerinud riigi valitsus lubada ohupaigast evakueerimise eesmärgil vedada oma laevadel rohkem inimesi, kui konventsioon ette näeb.

IMO rõhutab oma resolutsioonis (A.987(24), 01.12.2005), mis käsitleb suunist meremeeste õiglase kohtlemise kohta mereõnnetuse korral, et selles olukorras tuleb tagada meremeeste kohtlemine mittediskrimineerival viisil, kaitstes kogu aeg nende inimväärikust.

5. MTööS lõike 3 järgi peab laevapere liige osalema laevahuku korral laeval olevate isikute ja laeva lasti päästmisel. Ka see laevapere liikme eetilis-moraalne kohustus kehtib merenduses läbi aegade.

6. MTööS § 15 lõike 4 kohaselt jälgib kapten või muu pädev isik, et selle paragrahvi lõigetes 1–3 nimetatud juhtudel antud korraldus ei ohustaks laevapere liikme elu ja tervist, sest mis tahes hädavajalikud reisijate, lasti ja laeva ohutusega seotud tööd ei tohi kaasa tuua ohutusnõuete eiramist laevapere liikmete suhtes.

MSOS § 94[1] lõigete 1 ja 2 alusel käsitatakse meresõiduohutusnõuete rikkumist, kui sellega tekitati oht veesõidukile, selle reisijatele või laevapere liikmetele, väärteona, mis võib kapteni või muu pädeva isiku suhtes kaasa tuua kuni 300 trahviühiku suuruse rahatrahvi (kui rikkumise on toime pannud juriidiline isik, on rahatrahvi suurus kuni 16 000 eurot).

Kapteni korraldused temale antud volituste piires kuuluvad vastuvaidlematus korras täitmisele kõigi laeval olevate isikute poolt (KMSK § 62).

---

[37] SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), jõustus Eesti Vabariigi suhtes 16. märtsil 1992.

§ 16. Töö tegemise koht

(1) Laevapere liige töötab meretöölepingus nimetatud laeval, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

(2) Reeder võib laeva juhtkonda kuuluva isiku ümber paigutada teisele laevale, säilitades talle senised meretöölepinguga kokkulepitud töötingimused, kui ümberpaigutamine on töökorraldust arvestades vajalik ja meretöölepingus ei ole kokku lepitud teisiti.

1. TLS üldpõhimõttena (§ 20) peab töötaja täitma tööülesandeid tööandja tegevuskohas, mis on töösuhtega kõige rohkem seotud, kui töö tegemise täpne koht ei ole kokku lepitud. Töö tegemise kohaks ei saa pidada tööandja ettevõtte asukohta, kui töötaja sellel aadressil reaalselt tööd ei tee ning täidab tööülesandeid muus kohas. Üldjuhul eeldatakse, et töö tegemise koht lepitakse kokku kohaliku omavalitsuse üksuse täpsusega, kusjuures see ei tuleks kindlaks määrata üleliia laialt või kitsalt. Töö tegemise koha laiem määratlus on iseäranis põhjendatud just liikuva iseloomuga töö puhul, kus tööülesandeid täidetakse eri piirkondades.

2. MTööS § 16 kehtestab laevapere liikme töö tegemise koha, muutmata siinkohal varasemaid, nüüd kehtivuse kaotanud MTS-s sätestatud merespetsiifikast tulenevaid, üldistest mõnevõrra erinevaid põhimõtteid.

Lõike 1 kohaselt töötab laevapere liige meretöölepingus nimetatud laeval, kui ei ole kokku lepitud teisiti, s.o lepiti kokku mõnes muus töötegemise paigas. Töökoha määratlemisel tuleb lähtuda laevapere liikme töö laadist ja tööülesannetest. Töö tegemise kohana peab olema fikseeritud tegelik töötamise koht, s.o meretöölepingus nimetatud laev või laevad, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

3. Sama paragrahvi lõige 2 reguleerib laeva juhtkonda kuuluva isiku[38] töö tegemise kohta selliselt, et reeder võib laeva juhtkonda kuuluva isiku paigutada ümber mõnele teisele laevale, säilitades talle senised meretöölepingus kokku lepitud töötingimused, kui ümberpaigutamine on töökorraldust arvestades vajalik ja meretöölepingus ei ole kokku lepitud teisiti (näiteks on sõnaselgelt kokku lepitud kindlas töötamise kohas). Varem kehtinud MTS järgi (§ 15 lõige 2) võis reeder sellise ümberpaigutamise teha üksnes oma ettevõtte piires, lõike 2 regulatsioon kehtestab seevastu ühest ettevõttest teise ettevõttesse (s.o ühelt laevalt teisele laevale) üleviimise õiguse.

[38] Laeva juhtkonna koosseisu kuuluvad reeglina lisaks kaptenile veel tüürimehed, kapteniabid, laevamehaanikud, elektromehaanikud, raadiospetsialistid ja arstid. Põhimõtteliselt võib reeder arvata juhtkonna koosseisu ka teisi laevaspetsialiste, kui ta peab seda vajalikuks.

§ 17. Maalemineku õigus

(1) Laevapere liikmel on laeva sadamas või reidil seismise ajal õigus väljaspool oma tööaega kapteni või muu pädeva isiku loal maale minna. Loa andmisest võib keelduda, kui kapteni või muu pädeva isiku arvates on laevapere liikme laevale jäämine vajalik laeva, laeval olevate isikute või laeva lasti ohutuse tagamiseks või laeva eelseisva väljumisega seotud tööülesannete täitmiseks.

(2) Kui keelduti laevapere liikmele maalemineku loa andmisest käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud juhul ning ta ei täida tööülesandeid, loetakse see aeg valveajaks ja tasustatakse vastavalt.

(3) Kapten peab korraldama laevapere liikme maalemineku viisil, mis ei takista tööd laeval ega ole seotud ebamõistlike kulutustega.

1. MTööS § 17 sätestab lõigetes 1 ja 3 laevapere liikme maalemineku õiguse nii nagu MTS (samuti § 17).

Lõike 1 järgi on laevapere liikmel sadamas või reidil seismise ajal, väljaspool oma tööaega, õigus minna kapteni või muu pädeva isiku loal maale. Samas võib kapten või muu pädev isik loa andmisest keelduda, kui nende meelest on laevapere liikme laevale jäämine vajalik laeva, sellel olevate isikute või lasti ohutuse tagamiseks või laeva eelseisva väljumisega seotud tööülesannete täitmiseks. Teisisõnu, keeld kehtib selleks, et mitte seada ohtu laev, sellel olevad isikud ning last, samuti hädavajalike tööülesannete täitmiseks.

2. Lõige 2, mille õiguslik analoog MTS-s puudub, näeb ette erijuhu: kui eelmises lõikes nimetatud põhjusel keelduti laevapere liikmele maalemineku luba andmast ning samas ta ei täida tööülesandeid, loetakse see aeg valveajaks ja tasustatakse nii nagu valveaja eest. Sellise töövaba aja kuulutamine valveajaks tugineb loogiliselt tõsiasjal, et laevapere liige ei saa taolises olukorras kasutada vabalt, oma äranägemise järgi töövaba aega, olles sunnitud olema sel ajal kättesaadav tööülesannete täitmiseks, mis kokkuvõttes tähendabki valveaega.

Valveaja tasustamine on reguleeritud TLS §-s 48. Selle paragrahvi lõike 1 alusel ei või valveaja eest makstav tasu olla väiksem kui 1/10 kokkulepitud töötasust. Näiteks kui töötaja töötasu on 10 eurot tunnis, peab tööandja maksma valveaja tunni eest vähemalt ühe euro (s.o kümnendiku 10 eurost).

Kui kapten või muu pädev isik ei ole laevapere liikmele andnud luba maale minna ja laevapere liige jätkab tööülesannete täitmist, tuleb talle selle aja eest maksta loomulikult töötasu nagu tavatööaja eest, mida see ka sisuliselt on.

3. Paragrahvi lõige 3 kohustab kaptenit korraldama maalemineku viisil, mis ei takista tööd laeval ega ole seotud ebamõistlike kulutustega. Kulutustega seonduvat tuleks nähtavasti eriti kaaluda siis, kui laev seisab mitte sadamas, vaid reidil, mis eeldab maaleminekuks eritranspordi korraldamist.

4. Meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas eeskirja 2.4 lõige 2) kehtestavad meremehele õiguse maalemineku loale nende tervise ja heaolu huvides, võttes arvesse

ametikohaga seotud vajadusi. Sama õiguspõhimõtet toetab ka eeskirja 4.4 lõige 1, nähes ette, et liige peab tagama oma sadamates viibivatele meremeestele juurdepääsu vastavatele teenustele ja olmerajatistele, kui need on olemas. Samuti teevad seda IMO 1965. aasta (hilisemate muudatustega) rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsioon (FAL 1965) (jõustus Eesti suhtes 21.05.2002) ning ILO konventsioonid nr 108 ja 185 meremeeste isikut tõendavate dokumentide kohta. Ehkki maalemineku luba ei ole tõepoolest mitte alati võimalik meremehele anda laeva käitamisest johtuvatel põhjustel või turvalisuskaalutlustel, peaks maalemineku loa andmisest keeldumine olema väga põhjendatud, tõdeb ILO.

§ 18. Laevapere liikme õigus laevalt lahkuda

(1) Laevapere liige võib laevalt lahkuda ja nõuda reederilt töökoha muutmist, kui:

1) laev, millel laevapere liige on kohustatud töötama, ei ole merekõlblik ning kapten ei täida oma kohustust kontrollida laeva merekõlblikkust käesoleva seaduse §-s 31 sätestatu kohaselt ja kavatseb sadamast väljuda;

2) laevapere liikme elamis- ja töötingimused laeval ohustavad laevapere liikme elu ja tervist ning reeder ei rakenda olukorra parandamiseks vajalikke abinõusid;

3) laevapere liiget on laeval väärkoheldud ja kaptenil ei ole õnnestunud talle kaitset pakkuda, kuigi kaptenit on väärkohtlemisest teavitatud;

4) laev kaotab õiguse sõita Eesti lipu all;

5) meretööleping on sõlmitud kindlaksmääratud reisiks ja reisi sihtkohta muudetakse;

6) pärast töö alustamist laeval selgub, et laev võib sattuda võõrvõimu kontrolli alla või saada vigastada sõja- või piraatluspiirkonnas[39] või et nimetatud oht on märgatavalt suurenenud;

7) pärast töö alustamist laeval selgub, et sadam, kuhu on kavas suunduda, on kuulutatud epideemiapiirkonnaks.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud alusel on laevapere liikmel õigus laevalt lahkuda enne meresõidu algust või pärast laevalt lahkumise õigust andvast asjaolust teadasaamist esimeses sadamas, kus laev sildub.

(3) Kui laevapere liige lahkub laevalt käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud alusel, on reeder kohustatud korraldama omal kulul laevapere liikme kojusõidu käesoleva peatüki 6. jaos sätestatu kohaselt või paigutama laevapere liikme tööle teisele laevale. Kui laevapere liige asub tööle teisel laeval, hüvitab reeder laevapere liikmele laeva vahetamisega seotud kulud.

---

[39] ÜRO mereõiguse konventsiooni (artikkel 101) järgi loetakse piraatluseks: a) ebaseaduslikke kinnipidamisi, ründeid või muid vägivallaakte, mille on isikliku kasu saamise eesmärgil toime pannud eravalduses oleva laeva meeskond või reisijad ning mis on suunatud teise laeva või selle pardal oleva vara või isikute vastu avamerel, samuti sama tegevus kohas, mis ei kuulu ühegi riigi jurisdiktsiooni alla; b) vabatahtlikku ja teadlikku osalemist sellise laeva tegevuses, mida on võimalik määratleda piraatlaevana (s.o laeva kontrollivad isikud kavatsevad seda kasutada piraatluseks); c) punktis a või b nimetatud tegudele õhutamist või nende teadlikku soodustamist.

1. MTööS § 18 reguleerib laevapere liikme õigust laevalt lahkuda. Selle paragrahvi lõige 1 näeb ette, et laevapere liige võib laevalt lahkuda, nõudes reederilt töökoha muutmist punktides 1–7 nimetatud juhtudel.

Punkt 1 sätestab laevalt lahkumist õigustava põhjusena asjaolu, et laevapere liikme laev ei ole lihtsalt merekõlblik ning kapten ei täida oma kohustust kontrollida laeva merekõlblikkust[40] MTööS §-s 31 sätestatu kohaselt ja kavatseb sadamast väljuda. Selles punktis viidatud MTööS § 31 lõige 1 kohustab kaptenit pöörduma merekõlblikkuse kontrollimiseks Veeteede Ameti poole siis, kui üle poole laevapere liikmetest seda nõuavad või kui seda nõuab vanemtüürimees või vanemmehhaanik tema vastutusel oleva laevaosa või varustusega seoses. MTööS § 31 lõige 2 kohustab merekõlblikkuse kontrolli nõude pahauskselt esitanud laevapere liiget hüvitama reederile nõude esitamisega tekitatud kahju. MSOS § 78 lõike 1 punkti 2 kohaselt kehtib sadamast väljumise keeld laevale, mis ei ole merekõlblik või sisevetel sõidukõlblik.

Punkti 2 kohaselt tekib laevapere liikmel laevalt lahkumise õigus, kui tema elamis- ja töötingimused laeval ohustavad tema elu ja tervist ning reeder ei võta meetmeid olukorra parandamiseks. Laevapere liikme elamis- ja töötingimuste mittevastavust peaks eeskätt kinnitama laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatus, mille korraldamist reguleerib MTööS kaudu täiendatud MSOS § 11^{14}. Selle ülevaatuse eesmärk on tagada, et laevapere liikme töö- ja elamistingimused laeval vastavad MTööS-s ja ILO meretöö konventsioonis või ILO kalandustöö konventsioonis sätestatud nõuetele.

Punkt 3 näeb ette laevapere liikme laevalt lahkumise õiguse tekkimise siis, kui teda on väärkoheldud, kuid kaptenil, keda on väärkohtlemisest teavitatud, ei õnnestu laevapere liikmele kaitset pakkuda. Väärkohtlemise all tuleks mõista mis tahes viisil piinamist, julma, ebainimlikku või inimväärikust alandavat kohtlemist või karistamist. Väärkohtlemine (sh emotsionaalne väärkohtlemine näiteks terroriseerimise, sõimamise, narrimise või alandavate ja häbistavate naljade tegemise kujul) on igasugune käitumine, mille eesmärk on teist inimest endale allutada hirmu, alanduse ning füüsilise või verbaalse rünnaku abil.

Laevalt lahkumise õiguse annab laevapere liikmele punkt 4 siis, kui laev kaotab õiguse sõita Eesti lipu all, mis eeldab tavaliselt laeva omaniku muutumist (või vähemalt registrimuutusi). LaevaRS § 1 alusel kannab Eesti riigilippu laev, mille omanik on Eesti Vabariik, kohalik omavalitsusüksus või muu avalik-õiguslik juriidiline isik. Eesti riigilippu kannab merelaev, mille omanik on:

1) Eesti kodanik elukohaga Eestis;
2) täis- ja usaldusühing, mis asub Eestis ja kus Eesti osanikel on häälteenamus;

---

[40] Laev on MSOS § 16 alusel merekõlblik (sisevetel sõidukõlblik), kui see on projekteeritud, ehitatud, seadistatud, varustatud, mehitatud ning lastitud ohutu meresõidu ja hea meretava (sisevetel ohutu sõidu nõuete) kohaselt ning laeva tehniline seisund vastab meresõiduohutuse nõuetele, mille järgimine aitab ära hoida laevaõnnetusi, ohtu inimeludele ja merekeskkonna või sisevete reostust. Merekõlblikkuse tunnistus (sõidukõlblikkuse tunnistus) on Veeteede Ameti väljastatud dokument, mis tõendab, et Veeteede Amet on teinud MSOS järgse tehnilise ülevaatuse ja laev on tunnistatud selle seaduse alusel merekõlblikuks (sisevetel sõidukõlblikuks) ning et laev vastab ka teistele MSOS nõuetele (MSOS § 17 lõige 1).

3) muu eraõiguslik juriidiline isik, mis asub Eestis ja mille juhatuses või sellega võrdsustatud organis on Eesti kodanike enamus.

Kaasomandis olev merelaev kannab Eesti riigilippu, kui vähemalt üks kaasomanikest on Eesti kodanik elukohaga Eestis ja Eesti kaasomanikele kuulub suurem osa merelaevast.

LaevaRS § 4 lõike 2 järgi on Eesti laevaomanikuga laeva kinnistamisel võrdsustatud Euroopa Liidu liikmesriigi kodanik ja Euroopa Liidu liikmesriigi õiguse järgi asutatud äriühing või muu eraõiguslik juriidiline isik, mille asu- ja tegevuskoht on Euroopa Liidu liikmesriigis, tingimusel, et tal on:

1) elukoht või püsiv tegevuskoht Eestis, kusjuures tegevuskohaks ei loeta laeva ennast, või
2) Eestis elav või asuv püsiv esindaja, kes vastutab Eestis merelaevale kehtivatest tehnilistest, sotsiaalsetest ja halduslikest nõuetest kinnipidamise eest ning juhib ja kontrollib vahetult laeva kasutamist.

Seega Eesti lipu all võib sõita ka teatud tingimustel Euroopa Liidu liikmesriigi isikute omanduses olevaid laevu. Sellise laeva lipuvahetus ei eelda omaniku muutumist, kuid kui laev kustutatakse Eesti laevakinnistusraamatust, siis MTööS sätted ei laiene enam sellele laevale. Sellest tulenevalt võib olla põhjendatud laevapere liikme õigus lahkuda sellelt laevalt.

Ülalmainitud LaevaRS-st tulenevate tingimuste täitmata jätmisel kaotab laev õiguse sõita Eesti lipu all.

Laevapere liikmel on õigus laevalt lahkuda punkti 5 alusel ka siis, kui meretööleping on sõlmitud kindlaksmääratud reisiks ja reisi sihtkohta muudetakse. Põhjusel, et töölepingut saab üldjuhul muuta ainult poolte kokkuleppel (TLS § 12) ja reisi sihtkoha kui meretöölepingu olulise tähtsusega tingimuse muutmine ei anna õigust reederi ühepoolseks meretöölepingu muutmiseks, tekib laevapere liikmel õigus laevalt lahkuda, kuna meretöölepingut ei ole võimalik jätkata varem kokkulepitud kujul.

Laevast lahkumise õiguse annab punkti 6 kohaselt eriolukord, kus pärast töö alustamist laeval selgub, et laev võib sattuda võõrvõimu kontrolli alla või saada vigastada sõja- või piraatluspiirkonnas või et nimetatud oht on märgatavalt suurenenud. Kuna tekkivad asjaolud viitavad ühemõtteliselt, et nii reederil-kaptenil kui ka laevapere liikmel võib tekkida objektiivseid raskusi kokkulepitud meretöölepingust tulenevate õiguste ja kohustuste realiseerimisel ja kuna TTOS (§ 14 lõike 5 punktid 3 ja 4) annab sõnaselgelt töötajale õiguse lahkuda oma töökohalt või ohualalt tõsise ja vältimatu õnnetusohu korral, samuti peatada töö, mille täitmine seab ohtu tema või teiste isikute tervise, tekib laevapere liikmel vaieldamatu õigus laevalt lahkuda. Pealegi näeb ka KMSK (§ 71) ette, et kapten on kohustatud sõjaohu korral tarvitusele võtma kõik abinõud laeval asuvate inimeste päästmiseks.

Põhimõtteliselt samadel põhjustel ja kaalutlustel tekib punkti 7 kohaselt laevapere liikmel laevalt lahkumise õigus, kui pärast töö alustamist laeval selgub, et sadam, kuhu laev suundub, on kuulutatud epideemiapiirkonnaks, põhjustades reaalse nakkusriski.

2. Sama paragrahvi lõige 2 täpsustab lõikes 1 sätestatu kohaldamist, nähes ette laevalt lahkumise õiguse tekkimise lõikes 1 toodud asjaoludel enne meresõidu algust või pärast lahkumise õigust andvast asjaolust teadasaamist esimeses sadamas, kus laev sildub.

3. Samuti täpsustab lõige 3 lõigetes 1 ja 2 sätestatut, kehtestades põhimõtte, et kui laevapere liige lahkub laevalt lõike 1 alusel, on reeder kohustatud korraldama omal kulul kas laevapere liikme kojusõidu selle seaduse 6. jaos sätestatu kohaselt (vt selgitusi MTööS §-de 55–61 juurde) või paigutab ta tööle teisele laevale. Kui ta asub tööle teisel laeval, hüvitab reeder laevapere liikmele laeva vahetamisega seotud kulud (sõidu- ja majutuskulud jmt).

§ 19. Isikute laevale toomine

(1) Laevapere liige ei või ilma kapteni või muu pädeva isiku loata tuua laevale kõrvalisi isikuid.

(2) Kapten või muu pädev isik ei või keelduda käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud loa andmisest laeva sadamasoleku ajaks, kui kõrvalise isiku laeval viibimine ei takista tööd laeval ning laeva ohutus on tagatud.

1. Meretöö konventsioon annab kõrvaliste isikute laevale toomisel alljärgneva mittekohustusliku suunise (suunis B3.1.11 lõiked 6–7). Kui kohaldatavate riigisiseste või rahvusvaheliste õigusnormidega ei ole ette nähtud teisiti, tuleks kaaluda meetmete võtmist tagamaks, et meremehe abikaasa, sugulased ja sõbrad saaksid võimaluse ja põhjendatuse korral kiiresti loa külastada laeva, kui see asub sadamas. Sellised meetmed peaksid vastama kõigile turvanõuetele. Samuti tuleks kaaluda võimalust lubada meremehel aeg-ajalt võtta elukaaslane reisile kaasa, kui see on võimalik ja põhjendatud. Sel juhul peaks elukaaslane olema mõistagi nõuetekohaselt kindlustatud haiguse või õnnetuse vastu, kusjuures reeder peaks meremeest abistama kindlustuslepingu sõlmimisel.

2. Tööelu laeval seondub tõepoolest mõningatel juhtudel kõrvaliste isikute (s.o laevatööga mitteseotud isikute) laevale toomisega, mida ei ole mõistlik ega põhjendatud täielikult ära keelata. MTööS § 19 lõike 1 kohaselt eeldab kõrvaliste isikute laevale toomine laevapere liikme poolt igal juhul kapteni või muu pädeva isiku luba, mis tuleks laevapere liikmele anda ühemõttelisel ja talle arusaadaval viisil.

3. Lõike 2 järgi ei või kapten ega muu pädev isik keelduda sellise loa andmisest ajaks, kui laev seisab sadamas ja on täidetud tingimus, et kõrvalise isiku laeval viibimine ei takista tööd laeval ning laeva ohutus on tagatud. Loa andmisest keeldumise korral peaks kapten või muu pädev isik põhjendama oma sellekohast otsust, mil moel kõrvalise isiku laeval viibimine takistab tööd laeval või miks see segab laeva ohutuse tagamist.

§ 20. Asjade laevale toomine ning asjade hävimine ja kahjustumine

(1) Laevapere liige võib kapteni või muu pädeva isiku loal tuua laevale isiklikuks tarbimiseks või kasutamiseks mõeldud asju koguses, mis on reisi kestust ja laadi arvestades mõistlik. Laevapere liikmele tagatakse panipaik isiklike asjade hoidmiseks.

(2) Laevale on keelatud tuua asju, mille hoidmine või vedamine laeval on keelatud või mis ohustavad laeva, laeval viibivat isikut või lasti.

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud asjade hävimise või kahjustumise korral laevaõnnetuse, laevahuku või reederist tuleneva asjaolu tõttu, hüvitab reeder laevapere liikmele tekkinud kahju kaubandusliku meresõidu koodeksis sätestatud korras.

(4) Laevaõnnetuses või laevahukus süüdi oleva laevapere liikme hävinud või kahjustatud vara väärtust ei hüvitata.

1. MTööS § 20 lõige 1 annab laevapere liikmele kapteni või muu pädeva isiku loal võimaluse tuua laevale isiklikuks tarbimiseks või kasutamiseks mõeldud asju sellises koguses, mis reisi kestust ja laadi arvestades on mõistlik. Selles lõikes käib jutt just nimelt laevapere liikme isiklikest asjadest, mis ei seondu töö tegemisega ning tuuakse laevale laevapere liikme enda soovil. Näiteks tahab laevapere liige tuua laevale raamatuid, kitarri, CD-heliplaate, MP3-mängija jms.

Kapten või muu pädev isik hindab, kas isiklikuks tarbimiseks või kasutamiseks laevale tuua tahetavad asjad on tõepoolest need, mida laeval saab ja on mõistlik isiklikuks otstarbeks tarbida või kasutada. Samuti kuulub hindamisele ja aktsepteerimisele kõnesolevate asjade kogus, mis peab olema mõistlik reisi kestust ja laadi arvestades. Laevapere liikmele tuleb tagada panipaik isiklike asjade hoidmiseks.

2. Sama paragrahvi lõige 2 keelustab laevale selliste asjade toomise, mille hoidmine või vedamine laeval on keelatud või mis ohustavad laeva, laeval viibivat isikut või lasti. Selliste asjadena väärivad üldjuhul nimetamist näiteks relvad, halvalõhnalised, tuleohtlikud, radioaktiivsed, kergestisüttivad, plahvatusohtlikud, sööbivad, mürk- ja muud ohtlikud ained, narkootikumid, alkohol jmt. Laeva sisekorrareeglid peaksid täpsustama asjade nomenklatuuri, mille hoidmine või vedamine laeval on keelatud.

3. MTööS § 20 lõige 3 kohaselt hüvitab reeder laevapere liikmele tekitatud kahju KMSK järgi, kui kahju tekkis laevale isiklikuks tarbimiseks või kasutamiseks loaga toodud asjade hävimise või kahjustumise korral laevaõnnetuse, laevahuku või reederist endast tuleneva asjaolu tõttu.

KMSK § 60 näeb erisättena ette, et laevaomanik hüvitab laevapere liikme vara hävimise või kahjustuse korral laeva avarii puhul, lähtudes samalaadse ja sama kvaliteediga vara riiklikest jaehindadest ning arvestades hävinud või kahjustunud vara kulumist. Kõnesoleva hüvitamisega seoses tuleb lisaks arvesse võtta VÕS 7. peatüki "Kahju hüvitamine" asjakohaseid üldsätteid. Juhul kui laevaomanik ei ole reeder MTööS mõttes, siis peab reeder tagama laevapere liikmele laevaõnnetuse tõttu tekkinud asja hävimise või kahjustumise kahju hüvitamise isegi siis, kui see asjaolu ei tulenenud reederist, vaid laevaomanikust.

4. Kaubandusliku meresõidu seaduse (edaspidi *KMSS*) § 77^1 lõigete 1 ja 5 alusel peab Eesti lipu all sõitva laeva omanikul olema kehtiv vastutuskindlustusleping, millega on kindlustatud laevaomaniku vastutus laeva käitamisel tekkivate kolmanda isiku nõuete ees. Vastutuskindlustust tuleb omada 300-tonnise või suurema kogumahutavusega laeva

suhtes. Vastutuskindlustusega on KMSS § 77^2 alusel muu hulgas kaetud ka nõuded asja hävimise, kaotsimineku või kahjustumise tõttu, mis toimus laeva pardal või otseses seoses laeva käitamise või päästeoperatsiooniga.

5. Selle paragrahvi lõige 4 sätestab süülisuse aspekti silmas pidades, et laevaõnnetuses või laevahukus süüdi oleva laevapere liikme hävinud või kahjustunud vara väärtust ei hüvitata. Säte kordab mõnevõrra laiendatult kaubandusliku meresõidu koodeksi (edaspidi *KMSK*) § 60 regulatsiooni, mille järgi avariis süüdi olevate laevapere liikmete vara väärtus ei kuulu kahju tekkimisel hüvitamisele.

§ 21. Laevapere liikme vastutus reederile tekitatud kahju eest

Laevapere liige vastutab reederile tekitatud kahju eest töölepingu seaduses töötaja vastutuse kohta sätestatud alustel ja korras.

1. Mis tahes kahju hüvitamise eesmärk on asetada kahjustatud isik niisugusesse olukorda, mis asub võimalikult lähedal sellele, milles ta viibiks, kui hüvitamist tingivat asjaolu ei oleks esinenud. Kahju hüvitamise nõue on üks võlausaldaja põhinõudeid, kui võlgnik rikub oma kohustust. Põhimõtteliselt saab kahju hüvitamise nõude esitada kõigi olemasolevast võlasuhtest tulenevate kohustuste rikkumise korral, olenemata sellest, kas kohustus on lepingu- või seadusejärgne või kas kohustuse sisu oli millegi tegemine või tegemata jätmine. Üldjuhul saab kahju hüvitamise nõude esitada isik, kelle suhtes tuli kohustus täita, s.o võlausaldaja, kelleks lepingu korral on teine pool. Ent alati ei pruugi kohustuse rikkumine põhjustada kahju just selle isiku suhtes, kahju võib tekkida ka kolmanda isiku juures. VÕS 7. peatüki "Kahju hüvitamine" sätted on kohaldatavad kõikide kahju hüvitamise nõuete korral, olenemata sellest, kas nõue tuleneb lepingu või muu kohustuse rikkumisest. Kahju hüvitamise kohustuse tekkimise üheks vajalikuks tingimuseks on kahju tekkimine kahjustatud isikul. Kui sellel pole kahju tekkinud, kahjuhüvitusnõuet ei saa eksisteerida. Kahju hüvitamise kohustust ei teki ka juhul, kui kahju tekitanud isik on saanud kasu, kahjustatud isik aga kahju kannatanud ei ole. Tõendamiskoormise osas kehtib üldpõhimõte, et kahjustatud isik peab tõendama võlgnikupoolset kohustuse rikkumist, kahju olemasolu ja suurust, samuti põhjuslikku seost kahju tekitaja käitumise ja kahju tekkimise vahel. Kahju tekitaja peab seevastu tõendama kahjuhüvitamise vähendamise aluseks olevaid asjaolusid (näiteks see, et osaliselt põhjustas kahju tekkimise kahjustatud isiku enda käitumine).

MTööS § 21 alusel vastutab laevapere liige reederile tekitatud kahju eest TLS-s töötaja vastutuse kohta sätestatud alustel ja korras. Töötaja tekitatud kahju hüvitamise eelduseks on töölepingust tuleneva kohustuse rikkumine, kahju olemasolu, põhjuslik seos lepingurikkumise ja tekkinud kahju vahel ning töötaja süü olemasolu kahju tekitamises (TLS § 72, VÕS § 127 lõige 4). Töötaja ei vastuta kohustuse rikkumise eest, kui ta oli sunnitud seda tegema vääramatu jõu tõttu.

2. TLS § 74 näeb ette kahju hüvitamise erisused, kui kahju tekitab töötaja. Tegemist on erisättega VÕS § 115 ja 7. peatüki "Kahju hüvitamine" suhtes, mida kohaldatakse selles ulatuses, mille suhtes TLS § 74 erisusi ei sätesta.

TLS § 74 lõike 1 järgi vastutab töötaja töölepingu tahtliku rikkumise korral kogu tööandjale tekitatud kahju eest. Tahtluse korral soovis töötaja õigusvastase tagajärje tekkimist. Kui ta rikub töölepingut hooletuse tõttu, vastutab ta tekitatud kahju eest ulatuses, mille määramisel arvestatakse töötaja tööülesandeid, süü astet, töötajale antud juhiseid, töötingimusi, töö laadist tulenevat riski, tööandja juures töötamise kestust ja senist käitumist, töötaja töötasu, samuti tööandja mõistlikke eeldatavaid võimalusi kahjude vältimiseks või kindlustamiseks (TLS § 74 lõige 2). Hooletuseks saab lugeda olukorda, kus töötaja on kohustust täitnud vajaliku hooleta. Seadus ei näe ette kahju hüvitamise piirmäära töötaja hooletusest (sh raskest hooletusest) põhjustatud kahju sissenõudmisele, andes võimaluse sisse nõuda kahju tegelikule suurusele vastavat hüvitist.

3. Hüvitamisele kuuluva kahju kindlaksmääramisel on esmatähtis hinnata kahju suurust ja töötaja süü vormi (hooletus, raske hooletus, tahtlus). Tööandja õigus nõuda kahju hüvitamist aegub üldjuhul 12 kuu jooksul arvates ajast, millal tööandja sai teada või pidi teada saama kahju tekkimisest ja seda tekitanud isikust (TLS § 74 lõige 4). Siiski on TsÜS §-de 146 ja 147 kohaselt tööandja kahju hüvitamise nõude aegumise kõige viimane tähtaeg kolme aasta jooksul pärast kahju tekkimist.

2. jagu
Reederi ja kapteni õiguste ja kohustuste erisus

§ 22. Reederi kohustused

Reeder on lisaks töölepingu seaduse §-s 28 sätestatule eelkõige kohustatud:

1) ***tagama kaptenile vajalike vahendite olemasolu seadusega ning kollektiiv- ja meretöölepinguga ettenähtud kohustuste täitmiseks;***
2) ***tagama ohutud töö- ja elamistingimused ning tervisekaitsenõuete järgimise laeval;***
3) ***tutvustama laevapere liikmele tema töölevõtmisel ja töötamise ajal tuleohutus-, tööohutus-, töötervishoiu- ja keskkonnakaitsenõudeid ning reederi kehtestatud töökorralduse reegleid laeval;***
4) ***tagama omal kulul laevapere liikmele töö tegemiseks vajaliku töö-, eri- ja ametiriietuse ning isikukaitsevahendid;***
5) ***andma laevapere liikmele andmeid arvutatud ja makstud või maksmisele kuuluva eelmise kuu töötasu kohta, sealhulgas vajaduse korral raha vahetuskursi kohta, kui ei ole kokku lepitud teisiti;***
6) ***täitma teisi seadusega ning kollektiiv- või meretöölepinguga ettenähtud kohustusi.***

1. MTööS § 22 sätestab reederi kohustused sarnaselt MTS-ga ja need tulenevad eelkõige tööandja (sh reederi) kohustustest TLS § 28 lõike 2 põhjal. Lisaks sellele võivad mõningad tööandja kohustused johtuda nii töölepingust, kollektiivlepingust kui ka õigusaktidest. MTööS näeb ette täiendavad merespetsiifilised reederi kohustused, mida TLS arusaadavatel põhjustel ei reguleeri.

TLS § 28 lõike 2 alusel peab tööandja eelkõige:

1) kindlustama töötaja kokkulepitud tööga ning andma selgeid ja õigeaegseid korraldusi;
2) maksma töö eest töötasu kokkulepitud tingimustel ja ajal;
3) andma ettenähtud puhkust ja maksma puhkusetasu;
4) tagama kokkulepitud töö- ja puhkeaja ning pidama tööaja arvestust;
5) tagama töötajale tööalaste teadmiste ja oskuste arendamiseks tööandja ettevõtte huvidest lähtuva koolituse ning kandma koolituskulud ja maksma koolituse ajal keskmist töötasu;
6) tagama töötervishoiu ja tööohutuse nõuetele vastavad töötingimused;
7) tutvustama töötajale tema töölevõtmisel, samuti töötamise ajal tuleohutuse, tööohutuse ja töötervishoiu nõudeid ning tööandja kehtestatud töökorralduse reegleid;
8) tutvustama töötajale tema töölevõtmisel, samuti töötamise ajal töötaja suhtes kohaldatavate kollektiivlepingute tingimusi;
9) teavitama tähtajalise töölepinguga töötajaid nende teadmistele ja oskustele vastavatest vabadest töökohtadest, kus töötamiseks on võimalik sõlmida tähtajatu tööleping;
10) teavitama töötajat, kes täidab tööülesandeid renditööna, tema teadmistele ja oskustele vastavatest kasutajaettevõtja vabadest töökohtadest, kus töötamiseks on võimalik sõlmida tähtajatu tööleping, kui kasutajaettevõtja ei ole töötajat vabadest töökohtadest teavitanud;
11) teavitama täistööajaga töötajat osalise tööajaga töötamise võimalusest ning osalise tööajaga töötajat täistööajaga töötamise võimalusest, arvestades töötaja teadmisi ja oskusi;
12) austama töötaja privaatsust ja kontrollima töökohustuste täitmist viisil, mis ei riku töötaja põhiõigusi;
13) andma töötaja nõudmisel andmeid temale arvutatud ja makstud või maksmisele kuuluva töötasu kohta ning muid töötajat või töösuhet iseloomustavaid teatisi;
14) mitte avaldama töötaja nõusolekuta või seadusest tuleneva aluseta andmeid töötajale arvutatud, makstud või maksmisele kuuluva töötasu kohta.

2. MTööS § 22 järgi on reeder täiendavalt ja eelkõige kohustatud:

1) tagama kaptenile vajalike vahendite olemasolu seadusega, kollektiiv- või töölepinguga ettenähtud kohustuste täitmiseks;
2) tagama ohutud töö- ja elamistingimused ning tervisekaitsenõuete järgimise laeval;
3) tutvustama laevapere liikmele tema töölevõtmisel ja töötamise ajal tuleohutus-, tööohutus-, töötervishoiu- ja keskkonnakaitsenõudeid ning reederi kehtestatud töökorralduse reegleid laeval;
4) tagama oma kulul laevapere liikmele töö tegemiseks vajaliku töö-, eri- ja ametiriietuse ning isikukaitsevahendid;
5) andma laevapere liikmele andmeid arvutatud ja makstud või maksmisele kuuluva eelmise kuu töötasu kohta, sealhulgas vajaduse korral raha vahetuskursi kohta, kui ei ole kokku lepitud teisiti;
6) täitma teisi seaduses, kollektiiv- või meretöölepingus ettenähtud kohustusi.

Selle paragrahvi loetelu punkt 1 tugineb kapteni tööfunktsiooni täitmise tagamisel, kuna KMSK § 62 järgi lasub kaptenil laeva üldjuhtimine, sh laeva navigeerimine, kõikide ohutu laevasõidu tagamiseks vajalike meetmete rakendamine, korra säilitamine laeval, kõige selle ärahoidmine, mis võiks olla kahjulik laevale, laeval olevatele inimestele ja lastile. Kapteni tööalaste kohustuste, sh meretöölepingust ja kollektiivlepingust tulenevate kohustuste, nõuetekohane täitmine eeldab kapteni käsutuses olevate vajalike vahendite olemasolu. Kapten on laeva ainuisikuline juht, kes vastutab praktiliselt kõige eest, mis toimub laeval, olles ühtlasi reederi kui tööandja esindaja laevas.

Punkt 2 kohustab reederit tagama ohutud töö- ja elamistingimused ning tervisekaitsenõuete järgimise laeval, mille täpsustavalt sätestavad TLS § 28 lõike 2 punkt 6, MTööS § 30 lõige 1, § 29 ja § 32, samuti kogu MTööS-ga kehtestatud laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuse mehhanism.

Reederi kohustust tutvustada laevapere liikmele tema töölevõtmisel ja töötamise ajal tuleohutus-, töötervishoiu- ja keskkonnanõudeid ja töökorralduse reegleid (punkt 3) reguleerib detailsemalt TTOS § 13 lõike 1 punkt 13, samuti TLS § 28 lõike 2 punkt 7, MTööS § 30 lõige 2 ning järgimisele kuuluva TLS § 5 lõike 1 punkt 11 (töökorralduse reeglid). MSOS § 24 lõike 1 kohaselt peab laevapere liige enne laevas tööülesannete täitmisele asumist olema läbinud ohutusalase tutvustava õppe või baasväljaõppe. Kapten peab tagama, et laevapere liige on laevaga tutvunud ning tal on vajalikud teadmised laeva ehitusest, ohutusnõuetest ja laevapere liikme kohustustest häireolukorras.

Reederi kohustus tagada oma kulul laevapere liikmele töö tegemiseks vajaliku töö-, eri- ja ametiriietuse ning isikukaitsevahendid baseerub TTOS § 13 lõike 1 punktil 11, mis kohustab tööandjat seda oma kulul tegema (v.a ametiriietus). MTööS § 27 lõike 1 kohaselt kehtestab reeder ametiriietuse kandmise korra töökohustuste täitmise ajal.

Punkt 5 kohustab reederit andma laevapere liikmele andmeid arvutatud ja makstud või maksmisele kuuluva eelmise kuu töötasu kohta, sh vahetuskursi kohta, kui ei ole kokku lepitud teisiti. Kõnesoleva säte modifitseerib TLS § 28 lõike 2 punkti 12, mis kohustab tööandjat andma töötaja nõudmisel andmeid temale arvutatud ja makstud või maksmisele kuuluva töötasu kohta. Erisusena TLS-ga võrreldes on MTööS sätestanud samasisulise tegevuse reederi kohustusena, kui ei ole kokku lepitud teisiti (näiteks andma andmeid üksnes töötaja nõudmisel).

Punkti 6 kohaselt, lähtudes meie üldisest õigussüsteemi loogikast ja kõnesolevate kohustuste õiguslikust siduvusest, on reeder kohustatud täitma teisi seaduses, kollektiiv- või meretöölepingus ettenähtud kohustusi.

§ 23. Töötasu maksmise viisi erisus

(1) Töötasu maksmisega seotud mõistlikud kulud kannab reeder.

(2) Rahvusvahelist meresõitu[41] tegeval laeval, mille kogumahutavus on 200 või

---

[41] MSOS § 2 punkti 21 alusel on rahvusvaheline meresõit sõit väljaspool kohalikku rannasõitu (s.o meresõitu rannikulähedastes vetes kuni 20 meremiili kaugusel kaldast, kuid mitte väljaspool Eesti merealasid), mille ajal sisenetakse välisriigi sadamasse, ja meresõit väljaspool lähisõitu (s.o meresõitu Läänemerel, sisenemiseta Kieli kanalisse ja jäädes Kattegati väinas Skageni neeme paralleelist lõuna poole).

enam, tagab reeder laevapere liikmele võimaluse kanda töötasu kolmanda isiku pangakontole. Kalalaevade puhul kehtib nimetatud kohustus laeval, mille kogumahutavus on 300 või enam.

1. MTööS § 23 sätestab töötasu maksmise viisi erisuse üldreeglid määrava TLS suhtes. TLS § 5 lõike 1 punkti 5 järgi on töötasu tasu, mida makstakse töö tegemise eest, kusjuures makstav tasu ei tohi olla väiksem töötasu alammäärast. Kui lisaks töötasule on kokku lepitud, et tööandja annab töötajale muid hüvesid, on töötajal õigus neid ka nõuda. TLS alusel tuleb töötasu maksta rahas, kokkulepitud muid hüvesid ei ole õigus nõuda rahas. TLS § 32 kohaselt on kokkulepe, mille alusel töötaja peab kasutama töötasu ja muid hüvesid teatud kindlal eesmärgil, tühine. Töölepingulises suhtes on pooled vabad otsustama, millistest osadest töötasu koosneb, kuidas töötasu kujuneb ja millised on selle komponendid.

TLS § 33 lõike 1 kohaselt maksab tööandja töötajale tasu üks kord kuus, kui ei ole kokku lepitud lühemas tähtajas. Sama paragrahvi lõike 4 järgi peab tööandja kandma töötaja töötasu ja muu tasu töötaja määratud pangakontole, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

2. MTööS § 23 lõike 1 järgi kannab reeder töötasu maksmisega seotud mõistlikud kulud. Lähtudes meretöö konventsioonist (standardi A2.2 lõige 5) ning erinevalt varasemast MTS regulatsioonist seob MTööS reederi kohustuse üksnes "mõistlike kuludega". Selle seadussätte kontekstis hõlmavad mõistlikud kulud eelkõige töötasu pangaülekannetega seonduvaid teenustasusid, ja esmajoones Eesti pankades. Juhul kui tegemist on rahaülekandega laevapere liikme pangakontole mõnes teises riigis, ei pruugi sellised kulud märkimisväärse maksumuse tõttu mahtuda alati mõistlike alla ja laevapere liige on sunnitud rahaülekandeteenuse eest ise tasuma. Iseäranis veel siis, kui laevapere liikmel on võimalus teha valik pankade vahel, kuhu ülekanne teha.

3. Viies Eesti õiguse kooskõlla meretöö konventsiooni ja kalandustöö konventsiooni regulatsiooniga, mille järgi peab laevapere liikmel olema võimalus kanda kogu töötasu või osa sellest üle perekonnale või ülalpeetavale (meretöö konventsiooni standardi A2.2 lõiked 3–5, kalandustöö konventsiooni artikkel 24), näeb MTööS § 23 lõige 2 rahvusvahelist meresõitu tegeva laeva reederile ette kohustuse tagada üle 200 (*incl*) kogumahutavusega[42] laeval laevapere liikmele võimalus kanda töötasu kolmanda isiku pangakontole, kelleks võib olla perekonnaliige, elukaaslane, lähisõber või kes iganes, kelle pangakontole soovib laevapere liige töötasu ülekande teha.

---

[42] Mõõtühikuta suuruse "kogumahutavus" all mõistetakse laeva brutotonnaaži (inglise keeles "*gross tonnage*", GT), mis on arvutatud vastavalt 1969. aasta rahvusvahelise laevade mõõdistamise konventsiooni lisas I või mis tahes teises seda muutvas või asendavas õigusaktis toodud mahutavuse mõõdistamise reeglitele. Näitab laevaruumide mahutavust. See konventsioon määratleb, et kogumahutavus on laeva kogusuurus, mis on kindlaks tehtud vastavalt selle konventsiooni sätetele. Kogumahutavuse mõõtmine on valitsusasutuse ülesanne, kes võib aga selle toimingu usaldada ka enda poolt tunnustatud isikutele või organisatsioonidele. Oma vastutust mahutavuse korrektse mõõtmise eest asjaomane valitsusasutus delegeerida ei saa.

4. Sama paragrahvi lõige 2 välistab oma mõjusfäärist konventsioonidest tulenevat võimalust kasutades – otstarbekuse ja mõistlikkuse kaalutlusel – rahvusvahelist meresõitu mittetegevad laevad kogumahutavusega alla 200 ja kalalaevad kogumahutavusega alla 300.

Meretöö konventsioon lubab teha oma nõuetest erisusi rahvusvahelist meresõitu mittetegevatele laevadele, mille kogumahutavus jääb alla 200 (meretöö konventsiooni artikli II lõige 6).

Jättes sätte mõjusfäärist välja alla 300 kogumahutavusega kalalaevad (kogumahutavus 300 loetakse kalandustöö konventsiooni järgi samaväärseks laeva pikkusega 24 m), pidas seadusandja silmas MTööS § 2 lõikes 3 kehtestatut – "käesolevat seadust ei kohaldata töötamisele alla 24 m pikkusel kalalaeval". Seega kohaldatakse MTööS § 23 lõikes 2 kehtestatut kõigile üle 300 (*incl*.) kogumahutavusega kalalaevadele sõltumata nende sõidupiirkonnast.

§ 24. Kapteni õigus suurendada laevapere liikme töökoormust

(1) Kaptenil on õigus suurendada laevapere liikme töökoormust, kui ettenägematu sündmuse tõttu väheneb reisi kestel töövõimeliste laevapere liikmete arv.

(2) Laevapere liikme töökoormuse suurendamisel käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud põhjusel maksab reeder laevapere liikmele lisatasu, mille suurus arvutatakse proportsionaalselt laevapere liikme suurenenud töökoormusega ning laevapere liikmete arvu vähenemise tõttu reederi poolt töötasude arvelt säästetud summaga.

(3) Reederi kohustus maksta lisatasu piirdub laevapere liikmete arvu vähenemise tõttu reederi välja maksmata töötasude arvelt säästetud summaga.

(4) Kapten taastab esimesel võimalusel laevapere liikme tavapärase töökoormuse.

1. MTööS § 24 annab kaptenile õiguse suurendada teatud juhtudel laevapere liikme töökoormust.

Lõike 1 järgi tekib kaptenil õigus suurendada laevapere liikme töökoormust, kui ettenägematu sündmuse tõttu väheneb reisi kestel töövõimeliste laevapere liikmete arv.

Laevaelu piiratud ja eraldatud ruumi tingimustes võib mõni ettenägematu sündmus (haigestumised-vigastused, sunnitud kojusõit jmt) tekitada olukorra, kus töövõimeliste laevapere liikmete arvust ei piisa kõigi vajalike tööülesannete täitmiseks senise töökorralduse abil. Erakorraliste asjaolude ilmnemisel tähendaks täiendavate tööülesannete täitmise ja neist asjaoludest johtuva töökoormuse tõusu mitteaktsepteerimine eeldatavalt ohtu laevale, laeval olevatele inimestele ja lastile. Kaptenile antud õigus suurendada laevapere liikme töökoormust kõnesoleval juhul kujutab seetõttu endast loomulikku ja õiguspärast, töökorralduse vajalikule tulemuslikkusele ja ohutusele suunatud meedet.

2. Töövõimeliste laevapere liikmete arvu vähenemisel merereisi kestel tuleb samaaegselt järgida ka laeva ohutu mehitatuse nõudeid. MSOS § 25 kohaselt on kaptenil siis, kui laev

ei ole komplekteeritud ohutu mehitatuse tunnistuse[43] kohaselt, õigus teha otsus merereisi jätkamiseks erandkorras vaid kahel juhul:

1) laevapere liikme äkilise haigestumise või surma korral;
2) muul ettenägemata juhul, kui ühte või mitut laevapere liiget ei ole võimalik laevatööl rakendada.

Kui kapten otsustab jätkata merereisi mittetäieliku koosseisuga, peab ta olema veendunud, et töövõimelised laevapere liikmed tagavad meresõidu ohutuse. Mittetäieliku koosseisuga merereisi kestus ei tohi olla pikem, kui see on vajalik laeva jõudmiseks lähimasse sadamasse, kus on võimalik laevapere täiendavalt komplekteerida (MSOS § 25 lõige 2).

3. Selle paragrahvi lõige 2 kohustab reederit maksma lõikes 1 nimetatud asjaolude tekitatud töökoormuse suurenemise tõttu laevapere liikmele lisatasu. Lisatasu suurus on proportsionaalne laevapere liikme suurenenud töökoormusega ning laevapere liikmete arvu vähenemisest tingitud töötasude arvelt säästetud summaga. Iga laevapere liikme töökoormuse võimalikku kasvu on võimalik hinnata (näiteks see kasvas 25% võrra), mille alusel saab lisatasu suuruse proportsionaalselt välja arvutada, võttes aluseks töötasude arvelt tekkinud säästusumma, aga mitte laevapere liikme töötasu.

4. Reederi kohustus maksta lisatasu piirdub väljamaksmata töötasude arvelt säästetud summaga, mis kujutab ühtlasi endast lisatasuks väljamakstava kogusumma absoluutset rahalist ülempiiri (MTööS § 24 lõige 3).

5. Sama paragrahvi lõige 4 kehtestab põhjendatud kohustuse kaptenile kui laeva tegevjuhile ja isikule, kes peab tagama ohutu laevasõidu ning korra säilitamise laeval, taastada esimesel võimalusel laevapere liikme tavapärase töökoormuse. Kui töökoormuse kasvu põhjustanud asjaolud lakkavad eksisteerimast või nende mõju muutub tühiseks, on töökorralduse *status quo* taaskehtestamine – kapteni subjektiivse hinnangu järgi – esimesel võimalusel loogiliselt ja moraalselt põhjendatud.

§ 25. Laevapere liikme sõit laeva asukohta ja meretöölepingu sõlmimise kohta

(1) Kui laevapere liige asub meretöölepingu kehtivuse ajal tööle või katkestab töö laeval, mis ei asu meretöölepingu sõlmimise kohas, korraldab reeder omal kulul laevapere liikme sõidu laeva asukohta või meretöölepingu sõlmimise kohta ning tagab sõidu ajal laevapere liikme toitlustamise ja majutuse.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud juhul arvestab reeder laevale või laevalt sõidu alustamise hetkest laevapere liikmele hüvitist laevapere liikme töötasuga samaväärses määras, kui meretöölepingus ei ole kokku lepitud teisiti.

---

[43] Laeva ohutu mehitatuse tunnistus on dokument, mille järgi komplekteeritakse laevapere miinimumkoosseis. Tunnistuse väljastab Veeteede Amet, kes ühtlasi tunnistab ohutu mehitatuse tunnistuse kehtetuks, kui laeva tehniliste seadmete seisund ei taga ohutust laevapere miinimumkoosseisule. Kui selle tunnistusega on kehtestatud laevapere miinimumkoosseis, kuid tegelik laevapere liikmete arv on sellest väiksem või selle koosseis ei vasta ohutu mehitatuse miinimumnõuetele, on laeval keelatud sadamast väljuda. See nõue ei kehti, kui väljumiseks on laeva lipuriigi pädeva asutuse luba.

1. MTööS § 25 reguleerib kulude hüvitamist, kui laevapere liige sõidab laeva asukohta ja meretöölepingu sõlmimise kohta.

Selle paragrahvi lõige 1 kohustab reederit korraldama oma kulul laevapere liikme sõit laeva asukohta või meretöölepingu sõlmimise kohta ning tagama sõidu ajal laevapere liikme toitlustamise ja majutuse, kui laevapere liige asub meretöölepingu kehtivuse ajal tööle või katkestab töö laeval, mis ei asu meretöölepingu sõlmimise kohas. Käesolevast sättest tuleneva sõidu korraldamise kohustust tuleb reederil täita üksnes kahe eeltingimuse üheaegse esinemise korral:

1) laevapere liige asub meretöölepingu kehtivuse ajal tööle või katkestab töö;
2) laev ei asu meretöölepingu sõlmimise kohas.

Reederi poolt sõidu korraldamine ning toitlustamise ja majutuse tagamine võib tähendada nii seda, et reeder pakub laevapere liikmele kõige otsesemal viisil nii transpordi, toitlustamise kui majutuse, ent ka seda, et reeder lihtsalt hüvitab vastavate kuludokumentide alusel kolmandale isikule laevapere liikmete sõidu korraldamise ning toitlustamise ja majutusega seotud kulud.

Käesolev lõige kordab sisuliselt sama põhimõtet, mis oli sätestatud varasemas MTS-s (§ 11). Meretöö konventsioon, kalandustöö konventsioon ja asjakohased ülalmainitud direktiivid seda teemat ei reguleeri.

2. Lõige 2 näeb ette, et eelmises lõikes sätestatud juhul arvestab reeder laevale või laevalt sõidu alustamise hetkest laevapere liikmele hüvitist tema töötasuga samaväärses määras, kui meretöölepingus ei ole kokku lepitud teisiti. Kuna sõit laevale või laevalt ei kujuta endast tööajal toimuvat tegevust (seda saab võrdsustada tavatöötaja sõiduga töökohale ja töökohalt) ning mittetööaja eest töötasu säilitamist ei saa pidada õiguslikult korrektseks, on selles lõikes sätestatud põhimõte, et selle aja eest arvestab reeder "laevapere liikmele hüvitist laevapere liikme töötasuga samaväärses määras". Lõige annab võimaluse leppida meretöölepingus kokku hoopis teistsuguses hüvitamismehhanismis, milles põhimõtteliselt on võimalik kokku leppida ka kollektiivlepingus.

§ 26. Laevapere liikme teavitamine töökorraldusest

(1) Laeval, välja arvatud sisevetes[44] või kohalikus rannasõidus sõitval laeval, peavad laevapere liikmele olema kättesaadavad:

1) iga ametikoha kohta vähemalt töötamise ajakava merel ja sadamas;
2) teave minimaalse puhkeaja kohta;
3) teave kojusõidu korralduse kohta;
4) laevapere liikme kaebuse esitamise ja menetlemise kord laeval;
5) koopia tema meretöölepingust ja kollektiivlepingutest;
6) meretöösuhet reguleerivad õigusaktid, sealhulgas Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsioon ja kalalaeval Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni kalandustöö konventsioon.

[44] Siseveed on maismaal paiknevad veekogud: jõed, järved, tehisveekogud jmt.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud teave ja dokumendid peavad olema eesti ja inglise keeles. Kui laeva töökeel ei ole eesti keel, on reeder kohustatud esitama teabe ka laeva töökeeles.

1. MTööS § 26, mis reguleerib laevapere liikme teavitamist töökorraldusest, lähtub direktiivist 1999/63/EÜ meremeeste tööaja korralduse kohta ja meretöö konventsioonist, mida kalandustöö konventsiooni regulatsiooni arvestades ei kohaldata kalalaevadele seoses kaebuse esitamise ja menetlemise korraga laeval (MTööS § 2 lõige 4).

Selle paragrahvi lõige 1 kehtestab punktides 1–6 teabe, mis peab laeval, välja arvatud sisevetes või kohalikus rannasõidus sõitval laeval, olema laevapere liikmele kättesaadav. Kohustus omada laeval kõigile kättesaadavat asjakohast teavet lähtub nii nõukogu direktiivist 1999/63/EÜ meremeeste tööaja korralduse kohta kui ka meretöö konventsioonist.

Lõike 1 punkti 1 kohaselt peab iga ametikoha kohta olema kättesaadav töötamise ajakava (ajagraafik) merel ja sadamas. Direktiiv 1999/63/EÜ kohustab paigaldama laeval kergesti juurdepääsetavasse kohta tööaja korraldust kajastava teabe, sh töötamise ajakava merel ja sadamas ning maksimaalse tööaja või minimaalse puhkeaja kestuse, mis on ette nähtud liikmesriigi õigusaktidega. Teave peab olema laeva töökeeles ja inglise keeles (klausli 5 lõiked 7 ja 8). Samasisuline kohustus tuleneb ka meretöö konventsioonist (standard A2.3 lõige 10). Kalandustöö konventsioon sellist kohustust ette ei näe.

Punktis 2 sätestatud nõue teha kättesaadavaks teave minimaalse puhkeaja (mitte maksimaalse tööaja, mida meretöö konventsioon oleks samuti lubanud) kohta tugineb MTööS eelnõu välja töötanud töörühma seisukohal, et töö- ja puhkeaja sätestamisel võetakse aluseks minimaalne puhkeaeg. Pealegi, kalandustöö konventsioon (artikli 14 lõike 1 punkt b) sätestab kalurite väsimuse piiramise eesmärgil just minimaalse puhkeaja kestuse.

MTööS § 26 lõike 1 punkti 3 järgi peab olema kättesaadav teave kojusõidu (repatrieerimise) kohta. See kohustus tuleneb direktiivist 2009/13/EÜ ja meretöö konventsioonist (mõlemas standardi A2.5 lõige 9). Kojusõitu reguleerivad MTööS §-d 55–61.

Käesoleva seaduse § 26 lõike 1 punkti 4 kohaselt tuleb kättesaadavaks teha laevapere liikme kaebuse esitamise ja menetlemise kord laeval, välja arvatud kalalaeval (kalatöö konventsioon ei käsitle kaebuste esitamist ja menetlemist laeval). Kõnesolev nõue lähtub otseselt meretöö konventsioonist (standardi A5.1.5 lõige 4). Laevapere liikme kaebuse menetlemist laeval reguleerib MTööS § 62.

Laevapere liikmele peab arusaadavatel põhjustel olema kättesaadav ka tema töölepingu ja kollektiivlepingute (kui neid eksisteerib) koopiad (MTööS § 26 lõige 1 punkt 5). Selline nõue lähtub direktiivist 2009/13/EÜ, meretöö konventsioonist (standardi A2.1 lõike 1 punkt d) ja kalandustöö konventsioonist (artikkel 18). Punkti 5 mõte on tagada laevapere liikmele täpse teabe takistusteta saamine oma töötingimuste kohta, samuti kergendada järelevalveasutuste tööd kontrolli teostamisel laeval. Siinkohal väärib rõhutamist, et meretöölepingu sõlmimisel jääb lepingu üks originaaleksemplar kui hädavajalik töötingimuste teabeallikas alati laevapere liikme kätte, mis annab talle võimaluse selle sisuga igal ajal tutvuda. Sama põhimõtet toonitab ka meretöö konventsioon (standardi A2.1 lõike 1 punkt c).

Reeder peab tagama, et meretöölepingud oleksid laeval olemas, kuid viis, kuidas leping laevapere liikmele teatavaks teha, jääb reederi otsustada. Seadus ei eelda, et

meretöölepingu või kollektiivlepingu koopia peaks olema laevas ilmtingimata paberil. Täielikus kooskõlas seadusega on seegi, kui meretöölepingud või kollektiivlepingud on laeval kättesaadavad digitaalselt (interneti kaudu või laevapere liikmetele ligipääsetavas arvutis).

MTööS § 26 lõike 1 punkti 6 järgi peavad laevapere liikmele olema kättesaadavad veel samuti meretöösuhet reguleerivad õigusaktid, sh ILO meretöö konventsioon ja ILO kalandustöö konventsioon. Meretöösuhet reguleerivate õigusaktidena tuleks eelkõige käsitada riigisiseseid meretöö õigusakte (MTööS, MSOS, KMSK, KMSS jt), samuti TLS kui alusdokument. Meretöö konventsiooni teksti kättesaadavuse laeval näeb ette meretöö konventsiooni standardi A.5.1 lõige 2, millist mõistlikku analoogiat on kasutatud seoses kalandustöö konventsiooniga kalalaevade puhul.

2. Selle paragrahvi lõike 2 kohaselt peavad lõikes 1 esitatud teave ja dokumendid olema eesti ja inglise keeles. On mõistetav, et kui laeva töökeel ei ole eesti keel, on reeder kohustatud kõnesoleva teabe esitama ka laeva töökeeles. Selline nõue vastab keeleseaduse § 8 lõikele 3, mis ütleb, et töötajatele ja teenistujatele tagatakse eestikeelne tööalane teave, kui seadus ei sätesta teisiti. See tähendab, et MTööS saab sätestada õiguse kehtestada laeval, kus enamiku laevapere liikmete emakeel ei ole eesti keel, töökeeleks mõne muu keele. Töökeele määramise täpset mehhanismi keeleseadus ei reguleeri. Laeva töökeele määramist reguleerib SOLAS[45] 74/V/reegel 14.3. Selle reegli kohaselt määrab laeva töökeele kas reeder või kapten ja laeva töökeele kohta peab olema tehtud kanne logiraamatus. Iga laevapere liige peab laeva töökeelt mõistma ja vajadusel suutma anda selles ka korraldusi.

§ 27. Ametiriietus

(1) Õigus kanda ametiriietust on laeva juhtkonna liikmel. Ametiriietuse kandmise korra töökohustuste täitmise ajal kehtestab reeder.

(2) Laeva juhtkonna liikme ametiriietuse ja ametialaste eraldusmärkide kirjelduse kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.

1. Võrreldes varem MTS-s sätestatuga reguleerib MTööS § 27 lõige 1 laeva juhtkonna liikme ametiriietuse kandmist mõnevõrra erinevalt – vähem imperatiivselt ja paindlikumalt. Puudub varasem laeva juhtkonna liikme kohustus kanda ametiriietust, mida asendab õigus seda kanda. Ametiriietuse kandmise täpse korra töökohustuste täitmise ajal kehtestab siiski reeder oma parema äranägemise järgi.

Laeva juhtkonna koosseisu kuuluvad KMSK § 52 alusel reeglina lisaks kaptenile veel tüürimehed, kapteniabid, laevamehaanikud, elektromehaanikud, raadiospetsialistid ja arstid. Põhimõtteliselt võib reeder arvata juhtkonna koosseisu ka teisi laevaspetsialiste, kui ta peab seda vajalikuks.

---

[45] SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), jõustus Eesti Vabariigi suhtes 16. märtsil 1992.

2. Sama paragrahvi lõike 2 alusel kehtestab valdkonna eest vastutav minister (s.o käesoleval juhul majandus- ja taristuminister) oma määrusega laeva juhtkonna liikme ametiriietuse ja ametialaste eraldusmärkide kirjelduse.

Selle määruse alusel on mere- ja siseveelaeva juhtkonna liikme ametiriietuse liigid meeste paraadülikond, meeste igapäeva-vormiriietus, troopikavorm ja naiste kostüüm. Ametiriietuse esemed on muu hulgas päevasärk, naiste pluus, mantel, jope, kampsun, vormimüts, meeste talvemüts, kootud müts, kingad jmt.

Ministri määruse järgi on merelaeva juhtkonna liikme ametiriietusel kasutatavad järgmised eraldusmärgid:

1) eralduspaelad;
2) pagunid;
3) masinameeskonna embleem;
4) mütsimärk;
5) rinnamärk;
6) vorminööbid.

§ 28. Toitlustamine

(1) Kapten korraldab reederi kulul laevaperele toidu varumise ja laevapere liikmete korrapärase toitlustamise laeval.

(2) Laevapere liikme toidunormid ja toitlustamise korra laeval kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.

(3) Reisi ajal erandlike asjaolude tõttu tekkinud toidu- või joogiveevarude ebapiisavuse korral võib kapten toidunormi vähendada, kuid mitte alla elutegevuseks vajaliku minimaalse toitainevajaduse. Kapten korraldab laeva toidu- ja joogiveevarude üle arvestuse pidamise laeva logiraamatus.

(4) Reeder hüvitab laevapere liikmele käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud asjaoludel saamata jäänud toidu reederi ja laevapere liikme vahel kokkulepitud viisil.

1. MTööS § 28 reguleerib laevapere liikmete toitlustamisega seonduvat.

Selle paragrahvi lõike 1 kohaselt korraldab kapten reederi kulul laevaperele toidu varumise ja laevapere liikmete korrapärase toitlustamise laeval. Regulatsioon järgib põhimõtteid, mis on sätestatud meretöö konventsioonis (eeskiri 3.2 ja standard A3.2), kalandustöö konventsioonis (artikkel 27) ja nõukogu direktiivis 2009/13/EÜ (eeskiri 3.2 ja standard A3.2).

2. Sama paragrahvi lõikes 2 sätestatud volitusnormi kohaselt andis tervise- ja tööminister välja asjakohase määruse nr 49 “Laevapere liikme toidunormid ja toitlustamise kord” (23.07.2014), mis kehtestab laevapere liikmete ööpäevased toidunormid ning üldnõuded toitlustamisele.

Seda määrust kohaldatakse Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud kaubandusliku meresõidu ja kaubandusliku kalapüügiga tegelevatele laevadele. Määrust ei kohaldata ei alla 12 meetri pikkuse laeva ega alla 24 meetri pikkuse kalalaeva laevapere liikmete toitlustamise korraldamisel.

3. Määrus näeb esmatähtsana ette, et toidu ja joogivee[46] kogus laeval oleks piisav, arvestades laevapere liikmete arvu ning reisi kestust ja laadi. Laevaperele varutakse nõuetekohane toit ja joogivesi, korraldatakse korrapärane toidu valmistamine ja serveerimine, võttes arvesse laevapere liikmete toiduenergiavajadust (sõltub inimese soost, vanusest, tema füsioloogilistest iseärasustest, töö laadist ja raskusastmest jt). Laevapere liiget toitlustatakse laeva sõidu ajal, samuti laeva seismise ajal ankrus, kai ääres või dokis, kui on korraldatud vahiteenistus ja laevapere liige täidab temale pandud töökohustusi. Laevapere söögiaegade kava ning päevamenüü pannakse laevaperele nähtavasse või teadaolevasse kohta. Laevapere liikmel, kelle ülesandeks on toiduvalmistamine laevaperele, peab olema toiduseaduse järgi (§ 27 lõige 2) vastav väljaõpe. Laevakokk, kes valmistab toitu enam kui kümneliikmelisele laevaperele, peab sellena töötamiseks olema läbinud vastava koolituse ja omama laevakoka tunnistust (Vabariigi Valitsuse määrus nr 96, 20.06.2013 "Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord", vastavalt § 20 ja § 68).[47]

Sooja toitu serveeritakse vähemalt kolm korda päevas kindlaksmääratud ajal, võimalusel pakutakse kaks oodet. Laevapere liikmele, kes töötab öösel ajavahemikus kell 22–6, varutakse nõuetekohane toit ööajaks ja võimaldatakse korrapärane söömine ka vahiteenistuse ajal.

4. Minimaalne toitainevajadus on kriisi- või hädaolukorra puhuks vajalik toiduenergia- ja toitainevajadus, mis tagab vastavas koguses toiduainete lühiajalisel tarbimisel keskmise inimese minimaalse toitainete, vitamiinide ja mineraaltoitainete vajaduse ilma tervisehäireid põhjustamata. Päevane toiduenergia peab katma:

1) organismi põhiainevahetuse kulu;
2) toidu seedimise ja omastamise energiakulu;
3) kehalise aktiivsuse energiakulu.

Organismi põhiainevahetuse energiakulu on hinnatav vanust, sugu ja kehaehitust arvestava Harris-Benedicti valemiga:

mehed

66,5 + (13,75x kaal kg) + (5,003 x pikkus cm) – (6,775 x vanus aastates) = kcal/ööpäevas;

naised

655,1 + (9,563 x kaal kg) + (1,850 x pikkus cm) – (4,676 x vanus aastates) = kcal/ööpäevas.

Laevapere liikme keskmine toiduenergiavajadus ööpäevas sõltuvalt soost, vanusest ja tehtavast tööst mahub vahemikku 2000–3500 kcal.

5. MTööS § 28 lõige 3 reguleerib olukorda, kus erandlike asjaolude tõttu tekib toidu- või joogiveevarude ebapiisavus. Seadus näeb sel juhul ette, et kapten võib toidunormi vähendada, kuid mitte alla elutegevuseks vajaliku minimaalse toitainevajaduse.

---

[46] Vt WHO 2011. aasta juhis joogivee kvaliteedi kohta. Kättesaadav: http://www.who.int/water_sanitation_health/publications/2011/dwq_guidelines/en/index.html.

[47] Vt 2013. aasta ILO juhised laevakoka väljaõppe kohta. Kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_218575.pdf.

Ülalmainitud tervise- ja tööministri määruse järgi võimaldatakse joogivett ja jooke lisaks toidus olevale veele vastavalt laevapere liikme vajadusele, kuid mitte vähem kui 1,5 liitrit ööpäevas. Põhilised toiduainete päevased keskmised soovituslikud kogused sõltuvalt inimese energiavajadusest tuuakse ära määruse lisas.

Kapten või tema määratud laeva juhtkonna esindaja peab koos toitlustamise eest vastutava töötaja või laevakokaga kontrollima teatud ajavahemike järel laevapere liikmete toidunorme ja toitlustamise korda. Laevapere soovil võib sellisel kontrollimisel osaleda ka mõni teine laevapere esindaja või usaldusisik.

6. MTööS § 28 lõike 4 kohaselt hüvitab reeder laevapere liikmele lõikes 3 nimetatud asjaoludel saamata jäänud toidu reederi ja laevapere liikme vahel kokkulepitud viisil. Et seadus seda hüvitusmehhanismi mingil moel ei reguleeri, võib kokku leppida nii hüvitamises toiduainete kujul kui ka rahaliselt või mõnel muul viisil.

7. KMSK § 69 alusel on kaptenile antud õigus üldiseks jaotamiseks rekvireerida laeva toiduvarude, sh minimaalvarude lõppemisel laeval viibivatelt isikutelt vajalikul hulgal toiduaineid ja laeval olevat toidukõlblikku lasti. Rekvireerimise kohta koostatakse akt. Rekvireeritud toiduainete ja lasti maksumuse hüvitab reeder.

§ 29. Majutus

(1) Reeder tagab laevapere liikme majutuse laeval oleku ajal.

(2) Laevapere liikme laeval majutamise tingimustele esitatavad nõuded kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega.

(3) Laevapere liige hoiab tema kasutusse antud ruume korras.

1. Laevapere liikmete majutamistingimused on reguleeritud meretöö konventsioonis, kalandustöö konventsioonis ja direktiivis 2009/13/EÜ. Direktiivist erinevalt näevad konventsioonid ette hoopis detailsema laevapere liikmete elu- ja puhkeruumide regulatsiooni, sh nõuded kajutite suurusele, asukohale, sisustusele jmt. Need konventsioonide nõuded on inkorporeeritud käesolevasse seadusesse vastava Vabariigi Valitsuse määruse kaudu.

2. MTööS § 29 lõige 1 kohustab reederit tagama laevapere liikme majutuse laeval oleku ajal. MTööS § 22 punkti 2 järgi on reeder kohustatud tagama ohutud elamistingimused ning tervisenõuete järgimise laeval.

3. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt kehtestas Vabariigi Valitsus määrusega nr 112 “Nõuded laevapere liikme laeval majutamise tingimustele” (10.07.2014) nõuded laevapere liikme majutamise tingimuste kohta laeval. Määrust ei kohaldata alla 24 meetri pikkustele laevadele, mõningaid nõudeid (seoses messi asukoha, puhkeruumi olemasolu ja sisustuse ning laevapere hügieeniruumidega) ei kohaldata kalalaevadele, teatud nõudeid (seoses kajuti pindala suurusega, kuuma ja külma jooksva joogiveega valamu ning pesula olemasoluga) aga alla 200 kogumahutavusega laevadele.

Laevapere liikme majutamiseks laeval tuleb tagada ohutud, inimväärsed ja nõuetele vastavad eluruumid. Laevapere liikme käsutuses peavad olema vähemalt järgmised ruumid: kajut, mess, puhkeruum, hügieeniruum koos vastava sisseseade ja tehnokommunikatsioonidega. Laevapere eluruumid peavad olema reisijate ruumidest ja kalalaevadel kalatöötlemisruumidest eraldatud.

Vabariigi Valitsuse määrus kehtestab muu hulgas minimaalsed nõuded laevapere eluruumide, sisekoridori ja väljapääsutee puhaskõrguse, kajuti ja selle põranda pindala, toitlustamiseks ettenähtud ruumide, puhke- ja hügieeniruumide, pesula, ujumisbasseini jt kohta.

4. Enne ülalmainitud Vabariigi Valitsuse määruse jõustumist laeva ehitusloa taotlemiseks esitatud laeva ehitusprojekti järgi ehitatud laev loetakse määrusele vastavaks ka sel juhul, kui see vastab esitatud ehitusprojekti koostamise hetkel laevade kohta kehtinud ehituslikele nõuetele. Siit tulenevalt peavad majutamise tingimused vastama ehitamise või projekteerimise hetkel kehtinud nõuetele.

5. Lõikest 3 tulenev nõue laevapere liikme suhtes hoida tema kasutusse antud ruumid korras kujutab endast TLS §-s 15 sätestatud töötaja üldistel tööalastel kohustustel tuginevat, heausklikkusse, mõistlikkuse ja lojaalsuse põhimõttest lähtuvat nõuet. Otstarbekas on seda nõuet käsitleda eraldi laeva sisekorra eeskirjades.

§ 30. Töötervishoiu- ja tööohutusnõuded

(1) Reeder tagab laevapere liikmele ohutud ja tervislikud töökeskkonnatingimused ning rakendab meetmeid õnnetuste ärahoidmiseks kooskõlas töötervishoiu ja tööohutuse seadusega.

(2) Reeder korraldab laevapere liikme töötervishoiu- ja tööohutusalase väljaõppe enne tema laeval tööle asumist. Laeval korraldab laevapere liikme töötervishoiu- ja tööohutusalase juhendamise kapten.

1. Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 31 lõige 1 sätestab, et igal töötajal on õigus töötingimustele, mis on tema tervise, ohutuse ja väärikuse kohased.

Meretöö konventsiooni artikkel IV, mis käsitleb meremeeste töö- ja sotsiaalõigusi, sätestab muu hulgas iga meremehe õiguse ohutule ja turvalisele töökohale, mis on vastavuses ohutusnormidega, samuti õiglastele töötingimustele ja inimväärsele tööle ja elamistingimustele laeval. Konventsioon (eeskiri 1.3) keelab meremehi laevale tööle lubamast enne, kui nad on edukalt läbinud isikliku ohutuse väljaõppe laeval.

2. STCW koodeksi (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) jaotis A-VI/1 kehtestab nõude: kõik merelaeval töötavad või teenivad isikud, v.a reisijad, peavad enne seda, kui nad hakkavad täitma kohustusi pardal, olema läbinud heakskiidetud enesepäästevõtteid tutvustava koolituse või saanud piisavalt teavet ja õpetust, võttes arvesse selle koodeksi soovitusliku B-osa suuniseid, et:

- osata suhelda teiste isikutega pardal kõige üldisemates ohutusalastes küsimustes ja mõista ohutusalaseid sümboleid, märke ja häiresignaale;

- teada, kuidas toimida juhul, kui inimene kukub üle parda, tuvastatakse tuld või suitsu või kui kostab tulekahju- või laevalt lahkumise häiresignaal;
- leida kogunemispaigad, päästevahenditesse asumise kohad ja ohuolukorras kasutatavad evakuatsiooniteed;
- leida ja selga panna päästevest;
- anda häiret ja omada põhiteadmisi käsitulekustutite kasutamisest;
- võtta kohe meetmed õnnetuse või muu meditsiinilise hädajuhtumi puhul enne arstiabi otsimist laeval;
- avada ja sulgeda laeva tuletõkke ilmastiku- ja veekindlaid uksi, v.a laevakeres olevad avaused.

3. Euroopa Liidu liikmesriikide suhtes otsekohaldatav Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 336/2006 (15.02.2006), mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi (ISM koodeksi) rakendamist ühenduse piires, konstateerib (artikkel 1), et käesoleva määruse eesmärk on edendada määruse reguleerimisalasse jäävate laevade (kaubalaevad[48] ja reisilaevad, mis liikmesriigi lipu all teevad rahvusvahelist meresõitu, samuti olenemata lipuriigist kohalikku rannasõitu või regulaarseid liinivedusid liikmesriikide sadamate vahel) meresõiduohutuse korraldust ja ohutut käitamist, aga ka laevade põhjustatud reostuse vältimist, tagades, et neid laevu käitavad ettevõtjad-reederid järgivad ISM koodeksi[49] nõudeid. Järgivad sel moel, et loovad meresõiduohutuse korralduse süsteemi nii laevadel kui maal ning hoiavad seda asjakohaselt töös, kusjuures lipu- ja sadamariikide valitsused kontrollivad seda.

ISM koodeks seab eesmärgiks eelkõige meresõiduohutuse tagamise, inimvigastuste ja inimelude kaotuse tõkestamise ning keskkonna ja vara kahjustamise vältimise, samuti ettevõtja-reederi-poolse laeva ohutu käitamise ja töökeskkonna ohutuse tagamise ning kaitseabinõude kehtestamise kõikide tuntud riskide vastu. Ettevõtja-reeder on kohustatud selgelt määratlema kapteni vastutuse laeva ohutus- ja keskkonnakaitse põhimõtete rakendamisel ning laevapere motiveerimisel neid põhimõtteid järgima.

4. MTööS § 30 lõike 1 järgi peab reeder kooskõlas TTOS-ga tagama laevapere liikmele ohutud ja tervislikud töökeskkonna tingimused ning rakendama meetmeid õnnetuste ärahoidmiseks. TTOS § 12 lõige 1 näeb ette tööandja (sh reederi) kohustuse tagada töötervishoiu ja -ohutuse nõuete täitmine igas tööga seotud olukorras, detailsemad sellealased tööandja kohustused on sätestatud TTOS §-s 13.

---

[48] Määruse tähenduses on reisilaev selline laev (sh kiirlaev), mille pardal on rohkem kui kaksteist reisijat, või reisijate veoks kasutatav allveesõiduk; kaubalaev (sh kiirlaev) on laev, mis ei ole reisilaev.

[49] ISM koodeksi, laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksi, võttis IMO assamblee vastu 1993. aasta novembris. 1994. aasta mais rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS, 1974) IX peatüki "Laevade ohutu käitamise korraldamine" lisamisega muutus koodeks järk-järgult kohustuslikuks enamikule rahvusvahelisi meresõite tegevatele laevadele. ISM koodeks on kõnesoleva määruse lisa I.

5. Vabariigi Valitsus on kehtestanud määrusega nr 173 (17.05.2001) eraldi töötervishoiu ja tööohutuse nõuded kalalaevadele, saavutamaks või säilitamaks "selline töökeskkonna seisund, mis võimaldab laevapere liikmetel teha tööd oma tervist ohtu seadmata". Määrusega sätestatakse töötervishoiu- ja tööohutusalased kohustused kalalaeva reederile ja kaptenile, nõuded elektriseadmetele, püügi-, tõste- ja muudele seadmetele, gaasi- ja raadioseadmetele, samuti tulekaitse, ventilatsiooni, temperatuuri ja valgustuse ning töötamiskohtade, olmeruumide, liikumis- ja evakuatsiooniteede jne kohta.

6. Sama seaduse paragrahvi lõike 2 kohaselt korraldab reeder laevapere liikme töötervishoiu- ja tööohutusalase väljaõppe enne tema laeval tööle asumist, sellealast juhendamist laeval korraldab kapten. Säte tugineb TTOS üldregulatsioonil (§ 13 lõike 1 punktid 12–13). Ka MTööS § 22, mis sätestab reederi kohustused, näeb punktis 3 ette kohustuse tutvustada laevapere liikmele tema töölevõtmisel ja töötamise ajal tuleohutus-, tööohutus-, töötervishoiu- ja keskkonnakaitsenõudeid.

MSOS § 24 lõike 1 järgi peab laevapere liige enne laeval tööülesannete täitmisele asumist olema läbinud ohutusalase tutvustava õppe või baasväljaõppe. Kapten peab tagama, et laevapere liige on laevaga tutvunud ning et tal on vajalikud teadmised laeva ehitusest, ohutusnõuetest ja laevapere liikme kohustustest häireolukorras.

§ 31. Laeva merekõlblikkuse kontroll laevapere liikme nõudel

(1) Kapten pöördub laeva merekõlblikkuse kontrollimiseks Veeteede Ameti poole, kui üle poole laevapere liikmetest nõuab kaptenilt laeva merekõlblikkuse kontrollimist või kui seda nõuab vanemtüürimees või vanemmehaanik tema vastutusel oleva laevaosa või varustusega seoses.

(2) Kui laeva merekõlblikkuse kontrolli nõue esitati pahauskselt, hüvitab nõude esitanud laevapere liige reederile nõude esitamisega tekitatud kahju.

1. MSOS § 16 järgi on laev merekõlblik, kui on projekteeritud, ehitatud, seadistatud, varustatud, mehitatud ning lastitud ohutu meresõidu ja hea meretava nõuete kohaselt ning laeva tehniline seisund vastab meresõiduohutuse nõuetele, mille järgimine aitab ära hoida laevaõnnetusi, ohtu inimeludele ja merekeskkonna reostust.

MTööS § 31 lõige 1 reguleerib olukorda, kui laeva kapten on sunnitud pöörduma merekõlblikkuse kontrollimiseks Veeteede Ameti poole, kuna üle poole laevapere liikmetest või vanemtüürimees või vanemmehhaanik (seoses mõlema vastutusel oleva laevaosa või varustusega) nõuab seda.

Merekõlblikkuse tunnistus on Veeteede Ameti väljastatud dokument, tõendades, et Veeteede Amet on teinud laeva tehnilise ülevaatuse MSOS § 13 lõike 4 kohaselt, laev on tunnistatud selle seaduse alusel merekõlblikuks ning vastab ka teistele selles seaduses sätestatud nõuetele. Üldkorras väljastatakse merekõlblikkuse tunnistus laeva esmase või täisülevaatuse läbimise korral viieks aastaks (MSOS § 17 lõiked 1 ja 2).

2. Selle paragrahvi lõike 2 järgi on laeva merekõlblikkuse kontrolli pahauskse (s.o teadvalt ebaseadusliku või mitteõiguspärase) nõude esitaja-laevapere liige kohustatud hüvitama

sellega reederile tekitatud kahju. Laevapere liikme tekitatud kahju hüvitamise eelduseks on merekõlblikkuse kontrolli nõude pahauskne esitamine lepingulise võlasuhte raames (pahausksus viitab siin konkreetse laevapere liikme meretöölepingust tulenevate kohustuste – sh lojaalsuskohustuse – täitmata jätmisele või selle mittekohasele täitmisele), kahju olemasolu, põhjuslik seos nõude pahauskse esitamise ja tekkinud kahju vahel. TLS § 74 näeb ette kahju hüvitamise erisused töötaja kahju tekitamisel. See on erisäte VÕS § 115 ja 7. peatüki "Kahju hüvitamine" suhtes, mida tuleb kohaldada selles ulatuses, mida TLS § 74 ei reguleeri. VÕS § 115 lõike 1 järgi võib võlausaldaja siis, kui võlgnik rikub kohustust, nõuda kas koos kohustuse täitmisega või selle asemel kohustuse rikkumisega tekitatud kahju hüvitamist, v.a juhul, kui võlgnik rikkumise eest ei vastuta või kui kahju ei kuulu seadusest tulenevalt muul põhjusel hüvitamisele.

VÕS § 100 järgi on kohustuse rikkumine võlasuhtest tuleneva kohustuse täitmata jätmine või mittekohane täitmine, sealhulgas täitmisega viivitamine. Kohustuse rikkumine on sellisel viisil käitumine, mis ei ole kooskõlas selle võlasuhte poolte oodatava käitumisega. Ent see ei pea alati tähendama kohustuse täielikku täitmata jätmist, see hõlmab ka kohustuse ebakvaliteetset täitmist.

3. jagu
Laevapere liikme tervisekontroll ning reederi ja kapteni kohustused laevapere liikme haiguse, vigastuse ja surma korral

§ 32. Laevapere liikme tervisekontrolli ja laeval meditsiiniabi andmise nõuded

(1) Reeder tagab laevapere liikmele meditsiiniabi andmise laeval.

(2) Laeval meditsiiniabi korraldamise nõuded ja laeval nõutava meditsiinivarustuse loetelu kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.

(3) Laevapere liige läbib eelneva ja perioodilise tervisekontrolli meresõiduohutuse seaduses sätestatud korras.

(4) Reederi või kapteni nõudmisel läbib laevapere liige ennetähtaegse tervisekontrolli, kui on põhjendatud kahtlus laevapere liikme tervisliku seisundi mittevastavuse kohta tööks laeval.

(5) Käesoleva paragrahvi lõigetes 3 ja 4 nimetatud tervisekontrolli kulud kannab reeder, välja arvatud meretöölepingu sõlmimisele eelnev arstlik kontroll, mille kulud kannab isik, kes taotleb meretöölepingu sõlmimist.

(6) Reeder tagab ööpäevaringse eesti- ja ingliskeelse meditsiinilise kaugkonsultatsiooni võimaluse laeval.

(7) Meditsiinilise kaugkonsultatsiooni teenuse tasuta osutamiseks sõlmib valdkonna eest vastutav minister tervishoiuteenuse osutajaga halduslepingu halduskoostöö seaduses sätestatud korras. Teenuse osutamist rahastatakse riigieelarvest Sotsiaalministeeriumi kaudu.

1. STCW koodeksi (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) (jaotis A-I/9) kohaste meremeeste tervisenõuete kehtestamisel lähtuvad riigid selles ära toodud teenistuslikest miinimumnõuetest nägemise kohta ning

võtavad arvesse koodeksis kehtestatud kehalise ja tervisliku seisundi kriteeriume. Riikide endi määratud ulatuses võivad seesugused nõuded olla erinevad meremehekarjääri alustavatele ja teenistuses olevatele meremeestele, samuti laeval eri tööülesandeid täitvatele meremeestele, tingimusel, et see ei mõjuta meremeeste ja laeva ohutust. Samuti võetakse arvesse vaegust või haigust, mis takistab meremehe tervisetõendi kehtivuse ajal oma ülesandeid tõhusalt täita. Kehalise ja tervisliku seisundi nõuded peavad tagama, et meremehed vastavad järgmistele kriteeriumidele:

- nad on kehaliselt suutelised täitma kõiki põhiväljaõppe kohta esitatud nõudeid;
- nende kuulmine ja kõneoskus on korras, et tõhusalt suhelda ning kuulda helisignaale;
- neil ei ole haigusseisundit, häiret ega vaegust, mis takistaks neil tervisetõendi kehtivuse ajal tõhusalt ja ohutult täita laeval oma igapäevaseid või ohuolukorrast tulenevaid kohustusi;
- neil ei ole haigusseisundit, mis võiks töö tõttu merel halveneda, muuta meremehe tööks kõlbmatuks või seada ohtu teiste isikute tervise ja ohutuse;
- nad ei võta ravimeid, mille kõrvaltoime võib kahjustada nende võimet teha otsuseid, hoida tasakaalu või muul viisil tõhusalt ja ohutult täita laeval oma igapäevaseid või ohutusolukorrast tulenevaid kohustusi.

Meremeeste tervise kontrolli teostavad riigi tunnustatud, nõuetekohase ettevalmistuse ja kogemusega arstid. Koodeks annab soovituse, et meremeeste tervisekontrolli läbiviimiseks sobib arst, kel on pädevus ja kogemused töötervishoiu või meremeditsiini valdkonnas, kes on töötanud laevaarsti või reederi arstina või ettenähtud pädevust või kogemusi omava isiku järelevalve all. Arstidele tuleks tagada täielik sõltumatus tehtavate meditsiiniliste otsuste osas.

2. Meretöö konventsioon (standardi A1.2 lõige 1) ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/35/EÜ (artikli 11 lõige 3), samuti kalandustöö konventsioon (artikli 10 lõige 1) näevad ette, et meremeestel ja kaluritel peab laeval tööle asumiseks olema kehtiv tervisetõend, mis tõendab, et nende terviseseisund võimaldab neil täita tööülesandeid merel. Tervisetõendi annab välja nõuetekohase ettevalmistusega arst. Arst peab tervisekontrollil tugineva otsuse tegemisel olema kutsealaselt täiesti sõltumatu.

STCW konventsioon (reegel I/9) näeb ette, et tervisetõendi taotleja:

- on vähemalt 16 aastat vana;
- esitab piisavad tõendid oma isiku kohta;
- vastab riigis kehtivatele tervisenõuetele.

Tervisetõend kehtib maksimaalselt kaks aastat, välja arvatud juhul, kui meremees on alla 18 aasta vana, sel juhul on tõendi maksimaalne kehtivusaeg üks aasta. Kui tervisetõendi kehtivus lõpeb reisi ajal, jääb tõend jõusse kuni järgmise sihtsadamani, kus on olemas asjaomase riigi poolt tunnustatud arst. Kiireloomulistel juhtudel võib administratsioon lubada meremehel töötada ilma kehtiva arstitõendita kuni järgmise sihtsadamani, kus on olemas asjaomase riigi poolt tunnustatud arst, tingimusel et sellise loa kehtivusaeg ei ületa kolme kuud ning meremehel on olemas aegunud tervisetõend.

Samalaadsed nõuded on kehtestanud ka meretöö konventsioon (standardi A1.2 lõiked 7 ja 8) ning direktiiv 2012/35/EÜ (artikli 11 lõiked 4–7).

Kuigi rahvusvaheliste normide kohaselt on tervisetõend kehtiv, kui selle on välja andnud

vastava ettevalmistusega arst, on asjaomase laeva lipuriigi kohus otsustada, kas tervisetõendile alla kirjutanud arst on tema jaoks nõuetekohase ettevalmistusega. Mõned lipuriigid tunnustavad teistes riikides välja antud tervisetõendeid automaatselt, teised seevastu nõuavad sel juhul tervisetõendi välja andnud arsti kvalifikatsiooni täiendavat hindamist lipuriigi poolt. Tervisetõendi universaalset rahvusvahelist vormi kehtestatud ei ole.

Meretöö konventsiooni suunis B1.2 soovitab, et tervisekontrolli läbiviimisel tuleks järgida ILO/WHO juhendit "Guidelines for Medical Fitness Examinations for Seafares". Pärast ülevaatamist 2011. aastal kannab see juhend nüüd nime "Guidelines on the medical examinations of seafarers".[50] Asjakohane on siin nimetada veel ka WHO 2007. aasta vastavaid rahvusvahelisi laevameditsiini suuniseid.[51]

Direktiivi 1999/63/EÜ klausli 13 alusel võib laevapere liige, kellele tõendi väljastamisest keelduti või kelle töövõimele kehtestati piirang, teha täiendavaid läbivaatusi teiste sõltumatute arstide või sõltumatu meditsiinieksperdi juures. Samaväärne regulatsioon kehtib Eestis MSOS kaudu, mille järgi võib tervisekontrolli otsusega mittenõustuv isik esitada otsuse peale vaide Terviseametile (MSOS § 26[2]).

3. Lähtudes STCW koodeksi nõuetest ja MSOS § 26 lõikest 7 on Vabariigi Valitsus võtnud 16.03.2005 vastu määruse nr 51 "Meretöölepingu sõlmimist taotleva isiku, laevapere liikme, mereõppeasutuses õppija ja mereõppeasutusse õppima asuja tervisenõuded, tervisekontrolli kord ning tervisetõendite vormid". Määruse § 1 sätestab, et meretöölepingu sõlmimist taotlev isik, laevapere liige ja mereõppeasutuses õppija või sinna õppima asuja peab füüsiliselt ja psüühiliselt olema võimeline täitma töö- ja päästeülesandeid. Tal ei tohi olla tervisehäireid ega -seisundeid, mis võivad seada ohtu tema enda või teiste isikute elu ja tervise. Määrus kehtestab vastavad kuulmis- ja nägemisnõuded, samuti meditsiinilised vastunäidustused, st tervisehäired ja -seisundid, mis on kas absoluutseks või suhteliseks (s.o piirangutega) vastunäidustuseks nii õppima asumisel kui ka laeval töötamisel.

Määruse § 5 lõike 2 kohaselt peab alla 18-aastane meremees läbima perioodilise tervisekontrolli üks kord aastas (v.a mereõppeasutuses õppija siis, kui tal ei ole ette nähtud meresõidupraktikat). Üle 18-aastane meremees läbib perioodilise tervisekontrolli iga kahe aasta järel. Perioodiline tervisekontroll tuleb läbida ka neil, kelle puhul ilmnesid tervisekontrolli käigus suhtelised vastunäidustused. Kuidas sellised isikud peavad edaspidi perioodilise tervisekontrolli läbima, otsustab tervisekontrolli tegija, kuid see ei saa toimuda harvemini kui kord aastas.

Määruse § 12 alusel vormistab tervisekontrolli tegija tervisekontrolli kaardi alusel tervisetõendi õppima asujale (vorm A4) ja meremehele (vorm A5). Tervisetõend vormistatakse kahes eksemplaris, kusjuures selle originaal väljastatakse meremehele, ärakiri jääb tervisekontrolli tegijale. Tervisetõendi kehtivusaeg on neil, kellel avastati suhteline vastunäidustus, kuni üks aasta. Alaealiste meremeeste tervisetõendi kehtivusaeg on üks aasta, täisealistel meremeestel kaks aastat.

---

[50] Kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_174794.pdf.

[51] International Medical Guide for Ships. WHO, Geneva, 2007. Kättesaadav: http://www.stkittsnevisregistry.net/Forms/mlc/WHO%20Medical%20Guide%20for%20Ships,%203rd%20Edition.pdf.

4. MTööS § 32 lõike 1 alusel peab reeder tagama laevapere liikmele meditsiiniabi (mille üks osa on esmaabi) andmise laeval. Muutmata juba MTS-s sätestatud põhimõtet tugineb see nõue meretöö konventsioonis ja direktiivis 2009/13/EÜ (mõlemas eeskiri 4.1) ning kalandustöö konventsioonis (artikkel 29) sätestatul. Meretöö konventsiooni ja direktiivi alusel peab iga riik tagama, et kõikidel tema lipu all sõitvatel laevadel töötavad laevapere liikmed on kaitstud asjakohaste tervisekaitsemeetmetega ja et neil on laeva pardal töötamise ajal kättesaadav kiire ja asjakohane meditsiiniabi (eeskirja 4.1 lõige 1).

5. Selle paragrahvi lõike 2 kohaselt kehtestas tervise- ja tööminister määruse nr 50 (24.07.2014) "Meditsiiniabi korraldamise nõuded laeval ja laeval nõutava meditsiinivarustuse loetelu".

Tuginedes STCW konventsiooni nõuetele näeb määruse § 3 ette, et laeval peab olema esmaabi ja meditsiiniabi andmiseks laevapere liige, kes on saanud MSOS § 28 lõikes 3 nimetatud koolituse. Selle sätte alusel kehtestas sotsiaalminister määruse nr 31 (26.02.2003) "Laevapere liikmete esmaabi- ja meditsiiniabikoolituse õppekavad ning koolituse maht ja koolitajate kvalifikatsiooninõuded"[52].

Ülalmainitud tervise- ja tööministri 2014. aasta määruse alusel peab laeval, mille pardal viibib 100 või rohkem laevapere liiget ning mis teeb üle kolme ööpäeva kestvaid reise, olema Terviseameti tervishoiutöötajate registreeritud:

1) erakorralise meditsiini arst või
2) anestesioloog või
3) arst, kes on läbinud erakorralise meditsiini väljaõppe kiirabi arstibrigaadi juhilt nõutaval tasemel.

Kapten kutsub Politsei- ja Piirivalveameti mere- ja lennupääste koordinatsioonikeskuse või Häirekeskuse (112) või välisriigi merepääste koordinatsioonikeskuse *(*MRCC*)* kaudu kohale kiirabibrigaadi, kui laevapere liikme terviseseisund seda nõuab.

6. Üle 500 (*incl.*) kogumahutavusega laeval, mille pardal on vähemalt 15 laevapere liiget ning mille reis kestab kauem kui kolm ööpäeva, peab laevapere liikmete käsutuses olema tervishoiuruum, mida kasutatakse üksnes meditsiiniabi andmiseks ja muuks meditsiiniliseks otstarbeks. See ruum, mille suurus, sisustus jmt peab arvestama laevapere liikmete arvu, reisi kestust ja sõidupiirkonda, tuleb paigutada laeva sellesse ossa, kus õõtsumine, müra, vibratsioon jmt mõju on kõige väiksem.

Laeval peab olema laeva kategooriale vastav meditsiinivarustus, mille toovad ära määruse lisad. Päästeparve või päästepaadi meditsiinivarustus peab vastama SOLAS[53] nõuetele.

---

[52] Selle määruse järgi koosneb esmaabikoolitus esmaabi baasõppest ja esmaabiõppest, kusjuures mõlemat tüüpi õppe õppekavad on koostatud STCW konventsiooni nõuete alusel. Esmaabi baasõppe koolituse maht on 15 tundi (8 tundi teooria ja 7 tundi praktika), esmaabiõppe koolitusel 30 tundi (vastavalt 17 ja 13 tundi). Esmaabi baasõppe õpetaja võib olla tervishoiutöötaja, kes on läbinud esmaabiõpetajate koolituskursuse ja omab sellekohast tunnistust. Esmaabiõppe õpetaja võib olla erakorralise meditsiini eriala arst, kes on läbinud täienduskursuse erakorralise meditsiini alal.

[53] SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) jõustus Eesti Vabariigi suhtes 16. märtsil 1992.

Laeval, kus on ette nähtud tervishoiuruum, tuleb meditsiinivarustust hoida üksnes seal, kusjuures ravimeid hoitakse originaalpakendis, mis on loetavalt märgistatud. Päästepaatide ja päästeparvede meditsiinivarustust tuleb hoida päästepaatides ja päästeparvedes veekindlas pakendis.

Enne reisi algust kontrollib arst või meditsiiniabi andja meditsiinivarustuse vastavust nõuetele, esitades vajadusel kaptenile taotluse meditsiinivarustuse uuendamiseks või täiendamiseks. Meditsiinivarustuse vastavust selle määruse nõuetele kontrollib Veeteede Amet vähemalt üks kord aastas. Päästepaadi ja -parve meditsiinivarustust kontrollitakse nende iga-aastase hoolduse käigus.

7. Meretöö konventsiooni ja direktiivi 1999/63/EÜ muudatuste kohaselt ei tohi laevapere liige laeval töötada, kui tal ei ole arstitõendit tervise korrasoleku kohta oma ülesannete täitmiseks. Pädev asutus peab nõudma, et laevapere liikmel on enne laeval tööle asumist kehtiv arstitõend, mille väljastab nõuetekohaselt kvalifitseeritud arst (meretöö konventsiooni standard A1.2 ja direktiivi klausel 13). Arstitõend, järgides põhimõtteid, mis on fikseeritud IMO STCW konventsioonis ning ILO / Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) suunistes meremeeste mere-eelsete ja perioodiliste meditsiinilise sobivuse kontrollide korraldamiseks, peab tõendama, et laevapere liikme tervislik seisund on selline, et töö merel:

- seda ei halvenda;
- ei muuda töötegemist võimatuks;
- ei muuda teda teistele ohtlikuks.

8. MTööS § 32 lõike 3 kohaselt läbib laevapere liige eelneva[54] ja perioodilise tervisekontrolli[55] MSOS-s sätestatud korras. MSOS alusel peab laevapere liikme terviseseisund vastama kehtestatud tervisenõuetele, millele vastavust kinnitab tunnustatud arsti väljastatud tervisetõend. MSOS § 26 lõigete 6–8 alusel on vastava tervisekontrolli korra ning tervisetõendite vormid kehtestanud Vabariigi Valitsus oma eespool nimetatud määrusega nr 51 (16.03.2005). Terviseamet tunnustab tervisekontrolli tegijana arsti, kes:

- on Terviseametis tervishoiutöötajate[56] riiklikus registris registreeritud arstina ja on omandanud eriarstiabi eriala, mille kohta on talle väljastatud Tervishoiuameti tõend tervishoiutöötajana registreerimise kohta;
- on läbinud Sotsiaalministeeriumi või tema valitsemisala asutuse korraldatud või Tartu Ülikooli läbiviidud 18-tunnise või 30-tunnise meremeditsiinialase koolituse tervise-

---

[54] Eelnev tervisekontroll on selline tervisekontroll, mille tasemeharidust andvasse mereõppeasutusse õppima asuja peab enne seda läbima, mille käigus tehakse kindlaks tema terviseseisund ja sobivus õppimiseks erialal, mille omandamisel ta alustab tööd laeval. Eelneva tervisekontrolli peab läbima ka meretöölepingu sõlmimist taotlev isik enne selle sõlmimist, tegemaks kindlaks tema terviseseisundi ja sobivuse laevatööks.

[55] Perioodiline tervisekontroll eeldab, et tasemeharidust andvas mereõppeasutuses õppija peab õppimisel ja laevapere liige töötamisel perioodiliselt läbima tervisekontrolli, mille käigus tehakse kindlaks tema terviseseisund ja sobivus laevatööks.

[56] Tervishoiutöötaja on tervishoiuteenuste korraldamise seaduse alusel arst, hambaarst, õde ja ämmaemand, kui nad on registreeritud Terviseametis.

kontrolli tegijatele, kusjuures 18-tunnine koolitus annab arstile pädevuse kontrollida kohaliku rannasõidu ja sisevete laevade laevapere liikmete tervist ning 30-tunnine koolitus kõigi sõidupiirkondade laevade laevapere liikmete, tasemeharidust andvasse mereõppeasutusse õppima asujate ja seal õppijate tervist.

Tervisekontrolli tegijate meremeditsiinialase koolituse detailsemad nõuded on kehtestanud sotsiaalminister määrusega nr 111 (31.10.2005).

9. Täiendades mõtteliselt selle paragrahvi lõiget 3, sätestab MTööS § 32 lõige 4 põhimõtte, et kui tekib põhjendatud kahtlus mõne laevapere liikme tervisliku seisundi mittevastavuse kohta tööks laeval, siis laevapere liikmel tuleb läbida ennetähtaegne tervisekontroll. Nõue tuleneb loogiliselt MSOS sellealasest üldpõhimõttest, et laevapere liikme terviseseisund peab vastama kehtestatud tervisenõuetele, sest kui tekib asjakohaseid põhjendatud kahtlusi (näiteks laevapere liikme vähenenud töövõime, sagedase haigestumise, ebaadekvaatse käitumise vmt pinnal), siis neid kahtlusi võib hajutada või kinnitada üksnes ennetähtaegne tervisekontroll.

Ennetähtaegse tervisekontrolli kulud kannab sellisel juhul reeder.

10. Sama paragrahvi lõike 5 järgi kannab eespool nimetatud tervisekontrolli kulud reeder, välja arvatud meretöölepingu sõlmimisele eelnev arstlik kontroll, mille kulud kannab meretöölepingu sõlmimise taotleja ise. Selle erisuse tegemise põhjus seisneb selles, et tervisekontrolli tegemise hetkel ei ole meretööleping veel sõlmitud, s.o töösuhe ei ole tekkinud ning reeder veel ei täida tööandja kohustusi.

11. Meretöö konventsiooni ja direktiivi 2009/13/EÜ järgi peab riik tagama süsteemi, mille abil on merel asuvatel laevadel võimalus saada raadio- ja satelliitside kaudu ööpäev läbi arstlikku konsultatsiooni, sh eriarsti konsultatsiooni (direktiivi ja konventsiooni standardi A4.1 lõike 4 punkt d). Meditsiiniline kaugkonsultatsioon kujutab endast olulist ja väga perspektiivikat osa telemeditsiinist, hõlmates nii erialaspetsialistide (oskus)teabevahetust ja omavahelist suhtlemist kui ka suhtlemist patsiendiga (kas otse või kolmanda isiku vahendusel). Seesugune audiovisuaalne abi peab olema tasuta kättesaadav kõigile laevadele olenemata sellest, kelle lipu all nad sõidavad. MTööS järgi tuleb meditsiinilised kaugkonsultatsioonid (mis vastavalt kokkuleppele nimetatud konsultatsiooniteenuse pakkujaga võivad tehniliselt teostuda raadio, satelliitside, videokonverentsi, interneti, Skype'i jt vahendusel) tagada kõigile laevadele, kusjuures konsultatsiooni peab olema võimalik saada nii eesti kui ka inglise keeles (lõige 6).

12. Meditsiinilise kaugkonsultatsiooni teenuse osutamiseks sõlmib valdkonna eest vastutav minister (kes praegu on tervise- ja tööminister) MTööS § 32 lõike 7 alusel vastavasisulise halduslepingu teenuse osutajaga haldustöö seaduses sätestatud korras. Selle teenuse rahastamine käib riigieelarvest Sotsiaalministeeriumi kaudu.

§ 33. Haigele või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmine

(1) Reeder või kapten korraldab merereisi ajal haigestunud või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmise laeval.

(2) Kui laevapere liikme haigus või vigastus ei võimalda tema ravimist laeval või kui laevapere liikme haigus on ohtlik tema või teiste laeval olevate isikute elule või tervisele või kui ei ole võimalik rakendada meetmeid haiguse leviku vältimiseks, saadab kapten laevapere liikme ravile tervishoiuteenuse osutaja juurde.

(3) Kui haige või vigastatud laevapere liige jäetakse ravile välisriiki, korraldab kapten laevapere liikme ravi tervishoiuteenuse osutaja juures ja teavitab sellest reederit.

(4) Reeder või kapten teavitab laevapere liikme haigusest või vigastusest laevapere liikme nimetatud isikut.

(5) Reederi ja kapteni kohustus korraldada välisriigis viibiva laevapere liikme ravi lõpeb, kui reeder on korraldanud laevapere liikme kojusõidu käesoleva seaduse §-s 56 sätestatud sihtkohta või kui laevapere liige on ravi põhjendamatult katkestanud.

1. Õigus sotsiaalkindlustusele on kuulutatud inimõiguseks sellistes ÜRO inimõigusealastes põhidokumentides nagu inimõiguste ülddeklaratsioon (1948; artiklid 22 ja 25), majanduslike, sotsiaalsete ja kultuurialaste õiguste rahvusvaheline pakt (1966; artikkel 9) jt. Pühendumist sotsiaalkindlustuse valdkonna probleemide lahendamisele deklareeris ILO juba oma 1919. aastal vastu võetud põhikirja preambulis, tunnistades vajadust parandada töötingimusi seoses "töötuse ennetamise, ...töötaja kaitsega tööst põhjustatud haiguse ja vigastuse vastu,...tasuga raugaea ja vigastuse eest".

ILO võttis esimesed rahvusvahelised tööstandardid meremeeste sotsiaalkindlustuskaitse kohta vastu juba aastakümneid tagasi: 1920. aasta töötushüvitise (laevahukk) konventsioon nr 8, 1936. aasta reederi vastutuse (haiged ja vigastatud meremehed) konventsioon nr 55 ja 1936. aasta haiguskindlustuse (meri) konventsioon nr 56. Tänapäeval ainsa ajakohaseks peetava selleteemalise ILO konventsioonina väärib nimetamist 1967. aasta meremeeste sotsiaalkindlustuse konventsioon nr 165, mille on paraku ratifitseerinud kõigest kolm ILO liiget (Ungari, Filipiinid ja Hispaania).

Meremeeste sotsiaalkindlustusega seonduvat just meretöö konventsiooni kontekstis käsitleb sellekohane ILO käsiraamat (2012)[57].

Meretöö konventsioon, konsolideerides selle ja mitmed varasemad meretööga seotud sotsiaalkindlustuse konventsioonid ja võttes arvesse konkreetseid takistusi, millega maailma meremehed kokku puutuvad, võttis lisaks omaks uue lähenemise, mille eesmärk on:

- edendada kõigi meremeeste sotsiaalkindlustusega hõlmatust;
- peegeldada ILO paindlikkust hindavat käsitlust ja tunnistada enamiku sotsiaalkindlustussüsteemide realiteete;

---

[57] Handbook. Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 and social security for seafarers. International Labour Office. Geneva, 2012. Kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170388.pdf.

- rõhutada käsitlust, mis tunnustab sageli vaid lühiajalist täiendavat rolli mängivat tööandja-reederi pakutavat sotsiaalset kaitset.

Meretöö konventsiooni artikli IV "Meremeeste töö- ja sotsiaalõigused" lõiked 4 ja 5 sätestavad meremehe õiguse tervisekaitsele, meditsiiniabile, olmemeetmetele ja muudele sotsiaalkaitse liikidele, kusjuures liige peab oma jurisdiktsiooni piires tagama meremeeste töö- ja sotsiaalõiguste täieliku rakendamise selle konventsiooni nõuete kohaselt. Üksikasjalikumalt reguleerivad meremeeste sotsiaalkindlustuse valdkonda meretöö konventsiooni eeskiri 4.5 ja standard A4.5. Kalandustöö konventsioon reguleerib sotsiaalkindlustuse küsimusi artiklites 34–37.

2. Oluline on rõhutada, et meretöö konventsioon ei kohusta riike otsemaid ette nägema laiaulatuslikku sotsiaalkindlustuskaitset kõigi selle liikide piires, nähes seevastu ette, et riik peab oma riigisisesest olukorrast lähtuvalt nägema esialgu kaitse ette selle üheksast liigist vähemalt kolmes. Need üheksa liiki määratleb ILO 1952. aasta sotsiaalkindlustuse miinimumnormide konventsioon (nr 102) järgmiselt[58]:

- arstiabi;
- haigushüvitis;
- töötushüvitis;
- vanadushüvitis;
- töövigastushüvitis;
- perehüvitis;
- emadushüvitis;
- invaliidsushüvitis;
- toitjakaotushüvitis.

Kui konventsiooni standard A4.5 lõige 2 sätestab kohustuse näha lihtsalt konventsiooni ratifitseerimise hetkel ette kaitse vähemalt kolmes liigis, siis juhise B4.5 lõige 1 soovitab, et need liigid võiksid olla arstiabi ning haigus- ja töövigastushüvitis.

Meretöö konventsiooni ratifitseerimise ajal peavad riigid lisaks sellele:

- ette nägema kaitse meremeestele, kes tavaliselt elutsevad selles riigis;
- tagama, et kaitse ei oleks vähem soodne kui see, mida kasutavad kaldal töötavad elanikud.

Lisaks on kõigil riikidel kohustus edasi liikuda suurema, järjest laialdasema sotsiaalkindlustuskaitse suunas.

3. MTööS § 33 lõike 1 kohaselt korraldab reeder või kapten merereisi ajal haigestunud või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmise laeval, see kohustus reederi suhtes tuleneb ka MTööS § 32 lõikest 1, kusjuures sarnane nõue kehtis samuti varasemas MTS-s. Et kapten peab korraldama merereisi ajal haigestunud või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmist, tuleneb loogiliselt kapteni ametipositsioonist laeval, tema laeva üldjuhi

[58] Samast liigitusest lähtub ka Eestile siduv 1964. aasta Euroopa sotsiaalkindlustuse koodeks. Konventsiooni nr 102 ei ole Eesti küll ratifitseerinud, kuid Euroopa sotsiaalkindlustuse koodeksi ratifitseerimise fakti on ILO oma analüüsides sisuliselt võrdsustanud konventsiooni nr 102 ratifitseerimisega.

staatusest, tema kohustuslikust rollist kõige selle ärahoidmisel, mis võiks olla kahjulik laeval olevatele inimestele (seda näeb ette KMSK § 62).

4. Sama paragrahvi lõige 2 reguleerib olukorda, kui laevapere liikme haigus või vigastus ei võimalda tema ravimist laeval või kui tema haigus on ohtlik tema enda või teiste laeval olevate isikute elule-tervisele või kui ei ole võimalik rakendada meetmeid haiguse leviku vältimiseks, ja näeb ette praktiliselt ainuvõimaliku lahenduse sellisele olukorrale – kapten saadab laevapere liikme ravile tervishoiuteenuse osutaja juurde. Tervishoiuteenuste korraldamise seaduse (§ 2 lõige 1) järgi on tervishoiuteenus tervishoiutöötaja tegevus haiguse, vigastuse või mürgituse ennetamiseks, diagnoosimiseks ja ravimiseks eesmärgiga leevendada inimese vaevusi, hoida ära tema tervise seisundi halvenemist või haiguse ägenemist ning taastada tervist. Tervishoiuteenuse osutaja on sama seaduse järgi kas tervishoiutöötaja või tervishoiuteenuseid osutav juriidiline isik.

5. MTööS § 33 lõige 3 näeb ette õigusliku lahenduse eriolukorrale, kui haige või vigastatud laevapere liige ollakse sunnitud olukorrast tingitult jätma ravile välisriiki. Sel juhul on kapten kohustatud korraldama laevapere liikme ravi asjaomase tervishoiuteenuse osutaja juures, teavitades sellest reederit.

Eesti Haigekassas kindlustatud isikud, kes viibivad teises EL liikmesriigis ajutiselt, saavad vajaminevat arstiabi võrdselt selles riigis elavate kindlustatud isikutega. (Selle alla ei kuulu juhtumid, kui patsient siirdub teise liikmesriiki ainuüksi enda ravimise eesmärgil.) Kindlustatud isikute hüvitis eeldab, et tervishoiuteenuse saamise vajadus tekib teises liikmesriigis viibimise ajal, on meditsiiniliselt põhjendatud ja arst võtab selle osutamiseks arvesse patsiendi tõenäolist riigis viibimise kestust ning teenuse olemust. Hüvitise saamiseks peavad alles olema raviteenuse originaalarved ning maksmist tõendavad dokumendid. Hüvitise summa arvutamiseks teeb haigekassa päringu EL teise liikmesriiki. Haigekassa maksab kindlustatud isikule ajutise töövõimetuse hüvitisi ka välisriigi arsti väljaantud haigestumist tõendava dokumendi alusel. Laevapere puhul on selle liige üldreeglina kindlustatud laeva lipuriigis (kus asub reeder), mitte elukohariigis.

Haigekassa maksab hüvitist haigekassa tervishoiuteenuste loetelu hindades, mitte välismaise hinnakirja alusel. Kui välismaal saadud tervishoiuteenuse maksumus on suurem kui haigekassa tervishoiuteenuste loetelus olev summa, siis seda osa haigekassa ei kata. Samuti jäävad katmata omaosaluse, sõidu- ja muud kulud, mida ei hüvitata patsiendile ka Eestis sama tervishoiuteenuse saamise korral.

Euroopa Liidu piiriülese tervishoiuteenusega seonduvat reguleerivad ravikindlustuse seaduse §-d 66^2, 66^3 ja 66^4, samuti selle seaduse § 66^2 lõike 7 alusel sotsiaalministri määrus nr 6 “Piiriülese tervishoiuteenuse hüvitise taotlemise, taotluse menetlemise ja hüvitise maksmise kord” (17.01.2014). Väljaspool Euroopa Liitu asuvate riikide puhul sõltub hüvitamine vastava kokkuleppe olemasolust Eesti ja asjaomase riigi vahel, samuti reederipoolse vastutuskindlustuse lepingu olemasolust (vt selgitused MTööS § 37 juurde).

6. Selle paragrahvi lõike 4 kohaselt kehtib reederi või kapteni suhtes puhtpragmaatiline, eetilis-moraalsest aspektist lähtuv nõue teavitada laevapere liikme haigusest või vigastusest

laevapere liikme nimetatud isikut, kes võib seaduse järgi olla kes iganes, keda laevapere liige ise soovib teavitada.

7. MTööS lõige 5 sätestab, et reederi ja kapteni kohustus korraldada välisriigis viibiva laevapere liikme ravi lõpeb, kui reeder on korraldanud laevapere liikme kojusõidu selle seaduse § 56 lõikes 1 sätestatud sihtkohta (s.o Eesti Vabariigi territoorium, meretöölepingu sõlmimise koht, kollektiivlepinguga kokku lepitud koht või laevapere liikme elukohariik, kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti) või kui laevapere liige on ravi põhjendamatult katkestanud.

On loomulik ja loogiline, et reederi ja kapteni ravi korraldamise alased kohustused välisriigis saavad lõpu, kui laevapere liige lahkub reederi ja kapteni tööalasest mõjusfäärist, naastes koju. Ravi põhjendamatu katkestamine laevapere liikme poolt, arsti määratud ravi tahtlik katkestamine ja tervenemise teadlik tõkestamine võtavad reederilt ja kaptenilt nii tööalase kui ka moraalse kohustuse ja tihti ka võimaluse korraldada laevapere liikme ravi.

§ 34. Reederi lisakohustused laevapere liikme haiguse või vigastuse korral

(1) Reeder kannab haigele või vigastatud laevapere liikmele laevas või tervishoiuteenuse osutaja juures meditsiiniabi andmisega seotud kulud, sealhulgas toidu- ja majutuskulud.

(2) Reeder kannab meditsiiniabi andmisega seotud kulud alates laevapere liikme haigestumise või vigastuse tekkimise päevast, kuid kõige kauem 16 nädalat haigestumisest või vigastuse tekkimisest arvates. Reeder ei ole kohustatud kulusid hüvitama, kui laevapere liikme ravikulud kannab kolmas isik õigusaktides või lepingus sätestatud alustel ja korras.

(3) Reeder maksab haigele või vigastatud laevapere liikmele:

1) meretöölepingus kokkulepitud töötasu laevapere liikme laeval viibimise ajal kuni laevapere liikme jõudmiseni käesoleva seaduse §-s 56 sätestatud sihtkohta, kuid kõige kauem 16 nädalat laevapere liikme haigestumisest või vigastuse tekkimisest arvates;

2) töölepingu seaduse § 29 lõikes 8 sätestatud korras arvutatud töötaja keskmisest töötasust 70 protsenti alates laevapere liikme jõudmisest käesoleva seaduse §-s 56 sätestatud sihtkohta või ravile tervishoiuteenuse osutaja juurde käesoleva seaduse § 33 lõigetes 2 ja 3 sätestatud juhul, kuid kõige kauem 16 nädalat laevapere liikme haigestumisest või vigastuse tekkimisest arvates.

(4) Reederi kohustus maksta haigele või vigastatud laevapere liikmele töötasu lõpeb, kui laevapere liikmel tekib õigus saada hüvitist töövõimetuse aja eest õigusaktides sätestatud alustel ja korras.

(5) Reeder tagab merereisi ajal haigestunud või vigastatud laevapere liikme vara säilitamise, kui laevapere liige ei saa haiguse või vigastuse tõttu ise oma vara eest hoolitseda.

1. Järgides meretöö konventsioonis ja direktiivis 2009/13/EÜ sätestatud põhimõtteid (mõlemas standardi A4.2 lõike 1 punktid a ja c), samuti kalandustöö konventsioonis (artiklid 38–39) sätestatut, näeb MTööS § 34 lõige 1 reederi kohustusena ette kulude kandmise (sh toidu- ja majutuskulud) seoses meditsiiniabi andmisega laevas või tervishoiuteenuse osutaja juures haigele või vigastatud laevapere liikmele. Sättel on meretöö konventsiooni eeskirja 4.2 eesmärgiga – tagada reederi sellekohase vastutuse kaudu meremeeste kaitstus finantstagajärgede eest, mis tekivad nende tööst tuleneva haiguse, vigastuse või surma korral – sarnane põhieesmärk.

2. Ka selle paragrahvi lõikes 2 sätestatud nõue, et reeder kannab eespool nimetatud meditsiiniabi andmisega seotud kulud alates laevapere liikme haigestumise või vigastuse tekkimise päevast arvates, kuid kõige kauem 16 nädalat haigestumisest või vigastuse tekkimisest arvates, järgib meretöö konventsiooni ja ülalmainitud direktiivi mõtet (mõlemas standardi A4.2 lõige 2), mis lubab riigisiseses õiguses piiritleda vastavat kohustust 16 nädalaga. Sama paragrahvi lõike 2 lisaklausel näeb ette, et reeder ei ole kohustatud kulusid hüvitama, kui laevapere liikme kulud kannab kolmas isik (näiteks kindlustusettevõte) õigusaktides või lepingus sätestatud alustel ja korras. Reederi sellest kohustusest vabastamine on kooskõlas meretöö konventsiooni ja direktiiviga 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A4.2 lõige 6). Täpsustades sama küsimust, on suunise B4.2 lõigetes 2 ja 3 soovitus, et riigisiseste õigusnormidega võib sätestada tingimuse, et reeder ei vastuta haigestunud või vigastatud meremehe kulude kandmise eest alates ajast, kui meremees saab taotleda ravihüvitisi kohustusliku ravikindlustus-, õnnetuskindlustus- või tööõnnetuste hüvitamise süsteemi alusel.

3. Uuendusena ja erinevalt varasemast MTS-s sätestatust näeb MTööS § 34 lõike 3 punkt 1 ette reederi kohustuse jätkata haigele või vigastatud laevapere liikmele meretöölepingus kokku lepitud töötasu maksmist tema laeval viibimise ajal kuni jõudmiseni MTööS § 56 lõikes 1 sätestatud sihtkohta (Eesti Vabariigi territoorium, meretöölepingu sõlmimise koht, kollektiivlepinguga kokku lepitud koht või laevapere liikme elukohariik, kui ei ole kokku lepitud teisiti). Samas näeb ka see punkt ette kitsendava lisaklausli, mille kohaselt selline töötasu maksmine toimub mitte kauem kui 16 nädalat laevapere liikme haigestumisest või vigastuse tekkimisest arvates. Kõnesolev kitsendav nõue on vastavuses meretöö konventsioonis ja direktiivis 2009/13/EÜ sätestatuga (mõlemas standardi A4.2 lõiked 3 ja 4).

4. MTööS § 34 lõike 3 punkti 2 alusel maksab reeder haigele või vigastatud laevapere liikmele TLS § 29 lõikes 8 (viitab Vabariigi Valitsuse määrusele nr 91, 11.06.2009, mis kehtestab keskmise töötasu maksmise tingimused ja korra) sätestatu kohaselt arvutatud töötaja keskmisest töötasust 70 protsenti. Reederil on kohustus seda teha alates laevapere liikme jõudmisest kas MTööS § 56 lõikes 1 sätestatud sihtkohta (Eesti Vabariigi territoorium, meretöölepingu sõlmimise koht, kollektiivlepinguga kokku lepitud koht või laevapere liikme elukohariik, kui ei ole kokku lepitud teisiti) või ravile tervishoiuteenuse osutaja juurde käesoleva seaduse § 33 lõigetes 2 ja 3 sätestatud juhul (s.o juhul, kui kapten saadab haige või vigastatud laevalt ära tervishoiuteenuse osutaja juurde või kui kõnesolev isik jäetakse ravile välisriiki), kuid kõige kauem 16 nädalat laevapere liikme haigestumisest või vigastuse

tekkimisest arvates. Kogu selle regulatsiooni mõte on kooskõlas meretöö konventsiooni ja direktiiviga 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A4.2 lõiked 3 ja 4).

5. Kalandustöö konventsioon ei näe ette reederi poolt haigele või vigastatud laevapere liikmele töötasu maksmise jätkamist, mistõttu MTööS välistab selle kohustuse kalalaeval töötavate laevapere liikmete suhtes (vt MTööS § 2 lõiked 3 ja 4).

6. On mõistetav ja kooskõlas töövõimetushüvitiste eesmärgi ning nende väljamaksmise põhimõtetega, et sama paragrahvi lõike 4 alusel lõpeb reederi kohustus maksta haigele või vigastatud liikmele töötasu, kui laevapere liikmel kindlustatud isikuna tekib õigus saada hüvitist töövõimetuse aja eest õigusaktides sätestatud alustel ja korras (alusdokument on siin ravikindlustuse seadus). Meretöö konventsiooni suunise B4.2 lõige 2 annab järgmise asjakohase soovituse: "Riigisiseste õigusnormidega võib sätestada, et reeder ei vastuta haigestunud või vigastatud meremehe kulude kandmise eest alates ajast, kui meremees saab taotleda ravihüvitisi kohustusliku ravikindlustus-, õnnetuskindlustus- või tööõnnetuste hüvitamise skeemi alusel".

7. Nii nagu MTS-s varem sätestatud, kooskõlas meretöö konventsiooni ja direktiivi 2009/13/EÜ nõuetega (mõlemas standardi A4.2 lõige 7), tagab reeder merereisi ajal haigestunud või vigastatud laevapere liikme vara säilitamise, kui see ise ei saa terviseseisundi tõttu oma vara eest hoolitseda.

§ 35. Tagasisõidukulud haiguse või vigastuse korral

(1) Reeder kannab haiguse või vigastuse tõttu tervishoiuteenuse osutaja juurde ravile saadetud laevapere liikme laevale tagasisõidu kulud, sealhulgas toidu- ja majutuskulud tagasisõidu ajal.

(2) Reeder korraldab laevapere liikme kojusõidu käesoleva peatüki 6. jaos sätestatud korras, kui haiguse või vigastuse tõttu välisriigis ravile jäetud laevapere liige ei saa pärast ravi lõppemist laevale tagasi pöörduda.

1. MTööS § 35 lõige 1 ei muuda MTS-s kehtinud, reederi üldisest sotsiaalkaitse alasest vastutusest loogiliselt tulenevat kohustust kanda haiguse või vigastuse tõttu tervishoiuteenuse osutaja juurde ravile saadetud laevapere liikme laevale tagasisõidu kulud (sh toidu- ja majutuskulud tagasisõidu ajal).

2. Kui haiguse või vigastuse tõttu välisriigis ravile jäetud laevapere liige ei saa pärast ravi lõppemist laevale tagasi pöörduda, siis korraldab reeder selle paragrahvi lõike 2 kohaselt laevapere liikme kojusõidu MTööS 3. peatüki 6. jaos "Laevapere liikme kojusõit" (vt selgitusi §-de 55–61 juurde) sätestatud korras. Kojusõidu sihtkohta reguleerib MTööS § 56 lõige 1 (Eesti Vabariigi territoorium, meretöölepingu sõlmimise koht, kollektiivlepinguga kokku lepitud koht või laevapere liikme elukohariik, kui ei ole kokku lepitud teisiti).

§ 36. Laevapere liikme haigusest või vigastusest tingitud kulude hüvitamine reederile

Reeder võib nõuda laevapere liikmelt käesoleva seaduse §-des 33–35 sätestatud kulude hüvitamist, kui:

1) laevapere liikme haigus või vigastus tekkis laevapere liikme tahtluse või raske hooletuse tagajärjel;

2) laevapere liige varjas tahtlikult oma terviseseisundit või

3) vigastus ei tekkinud teenistuse ajal laevas.

1. Meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A4.2 lõige 5) annavad võimaluse vabastada reeder riigisiseste õigusnormidega laevapere liikme haiguse või vigastusega seonduvate kulude hüvitamise kohustusest järgmistel juhtudel:

a) vigastus tekkis muul viisil, kui laeva teenindamisel;
b) vigastus või haigus tekkis haige, vigastatud või surnud meremehe tahtliku väärkäitumise tõttu;
c) haigust või puuet varjati tahtlikult tööle rakendamisel.

Needsamad tahtlusest-süülisusest ning töövälisusest tulenevad välistuspõhimõtted on sätestatud ka MTööS §-s 36, andes reederile õiguse nõuda selle seaduse §-des 33–35 sätestatud kulude hüvitamist kolmel juhul, mis sisult vastavad meretöö konventsioonis ja direktiivis 2009/13/EÜ sätestatule. Põhimõtteliselt sarnaselt reguleeris kõnesolevat olukorda juba ka MTS.

Kahju hüvitamise üldreeglid on kehtestatud VÕS-s (§-d 127–140).

§ 37. Reederi vastutus tööõnnetusest ja kutsehaigestumisest põhjustatud tervisekahjustuse korral

Reeder vastutab tööandjana laevapere liikmele tööõnnetusest ja kutsehaigestumisest põhjustatud tervisekahjustuse eest seaduses sätestatud alustel ja korras.

1. Reederi vastutust käsitleva meretöö konventsiooni ja direktiivi 2009/13/EÜ eeskiri 4.2 seab eesmärgiks tagada meremeeste kaitstus finantstagajärgede eest, mis tekivad nende tööst tuleneva haiguse, vigastuse või surma korral. Eeskirja 4.2 lõige 1 näeb ette, et laevadel peavad kehtima meretöö konventsiooni koodeksile (s.o kohustuslikule A-osale) vastavad meetmed, mis annavad laeval töötavale meremehele õiguse saada reederilt materiaalset abi ja toetust seoses finantstagajärgedega, mis tekivad haiguse, vigastuse või surma korral tema teenistuse ajal meretöölepingu alusel või tulenevad tema tööst sellise lepingu alusel.

2. MTööS § 37 järgi vastutab reeder tööandjana laevapere liikmele tööõnnetusest ja kutsehaigestumisest põhjustatud tervisekahjustuse eest seaduses (s.o VÕS, TTOS, KMSS) sätestatud alustel ja korras. Säte viitab asjakohastele, tervisekahjude hüvitamist reguleerivatele õigusaktidele, mille seast on olulisim üldised põhimõtted kehtestav VÕS.

Lisaks VÕS-s sätestatud kahju hüvitamise põhimõtetele on reederil KMSS alusel kohustus omada vastutuskindlustust (peatükk 7^1. "Laevaomaniku vastutus merinõuete korral"). Eesti lipu all sõitva laeva omanikul peab olema kehtiv vastutuskindlustusleping, millega on

kindlustatud laevaomaniku vastutus laeva käitamisel tekkivate kolmanda isiku nõuete ees, sh laevapere liikmete ees. Vastutuskindlustust tuleb omada 300 või suurema kogumahutavusega laeva suhtes (KMSS § 77^1 lõiked 1 ja 5). Vastutuskindlustus katab muu hulgas merinõuded surma põhjustamise, kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamise tõttu, mis toimus laeva pardal või otseses seoses laeva käitamise või päästeoperatsiooniga, ja nõuded, mis on seeläbi tekkinud edasise kahju tõttu (§ 77^2 punkt 1).

Reederi omatavaks ja esitatavaks finantstagatiseks võib olla laeva vastutuskindlustus (nn *protection and indemnity insurance* ehk *P&I*), pangagarantii või muu tagatis, mis võimaldab tagada hüvitise maksmise laevapere liikmele eelmärgitud õnnetusjuhtumite korral. Laeva vastutuskindlustuse kui vastava finantstagatise puhul peab kontrollima, et see kindlustus katab ära laevapere liikmega seotud reederi riskid (tööõnnetus, elukaotus, repatrieerimine). Vastavad kindlustuskatte viited peaksid olema laeva vastutuskindlustuse poliisis või kindlustussertifikaadis. Seega juhul kui reederil puudub finantsvõimekus ise maksta õnnetusjuhtumi korral hüvitusi laevapere liikmele, siis maksab selle hüvitise laevapere liikmele kindlustus reederi eest.

Lisaks finantstagatisele on laevapere liikme või tema lähikondsete eespool märgitud juhtumitest tulenevate nõuete tagatiseks seesama laev, millel laevapere liige töötas. Laevapere liikmel tekib selle laeva osas seaduslik pandiõigus (merivõlg) ja laeva arestimise õigus, et saada vajadusel muu täiendav finantstagatis laeval töötamisest tulenevatele nõuetele. Sellise laeva aresti eesmärk on saada nõude tagatisena rahaline deposiit kohtu arvelduskontole või pangagarantii või muu aktsepteeritav garantiikiri, mille esitamisel laev aresti alt vabaneb. Laevapere liikme nõude staatus merivõlana või laeva arestiõigus sõltub laeva lipust ja eelkõige riigi jurisdiktsioonist, kus laev arestitakse. Eri riikides võivad õigused suuremal või vähemal määral varieeruda.

3. 1952. aasta rahvusvaheline konventsioon merelaevade arestimise reeglite ühtlustamiseks (see ei kehti Eestis) näeb ette (artikkel 1(1)(b)), et laeva arestimise aluseks on muu hulgas merinõue, mis tuleneb "elukaotusest või tervisekahjustusest, mis on põhjustatud mõne laeva poolt või on juhtunud seoses laeva kasutamisega". Merinõue annab meremehele või tema lähikondlasele aluse nõuda reederilt tagatist hüvitise maksmise kindlustamiseks meremehe elukaotuse või tervisekahjustuse korral laeva arestimise[59] ähvardusel või aresti teostamise tulemusena neis riikides, kus see konventsioon kehtib. 1999. aasta laevade arestimise konventsioon (jõustus rahvusvaheliselt 2011. aasta septembris ja kehtib Eestis) sätestas sarnased põhimõtted mõningate erisustega, millest tuleb laevade arestimisel kinni pidada. Konventsiooni artikli 1 lõike 1 alapunkti b järgi loetakse merinõudeks muu hulgas "maal või vees laevaga otseses seoses toimunud surmajuhtum või kehavigastus". 1999. aasta laevade arestimise konventsiooni merinõuded on inkorporeeritud LAÕS-sse,

[59] Laeva arestimine on laevade arestimise konventsiooni alusel kohtuotsuse alusel laeva liikumise keelamine või kinnipidamine merinõude tagamiseks, mitte täitemenetluse läbiviimiseks või kohtuotsuse või muu täitedokumendi rahuldamiseks. Laeva võib arestida või aresti alt vabastada üksnes aresti seadnud ja nimetatud konventsiooni ratifitseerinud riigi kohus. Laeva ei saa arestida muu nõude kui merinõude alusel.

mille § 78[1] punkt 2 sätestab laeva aresti võimaluse laeva tegevusega otseses seoses toimunud surmajuhtumi või kehavigastuse korral.

1993. aasta mais võeti Genfis vastu rahvusvaheline merivõlgade ja pantide konventsioon (jõustus rahvusvaheliselt 2004. aasta septembris ja kehtib Eestis). Konventsioon kehtestab (artikkel 4.1.(b)) muu hulgas sellise eesõigustatud pandi staatusega nõude (nn merivõlg): "maal või vees laeva käitamisega otseses seoses olevast surmajuhtumist või kehavigastusest tulenev nõue". Sama põhimõtte kehtestab LAÕS § 74 lõike 1 punkt 2, sätestades, et merivõlaga on tagatud inimelu kaotusest ja kehavigastuse tekkimisest maal või vees tulenevad nõuded, mis on otseses seoses laeva kasutamisega. Merivõlaga tagatud nõuded rahuldatakse § 74 lõikes 1 loetletud järjekorras, kusjuures kõige esmalt kuuluvad rahuldamisele laevapere liikme nõuded töötasule, repatrieerimise kulule ning sotsiaalkindlustusmaksetele; teisena nõuded inimelu kaotusest või kehavigastuse tekkimisest, mis on otseses seoses laeva opereerimisega. Selles paragrahvis nimetatud nõuded rahuldatakse enne teisi laeva või reederi vastu esinevaid nõudeid, sh enne laevahüpoteegiga tagatud nõuet.

§ 38. Reederi ja kapteni kohustused laevapere liikme surma korral

(1) Reeder või kapten teatab laevapere liikme surmast tema lähedastele ja korraldab surnukeha toomise Eesti Vabariigi territooriumile või lähedastega kokkulepitud kohta, kui laevapere liikme surm saabus ajal, kui:

1) laevapere liige töötas laeval;

2) reeder või kapten olid kohustatud korraldama haigele või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmist;

3) laevapere liige sõitis reederi kulul töö tegemise kohta või tagasi.

(2) Kui surnukeha ei ole võimalik toimetada Eesti Vabariigi territooriumile, võib surnukeha tuhastamise ja tuha transportimise korraldada kokkuleppel surnu lähedasega.

(3) Kui surnukeha ei ole võimalik hoida laeval kuni laeva välisriigi sadamasse sisenemiseni või see ohustab laeval viibivate isikute elu ja tervist või töökeskkonda, võib teha merematuse. Merematuse võib korraldada ka surnud laevapere liikme lähedase taotlusel.

(4) Merematus on keelatud, kui tegemist on kuriteo ohvriga või kui surma põhjus ei ole teada.

(5) Surnud laevapere liikme vara hoidmise korraldab ja vara säilitamise eest vastutab kapten.

1. Meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A4.2 lõike 1 punkt d) näevad ette, et reeder on kohustatud tasuma matusekulud, kui meremees sureb kas laeval või kaldal tema tööle rakendamise ajal.

MTööS § 38 lõike 1 järgi teatab reeder või kapten laevapere liikme surmast tema lähedastele ja korraldab surnukeha toomise Eesti Vabariigi territooriumile või lähedastega kokkulepitud mis tahes muusse kohta. Ta on kohustatud seda tegema üksnes siis, kui laevapere liikme surm saabus:

- laevapere liikme töötamisel laeval;
- ajal, kui reeder või kapten olid kohustatud korraldama haigele või vigastatud laevapere liikmele meditsiiniabi andmist;
- siis, kui laevapere liige sõitis reederi kulul töö tegemise kohta või tagasi.

2. Sama paragrahvi lõike 2 järgi võib surnukeha tuhastamise ja tuha transportimise korraldada kokkuleppel surnu lähedastega (s.o isikutega, kes peavad end surnu lähedasteks oma lähedaste sidemete tõttu surnuga ega pruugi seejuures olla perekonnaliikmed, keda õiguslikus mõttes ja üheselt on üksjagu raske määratleda), kui surnukeha ei ole mingil põhjusel võimalik toimetada Eesti Vabariigi territooriumile.

3. Kui surnukeha ei ole võimalik hoida laeval (näiteks seetõttu, et laev asub pikema ajavahemiku kestel avamerel) kuni laeva välisriigi sadamasse sisenemiseni või see ohustab mingil moel laevas viibivate inimeste elu ja tervist või töökeskkonda, võib teha merematuse (s.o matta surnu meretavade ja rituaalide kohaselt merre). Merematuse võib korraldada ka surnud laevapere liikme lähedase taotlusel, mis eetilis-moraalsetel kaalutlustel peaks eeldama lähedaste arvamuste laiemat konsensust, mitte ühe lähedase arvamust (MTööS § 38 lõige 3).

Merematuse korraldamise õiguse annab kaptenile lisaks ka KMSK § 66.

4. Pidades silmas võimalikku kohtuarstliku või kriminalistikaekspertiisi vajadust, on merematus MTööS § 38 lõike 4 alusel arusaadavatel põhjustel keelatud, kui tegemist on kuriteo ohvriga või kui surma põhjus ei ole teada.

5. Selle paragrahvi lõike 5 kohaselt vastutab surnud laevapere liikme vara hoidmise korraldamise ja selle säilitamise eest laeva kapten, millise nõude sätestab samuti KMSK § 66. Meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A4.2 lõige 7) näevad ette reederi või tema esindaja (näiteks kapteni) kohustuse võtta meetmeid surnud meremehe laevale jäetud vara kaitseks ja selle tagastamiseks lähisugulasele.

6. KMSK § 66 järgi peab kapten koostama iga surmajuhtumi kohta laeval akti kahe tunnistaja ja – kui laeval on arst või velsker – siis ka tema juuresolekul. Samuti peab ta tegema sellekohase kande logiraamatusse. Surmaakti juurde lisatakse surnu laeval oleva vara loetelu. Kapten võtab meetmed surnu vara säilitamiseks. Jõudnud Eesti sadamasse, annab kapten surma kohta koostatud akti ja surnule kuulunud vara loetelu politseile, ning välisriigi sadamas, kus on Eesti konsulaarametnik, sellele ametnikule. Lisaks rakendab ta abinõusid surnu matmiseks. Erandjuhtudel, kui laev peab avamerel viibima pikemat aega ja surnukeha ei ole võimalik säilitada, on kaptenil õigus matta surnu merre meretavade kohaselt, koostades selle kohta vastava akti ja tehes kande logiraamatusse.

§ 39. Laevapere liikme surmaga kaasnevad kulud

(1) Reeder kannab laevapere liikme surnukeha Eesti Vabariigi territooriumile või kokkulepitud kohta toimetamise kulud.

(2) Kui laevapere liige suri tööst põhjustatud haiguse või töövigastuse tõttu või kui surnukeha ei tooda Eesti Vabariigi territooriumile või kokkulepitud kohta, kannab reeder laevapere liikme matmise või surnukeha tuhastamise ja surnukeha või tuha transportimisega seotud kulud.

1. Käesolev paragrahv näeb sarnaselt MTS-s sätestatuga ette laevapere liikme surmaga kaasnevate kulude kandmise. Meretöö konventsiooni ja direktiivi 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A4.2 lõike 1 punkt d) järgi kannab reeder matusekulud (k.a surnukeha transportimine), kui meremees sureb kas laeval või kaldal tema tööle rakendamise ajal. Samas on lubatud nii konventsiooni kui ka direktiivi (mõlemas standardi A4.2 lõige 6) kohaselt riigi õigus- ja haldusnormidega ette näha erandi reederi vastutuses kanda muu hulgas matusekulud juhul, kui selle vastutuse võtavad enda peale ametiasutused.

MTööS § 39 lõige 1 näeb ette, et reeder kannab laevapere liikme surnukeha Eesti Vabariigi territooriumile või reederiga kokkulepitud mis tahes kohta. Surnukeha kohaletoomise täpsem asukoht määratakse kindlaks kokkuleppel lähikondsetega.

2. Sama paragrahvi lõige 2 reguleerib olukorda, kui laevapere liige suri tööst põhjustatud haiguse või töövigastuse tõttu või kui surnukeha ei tooda Eesti Vabariigi territooriumile ega kokkulepitud kohta. Selle seaduse alusel kannab laevapere liikme matmise või surnukeha tuhastamise ja selle või tuha transportimisega seotud kulud reeder. Meretöö konventsiooni suunise B4.1.4 lõike 1 punkt k soovitab korraldada meremehe surma korral võimalikult kiiresti surnukeha või tuha kodumaale toimetamine lähisugulaste soovi kohaselt.

4. jagu
Töö- ja puhkeaja erisus

§ 40. Töö tegemise aja piirangu erisus

Töölepingu seaduse § 46 lõigetes 1 ja 3 nimetatud arvestusperioodi võib laevapere liikmel pikendada kuni kuue kuuni ja kollektiivlepinguga kuni 12 kuuni.

1. Laevapere liikme (nagu ka teiste töötajate) tööaja korralduse üldpõhimõtted lähtuvad TLS-st. Näiteks eeldatakse, et töötaja (sh laevapere liikme) puhul, et täistööajaga töötaja töötab 40 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul ja 8 tundi päevas (TLS § 43 lõige 1), talle saab kohaldada summeeritud tööaja arvestust (TLS § 43 lõige 3), tema suhtes tuleb järgida üldisi tööaja piiranguid (TLS § 46). Ka meretöö konventsioon näeb ette, et laevapere liikme tööaeg peab nii nagu teistel töötajatel põhinema kaheksatunnisel tööpäeval (standardi A2.3 lõige 3), nähes peaeesmärgina ette tagada meremeeste töö- ja puhkeaja reguleerimine ja andes riigile ühtlasi võimaluse sätestada teatava ajavahemiku kohta kas töötaja tööaja maksimaalse või puhkeaja minimaalse pikkuse. Direktiivi 2009/13/EÜ eeskiri 2.3 sätestab, et meremehe töö- ja puhkeaega reguleerib sellekohane muudatustega nõukogu direktiiv 1999/63/EÜ.

ILO vastab küsimusele, kas maksimaalse tööaja ja minimaalse puhkeaja vaheline valik viib praktikas erinevatele tulemustele, järgmiselt:

"Meretöö konventsiooni standardi A2.3 lõige 5(a)(i) kehtestab tööle maksimumpiirangu 14 tundi iga 24-tunnise ajavahemiku kohta, mis annab tulemuseks 10-tunnise puhkeaja (24 - 14 = 10) ja mis vastab minimaalsele 10-tunnisele puhkeajale, mida nõuab standardi lõige 5(b)(i). Kuid lõige 5(a)(ii), mis kehtestab tööle maksimumpiirangu 72 tundi iga seitsmepäevase ajavahemiku kohta, annab tulemuseks 96-tunnise puhkeaja (7 x 24 - 72 = 96), samal ajal kui minimaalne puhkeaeg iga seitsmepäevase ajavahemiku kohta, mida nõuab standardi 5(b)(ii), on kehtestatud üksnes 77-tunnisena. Standardi A2.3 lõigete 5(a) ja 5(b) sätted ei ole uued, vaid reprodutseerivad ILO 1996. aasta konventsiooni "Meremeeste tööaeg ja laevade mehitamine" (nr 180) teksti. Meretöö konventsiooni ettevalmistamisel meenutati, et kokkulepe erinevate nõuete kohta konventsioonis nr 180 saavutati alles pärast pikaleveninud arutelusid, kusjuures otsustati, et asjaosaliste huvides ei ole taasavada läbirääkimised iga 1996. aastal kokkulepitud sätte üle." [60]

ILO on oma selgitustes[61] rõhutanud, et kuna laeva kapten on meremees, kohaldatakse tema suhtes samu töö- ja puhkeaja norme, mis teistegi laevapere liikmete suhtes.

Meretöö konventsioon mõistab tööajana aega, mille kestel on meremees kohustatud töötama laeva heaks. "Iga 24-tunnine ajavahemik", mis algab mis tahes hetkel päeva kestel, peab sisaldama vähemalt 10-tunnise puhkeaja.

2. MTööS § 40 sätestab töö tegemise aja piirangu erisuse võrreldes TLS-ga, täpsustades laevapere liikme töö tegemise aja piiranguga seonduvat, pikendades laevapere liikmele kohaldatavat arvestusperioodi TLS-s sätestatuga võrreldes. Kuuekuuline arvestusperiood on valitud pragmaatilistel põhjustel sarnaselt MTS-s sätestatuga, kuid see paragrahv annab võimaluse pikendada arvestusperioodi kollektiivlepinguga kuni 12 kuuni.

3. Kui reeder ei järgi ettenähtud töö tegemise aja piirangut, on tööinspektoril õigus lisaks ettekirjutuse tegemisele alustada reederi suhtes väärteomenetlust ning kohaldada rahatrahvi (TLS § 122 "Töö tegemise aja piirangu järgimata jätmine") kuni 100 trahviühikut (s.o 400 eurot). Sama väärteo eest, kui selle pani toime juriidiline isik, karistatakse rahatrahviga kuni 1300 eurot.

§ 41. Öötöö hüvitamise erisus

Laevapere liikme suhtes ei kohaldata töölepingu seaduses sätestatud lisatasu maksmist öötöö eest.

1. MTööS § 41 kehtestab erisuse võrreldes TLS-s (§ 45 lõige 1) sätestatud ööajal (s.o kell 22.00–6.00) tehtava töö eest tasu maksmisega. Kui üldjuhul TLS alusel maksab tööandja sellise töö eest 1,25-kordset lisatasu, siis MTööS § 41 sätestab erisusena, et lisatasu

---

[60] Maritime Labour Convention, 2006. Frequently Asked Questions (FAQ). International Labour Office, Geneva, 2014, lk 37. Kättesaadav: www.ilo.org/mlc.

[61] *Ibid*., lk 38.

maksmist laevapere liikmele öötöö eest ei kohaldata. Erisus võtab arvesse meretöö korralduse eripära ja sotsiaalpartnerite asjakohased seisukohad.

§ 42. Vahiteenistuses ning ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja turvalisuse tagamises osaleva laevapere liikme töö- ja puhkeaeg

(1) Vahiteenistuses osaleva laevapere liikme tööaeg tuleb jagada vahtidesse, kui merereis kestab katkematult vähemalt 12 tundi.

(2) Käesoleva seaduse § 48 teises lauses nimetatud piirangust võib vahiteenistuses osaleva laevapere liikme suhtes teha laeva käigushoidmise tagamiseks mõjuvatel põhjustel erandi tingimusel, et igapäevast puhkeaega ei jagata 24-tunnise ajavahemiku jooksul rohkem kui kolmeks osaks, millest ühe osa kestus on vähemalt kuus järjestikust tundi ja ülejäänud osade kestus vähemalt üks tund. Kahe järjestikuse puhkeaja vaheline aeg ei või ületada 14 tundi. Käesolevas lõikes sätestatud igapäevase puhkeaja erandit võib rakendada üksnes kahe 24-tunnise ajavahemiku jooksul seitsme päeva kohta.

(3) Käesoleva seaduse § 49 lõikes 2 nimetatud piirangust võib vahiteenistuses osaleva laevapere liikme suhtes teha laeva käigushoidmise tagamiseks mõjuvatel põhjustel erandi tingimusel, et puhkeaja kestus seitsmepäevase ajavahemiku jooksul on vähemalt 70 tundi, kusjuures selline erand on lubatud vaid kahel järjestikusel nädalal. Reeder võib sellist puhkeaja piirangu erandit uuesti kasutada alles pärast erandi kahekordse kestusega võrdse ajavahemiku möödumist.

(4) Reeder peab vahiteenistuse korraldamisel rakendama meetmeid üleväsimuse ja põhjendamatu ületunnitöö vältimiseks.

(5) Käesoleva paragrahvi lõigetes 2–4 sätestatut kohaldatakse ka ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja turvalisuse tagamises osaleva laevapere liikme suhtes.

1. Vahiteenistuses, samuti ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja turvalisuse tagamises osaleva meremehe töö- ja puhkeaja korralduse rahvusvahelised nõuded kehtestab IMO (International Maritime Organization) oma 1978. aasta STCW konventsioonis (hilisemate muudatustega), mida toetava ja detailiseeriva STCW koodeksi kohustuslike sätetega jaotise A-VIII/1 lõigete 2, 3 ja 9 põhimõtted on MTööS-i üle võetud. STCW konventsioon sai Euroopa Liidu õiguse osaks 1994. aasta direktiiviga 94/58/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta. EL vastavaid eeskirju on pidevalt kohandatud koos STCW konventsiooni muudatustega, millest olulisemad on 2010. aastal Manilas toimunud STCW konventsiooni osaliste (kõik Euroopa Liidu liikmesriigid on selle osalised) konverentsi muudatused (nn Manila muudatused).

STCW koodeksi soovituslikud sätted (jaotis B-VIII/1) pööravad vahiteenistusega seoses erilist tähelepanu kahele probleemile – üleväsimusele ning uimastite ja alkoholi kuritarvitamise vältimisele. Koodeks juhib tähelepanu sellele, et puhkeaja nõuete järgimisel peaks mõiste "muud möödapääsmatud käitamisolukorrad" tähendama üksnes niisuguseid töid pardal, mida ei tohi ohutuse, turvalisuse või keskkonnakaitse kaalutlustel edasi lükata

või mida ei olnud võimalik reisi alguses mõistlikult ette näha. Kuigi mõistele "üleväsimus" üldaktsepteeritav määratlus puudub, peaksid kõik laevatööga seotud meremehed oskama märgata üleväsimust tekitavaid tegureid. Üleväsimuse vältimise meetmetega tuleks hoiduda ülipika ja ebamõistliku üldise tööaja lubamisest. Koodeks hoiatab samuti koodeksiga kehtestatud vahiteenistusega seonduvatest puhkeajanormidest väära arusaamise eest: normid ei räägi sugugi sellest, et kogu puhkeajast ülejäänud ajaressurss tuleks kulutada vahiteenistusele ja teiste kohustuste täitmisele, sest ette tuleb näha ka töövaheaegasid-puhkepause. Nende võimaldamine, sagedus ja pikkus on üleväsimuse tekkimise vältimiseks esmatähtis.

Uimastite ja alkoholi kuritarvitamine mõjutab otseselt meremehe töökõlbulikkust ja suutlikkust täita vahiteenistuse ja talle pandud ohutuse, reostuse vältimise ja turvalisuse alaseid kohustusi. Uimastite või alkoholi mõju all olevatel meremeestel ei tohiks lubada täita vahiteenistuse ning ohutuse, reostuse vältimise ja turvalisuse alaseid kohustusi seni, kuni nende ülesannete täitmist segavad asjaolud on kõrvaldatud. Vastavalt vajadusele tuleks ette näha sellekohaseid seireprogramme, et tuvastada uimastite ja alkoholi kuritarvitamist. Need programmid peaksid austama isikute väärikust, eraelu puutumatust, konfidentsiaalsust ja põhiõigusi, võttes arvesse asjakohaseid rahvusvahelisi suuniseid. Reederid peaksid kaaluma sõnaselge kirjaliku uimastite ja alkoholi kuritarvitamise vältimise poliitika rakendamist, sh alkoholi tarvitamise keelu sisseseadmist vähemalt neli tundi enne vahti asumist. Programmide koostajad peaksid arvesse võtma ILO väljaannet "Uimastite ja alkoholi kuritarvitamise vältimise programmid merenduses (planeerimise käsiraamat)". Selle käsiraamatu III lisas on "Uimastite ja alkoholi testimise suunavad põhimõtted üleilmseks kasutamiseks merenduses", mille võttis vastu ILO/WHO meremeeste tervise ühiskomitee 1993. aasta mais.

Samas tuleb tõdeda, et alkoholi tarbimine laeva pardal on järk-järgult välja langenud range regulatsiooni ja seire fookusest. Paljud maailma laevakompaniid on seevastu jõustanud täieliku alkoholivaba laeva poliitika, viies koos sadamariigi inspektoritega läbi üksnes pistelisi kontrolle laeva pardal. Siiski tuleks meeles pidada, et isegi siis, kui lipuriik ja laevakompanii viivad ellu poliitikat, mis tervenisti ei keelusta alkoholi laeval, võivad sadamariigi regulatsioonid ja nende kohaldamine tähendada siiski seda, et alkoholi tarbimine laeval loetakse õigusrikkumiseks.

STCW konventsioon nõuab, et pädev astus rakendaks adekvaatseid meetmeid uimastite ja alkoholi kuritarvitamise tõkestamiseks. Eksisteerib kohustuslik nõue kehtestada piirnorm alkoholile veres (BAC) 0,05% või 0,25 mg/l alkoholi väljahingatavas õhus või alkoholikogus, mis annab ohutuse, turvalisuse ja reostuse vältimise ülesannetega kaptenite, ohvitseride ja meremeeste puhul samasuguse alkoholi kontsentratsiooni. 2010. aastal muudetud STCW koodeksi reguleerimisala on sellega seoses sestpeale laiem, hõlmates mitte üksnes vahipersonali, vaid samuti ohutus- ja turvalisusülesannetega meeskonnaliikmeid.

Kummatigi reguleerib MSOS § 30 lõige 2 probleemi mõnevõrra teisiti, sätestades, et vahis oleva laevapere liikme ühes liitris väljahingatavas õhus ei või olla alkoholi üle 0,4 milligrammi või tema ühes grammis veres üle 0,8 milligrammi. Reederil või tööandjal on õigus sisekorraeeskirjadega kehtestada väiksem lubatud alkoholisisalduse määr või isegi alkoholi tarbimise täielik keeld.

2. STCW konventsiooni ja koodeksi põhimõtteid järgiva direktiivi 2008/106/EÜ (muudeti direktiiviga 2012/35/EÜ) artikli 15 "Töökõlblikkus" lõige 1 kohustab liikmesriike üleväsimuse ärahoidmiseks:

a) kehtestama ja jõustama vahipersonali ning nende meremeeste puhkeajad, kelle kohustuste hulka kuuluvad direktiivi kohased meresõiduohutuse ja meresõidu turvalisuse ning merereostuse vältimisega seotud ülesanded;
b) korraldama vahikordi nii, et vahipersonali tõhusust ei vähendaks üleväsimus ja et kohustused oleksid organiseeritud nii, et reisi esimeses vahikorras olevad meremehed ja sellele järgnevates vahikordades olevad meremehed oleksid piisavalt välja puhanud ja muidu sobivad tööülesannete täitmiseks.

Liikmesriik peab arvestama ohtusid, mida toob kaasa meremeeste väsimus, eriti nende oma, kelle kohustuste hulka kuulub laeva ohutu ja turvaline toimimine (artikli 15 lõige 3).

3. MSOS § 30 kohaselt peab laeva ohutuse ja turvalisuse tagamiseks sõidul ning seismise ajal ankrus, kai ääres või dokis olema korraldatud vahiteenistus, mida korraldab laeva kapten. Kui laeva kai ääres seismise ajal ei ole vahiteenistuseks vajalike ruumide puudumise või muude asjaolude tõttu võimalik korraldada vahiteenistust majandus- ja kommunikatsiooniministri kehtestatud määruse nr 34 "Laeva vahiteenistuse kord" (21.05.2013) alusel, peab reeder või laeva kapten korraldama vahiteenistuse selliselt, et on tagatud laeva ohutus ja turvalisus. Kui laev on ekspluatatsioonist välja viidud, kooskõlastab kapten või reeder laeval vahiteenistuse korraldamise.

Nimetatud määruse kohaselt (§ 2 lõige 4), tuginedes STCW koodeksi jaotistele A-VIII/1 ja A-VIII/2, tuleb vahiteenistuse korraldamisel lähtuda järgmistest üldnõuetest:

- vahipersonalile tuleb tagada nõuetekohane ja olukorrale vastav töökorraldus;
- vahipersonali teenistusse määramisel tuleb arvestada isikute pädevust ja töökõlbulikkust;
- tuleb tagada olukord, kus vahipersonali liikmed mõistaksid nii personaalseid kui ka meeskondlikke tööülesandeid ja vastutusvaldkonda;
- kapten, vanemmehaanik ja vahiohvitser peavad tagama nõuetekohase vahiteenistuse pidamise, kasutades kõige tõhusamal viisil olemasolevaid ressursse, näiteks teavet, seadmeid, vahendeid, ülejäänud personali vms;
- vahipersonal peab tundma laeva seadmete funktsioone ning oskama neid käsitseda;
- vahipersonal peab aru saama erinevate laevaseadmete näitudest ja signaalidest, mõistma teiste meeskonnaliikmete edastatavat infot ning oskama sellele reageerida;
- vahipersonali liige peab eelmises punktis nimetatud teavet jagama teiste vahipersonali liikmetega;
- vahipersonali liikmed peavad pidama nõuetekohast omavahelist sidet;
- kui vahipersonali liikmel on mis tahes kahtlusi selles, kuidas ohutuse huvides tegutseda, peab ta teavitama laeva kaptenit, vanemmehaanikut või vahiohvitsere.

Määruse § 3 lõike 1 järgi on reeder kohustatud tagama:

- vahiteenistuse ajakavade (graafikute) koostamise ja nende paigutamise vastavatele teabetahvlitele (rahvusvahelisi reise sooritaval laeval nende koostamise lisaks laeva töökeelele ka inglise keeles);

- töö- ja puhkeaja arvestuse (rahvusvahelisi reise sooritaval laeval lisaks laeva töökeelele ka inglise keeles); laevapere liikmed peavad saama vähemalt kord kuus enda töö- ja puhkeaja arvestuse andmete koopia, mille on kinnitanud kapten või kapteni poolt volitatud isik ja allkirjastanud laevapere liige.

Kõnesoleva määruse § 4 lõike 2 alusel võib kapten nõuda laevapere liikmelt vahiteenistuses osalemist tema puhkeajal, kui see on vajalik laeva, laeval olevate isikute või lasti ohutuse tagamiseks või merehädas olevate isikute ja laevade abistamiseks. Töö tegemist võib nõuda seni, kuni on taastunud tavapärane olukord.

4. MTööS § 42 lõige 1 sätestab sarnaselt varem kehtinud MTS-ga nõude, et vahiteenistuses osaleva laevapere liikme tööaeg tuleb jagada vahtidesse, kui merereis kestab katkematult vähemalt 12 tundi. Nõue tuleneb vajadusest tagada vahiteenistuses osalevatele laevapere liikmetele nõuetekohane, üleväsimust tõkestav töö- ja puhkeaeg.

5. Sama paragrahvi lõige 2 annab võimaluse erandi tegemiseks laevapere liikmete igapäevase puhkeaja suhtes (üldpõhimõtet reguleerib MTööS § 48), nähes ette tingimuse, et igapäevast puhkeaega ei tohi jaotada 24-tunnise ajavahemiku jooksul rohkem kui kolme ossa, millest ühe osa kestus peab olema vähemalt kuus järjestikust tundi ning ülejäänud osade kestus vähemalt üks tund. Lisaks ei tohi kahe järjestikuse puhkeaja vaheline aeg ületada 14 tundi. Selletaolist erandit saab seitsme päeva kohta kasutada üksnes kahe 24-tunnise ajavahemiku kestel. Säte järgib STCW koodeksi ja muudetud direktiivi 2008/106/EÜ (artikli 15 lõige 5) asjakohaseid põhimõtteid.

Igapäevase puhkeaja jaotamine mitte rohkem kui kolme ossa (sellekohase üldreeglina mitte rohkem kui kahte ossa) on selles lõikes sätestatud direktiivi 2008/106/EÜ lõigetega 11 ja 13 antud erisuse tegemise võimaluse alusel, pidades silmas töö- ja puhkeaja korralduse aluspõhimõtete muutmist paindlikumaks ja konkreetset olukorda enam arvestavaks.

6. Lähtudes STCW koodeksi asjakohastest nõuetest (peatükk VIII "Vahiteenistus"), annab MTööS § 42 lõige 3 võimaluse teha erand ka seoses iganädalase puhkeajaga, sätestades eeltingimuse, et puhkeaja kestus seitsmepäevase ajavahemiku jooksul ei ole alla 70 tunni ning et selline erand on lubatud mitte enam kui kahel järjestikusel nädalal. Reeder võib nimetatud puhkeaja piirangu erandit taaskasutada alles pärast ajavahemiku möödumist, mis võrdub kahekordse puhkeaja piirangu erandi kestusega.

7. Selle paragrahvi lõige 4 sätestab Eesti õigusesse uue, STCW koodeksist ja direktiivist 2008/106/EÜ lähtuva põhimõtte, mille järgi reeder peab vahiteenistuse korraldamisel võtma meetmeid üleväsimuse ja põhjendamatu ületunnitöö vältimiseks. STCW koodeksi soovituslike mittekohustuslike juhiste (jaotise B-VIII/1 lõige 3) järgi peaksid need tagama ülemäärase ja põhjendamatu ületunnitöö vältimise. Samuti keelavad juhised tõlgendada minimaalse puhkeaja nõuet nii, et kogu sellest ülejäänud aja võiks kasutada vahiteenistuseks või muude tööülesannete täitmiseks. Juhised toonitavad, et puhkeaja võimaldamise sagedus ja kestus ning võimaldatav kompensatoorne puhkeaeg on olulised tegurid, vältimaks aja jooksul kuhjuvat üleväsimust.

8. Käesoleva paragrahvi lõigetes 2–4 sätestatut kohaldatakse ka ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja laeva turvalisuse tagamises osaleva laevapere liikme suhtes (MTööS § 42 lõige 5). See nõue võtab riigisisesesse õigusesse üle STCW koodeksi vastavasisulised sätted (jaotise A-VIII/1 lõige 9).

§ 43. Vahiteenistuses ning ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja turvalisuse tagamises mitteosaleva laevapere liikme töö- ja puhkeaeg

(1) Vahiteenistuses ning ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja turvalisuse tagamises mitteosaleva laevapere liikme tööaeg peab olema ajavahemikus kell 6–20 laeva aja järgi, kui see on töö laadi arvestades võimalik.

(2) Ajavahemikus kell 20–6 ning rahvus- ja riigipühal võib käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud laevapere liikmeid rakendada tööle üksnes edasilükkamatute tööde tegemiseks, välja arvatud juhul, kui laevapere liikme töö laad nõuab töötamist sellel ajal.

1. Pidades silmas vahiteenistuses ning ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja turvalisuse tagamises mitteosaleva laevapere liikme töö- ja puhkeaja korralduse universaalsemaid, vähem nõudlikke aspekte võrreldes nimetatud tegevuses osaleva laevapere liikmega, kehtestab MTööS § 43 lõige 1 selliste laevapere liikmete tööaja vahemikuks kella 6.00–20.00 laeva aja järgi, kui see on töö laadi arvestades üldse võimalik.

2. Siiski võib lõikes 1 nimetatud laevapere liikmeid rakendada tööle ka ajavahemikus kell 20.00 kuni 6.00 ning rahvus- või riigipühal, kuid seda üksnes edasilükkamatute tööde (eeskätt seotud meresõiduohutuse tagamisega) tegemiseks, välja arvatud juhul, kui laevapere liikme tavatöö laad näeb ette töö tegemist just nimelt sellel ajal (§ 43 lõige 2).

3. Väärib rõhutamist, et direktiivi 2008/106/EÜ artikli 15 lõiked 6 ja 10 lubavad ülalmainitud puhkeaja nõudeid mitte järgida häireolukordades või muudes möödapääsmatutes käitamisolukordades. Laeva kaptenil on õigus nõuda meremehelt töötundide tegemist, mis on vajalikud laeva, laeval olevate isikute või lasti ohutuse otsestes huvides või teiste merehädas olevate laevade või isikute abistamiseks. Kapten võib vastavalt peatada puhkeajakava kohaldamise ning nõuda meremehelt vajalike töötundide tegemist kuni normaalse olukorra taastumiseni. Normaalse olukorra taastumise järel tagab kapten võimalikult kiiresti, et kavajärgsel puhkeajal töötanud meremeestele antakse piisav kompensatoorne puhkeaeg. Põhimõtteliselt kordab kogu see regulatsioon meretöö konventsiooni standardi A2.3 lõikes 14 sätestatut. Nõue on inkorporeeritud majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.05.2013 määrusesse nr 34 “Laeva vahiteenistuse kord” (§ 4 lõige 6).

§ 44. Valveaja erisus

(1) Laevapere liikmele ei kohaldata töölepingu seaduse § 48 lõiget 2.

(2) Kui laevapere liige on valveajal töötanud, võimaldab kapten laevapere liikmele lisapuhkeaega valveajal töötamiseks kulunud ajaga võrdses ulatuses.

(3) Kapten või muu pädev isik on valveaja kokkuleppe korral kohustatud andma

laevapere liikmele loa väljaspool tööaega maaleminekuks vähemalt üks kord kuuajalise töötsükli jooksul samadel tingimustel teiste laevapere liikmetega. Kui töötsükli pikkus on lühem kui üks kuu, antakse selline luba vähemalt üks kord ühe töötsükli jooksul.

1. Üldine, kõigile töötajatele (sh laevapere liige) kohaldatav valveaja regulatsioon lähtub TLS §-st 48. TLS järgi on valveaeg, mis ei ole ei töö- ega puhkeaeg, selline tööajast väljapoole jääv aeg, mis töötaja ja tööandja kokkuleppe tulemusena on määratletud ajana, mille vältel on töötaja tööandjale tööülesannete täitmiseks kättesaadav. Teisisõnu on see aeg, millal töötaja ei ole kohustatud täitma tööülesandeid, kuid peab kokkulepitud tingimustel olema iga hetk valmis tööandja korraldusel tööülesandeid täitma.

MTööS § 44 lõige 1 sätestab meretöö ja vastava puhkeaja korralduse spetsiifikat arvestava erisusena, et laevapere liikmele ei kohaldata TLS § 48 lõiget 2. See tähendab, et valveaja kohaldamise kokkulepe, millega töötajale ei ole tagatud igapäevase ja iganädalase puhkeaja kasutamise võimalus, ei ole sugugi tühine ja selles võib meretöö raames kokku leppida.

2. Laevapere liikmel on ülejäänud töötajatega võrreldes samasugune õigus saada valveaja eest tööandjalt tasu, mis TLS § 48 lõike 1 alusel ei või olla väiksem kui 1/10 töötasust. Tasu maksmine valveaja eest on õigustatud, sest töötaja jaoks ei ole see puhkeaeg, ta peab olema iga hetk valmis tööülesandeid täitma. TLS § 48 lõike 3 järgi loetakse seda osa valveajast, mil töötaja allub veel või juba tööandja juhtimisele ja kontrollile, tööajaks. Valveaja osa, mil töötaja asub tööülesandeid täitma, on seega tööaeg ning selle eest tasustatakse nagu tööaja eest.

MTS eraldi lisatasu ei sätestanud, nähes siiski ette, et valveaja kestus ja selle aja eest makstava lisatasu suurus ning rakendamise kord lepitakse kokku meretöö- või kollektiivlepingus.

3. Selle paragrahvi lõige 2 kohustab kaptenit võimaldama valveajal töötanud laevapere liikmele lisapuhkeaega (kompensatoorset ehk korvavat puhkeaega) valveajal töötamiseks kulunud ajaga võrdses ulatuses. Säte järgib direktiivi 2008/106/EÜ lõike 8 ideed, mis näeb ette, et valveaja korral, kui meremees peab olema valmis tegutsema näiteks juhul, kui masinaruumis ei ole kedagi, tuleb meremehele anda piisavalt korvav puhkeaeg, kui tema tavapuhkeaeg on tööle kutsumise tõttu häiritud.

Üldjuhul tuleb valveaja rakendamisel laevapere liikmele tagada ettenähtud igapäevane ja iganädalane puhkeaeg (TLS §-d 51 ja 52).

4. MTööS § 44 lõige 3 kohustab kaptenit või muud pädevat isikut valveaja kokkuleppe korral andma loa väljaspool tööaega maaleminekuks vähemalt üks kord kuuajalise töötsükli jooksul samadel tingimustel teiste laevapere liikmetega. Kui töötsükli pikkus on ühest kuust lühem, antakse selline luba vähemalt üks kord ühe töötsükli jooksul. Arusaadavalt seisneb selle sätte pragmaatiline eesmärk soovis välistada olukorra tekkimist, kus valveaja kokkuleppega võiks laevapere liikmel valveaja tõttu üldse puududa maalemineku võimalus, kuna

ta peaks justkui igal ajal olema valmis tööülesandeid täitma. Säte toonitab, et ka valveaja kokkuleppe korral peab laevapere liikmel vähemalt üks kord kuuajalise töötsükli jooksul säilima maalemineku õigus väljaspool tööaega.

§ 45. Alaealise tööle rakendamise piirangu erisus

Alaealise laevapere liikme tööle rakendamisele ei kohaldata töölepingu seaduse § 49 lõikes 1 sätestatud piirangut, kui alaealine teeb tööd koolituse või praktika käigus ja töötamine ei kahjusta tema tervist ega heaolu.

1. TLS § 49 lõige 1 näeb ette alaealise tööle rakendamise piirangu, mille kohaselt ei tohi alaealine teha tööd ajavahemikus kell 20.00 kuni 6.00. Samas ei tohi unustada, et MTööS (§ 12) alusel ei tohi alla 16-aastase alaealisega ei meretöölepingut sõlmida ega teda tööle lubada. Piirangu kehtestamisel lähtus TLS tööaja direktiivist 2003/88/EÜ, meremeeste tööaja direktiivist 1999/63/EÜ (klausli 6 lõiked 1 ja 2) ja noortele täiendava kaitse kehtestamise direktiivist 94/33/EÜ.

Alla 18-aastastel meremeestel keelavad öötöö tegemise nii ülalmainitud direktiivid kui ka meretöö ja kalandustöö konventsioonid. Ehkki ööaja vahemik on riigi enda otsustada, peab see hõlmama vähemalt üheksatunnist ajavahemikku, sh aega kesköösti kella viieni hommikul. Samas lubavad direktiiv ja konventsioonid rakendada erandit öötööpiirangu ranges järgimises alaealiste puhul, kes teevad tööd koolituse või praktika raames (direktiivi klausel 6, meretöö konventsiooni standardi A1.1 lõiked 2 ja 3 ning kalandustöö konventsiooni artikli 9 lõige 6) ja kelle tervist ja heaolu selline töö ei kahjusta. Vastuse sellele, kas öötöö võiks kahjustada alaealise tervist ja heaolu, peaks andma sellesisuline riskianalüüs.

2. Alaealise (s.o alla 18-aastase isiku) tööle rakendamise piirangu erisust MTööS §-s 45 sätestades peetakse silmas, et jutt käib erisusest TLS suhtes. Käesolev paragrahv kehtestab erisusena nõude, et alaealise laevapere liikme tööle rakendamisele ei kohaldata TLS § 49 lõikes 1 sätestatud piirangut, kui alaealine teeb tööd koolituse või praktika käigus ja töö ei kahjusta tema tervist ega heaolu. Võttes arvesse kohaldamisele mittekuuluva TLS § 49 lõike 1 regulatsiooni, annab MTööS § 45 seega õiguse sõlmida kokkulepe, mille kohaselt alaealine kohustub tegema tööd kell 20.00 kuni 6.00 tingimusel, et see toimub koolituse või praktika käigus ega kahjusta tema tervist ega heaolu.

3. Kui reeder jätab MTööS § 45 alusel alaealise tööle rakendamise piirangu järgimata, on tööinspektoril õigus lisaks ettekirjutuse tegemisele alustada reederi suhtes väärteomenetlust ning kohaldada rahatrahvi (MTööS § 77).

§ 46. Laeva ohutusega seotud edasilükkamatud tööd

(1) Kapten võib laevapere liikmelt nõuda töö tegemist laevapere liikme puhkeajal, kui see on vajalik laeva, laeval olevate isikute või lasti ohutuse tagamiseks või merehädas olevate isikute või laevade abistamiseks. Töötegemist võib nõuda seni, kuni on taastunud tavapärane olukord.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud tööd ei arvestata ületunnitööks.

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud tööle ei kohaldata käesolevas seaduses sätestatud puhkeaja piiranguid.

(4) Tavapärase olukorra taastumisel peab kapten esimesel võimalusel tagama puhkeajal töötanud laevapere liikmele täiendava puhkeaja töötatud ajaga võrdses ulatuses.

1. Meretöö konventsioon (standardi A2.3 lõige 14) ei piira laeva kapteni õigust nõuda meremehelt töö tegemist mis tahes ajal, kui seda on vaja laeva, selle pardal olevate isikute või lasti ohutuse tagamiseks või merehädas olevate teiste laevade või isikute abistamiseks. Siit tulenevalt võib kapten peatada töö- või puhkeajakava kohaldamise ning nõuda meremehelt vajaliku töö tegemist mis tahes ajal kuni normaalse olukorra taastumiseni. Kapten tagab võimalikult kiiresti pärast normaalse olukorra taastumist, et tööaja kava järgsel puhkeajal töötanud meremeestele antakse küllaldane puhkeaeg. Sama mõtet kordab ka direktiivi 2008/106/EÜ artikli 15 lõige 10. Lisaks sätestab direktiivi sama artikli lõige 6, et direktiivis sätestatud puhkeaja nõudeid ei pea järgima häireolukordades või muudes möödapääsmatutes käitamisolukordades.

Samuti näeb kalandustöö konventsioon (artikli 14 lõige 4) ette kalalaeva kapteni (kipri) õiguse nõuda kalurilt mis tahes aja vältel töötamist, kui see on otseselt vajalik laeva, pardal olevate isikute või kalasaagi ohutuse tagamiseks või merehädas olevate teiste kalapaatide, laevade või isikute abistamiseks. Seega võib kapten ajutiselt peatada puhkeaja graafiku kehtivuse ning nõuda kalurilt mis tahes aja vältel töötamist kuni tavaolukorra taastumiseni. Kalandustöö konventsiooni järgi hüvitab kapten kavajärgsel puhkeajal töötamise "piisava puhkeajaga".

2. MTööS § 46 lõige 1, inkorporeerides ülalmainitud konventsiooni ja direktiivi põhimõtte, annab kaptenile õiguse nõuda laevapere liikmelt töötegemist tema puhkeajal, kui see on vajalik laeva, sellel olevate isikute või lasti ohutuse tagamiseks või merehädas olevate isikute või laevade abistamiseks. Õigus nõuda sellist töötegemist kehtib seni, kuni on taastunud tavapärane olukord.

3. Pidades silmas konventsiooni ja direktiivi ülaltoodud käsitlust, sellise töötegemise olemuse määratlemist ning võttes arvesse meretöö korralduse spetsiifikat, ei loeta sama paragrahvi lõikes 1 mainitud tööd ületunnitööks ega hüvitata kui ületunnitööd. Ka ei kohaldata samadel põhjustel sellisele tööle MTööS-s sätestatud puhkeaja piiranguid (MTööS § 46 lõiked 2 ja 3).

4. Selle paragrahvi lõike 4 kohaselt peab kapten tavapärase olukorra taastumisel esimesel võimalusel tagama puhkeajal töötanud laevapere liikmele täiendava puhkeaja (s.o kompensatoorse ehk korvava puhkeaja) töötatud ajaga võrdses ulatuses. Selletaoline hüvitusmehhanism, mida tuleb võimalikult kiiresti rakendada, täidab eelkõige tervise kaitse eesmärki, vältimaks üleväsimuse tekkimist.

§ 47. Ülevaatustel ning pääste- ja tuletõrjeharjutustes osalemine

Ülevaatused ning pääste- ja tuletõrjeharjutused korraldatakse viisil, mis võimalikult vähe häirib laevapere liikme puhkeaega ega põhjusta üleväsimust.

1. Meremeeste tööaja direktiivi 1999/63/EÜ (klausli 5 lõige 3) ja meretöö konventsiooni (standardi A2.3 lõige 7) järgi tuleb ülevaatused ja harjutused korraldada viisil, mis minimaalselt häirib puhkeaega. Sama seisukoha sätestab samuti direktiivi 2008/106/EÜ artikli 15 lõige 4: ülevaatused, tuletõrje- ja päästepaadiharjutused ning riigisiseste õigusnormide ja rahvusvaheliste dokumentidega ettenähtud harjutused korraldatakse viisil, mis minimaalselt häirib puhkeaega ega põhjusta väsimust.

2. Ülalöeldust lähtuvalt näeb MTööS § 47 ette, et laeva ülevaatused ning pääste- ja tuletõrjeharjutused tuleb korraldada nii, et see võimalikult vähe häirib laevapere liikme puhkeaega ega põhjusta üleväsimust. Säte on suunatud esmajärjekorras neile, kelle tööülesanded on seotud laeva ohutu käitamisega ja sellel on eeskätt tervise kaitsmise eesmärk.

§ 48. Igapäevane puhkeaeg

Kokkulepe, mille kohaselt jääb laevapere liikmele 24-tunnise ajavahemiku jooksul vähem kui kümme tundi puhkeaega, on tühine. Puhkeaja võib jagada 24-tunnise ajavahemiku jooksul kaheks osaks tingimusel, et ühe osa kestus on vähemalt kuus järjestikust tundi. Kahe järjestikuse puhkeaja vaheline aeg ei või ületada 14 tundi.

1. Meretöö konventsiooni (standardi A2.3 lõike 5 punkt b) ja kalandustöö konventsiooni (artikli 14 lõige 1), samuti meremeeste tööaja direktiivi 1999/63/EÜ (klausli 5 lõige 1) alusel nähakse meremehele ette vähemalt kümnetunnine minimaalne puhkeaeg 24-tunnise ajavahemiku kestel. Meretöö konventsiooni (standardi A2.3 lõige 6) ja direktiivi 1999/63/EÜ (klausli 5 lõige 2) kohaselt ei või puhkeaega jaotada rohkem kui kaheks osaks, millest üks peab olema vähemalt kuue tunni pikkune, kusjuures kahe järjestikuse puhkeaja vaheline aeg ei või ületada 14 tundi. MTööS § 48 sätestab täpselt sama õigusliku põhimõtte.

§ 49. Puhkeaeg nädalas

(1) Kokkulepe, mille kohaselt laevapere liikmele jääb seitsmepäevase ajavahemiku jooksul vähem kui 84 tundi puhkeaega, on tühine. Puhkeaeg nädalas hõlmab käesoleva seaduse §-s 48 nimetatud igapäevast puhkeaega.

(2) Kokkulepe, mille kohaselt vahiteenistuses osalevale laevapere liikmele jääb seitsmepäevase ajavahemiku jooksul vähem kui 77 tundi puhkeaega, on tühine. Puhkeaeg nädalas hõlmab käesoleva seaduse §-s 48 nimetatud igapäevast puhkeaega.

(3) zKäesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud piirangust võib teha erandeid kollektiivlepinguga tingimusel, et töötamine ei kahjusta töötaja tervist ega ohutust ning laevapere liikmele jääb seitsmepäevase ajavahemiku jooksul vähemalt 77 tundi puhkeaega.

1. Iganädalase puhkeaja sätestamisel laevapere liikmele lähtusid meretöö konventsioon (standardi A2.3 lõike 5 punkt b), kalandustöö konventsioon (artikli 14 lõige 1) ja direktiiv 1999/63/EÜ (klausli 5 lõike 1 punkt b) minimaalse puhkeaja normist 77 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul.

Direktiiv 2008/106/EÜ (artikli 15 lõike 4 punkt b) kehtestab vahipersonali (isikud, kes on määratud töötama vahitüürimehena või navigatsioonivahis oleva reakoosseisu liikmena) suhtes minimaalseks puhkeajaks 77 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul.

Kehtestatud minimaalsest iganädalase puhkeaja normist lubavad mainitud konventsioonid ja direktiivid teha erandeid kollektiivlepinguga, võttes arvesse töötajate tervise ja ohutuse kaitse üldpõhimõtteid.

2. MTööS § 49 lõige 1 sätestab lubatud minimaalse iganädalase puhkeaja kestuseks vähemalt 84 tundi, mis on laevapere liikme jaoks selgelt soodsam konventsioonides ja direktiivides sätestatust (vähemalt 77 tundi). Pidades silmas senist töö- ja puhkeaja rakendamise praktikat meretöös ning laevapere liikme tervisekaitse huvisid, samuti Sotsiaalministeeriumi tellimusel tehtud MTS kohaldamise uuringut, selgus, et laevapere liikmete keskmine tööaeg päevas jääb enamasti 9–10 tunni vahele. Seega jätkub nädalas puhkeaega põhimõtteliselt isegi enamaks kui 84 tunniks, isegi kui töötatakse sellise tööajaga pikema perioodi vältel.

3. Selle paragrahvi lõiked 2 ja 3 inkorporeerivad MTööS-i kõnesolevates konventsioonides ja direktiivides sätestatud põhimõtted iganädalase puhkeaja reguleerimisel. Rahvusvahelise üldreeglina peab vahiteenistuses osalevale laevapere liikmele jääma vähemalt 77 tundi puhkeaega. Kuid erinevalt TLS-s sätestatust (TLS § 52) hõlmab puhkeaeg nädalas MTööS §-s 48 nimetatud igapäevast puhkeaega. Lõikes 1 kehtestatud 84-tunnisest puhkeaja piirangust lubab lõige 3 teha kollektiivlepingus kokku lepituga erandeid tingimusel, et töötamine ei kahjusta laevapere liikme elu ja tervist ning talle jääb seitsmepäevase ajavahemiku jooksul vähemalt 77 tundi puhkeaega.

§ 50. Töö- ja puhkeaja arvestus

(1) Kapten või muu pädev isik peab laevapere liikme töö- ja puhkeaja arvestust. Laevapere liikmel on õigus saada arvestusdokumendi koopia, mille kinnitavad kapten või muu pädev isik ja laevapere liige.

(2) Laevapere liikme töö- ja puhkeaja arvestuse pidamise korra ja vormi kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega.

(3) Kapten või muu pädev isik hoiab laevapere liikme kohta koostatud töö- ja puhkeaja arvestuse dokumendid kättesaadavas kohas, tagades töö- ja puhkeaja arvestuse dokumentide säilimise laevas vähemalt ühe aasta jooksul nende koostamisest arvates.

1. Meretöö konventsioon (standardi A2.3 lõige 12) nõuab meremeeste igapäevase töö- või puhkeaja üle arvestuse pidamist, mis võimaldab seirata selle standardi asjakohaste sätete järgimist. Arvestust tuleb pidada pädeva asutuse kehtestatud standardvormis, mille koostamisel arvestatakse ILO mis tahes kättesaadavat suunist või tehakse seda ILO koostatud

standardvormis. Meremees peab saama tema kohta käiva arvestuse koopia, mille kinnitavad kapten või kapteni volitatud isik ja meremees ise.

Nõukogu direktiivi 1999/63/EÜ (klausel 8) kohaselt registreeritakse meremeeste päevane töö- või puhkeaeg, võimaldamaks jälgida ettenähtud töö- või puhkeaja normi järgimist. Meremehele antakse tema kohta käiv registri väljavõte, mille kinnitavad kapten või kapteni volitatud isik ja meremees ise. Määratakse kindlaks sellise registri pidamise kord laeval, sh sissekannete tegemise sagedus. Registri vormi kehtestamisel võetakse arvesse asjakohaseid rahvusvahelisi juhiseid, vorm kehtestatakse laeva töökeeles või -keeltes ning inglise keeles.

2. Laevapere liikme töö- ja puhkeaja arvestuse pidamise korra kehtestas Vabariigi Valitsus määrusega nr 111 (10.07.2014) MTööS § 50 lõike 2 alusel. Määruse § 2 näeb ette, et kapten või muu pädev isik peab iga laevapere liikme kohta töö- ja puhkeaja arvestust vastavalt määruse lisas toodud töö- ja puhkeaja arvestuse pidamise vormile, mille aluseks on võetud asjakohased ILO suunised. Töö- ja puhkeaja arvestust peetakse iga kalendrikuu kohta eraldi. Laevapere liikme töö- ja puhkeaja kohta tehakse tabelisse sissekandeid vähemalt üks kord 24 tunni jooksul. Arvestust peetakse eesti ja inglise keeles.

5. jagu
Puhkuse erisus

§ 51. Põhipuhkus

Laevapere liikme iga-aastane põhipuhkus on 35 kalendripäeva.

1. Nõukogu direktiiviga 2009/13/EÜ muudetud direktiivi 1999/63/EÜ meremeeste tööaja korralduse kohta klausel 16 sätestab meremehe õiguse saada iga-aastast tasustatavat põhipuhkust. Tasustatav põhipuhkus arvutatakse minimaalselt 2,5 kalendripäeva alusel iga töötatud kuu kohta ja proportsionaalselt mittetäielike kuude kohta. Minimaalset iga-aastast tasustatavat puhkust ei või asendada hüvitise maksmisega, välja arvatud juhul, kui töösuhe lõpetatakse. Samasisulise õiguse sätestab ka meretöö konventsioon (standardi A2.4 lõige 2), lisades sama standardi lõikes 3: “lepingute sõlmimine käesolevas standardis ettenähtud iga-aastasest tasustatavast puhkusest loobumise kohta on keelatud, välja arvatud pädeva asutuse ettenähtud juhtudel”.

Mõlema rahvusvahelise õigusakti eesmärk on seega tagada laevapere liikmele vähemalt 30-kalendripäevane tasustatav põhipuhkus aastas töövõime taastamiseks.

Põhipuhkust antakse töötatud tööpäevade eest sõltumata nende pikkusest, puhkuse kasutamisest ei ole õigus keelduda. Tööpäev on iga kalendripäev, millal töötaja täidab oma tööülesandeid.

Meretöö konventsiooni mittekohustuslik suunis (suunise B2.4 lõike 4 punktid c ja d) pöörab muu hulgas eraldi tähelepanu sellele, et meremehe ajutist maaleminekut vastava loa alusel ja töölepingu kehtivuse ajal, samuti igasugust hüvitavat (kompenseerivat) puhkust riigisiseste õigusnormide alusel ei tuleks arvata iga-aastase tasustatava puhkuse hulka.

Suunise B2.4.2 kohaselt peaks meremehel olema põhimõtteliselt õigus kasutada iga-aastast puhkust kohas, millega tal on oluline seos – tavapäraselt on see koht, kuhu tal on õigus lasta end koju toimetada, teisisõnu kojusõidu sihtkoht (MTööS-s reguleerib seda § 56 lõige 1). Meremehele ei tohiks ilma tema nõusolekuta teha ettepanekut kasutada seda puhkust mõnes muus kohas, välja arvatud meretöölepingu või riigisiseste õigusnormidega ettenähtud korras. Kui selline ettepanek siiski tehakse, tuleb talle kindlustada tasuta sõit kohta, kus ta faktiliselt tööle asus või kus ta tööle värvati, olenevalt sellest, kumb koht asub meremehe kodule lähemal. Elamis- ja muud otsesed kulud peaks sel juhul kandma reeder. Sõiduaega ei tohiks meremehele ette nähtud iga-aastasest tasustatavast puhkusest maha arvata.

2. Puhkuse kasutamise üldregulatsioon MTööS-s tuleneb sarnaselt MTS-s sätestatuga TLS-st, kuid TLS-ga võrreldes pikem põhipuhkus (vastavalt 28 ja 35 kalendripäeva) johtub eriseadustes (MTS; MTööS) sätestatust. MTööS § 51 ei muuda laevapere liikmete senist õigust 35-kalendripäevasele põhipuhkusele. Meie riigisisene regulatsioon on laevapere liikmele selgelt soodsam võrreldes nõukogu direktiivi või konventsiooni pakutuga, järgides samas ILO põhikirja (artikli 19 lõige 8) üldtunnustatud põhimõtet, et konventsiooni sätete kohaldamine või selle ratifitseerimine ei tohi mõjutada mis tahes riigisisest seadust, kohtu- või vahekohtu määrust, tava või kokkulepet, mis juba tagavad töötajatele konventsioonis ettenähtust parema kaitse. Sama mõtte esitab nõukogu direktiiv 2009/13/EÜ (artikkel 3 lõige 2) veidi teises sõnastuses: "Käesoleva direktiivi rakendamine ei õigusta töötajate üldise kaitstuse taseme alandamist direktiiviga reguleeritavas valdkonnas..."

Et kogu MTööS 5. jagu on pühendatud just puhkuse erisuse sätestamisele TLS-ga võrreldes, ei korda käesolev seadus üle TLS kehtivat põhimõtet, et iga-aastast tasustatud põhipuhkust ei saa hüvitada rahas, välja arvatud töösuhte lõppemisel (TLS § 70 lõige 3 ja § 71).

§ 52. Kojusõidu korraldamine puhkuse andmisel

(1) Kui laev asub väljaspool Eesti Vabariigi territooriumi, korraldab reeder puhkuse andmisel laevapere liikme kojusõidu Eesti Vabariiki ja pärast puhkuse lõppu tagasisõidu laevale käesoleva peatüki 6. jaos sätestatu kohaselt, kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti.

(2) Puhkuse aja hulka ei arvata laevapere liikme kojusõidu ja laevale tagasisõidu aega.

1. Nii nagu on sätestatud ka MTS-s, on reeder kohustatud puhkuse andmisel korraldama laevapere liikme kojusõidu, samuti puhkuse lõppedes tagasisõidu laevale, kui laev asub väljaspool Eesti Vabariigi territooriumi (MTööS § 52 lõige 1). Kojusõidu ja laevale tagasisõidu korraldamise kohustus lasub reederil MTööS § 55 lõike 1 punkti 3 järgi, kusjuures see kohustus ei hõlma sisevetes või kohalikus rannasõidus sõitva laeva reederit.

Käesoleva seaduse alusel tuleb sellise sõidu korraldamise aluseks võtta seaduse 6. jaos "Laevapere liikme kojusõit" paragrahvides 55–61 sätestatu. Samas on pooltel õigus leppida sellise sõidu korraldamises kokku ka nii, et viidatud 6. jao paragrahve ei järgita. Põhimõtteliselt võib selles asjas kokku leppida näiteks meretöölepingus, kollektiivlepingus, aga ka laevapere liikme ja reederi vahelises eraldi kokkuleppes.

2. Nagu oli ette nähtud ka MTS-s (§ 41 lõige 3), ei arvata MTööS § 52 lõike 2 järgi puhkuse aja hulka laevapere liikme kojusõidu ja laevale tagasisõidu aega, kuna kojusõidu ja tagasisõidu aeg ei kujuta endast töövõime taastamiseks ette nähtud töövaba aega.

3. Meretöö konventsiooni mittekohustusliku suunise (suunis B2.4.2) kohaselt peaks meremehel olema põhimõtteliselt õigus kasutada iga-aastast puhkust paigas, millega tal on oluline seos; tavapäraselt on see paik, kuhu tal on õigus lasta end tagasi toimetada. Meremehele ei tohiks ilma tema nõusolekuta teha ettepanekut kasutada talle ettenähtud iga-aastast puhkust mõnes muus paigas, välja arvatud meretöölepingu või riigisiseste õigusnormidega ettenähtud korras. Kui meremehele tehakse ettepanek kasutada oma iga-aastast puhkust muus paigas, tuleb talle kindlustada tasuta sõit paika, kus ta tööle rakendati või värvati, olenevalt sellest, kumb on meremehe kodule lähemal. Elamiskulud ja muud sellega otseselt seotud kulud peaks kandma reeder. Suunis soovitab, et kojusõidule eelnevat ooteaega ja teeloleku aega ei tohiks meremehele ettenähtud tasustatavast puhkusest maha arvata. Iga-aastast puhkust kasutavat meremeest tohiks teenistusse tagasi kutsuda ainult äärmise vajaduse korral ja meremehe nõusolekul.

Meretöö konventsiooni (standard A2.4 lõiked 2 ja 3) alusel ei saa põhjendatud töölt puudumist lugeda iga-aastase puhkuse hulka.

§ 53. Laevapere liikme õigus puhkusele pärast kuuekuulist katkestuseta töötamist

(1) Laevapere liikmel on õigus saada puhkust pärast kuuekuulist katkestuseta töötamist samal laeval või sama reederi laeval.

(2) Laevapere liige peab teatama puhkuse soovist kaptenile kaks nädalat ette.

(3) Puhkuse andmise kohustus tekib pärast käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud tähtaja möödumist, kui laev siseneb sadamasse. Puhkuse andmise kohustust ei teki sadamas, kuhu laev siseneb punkerdamiseks, haige või vigastatud isiku kaldale viimiseks või mõne muu ettenägematu sündmuse tõttu ja kust laevapere liikme kojusaatmine ei ole mõistlikult korraldatav.

(4) Laevapere liige jätkab pärast talle puhkuse andmise kohustuse tekkimist tööd maksimaalselt ühe kuu jooksul, kui talle ei leita vajalikku asendajat või kui on alust arvata, et selle aja jooksul jõutakse sadamasse, kust laevapere liikme kojusõitu on käesoleva peatüki 6. jaos sätestatu kohaselt lihtsam ja odavam korraldada.

1. Meretöö konventsiooni eeskirja 2.4 lõike 2 eesmärk on tagada meremeestele piisav puhkus, mis leiab aset nende tervise huvides, arvesse võttes ametikohaga seotud tegevusnõudeid. Konventsiooni (standardi A2.4 lõige 1) kohaselt tuleb vastu võtta riigisisesed õigusnormid, millega määratakse kindlaks vastava riigi lipu all sõitvatel laevadel töötavate meremeeste iga-aastaste puhkuste miinimumnormid, võttes nõuetekohaselt arvesse meremeeste puhkusega seotud erivajadusi. Seega toimub rahvusvaheliste õigusnormide alusel meremehe puhkuse üksikasjalikum reguleerimine riigisisese õiguse kaudu, rahvusvahelised õigusaktid fikseerivad vaid mõne üldpõhimõtte.

Meretöö konventsiooni järgi on maksimaalne laevatöö kestus ilma puhkuseta 11 kuud.

See seondub ka standardi A2.5 lõike 2 alapunkti b nõudega, mis näeb ette laevatöö maksimaalse kestuse, mille möödudes tekib meremehel õigus kojusõidule. Tööaja maksimaalne kestus võib olla sel juhul kuni 12 kuud.

2. Pidades silmas riigisiseses õiguses juba kehtivat, rahvusvahelisest normist hoopis soodsamat normi laevapere liikmele ning sarnaselt MTS-s (§ 42) sätestatuga näeb § 53 lõige 1 ette laevapere liikme õiguse saada puhkust pärast kuuekuulist katkestuseta töötamist samal laeval või sama reederi laeval. Laevapere liikme õigus saada puhkust pärast kuuekuulist töötamist samal laeval või sama reederi laeval järgib samalaadset TLS (§ 68 lõige 4) põhimõtet, mis aga sugugi ei välista pooltevahelist kokkulepet või reederi ühepoolset otsust puhkuse veelgi varasemaks kasutamiseks.

3. Nii nagu MTS §-s 42, kehtestab ka § 53 lõike 2 regulatsioon laevapere liikme kohustuse teatada oma puhkusesoovist kaptenile kaks nädalat ette. Pidades silmas meretöö spetsiifikat ja võimalike ettenägematute sündmuste ning asjaolude rohkust meretööl, teatab laevapere liige oma puhkusesoovist kaks nädalat ette. See sarnaneb TLS § 69 lõikes 3 reguleeritud olukorraga, kui puhkus ei ole puhkuse ajakavasse märgitud. Sellisel juhul on töötajal õigus puhkusele minna üldpõhimõtte järgi.

4. Sama paragrahvi lõike 3 kohaselt tekib puhkuse andmise kohustus pärast eelmises lõikes nimetatud kahenädalase etteteatamistähtaja möödumist, kui laev siseneb sadamasse. Selline kohustus ei teki aga sadamas, kuhu laev siseneb punkerdamiseks, haige või vigastatud isiku kaldale viimiseks või mõne muu ettenägematu sündmuse tõttu, ja kust laevapere liikme kojusõit ei ole mõistlikult korraldatav. Seda, kas kojusõitu on võimalik mõistlikult korraldada, hindavad reeder ja kapten.

Säte ei muuda MTS-s (§ 42) sätestatud sellekohast varasemat põhimõtet.

5. MTööS § 53 lõige 4 kordab samuti MTS-s juba varem sätestatut, nähes ette, et laevapere liige peab oma tööd jätkama maksimaalselt ühe kuu jooksul ka pärast seda, kui tal tekkis õigus puhkusele, aga üksnes sellel juhul, kui talle ei leita vajalikku asendajat või kui on põhjust arvata, et jõutakse sadamasse, kust laevapere liikme kojusõitu MTööS 6. jao (§-d 55–61) alusel on mõistlik ja otstarbekas korraldada. Laevapere liikme töö jätkamise kohustuse põhjendus tugineb töökorraldusliku hädavajaduse ja majandusliku otstarbekuse hindamisele. Teisisõnu peavad reeder ja kapten saama hinnata, kas majanduslikult mõttekam on kohe transportida kohale võimalik asendaja, kas kohe korraldada laevapere liikme kojusõit või teatud pragmaatilistel kaalutlustel sellega veidi viivitada.

§ 54. Puhkuste ajakava erisus

Reeder on kohustatud koostama puhkuste ajakava iga kalendriaasta kohta, kui puhkuste ajakava koostamine on laeva töökorraldust arvestades mõistlik ja võimalik.

1. Puhkuse ajakava koostamine iga kalendriaasta kohta on TLS § 69 lõikest 2 tulenev tööandja kohustus. Ajakava koostamisel tuleb arvesse võtta nii reederi tööalaseid huvisid

kui ka laevapere liikme soove. Ajakava teatavaks tegemine töötajaile toimub kalendriaasta esimese kvartali jooksul. Puhkuste ajakava on võimalik muuta tööandja ja töötaja kokkuleppel (MTööS § 69 lõige 4).

MTööS § 54, kehtestades küll reederi kohustuse koostada puhkuste ajakava iga kalendriaasta kohta, teeb võrreldes TLS-ga olulise sisulise mööndu se meretöö spetsiifika põhjal – reeder teeb seda siis, kui see on laeva töökorralduslikus mõttes mõistlik ja võimalik, mida see alati ilmselt ei ole. Hinnangu puhkuste ajakava eelneva koostamise mõistlikkuse ja võimalikkuse kohta annab reeder.

6. jagu
Laevapere liikme kojusõit

§ 55. Laevapere liikme kojusõidu korraldamise kohustus

(1) Reeder, välja arvatud sisevetes või kohalikus rannasõidus sõitva laeva reeder, peab korraldama omal kulul laevapere liikme kojusõidu, kui:

1) tähtajaline meretööleping lõpeb tähtaja möödumisel;

2) reeder või laevapere liige ütleb meretöölepingu erakorraliselt üles;

3) laevapere liikmele antakse puhkust;

4) laevapere liige ei saa ajutiselt täita meretöölepingut või ei saa eeldada, et ta täidaks meretöölepingust tulenevaid tööülesandeid, eelkõige käesoleva seaduse § 33 lõikes 2 sätestatud juhul välisriigis tervishoiuteenuse osutaja juures ravil viibimise tõttu ning käesoleva seaduse § 18 lõigetes 1 ja 3 ja § 35 lõikes 2 nimetatud juhtudel;

5) aset on leidnud laevahukk.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud reederi kohustus korraldada kojusõit loetakse täidetuks, kui laevapere liige keeldub kojusõidust.

(3) Kui reeder ei ole võimeline täitma käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud kojusõidu korraldamise kohustust või sellekohast lepingulist kohustust eelkõige oma maksejõuetuse tõttu, peab reeder laevapere liikme kojusõidu kulude hüvitamiseks kasutama käesoleva seaduse §-s 59 nimetatud rahalist tagatist.

(4) Laevapere liikmelt ei tohi nõuda ettemaksu kojusõidu kulude katteks.

(5) Kojusõidu korraldamise kulusid ei tohi tasaarvestada laevapere liikme töötasu nõudega, välja arvatud käesoleva paragrahvi lõikes 6 sätestatud juhul.

(6) Kui reeder ütleb laevapere liikme meretöölepingu erakorraliselt üles töökohustuste rikkumise või laevapere liikme haiguse või vigastuse tõttu, mida laevapere liige meretöölepingu sõlmimisel varjas või mille ta iseendale tahtlikult tekitas, võib reeder nõuda laevapere liikmelt kojusõidu kulude hüvitamist.

(7) Käesoleva paragrahvi lõikes 6 nimetatud kulud võib reeder tasaarvestada laevapere liikme töötasu nõudega ilma laevapere liikme nõusolekuta.

1. Nii direktiiv 2009/13/EÜ kui meretöö konventsioon (mõlemas standardi A2.5 lõige 1) ja kalandustöö konventsioon (artikkel 21) näevad ette juhud, mil meremehel on õigus nõuda tagasisõitu kodumaale ehk repatrieerimist ehk kojusõitu. Rahvusvaheliste õigusaktide

järgi tekib õigus kojusõidule siis, kui meretööleping lõpeb meremehe välismaal viibimise ajal või kui meretöölepingu lõpetab kas reeder või meremees õigustatud põhjustel või kui meremees ei ole enam võimeline täitma oma töölepingu kohaseid tööülesandeid või kui ei saa eeldada, et ta täidaks oma tööülesandeid konkreetses olukorras. Rahvusvahelised õigusaktid kohustavad riike oma riigisiseste õigusnormidega kehtestama täpsed õigused, mida reederid peavad tagama seoses meremehe kojusõiduga, sh kojusõidu sihtkoht, transpordiliik, kaetavad kulud ja muud meetmed, mis reeder peab võtma.

2. Eesti Vabariik ratifitseeris 9. juulil 1928. aastal ILO konventsiooni nr 23 meremeeste repatrieerimise kohta, mis on endiselt Eesti suhtes jõus, kuigi ILO on tunnistanud selle konventsiooni mitteajakohaseks. Konventsioon kuulub meretöö konventsiooni konsolideeritud ILO konventsioonide hulka. Põhimõttelisi vastuolusid meretöö konventsiooni ja konventsiooni nr 23 vastavate sätete vahel ei esine.

3. MTööS § 55 lõike 1 järgi tuleb kojusõit reederi kulul korraldada Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laevadel (MTööS § 2 lõige 1), välja arvatud sisevetes või kohalikus rannasõidus sõitvad laevad, töötavatele laevapere liikmetele, kui:

a) tähtajaline meretööleping lõpeb tähtaja möödumisel.

Tähtajalise töölepingu, mille tähtajalisus on määratud kas konkreetse kuupäeva või kindla sündmuse saabumisega, lõppemine ja siit tulenevalt töösuhte lõppemine TLS § 80 kohaselt võib toimuda kodust kaugel, mis nõuab kojusõidu korraldamist. Arusaadavalt peab reeder laevapere liikmetega tähtajaliste töölepingute sõlmimisega seoses alati arvestama tekkiva võimalusega, et need laevapere liikmed tuleb võib-olla tema kulul koju toimetada;

b) reeder või laevapere liige ütleb meretöölepingu erakorraliselt üles.

Nii tööandjal kui ka töötajal on õigus öelda tähtajatu või tähtajaline tööleping üles erakorralise ehk mõjuva põhjuse olemasolu korral (TLS §-d 87–91).Tööandja poolt vaadates võivad mõjuvaks põhjuseks olla töötaja isiku või käitumisega seotud põhjused (TLS § 86 lõiked 1 ja 4, § 88) või mingi majanduslik põhjus (TLS § 89). Töötaja jaoks annab aluse töölepingu erakorraliseks ülesütlemiseks tööandjapoolne oluline rikkumine, samuti töötaja isikuga seotud põhjus nagu siis, kui mingil põhjusel ei saa mõistlikult nõuda lepingu jätkamist kokkulepitud tingimustel (TLS § 98 lõige 2);

c) laevapere liikmele antakse puhkust.

MTööS § 52 lõike 1 alusel peab reeder korraldama talle puhkuse andmisel laevapere liikme kojusõidu Eesti Vabariiki, kui laev asub väljaspool selle riigi territooriumi;

d) laevapere liige ei saa ajutiselt täita meretöölepingut või ei saa eeldada, et ta täidaks sellest tulenevaid tööülesandeid eelkõige ravil viibimise tõttu välisriigis tervishoiuteenuse osutaja juures, samuti siis, kui laev, kus laevapere liige töötab, ei ole merekõlblik või kui laevapere liiget on laeval väärkoheldud ega kapten ei ole suutnud vajalikku kaitset pakkuda.

Meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A2.5 lõike 1 punkt c) sätestavad meremehe kojusõidu õiguse, kui meremees ei ole võimeline täitma oma meretöölepingu kohaseid tööülesandeid või kui ei saa eeldada, et ta täidaks oma tööülesandeid

konkreetses olukorras. Konventsiooni suunise B2.5 lõike 1 punkti b alapunkt i soovitab kojusõidu õiguse tekkimist siis, kui haigus, vigastus või üldine terviseseisund nõuab kojusõitu eeldusel, et meremehe terviseseisund võimaldab reisida. Kojusõidu õiguse tekkimist, kui mittemerekõlbliku laevaga valmistutakse sadamast väljumiseks, õigustab meremehe seadusest tulenev õigustatud ootus teha tööd töökohas, mis ei sea ohtu tema elu ja tervist. Samuti õigustab meremehe kojusõitu väärkohtlemine kui tõsine inimõiguste riive, millega võib kaasneda vägivald, inimese elu ja tervise ohtu seadmine, mille vältimine kojusõidu abil on vaieldamatult põhjendatud ka moraalsest aspektist lähtuvalt;

e) aset on leidnud laevahukk.

Meretöö konventsiooni suunise B2.5 lõike 1 punkti b alapunkt ii soovitab, et meremehel peaks tekkima kojusõidu õigus laevahuku korral, mis on praktilisest lähtekohast ka ainus loogiline ja tõhus võimalus meremehe kaitsmiseks. IMO resolutsioon A.987(24) 1. detsembrist 2005 "Suunised meremeeste õiglase kohtlemise kohta mereõnnetuste korral" (lõige 10) rõhutab, et mereõnnetusse sattunud meremehele peab pakkuma võimalust eraviisiliseks ühenduse võtmiseks perekonnaliikmete, hoolekandeorganisatsioonide, reederi, ametiühingute, lipuriigi ning elukoha- või kodakondsusriigi saatkonna või konsulaadi ning õigusesindajatega.

4. Eelmises lõikes sätestatud reederi kohustus korraldada teatud tingimuste korral laevapere liikme kojusõit loetakse sama paragrahvi lõike 2 järgi täidetuks, kui laevapere liige keeldub kojusõidust. Ehkki seesugust olukorda rahvusvahelised meretöö õigusaktid ei reguleeri, tähendab arusaadavatel loogilistel põhjustel laevapere liikme keeldumine ühtlasi seda, et reederil puuduvad praktiliselt võimalused seesugust kojusõitu korraldada.

5. Meretöö konventsiooni ja direktiivi 2009/13/EÜ (mõlemas eeskiri A2.5) kohustab finantstagatise ettenägemist, "mis tagab meremehe nõuetekohase kojusõidu kooskõlas koodeksiga". Nimetatud õigusaktid (mõlemas standardi A2.5 lõige 5) pööravad lisaks tähelepanu sellele, et meremehele kojusõidu õiguse andmisest keeldumist ei saa mingil juhul seostada reederi rahalise olukorraga, tema suutmatuse või tahtmatusega meremees välja vahetada.

IMO resolutsioon A.930(22) 29. novembrist 2001 "Suunised finantstagatise pakkumise kohta laeva hülgamise[62] korral" (peatükk 6) näeb ette, et kõnesolev finantstagatise süsteem võib muu hulgas eksisteerida sotsiaalkindlustussüsteemide, kindlustuse, riikliku fondi või muude finantstagatise vormide kaudu. Selle resolutsiooni järgi peab finantstagatise süsteem kandma hoolt:

- meremehe kojusõidu kulude eest, ilma et see läheks meremehele midagi maksma (siin on mõningad erandid, mida käsitleme allpool);

---

[62] Mereõiguses tähendab hülgamine seoste katkemist reederi ja meremehe vahel. Hülgamine leiab aset, kui reeder ei tule toime teatud põhikohustustega meremehe suhtes, mis seonduvad õigeaegse kojusõidu ja maksmata töötasu väljamaksmise ning põhiliste eluliste vajaduste rahuldamisega (piisav toit, eluase, arstiabi jt). Hülgamine leiab aset ka siis, kui laeva kapten jäetakse ilma rahaliste vahenditeta, et laeva nõuetekohaselt navigeerida.

- meremehe ülalpidamise eest kojusõidu alustamise hetkest kuni jõudmiseni kojusõidu sihtkohta;
- kogu maksmata töötasu ja kõigi lepingust tulenevate tasude väljamaksmise eest;
- hülgamisest tulenevate muude kulude hüvitamise eest kogu hülgamise ajavahemiku vältel.

Finantstagatise süsteemi üks aluspõhimõte on, et süsteemi peab saama kohaldada kõigi meremeeste suhtes sõltumata kodakondsusest.

Järgides ülaltoodud finantstagatisesüsteemi põhimõtteid, näeb MTööS § 55 lõige 3 ette, et kui reeder ei ole mingil põhjusel (nt maksejõuetus) suuteline kõnesolevat kojusõitu korraldama, peab reeder laevapere liikme kojusõidu kulude hüvitamiseks kasutama §-s 59 ette nähtud spetsiaalset tagatist kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks. Eestis on aktsepteeritud, et laevapere liikmete repatrieerimise kulude osas sobib finantstagatiseks laeva vastutuskindlustus, mis katab kulud, juhul kui reeder ei ole võimeline neid ise tasuma.

6. Korrates meretöö konventsioonis ja direktiivis 2009/13/EÜ (mõlemas standard A2.5 lõige 3) esitatud kojusõidu ühte aluspõhimõtet, keelab MTööS § 55 lõige 4 laevapere liikmelt ettemaksu nõudmise kojusõidu kulude katteks. Paragrahvi 55 lõige 5 nagu ka nimetatud õigusaktid ei luba katta kojusõidukulusid meremehe palgast või muudest väljamaksetest, välja arvatud juhul, kui riigisiseste õigusnormide või muude meetmete või kohaldatava kollektiivlepingu alusel tuvastatakse, et meremees ise on oma olulised ülesanded täitmata jätnud.

Kuid riigisisesed õigusnormid ei pea piirama reederi õigust nõuda kojusaatmise kulud sisse kellegi kolmanda isikuga sõlmitud lepingu alusel. See eeldab, et reeder esitab asjakohased korrektsed ja detailsed kuludokumendid nimetatud kolmandale isikule (näiteks kindlustusseltsile).

7. Paragrahvi lõige 6 kehtestab kooskõlas meretöö konventsiooni ja direktiiviga 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A2.5 lõige 3), samuti kalandustöö konventsiooniga (artikli 21 lõige 2) erandid, millal reeder võib nõuda laevapere liikmelt endalt kojusõidu kulude hüvitamist. Niisuguse erandi rakendamise eeldus on meremehe isikust johtuvad tõsised käitumuslikud tööalased eksimused ja pahauskne käitumine, milleks MTööS § 55 lõike 6 järgi on meretöölepingu erakorraline ülesütlemine töökohustuste rikkumise või laevapere liikme haiguse või vigastuse tõttu, mida ta meretöölepingu sõlmimisel varjas või mille endale ise tekitas.

8. MTööS § 55 lõike 7 järgi võib reeder selle paragrahvi eelmises lõikes nimetatud kulude hüvitamiseks kasutada tasaarvestust vastava laevapere liikme töötasu nõudega ilma laevapere liikme nõusolekuta.

Erinevalt VÕS üldsätetest (§-d 197–202 “Tasaarvestus”) on töösuhtes tasaarvestamiseks üldjuhul vaja töötaja nõusolekut. Erandina on tööandjal lubatud tasaarvestust töötaja nõusolekuta teha TLS § 78 “Tasaarvestamise erisus” lõikes 3 kirjeldatud juhtudel, sh siis, kui tegemist on töötajale makstud ettemaksega, mille töötaja peab tööandjale tagastama. Kuna selle paragrahvi lõikes 6 toodud põhjustel on reederil õigus nõuda

laevapere liikmelt endalt kojusõidu kulude hüvitamist, siis sisuliselt on siin tegemist reederi ettemaksega kojusõidukulude katteks, mille ta võib laevapere liikme töötasu nõudega tasaarvestada tema nõusolekuta.

§ 56. Kojusõidu sihtkoht

(1) Reeder korraldab laevapere liikme kojusõidu Eesti Vabariigi territooriumile, meretöölepingu sõlmimise kohta, kollektiivlepinguga kokkulepitud kohta või laevapere liikme elukohariiki, kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti.

(2) Kui laevapere liiget ei lubata kojusõidu sihtkoha territooriumile või nõutakse selleks tagatisi, mida laevapere liige ei ole suuteline andma, peab reeder korraldama laevapere liikme kojusõidu muusse käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud sihtkohta.

1. Kojusõidu korraldamise üks võtmeküsimusi on selle sihtkoha määratlemine. Meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A2.5 lõike 2 punkt c) jätavad selle mõnevõrra üllatuslikult täpsemalt reguleerimata, nähes väga paindlikult ette, et riik ise peab tagama selle oma õigusnormide, kollektiivlepingute või muude meetmete kohaldamise kaudu. Meretöö konventsiooni suunis (B2.5 lõige 6) soovitab, et riik peaks ette nägema sihtkohad, kuhu meremeest võib saata ning et need sihtkohad peaksid olema riigid, millega meremehel võib olla oluline seos, nende hulgas:

- koht, kus meremees leppis kokku tööle asumises;
- kollektiivlepinguga ettenähtud koht;
- meremehe elukohariik;
- töölevõtmise ajal vastastikku kokku lepitud muu koht.

Meretöö konventsiooni soovitusliku suunise B2.5.2 lõige 3 soovitab, et kui alla 18-aastane noor meremees on oma esimesel välisriiki tehtaval merereisil olnud laeva teenistuses vähemalt neli kuud ning ilmneb, et ta ei sobi mereteenistusse, tuleks talle anda võimalus kulusid kandmata pöörduda koju esimesest sissesõidusadamast, kus asub tema lipuriigi, kodakondsusriigi või elukohariigi konsulaarteenistus. Sellisest koju pöördumisest ja selle põhjustest teatatakse asutusele, kes on andnud välja dokumendid, mis võimaldasid sellel meremehel mereteenistusse asuda.

2. Sarnaselt MTS-s (§ 57 lõige 1) sätestatuga ja kooskõlas ülalmainitud konventsiooni ja direktiivi mõttega, on kojusõidu sihtkohad MTööS § 56 lõike 1 järgi Eesti Vabariigi territoorium, meretöölepingu sõlmimise koht, kollektiivlepinguga kokku lepitud koht või laevapere liikme elukohariik, kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti (näiteks mõnda teise omavahel kokku lepitud riiki).

3. Paragrahvi lõige 2 sätestab sarnaselt MTS-ga (§ 57 lõige 4) erijuhu, kui laevapere liiget ei lubata mis iganes põhjusel kojusõidu sihtkoha territooriumile (keeldumise põhjused võivad jääda saladusse) või nõutakse selleks mis iganes tagatisi, mida laevapere liige ei ole suuteline andma, peab reeder korraldama kojusõidu mõnda muusse sihtkohta, mille sätestab selle paragrahvi lõige 1. Mõjudes sundkäiguna reederi suhtes, on see lahendus

samas ainus, praktiliselt igasuguse mõistliku alternatiivita viis sellisest olukorrast kiiresti ja suhteliselt valutult välja tulla.

§ 57. Kojusõidu transport

(1) Laevapere liikme kojusõit korraldatakse mõlema poole huvisid arvestades kõige mõistlikumal viisil, eelistatult õhutransporti kasutades.

(2) Reeder kannab laevapere liikme kuni 30 kilogrammi raskuse pagasi sihtkohta transportimise kulud.

1. Direktiivi 2009/13/EÜ ja meretöö konventsiooni (mõlemas standardi A2.5 lõike 2 punkt c) ning kalandustöö konventsiooni (artikkel 21) järgi peavad riigisisesed õigusnormid ette nägema kojusõidu transpordiliigi (transpordivahendi).

Meretöö konventsiooni soovituslik suunis (B2.5 lõige 6) soovitab, et reederitele tuleks panna kohustus vastutada kojusõidu asjakohase ja kiire korraldamise eest, kusjuures tavapäraselt tuleks kasutada õhutransporti.

2. MTööS § 57 lõige 1 sätestab kojusõidu transpordikorralduse kaks olulist põhimõtet: kojusõit korraldatakse mõlema poole huvisid arvestades ning see korraldatakse kõige mõistlikumal, s.o ohutumal, odavamal, kiiremal jmt viisil nii reederi kui ka laevapere liikme poolt vaadatuna.

3. Paragrahvi lõike 2 alusel jääb reederi kanda laevapere liikme kuni 30 kg (varem MTS-s 20 kg) raskuse pagasi sihtkohta transportimise kulud.

Normi kehtestamisel on lähtutud ILO 1987. aasta konventsioonist nr 166 meremeeste repatrieerimise kohta (artikli 4 lõike 4 punkt d), meretöö konventsiooni soovituslikust suunisest (B.2.5.1 lõike 3 punkt d) ja Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (ITF) asjakohastest juhistest meretöö konventsiooni juurde.

§ 58. Toidu- ja majutuskulud

Reeder kannab laevapere liikme toidu- ja majutuskulud alates laevapere liikme lahkumisest laevalt kuni saabumiseni kojusõidu sihtkohta.

1. Meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A2.5 lõike 2 punkt c) ning kalandustöö konventsioon (artikkel 21) näevad ette, et riigisiseste õigusnormide, kollektiivlepingute ja muude meetmetega tuleb ette näha täpsed õigused, mida reeder peab tagama seoses kojusõidu puhul kaetavate kuludega, sh toidu- ja majutuskulud.

Meretöö konventsiooni soovituslik suunis (B2.5 lõige 3) soovitab, et kulud, mida reeder peaks seoses kojusõiduga kandma, peaksid hõlmama vähemalt järgmist:

a) teekonda kojusõidu sihtkohta;
b) majutust ja toitu alates meremehe laevalt lahkumisest kuni kojusõidu sihtkohta saabumiseni;
c) tasu ja toetusi alates meremehe laevalt lahkumisest kuni kojusõidu sihtkohta saabumiseni, kui see on ette nähtud riigisiseste õigusnormide või kollektiivlepinguga;

d) meremehe 30 kg raskuse isikliku pagasi vedu kojusõidu sihtkohta;
e) vajadusel ravi kuni meremehe terviseseisund võimaldab tal kojusõidu sihtkohta sõita.

Lisaks annavad meretöö konventsiooni suunise B2.5 lõiked 4 ja 5 soovituse, et kojusõidule eelnevat ooteaega ja teeloleku aega ei tohiks meremehele ette nähtud tasustatavast puhkusest maha arvata. Reeder peaks jätkama kojusõidukulude katmist, kuni meremees on jõudnud kojusõidu sihtkohta või saanud sobivat tööd mõnda kõnealustest sihtkohtadest suunduval laeval.

2. Muutmata juba MTS-s sätestatud sellekohaseid põhimõtteid ja järgides rahvusvahelistest õigusaktidest tulenevaid reederi kohustusi laevapere liikme kojusõidu korraldamisel, näeb MTööS § 58 ette, et reeder kannab toidu- ja majutuskulud alates laevapere liikme lahkumisest laevalt kuni saabumiseni kojusõidu sihtkohta, mille määratleb MTööS § 56 lõige 1.

§ 59. Tagatis kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks

(1) Reeder, välja arvatud sisevetes või kohalikus rannasõidus sõitva laeva reeder, on kohustatud ette nägema piisava rahalise tagatise käesolevas peatükis sätestatud kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks. Tagatiseks võib muu hulgas olla Eestis või Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis asuva kindlustusseltsi või krediidiasutuse kohustus tagada vastavad rahalised vahendid.

(2) Tagatise suuruse arvutamisel on aluseks laevapere liikmete koguarv ning käesoleva seaduse §-des 56–58 sätestatud reederi kohustuste täitmiseks vajalikud eeldatavad kulutused.

(3) Veeteede Ameti nõudel on reeder kohustatud teatama ametile laevapere liikmete arvu laevade kaupa.

(4) Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kehtestab määrusega tagatise piisavuse hindamise ja suuruse arvutamise põhimõtted.

1. Nagu eespool öeldud (vt MTööS § 55), kehtestavad meretöö konventsioon (eeskirja 2.5 lõige 2) ja IMO 2000. aasta resolutsioon finantstagatise pakkumise suuniste kohta (lõiked 5 ja 6) kohustuse näha ette finantstagatis, mis kindlustab meremeeste nõuetekohase kojusõidu. Nimetatud resolutsioon kinnitab preambulis, et kojusõidu, hülgamise korral ülalpidamise ja töötasu väljamaksmise eest hoolitsemine peaksid moodustama ühe osa meremehe lepingulistest ja/või seadusega ettenähtud õigustest, mida ei saa mõjutada reederi toimetulematus või suutmatus oma kohustusi täita.

2. Täiesti uue põhimõttena riigisiseses õiguses kehtestab § 59 lõige 1 reederi (v.a sisevetes või kohalikus rannasõidus sõitva laeva reeder) kohustuse ette näha piisava rahalise tagatise kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks. Rahaline tagatis on piisav, kui kogu kojusõidu korraldamisega seonduv kohustus on tagatud. Arusaadavalt sõltub tagatise suurus laevapere liikmete arvust, võimalikust kojusõidu pikkusest, kasutatavatest transpordivahenditest jmt. Sama lõige täpsustab, et tagatiseks võib muu hulgas olla Eestis või Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis asuva kindlustusseltsi (näiteks reederi P&I vastutuskindlustus) või krediidiasutuse (s.o äriühingu, kes annab laenu või finantseerib muul

viisil) vastavad rahalised vahendid, mille kasutamise tagab reederi sõlmitud kindlustus- või muu asjakohane leping. Seega laevade P&I kindlustus on kindel reederi finantstagatis, mis võib katta ka meremehe kojusõidu kulud. Tagatis võib samuti näiteks olla makse- ehk pangagarantii VÕS § 155 tähenduses.[63] Kõnesolev regulatsioon peegeldab meretöö konventsiooni ja IMO resolutsiooni ühte põhiseisukohta – oluline ei ole mitte tagatise pakkumise vorm, vaid see, et reeder suudab kõik kojusõidu korralduskulud hüvitada tänu piisavate rahaliste vahendite olemasolule.

3. 1993. aasta rahvusvaheline merivõlgade ja pantide konventsioon (jõustus Eesti suhtes 05.09.2004) kehtestab artiklis 4.1.(a) eesõigustatud merivõla staatusega nõudena muu hulgas kapteni, ohvitseride ja laevapere liikmete teenistusest lähtuvad palganõuded ja muude summade nõuded, kaasa arvatud nende repatrieerimiskulude tasumine. Inkorporeerides selle konventsiooni põhiseisukohad riigisisesesse õigusesse, viidi LAÕS-i 1998. aastal sisse uus § 74 lõige 1 punkt 1, mis sätestab, et merivõlaga on tagatud muu hulgas nõuded meremehe töötasule ja teistele teenistussuhetest tekkinud summadele, mis võlgnetakse kaptenile, meeskonnale ja teistele laevapere liikmetele, kaasa arvatud nimetatud isikute eest tasutavad repatrieerimiskulud.[64]

4. Selle paragrahvi lõigete 2 ja 3 kohaselt võetakse tagatise suuruse arvutamisel aluseks laevapere liikmete arv ning MTööS §-des 56–58 sätestatud vajalikud eeldatavad kulutused, mida reeder peab kandma. Selleks on eelkõige eeldatavad transpordi-, toidu- ja majutuskulud. MTööS sätestab Veeteede Ameti õiguse nõuda reederilt laevapere liikmete ametliku arvu laevade kaupa teatamist ametile. Piisava tagatise olemasolu kontrollib MSOS uue sätte § 11^{14} lõike 4 punkti 6 alusel meretöötunnistuse väljastamisel Veeteede Amet. See nõue järgib nimetatud IMO resolutsioonis sätestatut (lõige 7).

5. MTööS § 59 lõike 4 järgi kehtestab majandus- ja taristuminister määrusega reederi poolt laevapere liikme kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks ette nähtud tagatise piisavuse hindamise ja suuruse arvutamise põhimõtted. Määruse (05.06.2015) § 2 kohaselt loetakse tagatis piisavaks, kui laev on kindlustatud vastutuskindlustuslepingu alusel, mis hõlmab laevapere liikme kojusõidu kulude hüvitamist. Kui laevapere liikme kojusõidu kulude hüvitamine toimub muu rahalise tagatise alusel, on tagatis piisav, kui see on vähemalt 6000 eurot laevapere liikme kohta. Tagatise piisavust hindab Veeteede Amet.

---

[63] VÕS järgi on garantii leping, millega garant võtab endale kohustuse teha garantiilepingus sätestatud tingimuste täitmise korral selles lepingus nimetatud toiming. Reeglina on garantii sisuks garandi kohustus maksta võlausaldajale garantiis märgitud rahasumma või hüvitada teatavad võlausaldaja kulutused. Garandi ja võlausaldaja vaheline suhe tugineb garantiilepingul.

[64] LAÕS § 72 järgi on merivõlg seaduse alusel tekkiv pant laevale seadusega sätestatud nõuete tagamiseks. Merivõlg tekib laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva omaniku, reederi (isik, kes laeva oma nimel kasutab) või kapteni vastu.

§ 60. Riigi õigused ja kohustused laevapere liikme kojusõidu korraldamisel

(1) Riik korraldab laevapere liikme tasuta kojusõidu käesoleva seaduse §-s 56 nimetatud sihtkohta, kui:

1) reeder ei korraldanud laevapere liikme kojusõitu käesoleva seaduse §-s 55 sätestatud korras või

2) laevapere liikme kojusõidu kulusid ei hüvitatud käesoleva seaduse §-s 59 sätestatud tagatise realiseerimise kaudu.

(2) Laevapere liikmel on käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud juhul õigus nõuda riigilt kojusõidu korraldamist. Laevapere liige on kohustatud teatavaks tegema kojusõidu õiguse aluseks olevad asjaolud.

(3) Laevapere liikme kojusõidu korraldab ning kojusõidu viisi ja sihtkoha otsustab Veeteede Amet. Riigiasutused, eelkõige Välisministeerium, osutavad Veeteede Ametile kojusõidu korraldamiseks abi vastavalt oma pädevusele. Veeteede Ametil on õigus kaasata kojusõidu korraldamisse muid isikuid, kui ta vajaduse korral hüvitab neile tekkivad kulud.

(4) Laevapere liikme kojusõidu kulud, sealhulgas käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud kulud, kaetakse Vabariigi Valitsuse reservist riigieelarve seaduses kehtestatud korras.

(5) Veeteede Ametil on nõudeõigus reederi vastu laevapere liikme kojusõidu korraldamisel kantud kulude hüvitamiseks. Nõudeõigus hõlmab eelkõige käesoleva seaduse §-s 59 sätestatud tagatise realiseerimist riigi kasuks.

1. Nii meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas standardi A2.5 lõige 5) kui ka kalandustöö konventsioon (artikli 21 lõige 4) peavad olemasolevast praktikast tulenevalt vajalikuks eraldi reguleerida lipuriigi kohustust korraldada meremehe kojusõit, kui reeder seda miskipärast ei tee.

Meretöö konventsioon ja direktiiv sätestavad juhuks, kui reeder ei suuda korraldada kojusõitu ega kanda kojusõidu kulusid, sisuliselt kolmeastmelise diferentseeritud mudeli.

I – laevapere liikme kojusõidu korralduse eest põhi- ja esmavastutaja on alati reeder. Juhul kui reedril ei ole vahendeid laevapere liikme repatrieerimiseks, siis saab laevapere liige need vahendid finantstagatise alusel. Laevade vastutuskindlustuse P&I kindlustusfirmad maksavad laevapere liikme repatrieerimise kulud otse laevapere liikmele tema nõudmisel reederi vahenduseta. Siinjuures on oluline, et vastava laevapere liikme repatrieerimise kulude katmise klausliga kindlustus on tehtud reederi poolt. Kui reeder ei ole teinud kindlustust, peab reederil olema muu finantstagatis, mille arvelt saab laevapere liige nõuda vajadusel oma repatrieerimise kulude katmist või hüvitamist. II või III astme tegevused toimuvad üksnes siis, kui reeder ei saa oma sellekohaste ülesannetega mingil põhjusel hakkama ja ka reederi finantstagatis ei kata neid kulusid mingil ettenägematul põhjusel.

II – erandjuhul, kui reeder ei suuda mis tahes põhjusel kojusõitu korraldada ja selle kulusid ei saa katta vastava finantstagatise arvelt, teeb seda selle riigi pädev asutus, mille lipu all laev sõidab; teisisõnu lipuriik, kes võib laevapere liikme kojusõidu kulud sisse nõuda reederilt. Kojusõidu kulud kandnud lipuriik võib seejärel rahvusvaheliste õigusaktide alusel vastava reederi laevad kinni pidada või nõuda nende kinnipidamist, kuni tagasimakse on tehtud.

III – kui lipuriik omakorda mingil põhjusel sellekohast kohustust ei täida, võib seda teha riik, mille territooriumilt tahab meremees koju sõita, või riik, mille kodanik meremees on; enesestmõistetavalt nõutakse sel juhul kojusõidu kulud sisse lipuriigilt.

Kalandustöö konventsioon paneb juhul, kui reeder ei korralda nõuetekohast kojusõitu, selle korraldamise kohustuse lipuriigile, andes talle õiguse nõuda kulud sisse reederilt.

2. Meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas standard A2.5 lõige 7) kohustavad ühtlasi riike kaasa aitama nende meremeeste kojusõidule, kes teenivad tema sadamates peatuvatel või tema territoriaalvetest läbisõitvatel laevadel, samuti meremeeste väljavahetamisele laevadel.

Meretöö konventsiooni suunis (B2.5.2 lõige 2) soovitab, et meremehele, kes kojusõitu oodates on jäänud välisriigi sadamasse ning juhul, kui tema kojusõit viibib, tuleks osutada igakülgset praktilist abi. Välisriigi sadama pädev asutus peaks tagama, et sellest teatatakse asjakohasel viisil viivitamata meremehe lipuriigi ja kodakondsusriigi või elukohariigi konsulaar- või kohalikule asjaomasele esindajale. Iga riik peaks kandma hoolt selle eest, et nõuetekohaselt tagada:

a) välisriigi lipu all sõitval laeval töötanud ja välissadamas temast olenemata põhjustel maale toimetatud meremehe tagasipöördumine:
   - sadamasse, kus meremees tööle võeti;
   - selle riigi sadamasse, mille kodanik meremees on või kus on tema elukoht või
   - mõnda teise meremehe ja kapteni või reederi vahel kokku lepitud sadamasse pädeva asutuse loal või muude asjakohaste kaitsemeetmete alusel;
b) arstiabi ja meditsiiniline teenindus välisriigi lipu all sõitval laeval töötavale meremehele, kes on välissadamas laevalt maale toimetatud laevateenistuses aset leidnud haiguse või vigastuse tõttu, mida ei ole põhjustanud tema enda tahtlik süüline käitumine.

3. Kooskõlas ülalnimetatud rahvusvaheliste õigusnormidega peab MTööS § 60 lõike 1 järgi riik (s.o Eesti Vabariik kui lipuriik) korraldama laevapere liikme tasuta kojusõidu selle seadusega (§ 56) määratletud sihtkohta üksnes kahel juhul:

1) reeder ei korraldanud kojusõitu MTööS §-s 55 sätestatud korras, näiteks seetõttu, et ta ei tajunud ega suutnud mis tahes põhjusel täita oma kohustust korraldada konkreetsel juhul laevapere liikme kojusõitu;
2) laevapere liikme kojusõidu kulusid ei hüvitatud MTööS §-s 59 sätestatud rahalise tagatise või finantstagatise kaudu, näiteks tagatise puudumise või selle ebapiisavaks osutunud suuruse tõttu.

Kuna riigil on kohustus korraldada laevapere liikme kojusõit üksnes seetõttu, et reeder jättis oma kohustused täitmata, peab vastavate asjaolude väljaselgitamine toimuma kojusõidu korraldamise haldusmenetluse käigus. Toimingute vormi ja muud üksikasjad määrab kojusõitu korraldav ametnik kaalutlusõiguse alusel, rakendades vajaduse korral uurimisprintsiipi. Menetluse täpsemat korda ei ole võimalik seaduse tasemel sätestada, sest see kord peab jääma piisavalt abstraktseks ja üldiseks, võimaldades lahendada kõik kojusõidu juhud.

4. Sama paragrahvi lõigete 2 ja 3 alusel on eelmises lõikes nimetatud kahel juhul laevapere liikmel õigus nõuda riigilt kojusõidu korraldamist. On arusaadav, et selletaolise väga olulise õigusega laevapere liige peab neid asjaolusid, mis annavad talle õiguse kojusõidu nõudmiseks, mingil moel tõendama, kas või juba üksnes seepärast, et tuvastada, kas tegemist on hätta sattunud laevapere liikme või mõne suvalise seikleja või turistiga. Käesoleva seaduse järgi peab laevapere liige need asjaolud teatavaks tegema Veeteede Ametile, kes kojusõidu korraldab ja kojusõidu viisi ning sihtkoha otsustab. Teatavaks tehtavad kojusõitu õigustavad asjaolud peavad andma kinnitust sellele, et need on seotud teatud kindla laeva ja kojusõitu mittekorraldava reederiga ning meretöölepingut omava laevapere liikmega, kellel on kojusõidu õigus ja kes vajab selleks riigi abi MTööS § 60 lõikes 1 toodud põhjustel.

Otsustades kojusõidu viisi ja sihtkoha, ei pea Veeteede Amet selleks mitte alati eelistama õhutransporti, kui mõnel kindlal juhul oleks odavam ja otstarbekam tuua meremees koju meritsi või maad mööda. Veeteede Amet ei ole kojusõidu viisi ja sihtkoha valikul jäigalt seotud laevapere liikme soovidega, kuid hea halduse põhimõttest lähtuvalt tuleks neid soove mõistlikkuse piires arvestada.

Riigiasutused, eelkõige Välisministeerium, osutavad Veeteede Ametile kojusõidu korraldamisel abi vastavalt oma pädevusele. Välisministeeriumi haldusala tagab reaalse laiaulatusliku geograafilise kohaloleku (sh teiste Euroopa Liidu riikide esindus- ja konsulaarvõrgustikku kasutades) ja praktilise kogemuse, sest tal on seda seoses kõigi hädasolevate Euroopa Liidu kodanike repatrieerimise – tõsi, mitte küll hädasolijale tasuta - abistamisel, sh Euroopa Liidu riikide alaliste diplomaatiliste esinduste ja konsulaaresinduste võrgustiku vahendusel. Veeteede Ametil on praktilistest kaalutlustest lähtuvalt õigus kaasata kojusõidu korraldamisse ka muid asjaomaseid isikuid, kui ta vajadusel hüvitab neile tekkivad kulud. Muude isikute all peetakse siinkohal eelkõige silmas reisikorraldusteenust osutavaid ettevõtteid.

5. Selle paragrahvi lõike 4 järgi kaetakse kõik laevapere liikme kojusõidu korraldamisel riigile tekkivad kulud, sh kolmandate isikute (näiteks reisibürood) kaasamisega seotud kulud Vabariigi Valitsuse reservist riigieelarve seaduses kehtestatud korras. Selle seaduse § 30 kohaselt tehakse nimetatud reservist sihtotstarbelisi eraldisi ettenägematute kulude katteks, mida kojusõiduga seotud kulud endast just kujutavadki.

Et riigil tekib nimetatud kulude katmise kohustus vaid erandjuhtudel, kui reeder ei tule oma kohustuste täitmisega toime, ja kuna ei ole kuidagiviisi võimalik ennustada, kui palju (ja kas üldse) laevapere liikmeid ja millistest geograafilistest punktidest tuleb koju toimetada, on praktiliselt võimatu kalkuleerida kojusõidukulude eeldatavat suurust aastas, sh isegi selle suurusjärku.

6. Kooskõlas ülalnimetatud konventsioonide, direktiivi ning VÕS põhimõtetega, on Veeteede Ametil nõudeõigus reederi vastu laevapere liikme kojusõidu korraldamisel kantud kulude hüvitamiseks, mis eeldab vastavate detailsete arvete koostamist ja esitamist. Eelkõige hõlmab selle lõike regulatsioon MTööS §-s 59 sätestatud tagatise realiseerimist riigi kasuks (MTööS § 60 lõige 5).

§ 61. Laevalt mahajäämine

(1) Laevapere liikme süüta välisriigi sadamas laevalt maha jäänud laevapere liikme toimetab reeder käesoleva seaduse §-s 56 sätestatud sihtkohta või järgmisesse sadamasse, kuhu laev siirdub, kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti.

(2) Reeder kannab laevalt maha jäänud laevapere liikme transpordikulud käesolevas jaos sätestatud korras.

1. Muutmata sisuliselt varem riigisiseses õiguses kehtinud põhimõtet (MTS § 57 lõige 6), paneb MTööS § 61 lõige 1 reederile kohustuse toimetada oma kulul laevapere liige, kes enda süüta on välisriigi sadamas laevalt maha jäänud, § 56 lõikes 1 sätestatud sihtkohta (s.o Eesti Vabariigi territooriumile, meretöölepingu sõlmimise kohta, kollektiivlepinguga kokkulepitud kohta või laevapere liikme elukohariiki, kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti) või järgmisesse sadamasse, kuhu laev sõidab, kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti.

2. Kuna selle paragrahvi lõikes 1 kirjeldatud olukord sarnaneb kojusõidu üldist korraldamist eeldava olukorraga, nõudes reederilt samalaadsete kohustuste täitmist, näeb lõige 2 ette, et reeder kannab laevalt maha jäänud laevapere liikme transpordikulud MTööS 6. jaos "Laevapere liikme kojusõit" sätestatud korras. See regulatsioon ei muuda MTS-s varem sätestatud (§ 57 lõige 6) põhimõtet.

7. jagu
Laevapere liikme kaebus

§ 62. Laevapere liikme kaebuse menetlemine laeval

(1) Reeder, välja arvatud sisevetes või kohalikus rannasõidus sõitva laeva reeder, kehtestab laevapere liikme käesolevas seaduses sätestatud õiguste rikkumise lahendamiseks laeval kaebuse esitamise ja menetlemise korra.

(2) Kaebuse esitamise ja menetlemise kord peab hõlmama vähemalt:

1) kaebusele ja selle esitamisele kehtestatud nõudeid;

2) kaebuse läbivaatamise tähtaega ja korda;

3) laevapere liikme õigust kaasata kaebuse esitamisse ja menetlusse erapooletuid nõustajaid ja esindajaid;

4) meetmeid laevapere liikme kaitseks tagakiusamise eest seoses kaebuse esitamisega;

5) kaebuse läbivaatamisel tehtud otsuse laevapere liikmele teatavaks tegemise korda.

(3) Kaebus ning kaebuse menetlemisel tehtud otsused tuleb laevas registreerida ja säilitada ühe aasta jooksul otsuse tegemisest arvates viisil, mis tagab järelevalveasutusele ja asjaomasele laevapere liikmele ülevaate kaebuse läbivaatamisest.

(4) Kaebuse esitamise ja menetlemise kord ei piira laevapere liikme õigust esitada avaldus oma õiguste rikkumise kohta laeva kaptenile, reederile või muule asjaomasele isikule või pöörduda oma õiguste kaitseks avaldusega töövaidluskomisjoni, hagiga kohtusse või käesoleva seaduse §-s 73 nimetatud järelevalveasutuse poole.

1. Kaebuste menetlemise korda laeval reguleerib nii meretöö konventsioon kui ka direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas eeskiri 5.1.5 ja standard A5.1.5). Kõnesolev eeskiri nõuab riikidelt, et nende lipu all sõitvatel laevadel peab kehtima kord, mis võimaldab õiglaselt, tõhusalt ja kiiresti menetleda meremeeste kaebusi meretöö konventsiooni nõuete (sh meremeeste õiguste) väidetava rikkumise kohta. Keelustada tuleb igasugune meremehe tagakiusamine kaebuse esitamise eest, niisugune tegevus tuleb muuta karistatavaks.

Selline kaebuste laeval menetlemise kontseptsioon lähtub tegelikult ILO 1967. aasta soovitusest nr 130 kaebuste läbivaatamise kohta, mis muu hulgas sätestab, et igal töötajal, kelle arvates on kaebuseks alust, peaks olema õigus:

- selline kaebus esitada, kannatamata selle tulemusena mingit kahju;
- nõuda asjakohase menetluse alusel sellise kaebuse läbivaatamist.

Meretöö konventsiooni soovituslik suunis (B1.5 lõige 2) soovitab, et kaebuste menetlemise kord peaks sisaldama vähemalt järgmist:

a) kaebus tuleks esitada selle esitanud meremehe teenistusüksuse ülemale või kõrgema juhtkonna liikmele;
b) teenistusüksuse ülem või kõrgema juhtkonna liige peaksid püüdma asja lahendada ettenähtud tähtaja jooksul olenevalt arutatavate asjaolude keerukusest;
c) kui ülalmainitud isikud ei suuda kaebust lahendada meremeest rahuldaval viisil, võib meremees pöörduda kaebusega kapteni poole, kes peaks asja isiklikult käsitlema;
d) meremehel peaks alati olema õigus kutsuda oma valikul enda saatjaks või esindajaks teine sama laeva meremees;
e) kõik kaebused ja nendega seotud otsused tuleks registreerida ning nende koopiad anda asjaomastele meremeestele;
f) kui kaebust ei ole võimalik lahendada laeval, tuleks asi suunata kaldal asuvale reederile, kellele antakse vastav tähtaeg tüliküsimuse lahendamiseks ning kes vajadusel konsulteerib asjaga seotud meremeestega või nende esindajaga;
g) kõikidel juhtudel peaks meremeestel olema õigus esitada oma kaebus otse kaptenile, reederile ja pädevale asutusele.

2. Lähtudes ülalnimetatud rahvusvahelistes õigusaktides sätestatust näeb MTööS § 62 lõige 1 ette reederi (v.a sisevetes või kohalikus rannasõidus sõitva laeva reeder) kohustuse kehtestada laevapere liikme MTööS-s sätestatud õiguste rikkumise lahendamiseks kaebuse esitamise ja menetlemise korra laeval. See peab võimaldama õiglaselt, tõhusalt ja kiiresti menetleda laevapere liikme kaebusi. Kooskõlas rahvusvaheliste õigusaktide sellekohaste seisukohtadega peab kord tagama võimaluse lahendada kaebused võimalikult madalal tasemel, välistamata võimalust vajadusel esitada kaebus otse kaptenile ja asjaomastele laevavälistele asutustele (näiteks Veeteede Ametile, Tööinspektsioonile, Terviseametile, laevapere liikmete esindusorganisatsioonidele).

3. Kaebuse menetlemise üldine põhimõtteline eeldus on kaebuse esitaja isiku tuvastamise võimalus. Kaebused, milles kajastatud andmed isiku tuvastamist ei võimalda, jäetakse üldjuhul – kuid mitte alati – tähelepanuta. Kaebuse esitajasse ja tema väidetesse tuleb suhtuda eelarvamusteta ja lugupidavalt, selles esile toodud asjaolud peab menetleja välja selgitama

põhjalikkusega, mis võimaldab jõuda tõstatatud probleemi olemuseni. Vajadusel võib kaebuse menetleja teha kaebuse esitajale ettepaneku täiendavate vajalike andmete esitamiseks, kuulata ära asjasse puutuvad isikud ning vajaduse korral nõuda neilt selgitusi. Kaebuse menetleja teeb analüüsi tulemusena järelduse, kas kaebuses esitatu on põhjendatud.

Sama paragrahvi lõige 2 näeb ette, et kaebuste esitamise ja menetlemise kord peaks kajastama vähemalt:

1) kaebusele ja selle esitamisele kehtestatud nõudeid (nõuded kaebuse vormistamise ning koostamise viisi kohta, suulise kaebuse esitamise võimalused, mida teha kollektiivsete ja anonüümsete kaebustega, samuti kellele kaebus edastada jmt);
2) kaebuse läbivaatamise tähtaega ja korda (nõuded selle kohta, mitme tööpäeva jooksul kaebus läbi vaadatakse ja selle tähtaja pikendamise võimalused, samuti kes selle läbi vaatab, täiendavate kirjalike selgituste nõudmise võimalused jmt);
3) laevapere liikme õigus kaasata kaebuse esitamisse ja menetlemisse erapooletuid nõustajaid ja esindajaid (kelleks võiks näiteks olla mõni teine juriidiliste teadmistega laevapere liige, töötajate usaldusisik, ametiühingu usaldusisik); võimalikke kulusid seoses nõustajate ja esindajate kaasamisega ei ole reeder kohustatud hüvitama – need jäävad kaebuse esitaja enda kanda;
4) meetmeid laevapere liikme kaitseks tagakiusamise eest seoses kaebuse esitamisega (näiteks võimalikust tagakiusamisest kohene teavitamine, sh teiste laevapere liikmete poolt, asjakohane pöördumine laevapere liikmete esindajate poole jmt); direktiivi 2009/13/EÜ standardi A5.1.5 lõige 3 selgitab tagakiusamise mõistet nii, et see "hõlmab meremehe suhtes vaenulikku tegevust kaebuse pärast, mis ei ole ilmselgelt esitatud pahatahtlikult või kellegi ärritamiseks";
5) kaebuse läbivaatamisel tehtud otsuse laevapere liikmele teatavaks tegemise korda (kui mitme tööpäeva jooksul pärast otsuse vastuvõtmist see tuleb kaebuse esitajale teatavaks teha ja selle tähtaja pikendamise võimalused, millisel viisil tuleb seda teha jmt).

Kaebuste esitamise ja menetlemise korra väljatöötamisel on otstarbekas võtta arvesse ka ülalmainitud meretöö konventsiooni asjakohase suunise soovitusi.

4. Kooskõlas meretöö konventsiooni ülalmainitud suunise soovitusega ja üldise hea haldustavaga isikute kaebuste menetlemisel ning Vabariigi Valitsuse sellekohase määrusega (nr 80, 26.02.2001) "Asjaajamiskorra ühtsed alused", sätestab MTööS § 62 lõige 3 korra, kus kõik kaebused ja kaebuse menetlemisel tehtud otsused tuleb laevas registreerida ja säilitada ühe aasta jooksul otsuse tegemisest arvates niisugusel viisil, mis tagab järelevalveasutustele ja asjaomasele laevapere liikmele ülevaate kaebuse läbivaatamisest. Kaebuse ja selle menetlemisel kogutud dokumentide säilitamise korraldab kapteni määratud isik.

5. Nagu rõhutavad ka ülalnimetatud rahvusvahelised õigusaktid ja tuginedes Eesti õiguse üldpõhimõttele, ei tohi kaebuse esitamise ja menetlemise kord piirata laevapere liikme õigust esitada avaldus oma õiguste rikkumise kohta otse laeva kaptenile, reederile või muule asjaomasele isikule. Või ka, nagu sätestab sama paragrahvi lõige 4, pöörduda oma õiguste kaitseks avaldusega töövaidluskomisjoni, hagiga kohtusse või MTööS §-s 73 nimetatud järelevalveasutuste, s.o Tööinspektsiooni, Veeteede Ameti ja Terviseameti poole.

8. jagu
Laevapere liikme töö- ja elamistingimuste vastavus nõuetele

§ 63. Meretöötunnistus ja ajutine meretöötunnistus

Rahvusvahelist meresõitu tegeva laeva, mille kogumahutavus on 500 või enam, välja arvatud kalalaeva laevapere liikme töö- ja elamistingimuste vastavust käesolevas seaduses ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsioonis sätestatud nõuetele tõendab meresõiduohutuse seaduses sätestatud alustel ja korras väljastatud meretöötunnistus koos meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooniga või ajutine meretöötunnistus.

1. Meretöö konventsiooni (eeskirja 5.1.1 lõiked 1 ja 4) järgi vastutab lipuriik selle eest, et tema lipu all sõitvatel laevadel oleks tagatud meretöö konventsiooni alusel võetud kohustuste täitmine. Meretöötunnistus koos meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooniga tõendavad, et vastav lipuriik on laeva nõuetekohaselt kontrollinud ning et selle konventsiooni nõuded seoses meremeeste töö- ja elutingimustega on täidetud serditud ulatuses. Sama eeskirja lõike 3 järgi vastutab lipuriik täielikult oma lipu all sõitvatel laevadel meremeeste töö- ja elamistingimuste järelevalve ja sertimise eest.

Meretöö konventsioon (eeskirja 5.1.3 lõige 3) näeb samuti ette, et lipuriik peab tagama oma laevadel ajakohase andmestikuga meretöötunnistuse olemasolu, tõendamaks, et laevapere liikmete töö- ja elamistingimusi laeval on kontrollitud ning et need vastavad riigisisestele õigusnormidele või muudele rakendusmeetmetele. Ühtlasi peab lipuriik tagama oma laevadel meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni olemasolu, millele on kantud ajakohane andmestik ning mis esitab riigi tingimused ja reederi võetavad meetmed meretöö konventsiooni kohaldamise suhtes, pidades silmas laevapere liikmete töö- ja elamistingimusi (eeskirja 5.1.3 lõige 4).

Meretöönõuetele vastavuse deklaratsioon lisatakse meretöötunnistusele. Deklaratsioon koosneb kahest osast, mille I osa täidab pädev asutus (meil Veeteede Amet), II osa reeder. Meretöötunnistus ja meretöönõuetele vastavuse deklaratsioon peavad meretöö konventsiooni kohaselt vastama selle konventsiooni lisas A5-II toodud näidisele.

Meretöö konventsiooni järgi kohaldatakse eeskirja 5.1.3 ja standardi A5.1.3 nõudeid:

a) rahvusvahelisi reise tegevatele laevadele, mille kogumahutavus on 500 või enam;
b) liikmesriigi lipu all sõitvatele teise riigi sadamast väljuvaid või teise riigi sadamate vahelisi reise tegevatele laevadele, mille kogumahutavus on 500 või enam.

2. Käesolev paragrahv võtab meretöö konventsioonist (eeskirjad 5.1.1 ja 5.1.3 ning standard A5.1.3) Eesti õigusse üle meretöötunnistuse ja meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooniga seonduvad nõuded. MTööS § 63 näeb konventsioonis sätestatut järgides ette meretöötunnistuse (või ajutise meretöötunnistuse) koos meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooniga olemasolu vaid rahvusvahelist meresõitu tegeval laeval, mille kogumahutavus on 500 või enam (välja arvatud kalalaev). Meretöötunnistusi väljastab Veeteede Amet MSOS-s sätestatud tingimustel ja korras.

MTööS täiendas 8. peatükis "Rakendussätted" MSOS meretöötunnistuse väljastamise nõuetega ja laevapere liikmete töö- ja elamistingimuste ülevaatuse regulatsiooniga, millega MSOS-i lisandus uus 2^{2}. peatükk "Laevapere liikme töö- ja elamistingimuste nõuetele vastavust tõendavad tunnistused". MSOS uued §-d 11^{13} ja 11^{16} reguleerivad vastavalt meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse väljastamist ning ajutise meretöötunnistuse väljastamist (vt selgitused MTööS § 82 juurde).

§ 64. Kalandustöötunnistus

Üle kolme päeva merel oleva ja tavaliselt väljaspool lähisõitu sõitva üle 24 meetri pikkuse kalalaeva laevapere liikme töö- ja elamistingimuste vastavust käesolevas seaduses ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni kalandustöö konventsioonis sätestatud nõuetele tõendab meresõiduohutuse seaduses sätestatud alustel ja korras väljastatud kalandustöötunnistus.

1. MTööS § 64 inkorporeerib riigisisesesse õigusesse ILO kalandustöö konventsiooni artikli 41 seisukohad. Kalandustöö konventsioon näeb ette, et kauemaks kui kolmeks päevaks merele jäävatel kalalaevadel, mille pikkus on 24 meetrit või rohkem või mis sõidavad tavaliselt rohkem kui 200 meremiili kaugusel lipuriigi rannikust või väljaspool selle mandrilava[65] välisserva, olenevalt sellest, kumb kaugus rannikust on suurem, peab kaasas olema pädeva asutuse välja antud kehtiv dokument (Eestis kalandustöötunnistus), mis kinnitab, et pädev asutus (Eestis Veeteede Amet) või selle esindaja on kontrollinud laeva vastavust käesoleva konventsiooni elu- ja töötingimustealastele sätetele. Sellise dokumendi kehtivusaeg võib kokku langeda kalalaeva riikliku või rahvusvahelise ohutustunnistuse kehtivusajaga, kuid ei tohi ühelgi juhul ületada viit aastat.

2. Käesolev paragrahv kehtestab nõude, et üle kolme päeva merel oleva ja tavaliselt väljaspool lähisõitu sõitva üle 24 meetri pikkuse kalalaeva laevapere liikme töö- ja elamistingimuste vastavust MTööS-s ja ILO kalandustöö konventsioonis sätestatud nõuetele tõendab MSOS-s sätestatud alustel ja korras väljastatud kalandustöötunnistus.

MTööS toob 8. peatüki "Rakendussätted" § 82 kaudu MSOS-i uue § 11^{13}, mis sätestab nõuded kalandustöötunnistuse väljastamisele, mida teeb nimetatud paragrahvi lõike 3 alusel Veeteede Amet (vt selgitused MTööS § 82 juurde).

---

[65] ÜRO mereõiguse konventsiooni järgi hõlmab rannikuriigi mandrilava merepõhjast ja selle all asuvast maapõuest moodustuvat ala, mis ulatub maismaaterritooriumi pikendusena tema territoriaalmerest mandrilava välisservani või territoriaalmere lähtejoonest 200 meremiili kaugusele, kui mandrilava välisserv nii kaugele ei ulatu.

4. PEATÜKK

Meretöölepingu lõppemise erisus

§ 65. Meretöölepingu erakorraline ülesütlemine laevapere liikmest tuleneval mõjuval põhjusel

Lisaks töölepingu seaduse § 88 lõikes 1 sätestatule võib reeder meretöölepingu erakorraliselt üles öelda laevapere liikmest tuleneval mõjuval põhjusel, eelkõige kui laevapere liige:

1) ei ole oma süü tõttu saabunud sadamast väljumise ajaks laevale või ei ole tahtlikult või raske hooletuse tõttu saabunud laevale tööaja alguseks;
2) on omavoliliselt oma tööajal laevalt lahkunud;
3) on viibinud laeval joobeseisundis;
4) on õigusvastaselt toonud laevale alkoholi või narkootilisi, psühhotroopseid või ohtlikke aineid;
5) tegeleb salakaubaveoga;
6) on oma tegevusega seadnud reaalsesse ohtu laeva, laeval viibiva isiku või laeva lasti.

1. VÕS § 196 lõike 1 järgi võib kestvuslepingu (s.o püsiva kohustuse või korduvate kohustuste täitmisele suunatud lepingu) kumbki lepingupool mõjuval põhjusel etteteatamise tähtaega järgimata üles öelda, eelkõige kui ülesütlevalt lepingupoolelt ei või kõiki asjaolusid ja mõlemapoolset huvi arvestades mõistlikult nõuda lepingu jätkamist kuni kokkulepitud tähtpäevani või etteteatamise tähtaja lõppemiseni (erakorraline ülesütlemine). Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt võib siis, kui mõjuv põhjus seisneb selles, et teine lepingupool rikub lepingulist kohustust, lepingu üldjuhul üles öelda alles pärast kohustuse rikkumise lõpetamiseks määratud mõistliku tähtaja tulemusteta lõppemist. Ülesütlemiseks õigustatud isik võib lepingu üles öelda üksnes mõistliku aja jooksul pärast seda, kui ta ülesütlemise aluseks olnud asjaoludest teada sai (VÕS § 196 lõige 3). Erakorraliselt saab üles öelda nii tähtajalise kui tähtajatu kestvuslepingu.

2. MTööS § 65 reguleerib meretöölepingu erakorralist ülesütlemist reederi poolt juhul, kui mõjuva põhjuse selleks on andnud laevapere liige ise. On mõistetav, et kui töötaja isiku või käitumise tõttu on tekkinud seis, kus mõlemapoolseid huve järgides ei saa enam eeldada töösuhte jätkamist, on reederile sellise õiguse andmine asjakohane. Kogu paragrahvi regulatsioon tugineb tööõiguses kohaldataval üldpõhimõttel, mille järgi saab töölepingu erakorraliselt üles öelda üksnes seaduses ette nähtud mõjuval põhjusel ja etteteatamise tähtaegasid järgides. Selles peatükis meretöölepingu lõpetamise erisuste kehtestamine tähendab erisuste kehtestamist TLS suhtes.

3. Paragrahv näeb ette õiguspõhimõtte, et lisaks TLS § 88 lõikes 1 sätestatule võib reeder meretöölepingu erakorraliselt üles öelda laevapere liikmest tuleneval mõjuval põhjusel, eelkõige siis, kui laevapere liige:

- ei ole oma süü tõttu saabunud sadamast väljumise ajaks laevale või ei ole tahtlikult või raske hooletuse tõttu saabunud laevale tööaja alguseks.

Reeder peab hindama, kas laevapere liige ei saabunud sadamast väljumise ajaks laevale tema enda süü läbi või oli põhjuseks näiteks vääramatu jõu (*force majeur*) olukord. Samuti tuleb objektiivselt hinnata seda, kas tööaja alguseks laevale saabumata jäämise põhjus oli tõepoolest tahtlus (s.o õigusvastase tagajärje teadlik soovimine) või raske hooletus (s.o oma tegevuses vajaliku hoole olulisel määral kasutamata jätmine) või seisnesid põhjused sootuks muus;

- on omavoliliselt oma tööajal laevalt lahkunud.

Omavoliline tööajal laevalt lahkumine on meretöölepinguga võetud töökohustuste oluline rikkumine, millega võib kaasneda tõsine negatiivne mõju laeva ohutusele ja turvalisusele;

- on viibinud laeval joobeseisundis.

Seadus hõlmab mis tahes joobeseisundit, sh alkoholi- ning narkootilistest või psühhotroopsetest ainetest põhjustatud joove; kui TLS § 88 lõike 1 punkti 4 järgi loetakse mõjuvaks põhjuseks olukorda, kus töötaja on tööandja hoiatusest hoolimata viibinud tööl joobeseisundis, siis MTööS karmistab tunduvalt samalaadset sätet formuleeringuga “on viibinud laeval joobeseisundis”;

- on õigusvastaselt toonud laevale alkoholi või narkootilisi, psühhotroopseid või ohtlikke aineid.

Tuleb hinnata, kas laevale toodi alkoholi, narkootilisi, psühhotroopseid või ohtlikke (tule- ja plahvatusohtlikud, radioaktiivsed, söövibad ning mürkained jmt) aineid õigusvastaselt või oli selleks õiguslik alus; alkoholi, narkootiliste, psühhotroopsete või ohtlike ainete toomist laevale tuleks reguleerida laeva sisekorra eeskirjades;

- tegeleb salakaubaveoga.

Salakaubavedu on sellise kauba tollikontrolli eest varjatuna üle riigipiiri vedamine, mis peaks olema deklareeritud ja tollile esitatud; salakaubavedu kui süütegu annab laevapere liikme süülisuse ja töökohustuse tõsise rikkumise pinnal reederile õiguse meretööleping erakorraliselt üles öelda;

- on oma tegevusega seadnud reaalsesse ohtu laeva, laeval viibiva isiku või laeva lasti.

Ohtu laevale, sellel viibivale isikule või laeva lastile võib kujutada näiteks laevapere liikme poolt laeva navigeerimise takistamine, navigatsiooni-, raadio- ja muude laevaseadmete, pääste- ja tuletõrjevahendite rikkumine, lasti hoiutingimuste halvendamine, teiste laevapere liikmete terroriseerimine või nende liikumisvabaduse takistamine ja pantvangi võtmine jmt.

Selles paragrahvis esitatud loetelu mõjuvatest põhjustest sellisel kujul formuleerituna ei kujuta endast kinnist loetelu, vaid konkreetseid viiteid võimalikele olulistele mõjuvatele põhjustele. Paraku seda, milline töötajaga seotud üksikjuhtum annab piisava aluse meretöölepingu erakorraliseks ülesütlemiseks, saab öelda üksnes konkreetse juhu ja selle tausta hindamise kaudu. Kõnesolevad mõjuvad põhjused saavad olla seotud ainuüksi laevapere liikme ja reederi (tööandja) vahelise töösuhtega, mitte mingite muude põhjustega.

4. Ülalmainitud mõjuvate põhjuste loetelule kui erinormile lisanduvad üldnormina TLS § 88 lõikest 1 tulenevad mõjuvad põhjused (mis on sätestatud samuti lahtise näidisloeteluna), milleks on olukord, kui töötaja:

1) ei ole pikka aega tulnud toime tööülesannete täitmisega terviseseisundi tõttu, mis ei võimalda töösuhet jätkata (töövõime vähenemine terviseseisundi tõttu). Sedalaadi töövõime vähenemist eeldatakse siis, kui töötaja terviseseisund ei võimalda tööülesandeid täita nelja kuu jooksul;
2) ei ole pikka aega tulnud toime tööülesannete täitmisega ebapiisava tööoskuse, töökohale sobimatuse või kohanematuse tõttu, mis ei võimalda töösuhet jätkata (töövõime vähenemine);
3) on hoiatusest hoolimata eiranud tööandja mõistlikke korraldusi või rikkunud töökohustusi;
4) on tööandja hoiatusest hoolimata viibinud tööl joobeseisundis;
5) on pannud toime varguse, pettuse või muu teo, millega põhjustas tööandja usalduse kaotuse enda vastu;
6) on põhjustanud kolmanda isiku usaldamatuse tööandja vastu;
7) on tekitanud süüliselt ja olulisel määral kahju tööandja varale või loonud kahju tekkimise ohu;
8) on rikkunud saladuse hoidmise või konkurentsipiirangu kohustusi.

Samuti sätestab TLS § 88 lõige 2, et enne töölepingu ülesütlemist (eelkõige lõike 1 punktides 1 ja 2 nimetatud alusel) peab tööandja pakkuma töötajale võimaluse korral teist tööd. Teise töö pakkumise kõrval korraldab tööandja vajaduse korral töötaja täiendusõpet, kohandab töötingimusi või muudab töötaja töötingimusi. Paragrahvi 88 lõige 3 täpsustab, et tööandja võib töölepingu töötaja kohustuste rikkumise või tema töövõime vähenemise tõttu üles öelda, kui sellele on eelnenud tööandja hoiatus.

Lisaks peab reeder meretöösuhte ülesütlemisel juhinduma TLS § 88 lõigetest 3 ja 4. Üldjuhul peab töösuhte ülesütlemisele eelnema hoiatus. Eelnevat hoiatamist ei ole vaja kasutada, kui laevapere liige ei saa kohustuse rikkumise erilise raskuse tõttu või muul põhjusel seda hea usu põhimõtte järgi reederilt oodata.

TLS alusel (§ 88 lõige 4) võib tööandja töölepingu erakorraliselt üles öelda üksnes mõistliku aja jooksul pärast seda, kui ta ülesütlemise aluseks olnud asjaolust teada sai või pidi teada saama. Samasuguse põhimõtte sätestab ka VÕS § 196 lõige 3.

§ 66. Meretöölepingu lõppemine laeva merekõlbmatuks muutumise ja laevahuku korral

(1) Kui laev muutub merekõlbmatuks või toimub laevahukk, on reederil õigus öelda meretööleping laevapere liikmega üles koondamise tõttu, kui reederil ei ole võimalik pakkuda laevapere liikmele tööd muul laeval.

(2) Laevahuku korral on reederil õigus öelda meretööleping üles töölepingu seaduse §-s 97 sätestatud etteteatamistähtaegu järgimata.

(3) Laevaõnnetuse tagajärjel laeva merekõlbmatuks muutumise korral peab reeder laevapere liikmele meretöölepingu ülesütlemisest ette teatama vähemalt viis kalendripäeva.

1. Meretöö konventsioon ja direktiiv 2009/13/EÜ (mõlemas õigusaktis sätestatud eeskirja 2.6 lõikes 1) kohustavad riike kehtestama reeglid, mis tagavad, et laeva hävimise või uppumise korral maksab reeder igale laeval olnud meremehele hüvitist seoses laeva hävimisest või uppumisest tingitud töökaotusega. Samas muudab eeskirja 2.6 lõike 2 regulatsioon paindlikumaks lõikes 1 sätestatu, nähes ette, et nimetatud reeglid ei piira muude õiguste kohaldamist, mis meremehel võivad olla riigisisese õiguse kohaselt, mis käsitleb laeva hävimisest või uppumisest tingitud kahju või vigastuse hüvitamist.

2. MSOS § 16 järgi loetakse laev merekõlblikuks, kui see on projekteeritud, ehitatud, seadistatud, varustatud, mehitatud ning lastitud ohutu meresõidu ja hea merepraktika kohaselt ning laeva tehniline seisund vastab meresõiduohutuse nõuetele.

Laeva merekõlbmatuks muutmise või laevahuku korral on reederil õigus öelda MTööS § 66 lõike 1 alusel meretööleping üles koondamise tõttu, kui reederil ei ole võimalik pakkuda laevapere liikmele tööd muul laeval. Ülesütlemist koondamise korral reguleerib TLS § 89. Koondamisel makstavad hüvitised on ette nähtud TLS §-s 100.

TLS § 100 lõike 1 alusel maksab tööandja koondamise korral töötajale hüvitist tema ühe kuu keskmise töötasu ulatuses. Lisaks tööandja poolt makstavale hüvitisele maksab koondamise korral töötajale hüvitist ka Eesti Töötukassa töötuskindlustuse seaduses sätestatud tingimustel ja korras (TLS § 100 lõige 2). Töötukassa maksab koondamisel hüvitist töötajatele, kelle töösuhe on tööandja juures kestnud vähemalt viis aastat. Hüvitise suurus sõltub töösuhte kestusest. Hüvitist töötukassast peab taotlema tööandja, kelle kohustuseks on esitada töötukassale vormikohane avaldus viie kalendripäeva jooksul töösuhte lõppemisest arvates. Hüvitise kannab töötukassa töötaja pangakontole.

Koondamise korral makstavad hüvitised:

Töösuhte kestus	Tööandja makstav koondamishüvitis	Töötukassa makstav kindlustushüvitis koondamise korral
vähem kui 1 aasta	1 kuu	–
1–5 aastat	1 kuu	–
5–10 aastat	1 kuu	1 kuu
10 ja enam aastat	1 kuu	2 kuu

3. MTööS § 66 lõige 2 näeb ette, et laevahuku korral on reederil õigus öelda meretööleping üles töölepingu seaduse §-s 97 sätestatud etteteatamistähtaegu järgimata. See on laevahuku väga ootamatut tekkemehhanismi ja sellest tulenevalt etteteatamistähtaegade (sõltuvad üldjuhul töötaja ja tööandja vahelise töösuhte kestusest) järgimise võimatust arvestades põhjendatud ja sunnitud käik. Pärast laevahukku tekkinud olukorras ei saa meretöölepingus kokku lepitud töösuhe endist viisi objektiivsetel põhjustel jätkuda mingi etteteatamistähtaja lõppemiseni. Laevaõnnetuse tagajärjel laeva merekõlbmatuks muutumise korral peab reeder laevapere liikmele meretöölepingu ülesütlemisest ette teatama vähemalt viis kalendripäeva ette (sama paragrahvi lõige 3), kuna laevahukust oluliselt

erineva situatsiooni tõttu ei oleks töösuhte kohese lõppemisega erakorraline ülesütlemine õigustatud ega mõistlik.

§ 67. Meretöölepingu pikenemine

(1) Kui tähtajalise meretöölepingu lõppemise aeg saabub laeva mereloleku ajal, loetakse leping pikenenuks kuni laeva esimesse sadamasse jõudmiseni.

(2) Tähtajaline meretööleping ei lõpe käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud juhul sadamas, kuhu laev siseneb punkerdamiseks, haige või vigastatud isiku kaldale viimiseks või mõne muu ettenägematu sündmuse tõttu ja kust laevapere liikme kojusõit ei ole mõistlikult korraldatav.

(3) Kui laevapere liige jätkab reederi või kapteni ettepanekul tööd pärast käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud sadamasse jõudmist, loetakse tähtajaline meretööleping pikenenuks määramata ajaks, kui ei ole kokku lepitud teisiti, välja arvatud käesoleva paragrahvi lõikes 4 sätestatud juhul.

(4) Kui laevapere liikme ametikohale ei ole leitud asendajat, peab laevapere liige pärast käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud sadamasse jõudmist jätkama reederi või kapteni nõudmisel töötamist laeva seisuaja lõpuni, kuid kõige kauem seitse kalendripäeva.

(5) Kui välisriigi asjaomased ametivõimud ei luba laevapere liiget maale töölt lahkumise kohal või nõuavad tema käest tagatist, mida laevapere liige ei ole suuteline andma, loetakse meretööleping pikenenuks kuni laeva jõudmiseni sadamasse, kus sellist takistust ei esine.

1. Meretöölepingu pikenemisega seonduvat asjakohased ülalmainitud ILO konventsioonid ja Euroopa Liidu direktiivid ei reguleeri. Küll aga tegi seda varem MTS (§ 56), kusjuures seal varem sätestatut MTööS § 67 põhimõtteliselt ei muuda.

MTööS § 67 lõige 1 kehtestab pragmaatilise, töökorralduse üldisest loogikast lähtuva nõude, et kui tähtajalise meretöölepingu lõppemise aeg jõuab kätte laeva mereloleku ajal, loetakse leping pikenenuks kuni laeva esimesse sadamasse jõudmiseni. Töökorralduslik loogika ja mõistlikkus välistavad sellisel juhul tähtajalise meretöölepingu lõppemise võimaluse lepingu tähtaja saabumisel kui ebamõistliku.

2. Sama paragrahvi lõige 2, täpsustades lõike 1 kohaselt tähtajalise meretöölepingu pikenemise faktilise lõpptähtaja saabumist mingi sündmuse saabumisega – jõudmine esimesse sadamasse –, näeb ette, millal meretööleping esimesse sadamasse jõudmisel siiski ei lõpe. Need on juhud, millal laev siseneb sadamasse punkerdamiseks (e laeva kütusevaru täiendamiseks), haige või vigastatud isiku kaldale viimiseks või mõne muu ettenägematu sündmuse tõttu ning kust laevapere liikme kojusõit ei ole mõistlikult korraldatav. Lõige annab tähtajalise meretöölepingu faktilise lõpptähtaja määratlemisel erilise kaalu asjaolule, kas sellest sadamast, kuhu laev sisenes teatavate ettenägematute objektiivsete asjaolude tõttu, on võimalik korraldada mõistlikult (kojusõidu kulude, transpordivahendi valikuvõimaluse, kojusõidu aja, marsruudi jmt mõttes) laevapere liikme kojusõit. VÕS järgi loetakse võlasuhtes mõistlikuks seda, mida samas olukorras heas usus tegutsevad isikud loeksid tavaliselt mõistlikuks.

3. MTööS § 67 lõige 3 lähtub tähtajalise meretöölepingu pikenemisel määramatuks ajaks samadest kaalutlustest nagu TLS käsitleb tähtajalise töölepingu muutumist tähtajatuks, kui töötaja jätkab töö tegemist ka pärast töölepingu tähtaja möödumist ning tööandja ei avalda teistsugust soovi viie tööpäeva jooksul, arvates ajast, mil ta sai teada, et töötaja jätkab töö tegemist. Sellisel juhul töölepingu muutumisel tähtajatuks on tööandjal võimalik öelda leping üles üksnes töötajapoolse töölepingu rikkumise korral TLS-s sätestatud aluseid ja etteteatamistähtaegu järgides.

Lõige 3 näeb ette, et kui laevapere liige jätkab reederi või kapteni ettepanekul tööd pärast esimesse sadamasse jõudmist (mille sätestas lõige 1), loetakse tähtajaline meretööleping pikenenuks määramata ajaks, kui ei ole kokku lepitud teisiti. Ent lõige välistab siiski sellise pikenemise ühel juhul, mille kehtestab sama paragrahvi lõige 4.

4. Lõikes 4 sätestatut peaks vaatlema meretöö kui väga spetsiifilise, ruumiliselt piiratud ja isoleeritud tegevusvaldkonna kontekstis. Lõige kehtestab põhimõtte, et kui laevapere liikme ametikohale ei ole leitud asendajat, peab laevapere liige pärast ülalmainitud esimesse sadamasse jõudmist jätkama reederi või kapteni nõudmisel töötamist laeva seisuaja lõpuni, kuid kõige kauem seitse kalendripäeva. Laevapere liikme keeldumine asendaja puudumisel töö tegemisest võiks sellises eriolukorras tõsiselt mõjutada laeva navigeerimise ohutust ja turvalisust, töökorralduslikku stabiilsust, mistõttu reederi või kapteni ekstraordinaarne heauskne nõudmine laevapere liikme suhtes tööd jätkata on sel juhul mõistlik ja lühikese ajalise piiranguga – kuni seitse kalendripäeva – ka põhjendatud. Vastupidisel juhul ei oleks mõistlikult kaitstud kapteni ja reederi töökorralduslikud huvid. Kõnesoleva sätte mõte sarnaneb MTööS § 53 lõike 4 omaga, mis näeb samuti ette, et laevapere liige jätkab pärast talle puhkuse andmise kohustuse tekkimist tööd veel kuni kuu aega, kui talle ei leita vajalikku asendajat.

5. MTööS § 67 lõige 5 reguleerib eriolukorda, kui välisriigi asjaomased ametivõimud ei luba laevapere liiget maale töölt lahkumise kohal või nõuavad tema käest tagatist, mida laevapere liige ei ole suuteline andma. (Olukord ja sellest väljatulek sarnaneb sellega, mille sätestab MTööS § 56 lõige 2 seoses laevapere liikme kojusõiduga.) On loogiliselt ja pragmaatiliselt põhjendatud, et sellises pealesunnitud takistusega olukorras on praktiliselt ainus õiglane ja mõistlik tegutsemisviis see, mille näeb ette lõige 5: meretööleping loetakse pikenenuks kuni laeva jõudmiseni mis tahes teise sadamasse, kus seesugust takistust ei esine.

§ 68. Meretöölepingu lõppemise aeg

(1) Meretööleping lõpeb päeval, kui laevapere liige jõuab käesoleva seaduse §-s 56 nimetatud sihtkohta.

(2) Kui laevapere liige keeldub kojusõidust, loetakse meretöölepingu lõppemise päevaks laevapere liikme tööloleku viimane päev.

(3) Kui laevapere liikmega sõlmitud meretööleping öeldi üles laevapere liikme algatusel või tema töökohustuste rikkumise või haiguse või vigastuse tõttu, mida ta meretöölepingu sõlmimisel varjas või mille ta iseendale tahtlikult tekitas, loetakse meretöölepingu lõppemise päevaks laevapere liikme tööloleku viimane päev.

1. Meretöölepingu lõppemise aega asjakohased rahvusvahelised õigusaktid eraldi ei reguleeri. MTööS § 68 ei muuda varem kehtinud (MTS § 58) sellekohase regulatsiooni mõtet.

Kojusõidu sihtkoha, milleks on Eesti Vabariigi territoorium, meretöölepingu sõlmimise koht, kollektiivlepinguga kokkulepitud koht või laevapere liikme elukohariik, kui ei ole kokku lepitud teisiti, määratleb MTööS § 56 lõige 1. Kojusõidu sihtkoht kui töösuhte ja meretöölepingu eksisteerimise eesmärgistatud lõpp-punkt fikseerib MTööS § 68 lõike 1 kohaselt ka määratletava meretöölepingu lõppemise täpse aja – see lõpeb päeval, kui laevapere liige jõuab eelnimetatud kojusõidu sihtkohta. Kui aga laevapere liige keeldub üldse kojusõidust (selline käitumine tähendab ühtlasi meretöösuhte sisulist lõpetamist), siis loetakse meretöölepingu lõppemise päevaks laevapere liikme tööloleku viimane päev. See käsitlus langeb kokku TLS-st tulenevate üldiste põhimõtetega töölepingu lõppemise aja määratlemisel (MTööS § 68 lõige 2).

2. Vastavalt selle paragrahvi lõikele 3 ja kooskõlas üldiste asjakohaste TLS seisukohtadega on meretöölepingu lõppemise päev laevapere liikme tööloleku viimane päev ka siis, kui meretööleping öeldi üles:

- laevapere liikme algatusel.

TLS § 83 alusel on töötajal õigus tööleping üles öelda üksnes selles seaduses sätestatud alustel. TLS § 85 kohaselt võib töötaja tähtajatu töölepingu igal ajal korraliselt üles öelda, mida ta põhjendama ei pea. Korralisel ülesütlemisel tuleb töötajal järgida seaduses toodud 30-kalendripäevast etteteatamistähtaega (TLS § 98 lõige 1). Erakorraliselt saab töötaja töölepingu üles öelda TLS §-s 91 sätestatud mõjuval põhjusel, milleks võib olla tööandjapoolne kohustuse oluline rikkumine, aga ka töötaja terviseseisundist või perekondlikest kohustustest tulenevatel põhjustel; erakorralisest ülesütlemisest ei pea töötaja tööandjale ette teatama, kui ei saa mõistlikult nõuda lepingu jätkamist kokkulepitud või etteteatamistähtaja lõppemiseni; ülesütlemisõigus tekib ka MTööS § 18 lõike 1 alusel seoses laevapere liikme õigusega teatud juhtudel lahkuda laevalt;

- töökohustuste rikkumise tõttu.

VÕS § 100 järgi on kohustuse rikkumine võlasuhtest tuleneva kohustuse täitmata jätmine või mittekohane täitmine, sealhulgas täitmisega viivitamine; VÕS § 101 lõike 1 punkti 4 kohaselt võib kohustuse rikkumise korral võlausaldaja taganeda lepingust või öelda leping üles; töölepingu erakorralist ülesütlemist tööandja (reederi) poolt töötajast (laevapere liikmest) tuleneval põhjusel, sh töökohustuste rikkumisel, reguleerib üldseadusena TLS § 88 ja eriseadusena MTööS § 65;

- haiguse või vigastuse tõttu, mida ta meretöölepingu sõlmimisel varjas või mille iseendale tahtlikult tekitas.

Laevapere liikme süüline ja pahauskne käitumine oma haiguse või vigastuse teadlikul varjamisel meretöölepingu sõlmimisel või haiguse või vigastuse tahtlikul tekitamisel võib avaldada negatiivset mõju laeva navigeerimise ohutusele ja turvalisusele ning normaalsele töökorraldusele laevas ning kaasa tuua meretöölepingu ülesütlemise.

§ 69. Meretöölepingu erakorraline ülesütlemine laevapere liikme poolt

(1) Lisaks töölepingu seaduse §-s 91 sätestatule võib laevapere liige meretöölepingu erakorraliselt üles öelda eelkõige käesoleva seaduse § 18 lõikes 1 nimetatud asjaoludel.

(2) Meretöölepingu ülesütlemisest käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud alusel peab laevapere liige reederile ette teatama viis kalendripäeva, välja arvatud juhul, kui kõiki asjaolusid ja mõlemapoolset huvi arvestades ei või mõistlikult nõuda lepingu jätkamist etteteatamistähtaja lõppemiseni.

(3) Meretööleping loetakse lõppenuks pärast käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud tähtaja möödumist, kui laev on sisenenud sadamasse.

(4) Käesoleva seaduse § 18 lõikes 1 nimetatud asjaoludel või töölepingu seaduse § 91 lõike 2 alusel meretöölepingu ülesütlemisel maksab reeder laevapere liikmele hüvitist tema kolme kuu keskmise töötasu ulatuses. Kohus või töövaidluskomisjon võib hüvitise suurust muuta, arvestades meretöölepingu ülesütlemise asjaolusid ja mõlema poole huvisid.

1. Üldnormi laevapere liikme poolse meretöölepingu erakorralise ülesütlemise puhuks näeb VÕS §-st 196 tulenevalt ette TLS § 91, mille alusel võib töötaja töölepingu erakorraliselt üles öelda vaid mõjuvatel põhjustel. Seesugusteks mitteammendavate mõjuvate põhjuste näideteks võivad ühelt poolt olla tööandja kohustuste olulised rikkumised, eelkõige kui:

1) tööandja on kohelnud töötajat ebaväärikalt või ähvardanud sellega või lubanud seda teha kaastöötajatel või kolmandatel isikutel;
2) tööandja on oluliselt viivitanud töötasu maksmisega;
3) töö jätkamine on seotud reaalse ohuga töötaja elule, tervisele, kõlbelisusele või heale nimele.

Teisalt võivad TLS järgi mõjuvateks põhjusteks olla ka töötaja enda isikust tulenevad asjaolud, nagu näiteks see, kui töötaja terviseseisund või perekondlikud kohustused ei võimalda tal kokkulepitud tööd teha ja tööandja ei võimalda talle sobivat tööd.

MTööS § 18 lõige 1 nimetab erinormina asjaolud, mis annavad laevapere liikmele õiguse lahkuda laevalt. Sellisteks asjaoludeks on:

1) mittemerekõlblik laev, millel laevapere liige on kohustatud töötama, ning kapten ei täida oma kohustust kontrollida laeva merekõlblikkust vastavalt seaduses sätestatule ning kavatseb sadamast väljuda;
2) laevapere elamis- ja töötingimused laeval ohustavad laevapere liikme elu või tervist ning reeder ei rakenda olukorra parandamiseks vajalikke abinõusid;
3) laevapere liiget on laeval väärkoheldud ja kaptenil ei ole õnnestunud pakkuda talle kaitset, kuigi kaptenile on väärkohtlemisest teatatud;
4) laev kaotab õiguse sõita Eesti lipu all;
5) meretööleping on sõlmitud kindlaks reisiks ja laeva sõidu sihtkohta muudetakse;
6) pärast töö alustamist laeval selgub, et laev võib sattuda võõrvõimu kontrolli alla või saada vigastada sõja- või piraatluspiirkonnas või et nimetatud oht on märgatavalt suurenenud;

7) pärast töö alustamist laeval selgub, et sadam, kuhu on kavas suunduda, on kuulutatud epideemiapiirkonnaks.

MTööS § 69 lõige 1 sätestab, et lisaks TLS §-s 91 sätestatule võib laevapere liige meretöölepingu erakorraliselt üles öelda eelkõige (aga mitte ainult) MTööS § 18 lõikes 1 nimetatud asjaoludel.

2. Kui meretöölepingu ülesütlemine toimub selle paragrahvi eelmises lõikes sätestatu alusel, peab laevapere liige sellest reederile üldjuhul ette teatama viis kalendripäeva, välja arvatud ühel juhul, millal ta ei ole kohustatud seda tegema – kui kõiki asjaolusid ja mõlemapoolset huvi arvestades ei ole mõistlik nõuda lepingu jätkamist (MTööS § 69 lõige 2), mis – tähtsustades sama põhimõtet MTööS kontekstis – kordab sisuliselt TLS § 98 lõikes 2 väljendatud ideed töötajapoolsest ülesütlemise tähtaegadest. Eelöeldust järeldub, et TLS võimaldab töölepingu lõppemisest etteteatamist ka erakorralisel ülesütlemisel. Kas seda teha või mitte, sõltub mõjuva põhjuse kaalukusest ja mõjust töösuhtele. Kui töötaja ütleb töölepingu üles etteteatamise tähtaega järgimata, lõpeb töösuhe TLS alusel siis, kui tööandja on ülesütlemise avalduse kätte saanud.

3. MTööS § 69 lõige 3 viib sisse erisuse töösuhte lõppemisel võrreldes TLS-ga, mis taas johtub meretöö ja meretöösuhte spetsiifikast seoses ruumiliselt piiratud ja isoleeritud töökohaga, mis seab teatud tõkked tavapäraste stabiilsete töösuhete kehtestamisel. Selle lõike kohaselt loetakse meretööleping lõppenuks pärast selle paragrahvi eelmises lõikes kehtestatud tähtaja möödumist alles siis, kui laev on sisenenud sadamasse.

4. TLS § 100 lõike 4 järgi maksab tööandja töötajale hüvitist siis, kui töötaja ütleb töölepingu erakorraliselt üles põhjusel, et tööandja on lepingut oluliselt rikkunud. Tööandja on kohustatud seda tegema töötaja kolme kuu keskmise töötasu ulatuses. Töövaidluskomisjon või kohus võivad hüvitise suurust muuta, arvestades ülesütlemise asjaolusid ja mõlema poole huve.

Lõige 4 annab sarnaselt TLS-ga töötajale õiguse nõuda reederilt, kes on meretöölepingut oluliselt rikkunud, meretöölepingu ülesütlemisel hüvitist.

5. PEATÜKK

Laevapere liikme töövahendus

§ 70. Laevapere liikme töövahendus

(1) Laevapere liikme töövahendusteenus on laeval tööd otsivale isikule sobiva töö ja reederile sobiva laevapere liikme pakkumine.

(2) Töövahendusteenust osutav eraõiguslik juriidiline isik või füüsilisest isikust ettevõtja (edaspidi töövahendusteenuse osutaja) ei tohi nõuda tema poole tööleidmise sooviga pöördunud isikult otseselt ega kaudselt tasu töövahendusteenuse eest. Töövahendusteenuse eest võib tasu nõuda üksnes reederilt.

1. Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikkel 29 annab igaühele õiguse kasutada tasuta tööhõiveteenuseid.

Meretöö konventsioon (eeskiri 1.4 ja standard A1.4) näeb ette, et kõigil meremeestel peab olema juurdepääs tõhusale, nõuetekohasele ja läbipaistvale sellekohasele süsteemile, mis võimaldab meremehel tasu maksmata leida tööd laeval. Reederid, kes kasutavad meremeeste värbamis- ja töövahendustalitusi, mis asuvad riikides või territooriumidel, mille suhtes seda konventsiooni ei kohaldata, peavad tagama nende talituste vastavuse konventsiooni koodeksi (kohustuslikud normid ja mittekohustuslikud suunised) nõuetega.

Konventsiooni standard A1.4 näeb ette, et ILO liige, kelle territooriumil tegutseb avalikõiguslik meremeeste värbamis- ja töövahendustalitus, tagab, et see talitus tegutseb nõuetekohasel viisil, mis kaitseb ja edendab konventsioonis sätestatud meremeeste tööõigusi. Kui tegemist on eraõigusliku talitusega, mille peamine (s.o mitte ilmtingimata ainus) eesmärk on meremeeste värbamine ja töövahendamine, peab selle tegevus olema kooskõlas standardse litsentsimis- või kvalifikatsioonitunnistuste andmise süsteemiga või olema muul viisil reguleeritud.

Samalaadsed üldpõhimõtted (ehkki vähem detailselt) näeb ette ka kalandustöö konventsioon (artikkel 22).

Toonitamist väärib, et mainitud konventsioonid ei tee mingeid takistusi laevapere liikme tööle värbamiseks otse reederi poolt ilma vastavate tööhõivetalituste vahenduseta. ILO selgituste[66] kohaselt ei kohaldata meretöö konventsiooni reeglit 1.4 ja sellele vastavaid koodeksi sätteid kogu sellekohasele tegevusele siis, kui meretöö konventsiooni ratifitseerinud riigi lipu all tegutsev reeder värbab meremehed tööle otse, vastavate talituste poole pöördumata. Sellest kuuldes lõpetab lipuriigi järelevalveametnik kohe oma kontrollimistegevuse.

2. Eesti Vabariik ratifitseeris 3. märtsil 1923 ILO konventsiooni nr 9 meremeeste töövahenduse kohta, mis on tänaseni jõus, ehkki konventsioon kuulub ILO mitteajakohaste konventsioonide hulka (st tänapäeval seda konventsiooni ratifitseerida ei saa). Konventsioon nr 9 on üks neist konventsioonidest, mille ILO konsolideeris uude meretöö konventsiooni. Paraku, vastupidiselt ILO 1996. aasta meremeeste tööle värbamise ja töövahenduse konventsioonile nr 179 ning ka meretöö konventsioonile, keelab konventsioon nr 9 töövahenduse eest tasu maksmise üleüldse, sh ka reederite poolt tasu maksmise. ILO eksperdikomitee on selle õigusliku vastuoluga seoses soovitanud Eestile, et – pidades silmas meretöö konventsiooni ratifitseerimist – ei ole mõistlik hakata edaspidi lähtuma konventsiooni nr 9 vananenud (kuid endiselt jõus) sätetest, vaid tuleks siiski järgida meretöö konventsiooni asjakohaseid põhimõtteid. Likvideerimaks juba tekkinud õiguslikku segadust, on ILO-l plaan järk-järgult denonsseerida kõik meretöö konventsiooni konsolideeritud varasemate merekonventsioonide ratifitseerimised nende liikmete suhtes, kes on meretöö konventsiooni ratifitseerinud.

[66] Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). Frequently Asked Questions (FAQ). International Labour Office, Geneva, 2014, lk 30.

3. Üldnormi töövahenduse kohta riigisiseses õiguses annab tööturuteenuste ja -toetuste seadus (TTTS), mille § 12 lõigetele 1 ja 2 tugineb kogu MTööS § 70 sisu. TTTS töövahenduse kontseptsioon arvestab muu hulgas ILO 1997. aasta eratööhõivetalituste konventsiooni (nr 181) üldnõuetega.

MTööS § 70 lõige 1 määratleb laevapere liikme töövahendusteenuse mõiste, mis on laeval tööd otsivale isikule sobiva töö ja reederile sobiva laevapere liikme pakkumine. TTTS järgi loetakse tööotsijale sobivaks tööks iga töö, mida tööotsija ise endale sobivaks peab.

4. Paragrahvi lõige 2 kehtestab ühe kõige fundamentaalsema nõude tööturuteenuste osutamisel: töövahendusteenust osutav eraõiguslik juriidiline isik või füüsilisest isikust ettevõtja ei tohi nõuda tema poole tööleidmise sooviga pöördunud isikult ei otseselt ega kaudselt tasu töövahendusteenuse eest. Seda võib nõuda üksnes reederilt. Ent see keeld ei puuduta võimalikke kulusid, mida laevapere liige kannab seoses tervisetõendi hankimise ja meremehe teenistusraamatu või passi või muu samalaadse reisidokumendi saamisega; need isikuga seotud kulud ei seondu töövahendusteenuse osutamisega. Meretöö tegemise võimaluse tagavate viisade hankimisega seotud kulud kannab siiski reeder (vt meretöö konventsiooni standardi A1.4 lõike 5 punkti b käsitlus). Põhimõtteliselt on viimati mainitud kulude hüvitamist võimalik täpsustada meretöölepingu või kollektiivlepinguga. ILO konventsioonid meremehe isikut tõendavate dokumentide kohta (Eestile siduv nr 108 ja nr 185) ei sisalda sätteid, mis kohustaksid reederit tasuma meremeeste isikut tõendavate dokumentide eest.

§ 71. Tegutsemine töövahendusteenuse osutajana

(1) Töövahendusteenuse osutaja peab laevapere liikmetele töövahendusteenuse osutamiseks esitama majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse § 14 lõikes 1 nimetatud majandustegevusteate.

(2) Majandustegevusteade peab sisaldama ettevõtja kirjalikku kinnitust selle kohta, et ta järgib käesoleva seaduse § 70 lõikes 2 ja § 72 lõikes 1 sätestatud kohustusi.

(3) Tööinspektsioon võib töövahendusteenuse osutajal keelata majandustegevuse nõuete olulise rikkumise tõttu. Oluline rikkumine on eelkõige käesoleva seaduse § 70 lõikest 2 ja § 72 lõikest 1 tulenevate nõuete rikkumine.

(4) Töövahendusteenuse osutajal on keelatud mis tahes viisil takistada laevapere liiget tema kvalifikatsioonile vastava töö saamisel.

1. Töövahendusteenuse osutaja, kes võib olla nii eraõiguslik juriidiline isik kui ka füüsilisest isikust ettevõtja, peab MTööS § 71 lõike 1 järgi esitama majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse (MsüS) § 14 lõikes 1 nimetatud majandustegevusteate.

MsüS § 15 lõike 1 alusel peab majandustegevusteade sisaldama järgmisi ettevõtja majandustegevust puudutavaid üldiseid andmeid:

1) juriidilisest isikust ettevõtja puhul nimi ja registrikood, selle puudumise korral asukohariigi asjakohane identifitseerimistunnus (registreerimisnumbriga võrdsustatav numbri- või tähekombinatsioon), füüsilisest isikust ettevõtja puhul nimi ja registrikood, selle puudumise korral isikukood või sünniaeg ning isikut tõendava dokumendi nimetus ja number;

2) ettevõtja kontaktandmed (telefoninumber, elektronposti aadress ja postiaadress);
3) teise lepinguriigi või kolmanda riigi ettevõtja puhul asukoha aadress, kui see erineb postiaadressist;
4) tegevusala seadusest tulenev nimetus ning äriseadustiku alusel kehtestatud klassifikaatori kohane nimetus ja kood;
5) asjaomasel tegevusalal majandustegevuse alustamise kuupäev, kui see erineb majandustegevusteate esitamise kuupäevast;
6) majandustegevuse lõpetamise kuupäev, kui majandustegevus on kavandatud teatud tähtajaks;
7) teatele allakirjutanud isiku nimi ja kontaktandmed (telefoninumber ja elektronposti aadress), juriidilise isiku puhul ka esindusõiguse aluse nimetus (juhatuse liige või volitus);
8) muud seaduses sätestatud andmed.

MsüS § 15 lõike 3 järgi sisaldab majandustegevusteade tegevuskoha suhtes kehtiva majandustegevuse nõude korral lisaks selle paragrahvi lõikes 1 sätestatule ka järgmisi majandustegevuse üldandmeid:

1) tegevuskoha aadress, sealhulgas veebilehe aadress, või tegevuskohaks oleva liiklusvahendi identifitseerimise tunnus või piiritletud territooriumil tegutsemise korral tegevuspiirkond või tegevuskoha puudumise korral vastavasisuline teave;
2) tegevuskoha kontaktandmed (telefoninumber, elektronposti aadress), juhul kui need erinevad käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 2 nimetatud kontaktandmetest.

2. MTööS § 71 lõike 2 kohaselt peab majandustegevusteade sisaldama ettevõtja kirjalikku kinnitust selle kohta, et ta järgib § 70 lõikes 2 (s.o ei võta teenuse osutamise eest ei otse ega kaudselt tasu) ja § 72 lõikes 1 sätestatud kohustusi (vt selgitused § 72 juurde). Seadus ei kehtesta majandustegevusteates sisalduva kinnituse vormi, küll aga peab kinnituse sisu andma ühemõttelise tõenduse, et asjakohaseid nõudeid järgitakse.

Lõike 2 nõude eesmärk tuleneb vahetult meretöö konventsiooni alusseisukohast, et töövahendusteenuse osutaja peab järgima teenuse osutamisel teatavaid meretöö konventsiooniga kehtestatud nõudeid, mis on inkorporeeritud MTööS ülalnimetatud paragrahvidesse.

3. MsüS § 36 lõige 1 näeb ette, et majandushaldusasutus (s.o haldusorgan, kes täidab talle seadusega antud ülesannet ettevõtja majandustegevuse üle järelevalve teostamisel) võib ettevõtjal või ettevõtjaga seotud isikul majandustegevuse nõuete olulise rikkumise tõttu keelata majandustegevuse. Sama paragrahvi lõike 2 alusel kaotab isik majandustegevuse keelu korral õiguse tegutseda keelamise otsuses märgitud tegevusalal ettevõtjana ning olla sellel tegevusalal tegutseva juriidilise isiku juhtorgani liige, likvideerija või prokurist või osaleda muul viisil sellise juriidilise isiku juhtimises. Majandustegevuse keeld kehtib üks aasta keelamise otsuse kehtima hakkamisest arvates. Keelu kehtivuse ajal võib isik, kelle majandustegevus on keelatud, igal ajal taotleda keelu kehtetuks tunnistamist. Majandustegevuse keelu kehtetuks tunnistamise taotlus esitatakse keeldu kohaldanud majandushaldusasutusele koos ettevõtja hoolsuskohustuse täitmise kavaga, milles sisaldub teave selle kohta,

kuidas ettevõtja kavatseb tagada edaspidi nende majandustegevuse nõuete täitmise, mille rikkumine oli keelu kohaldamise aluseks (MsüS § 36 lõige 6).

MTööS lõige 3 näeb MsüS-st tulenevalt Tööinspektsioonile ette olulise järelevalveõiguse, võimaldades tal keelata töövahendusteenuse osutaja majandustegevuse selle nõuete olulise rikkumise tõttu. MTööS järgi on oluline rikkumine selle seaduse § 70 lõikest 2 (s.o töövahendusteenuse osutamise eest tasu võtmise keeld) ja § 72 lõikest 1 tulenevate nõuete rikkumine (vt selgitused MTööS § 72 juurde).

4. Meretöö konventsioonist (standardi A1.4 lõike 5 punkt a) üle võetud nõudena kehtestab MTööS § 71 lõige 4 keelu töövahendusteenuse osutajale mis tahes viisil (konventsioon nimetab siinkohal "vahendeid, mehhanisme ja nimekirju") takistada laevapere liiget tema kvalifikatsioonile vastava töö saamisel. Selle keeluga seonduvalt soovitab meretöö konventsiooni suunis (B1.4 lõike 2 punktid b, c, d) nõuetekohase töövahendussüsteemi loomisel täieliku ja tervikliku meremeeste registri loomist, nimestike pidamist laevadest, millele töövahendusbürood on meremehi tööle suunanud ja korra sisseseadmist, mis tagab, et kõnesolevad bürood ei kasutaks meremehi ära, pakkudes neile tööd üksnes teatavatel kindlatel laevadel või äriühingutes.

5. Meretöö konventsioon ei keela meremehi tööle vahendada mitteratifitseerinud riikide töövahendustalituste kaudu laevadele, mis sõidavad konventsiooni ratifitseerinud riigi lipu all. Samas pöörab ILO tähelepanu sellele, et taolisel juhul peab sellist teenust kasutanud reeder olema – niivõrd, kui see on võimalik – veendunud, et see talitus rahuldab meretöö konventsiooni standardis A1.4 kehtestatud nõudeid.

§ 72. Töövahendusteenuse osutaja kohustused

(1) Töövahendusteenuse osutaja, kes vahendab laevapere liiget rahvusvahelist meresõitu tegevale laevale, mille kogumahutavus on 200 või enam, peab:

1) pidama töövahendusteenuse pakkumise kaudu tööle rakendatud laevapere liikmete kohta arvestust, mis on järelevalveasutusele kontrollimiseks kättesaadav;

2) veenduma, et laevapere liiget teavitatakse sõlmitavas meretöölepingus sisalduvatest õigustest ja kohustustest, tagades laevapere liikmele võimaluse tutvuda meretöölepinguga enne ja pärast selle allkirjastamist ning meretöölepingu saamise;

3) kontrollima, et laevapere liikmel on tööleasumiseks nõutav kvalifikatsioon ja vajalikud dokumendid;

4) kontrollima, et meretööleping on kooskõlas kehtivate õigusnormide ja kollektiivlepinguga, kui laevapere liikme suhtes kohaldatakse kollektiivlepingut;

5) säilitama ühe aasta jooksul pärast meretöölepingu sõlmimist töövahendusteenuse osutaja kaudu tööle rakendatud laevapere liikmete meretöölepingud, mis on järelevalveasutusele kontrollimiseks kättesaadavad;

6) tegema mõistlikkuse piires seiret, et reeder omab vahendeid laevapere liikme kaitseks välissadamas kinnipidamise korral;

7) rakendama meetmeid tema kohta esitatud kaebuse lahendamiseks, teatades igast lahendamata kaebusest järelevalveasutusele.

(2) Töövahendusteenuse osutaja hüvitab oma kohustuste täitmata jätmisest või mittenõuetekohasest täitmisest laevapere liikmele tekkiva varalise kahju võlaõigusseaduses sätestatud korras.

1. Meretöö konventsiooni standardi A1.4 lõige 5 näeb ette, et kogu meremeeste töövahenduse süsteem peab riigisiseste õigusnormide või muude meetmetega tagama teatud rahvusvaheliste, konventsiooniga kehtestatud nõuete täitmise. Põhiosas on kõik need nõuded inkorporeeritud MTööS § 72 lõikesse 1, püüdes samaaegselt võimalikult vähe riivata ettevõtlusvabadust. Meretöö konventsiooni kohaselt võib riigisiseselt otsustada, et konventsiooni koodeksis (teisisõnu standardites ja suunistes) esitatud nõudeid ei pea kohaldama laevadele, mis ei tee rahvusvahelisi merereise ja mille kogumahutavus on alla 200 (konventsiooni II artikli lõige 6).

Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (ITF) juhised meretöö konventsiooni juurde kohustavad töövahendustalitusi eelkõige:

- pidama ajakohast registrit kõigi meremeeste töövahenduste kohta;
- koostama ajakohase loendi meremehi tööle vahendatud laevadest ja äriühingute kontaktandmestikust;
- teavitama meremeest tema töölepingulistest õigustest ja kohustustest ning andma piisavalt aega töölepinguga tutvumiseks enne sellele allakirjutamist;
- andma meremehele töölepingu koopia;
- veenduma, et töölepingud vastavad riigisisesele õigusele ja kollektiivlepingule;
- kontrollima meremehe ametikohale vastavat kvalifikatsiooni;
- veenduma, et reederid või äriühingud, kellega nad koostööd teevad, on heas finantsolukorras ega jäta meremeest välissadamas hätta;
- omama tõhusat kaebuste lahendamise menetlust;
- omama mingit kindlustussüsteemi juhuks, kui nad on sunnitud maksma meremehele hüvitist põhjusel, et ei tulnud toime oma tööalaste kohustustega või kui reeder jättis oma töölepingulised kohustused täitmata.

Hea tava mõttes peaksid töövahendustalitused ITF meelest palkama personali, kellel on asjakohased teadmised meremajandusest, kes reageerivad kiiresti ja osavõtlikult merel viibiva meremehe perekonna info ja nõu saamise palvetele, kusjuures see ei tohiks minna midagi maksma ei meremehele ega tema perekonnale. Talitused peaksid meremeest informeerima samuti laevakompaniide erinevast töökorralduspoliitikast (näiteks "kuiva laeva" poliitika, kus alkoholi tarbimine laeval on mis tahes juhul keelatud).[67]

2. Selle paragrahvi lõike 1 punkt 1 võtab üle meretöö konventsiooni standardi A1.4 lõike 5 punkti c alapunkti i nõude, mille alusel peab töövahendusteenust osutav isik pidama selle teenuse

[67] The Maritime Labour Convention, 2006. A Seafarers' Bill of Rights. An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, 2006. The International Transport Workers' Federation (ITF), London, 2007, lk 10–11.

pakkumise kaudu tööle rakendatud laevapere liikmete kohta registrit, mis on järelevalveasutustele kontrollimiseks kättesaadav. Konventsiooni soovitusliku suunise (B1.4 lõike 2 punkt b) järgi peaks see register, võttes arvesse meremeeste õigust eraelu puutumatusele ning vajadust kaitsta andmete konfidentsiaalsust, sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

1) meremehe kvalifikatsioon;
2) teenistuskäik;
3) tööga seotud isikuandmed;
4) tööga seotud meditsiinilised andmed.

3. Sama paragrahvi lõike 1 punkt 2 inkorporeerib Eesti õigusesse standardi A1.4 lõike 5 punkti c alapunkti ii põhimõtte: teenuse osutaja peab jälgima, et laevapere liiget teavitatakse sõlmitavas meretöölepingus sisalduvatest õigustest ja kohustustest, tagades võimaluse tutvuda meretöölepinguga enne ja pärast selle allkirjastamist ning meretöölepingu saamise. Meretöökonventsiooni suunise B1.4 lõike 2 punkt g soovitab täiendavalt, et tuleks tagada olukord, kus laevapere liikmeid teavitatakse kõigist nende tulevase tööga seotud eritingimustest ja konkreetse reederi tegevuspõhimõtetest seoses nende tööga. Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni meretöö konventsiooni juhised rõhutavad sellega seoses, et teenuse osutaja peab andma meremeestele enne meretöölepingu allkirjastamist piisavalt aega sellega põhjalikuks tutvumiseks ning veenduma, et reederite või laevakompaniide, kellega ta teenuse osutamisel koostööd teeb, finantsolukord oleks vähemalt rahuldav.

4. Lõike 1 punktid 3 ja 4, järgides standardi A1.4 lõike 5 punkti c alapunkti iii normi, näevad ette, et töövahendusteenuse osutaja peab kontrollima, et tema poole töövahendussooviga pöördunud isikul on nõutav kvalifikatsioon ja vajalikud dokumendid tööle asumiseks ning et meretööleping on kooskõlas õigusnormide ja sellele kohaldatava kollektiivlepinguga.

5. Lõike 1 punkt 5 kohustab töövahendusteenuse osutajat säilitama meretöölepinguid ühe aasta jooksul pärast meretöölepingu sõlmimist. Tegemist on ainsa punktiga käesolevas lõikes, mis ei tulene otseselt meretöö konventsioonist. Punkti eesmärk on tagada laevapere liikmete parem kaitse ning võimaldada järelevalveasutustel kontrollida MTööS § 72 lõikes 1 esitatud teisi asjakohaseid punkte (eelkõige punkti 4 – meretöölepingu kooskõla kehtivate õigusnormide ja kollektiivlepingutega).

6. Lõike 1 punktid 6 ja 7 juhinduvad meretöö konventsiooni standardi A1.4 lõike 5 punkti c alapunktidest iv ja v, mis kohustavad jälgima – niivõrd, kui see on võimalik –, et reederil oleksid vahendid meremeeste kaitseks kinnipidamise eest välissadamas, samuti uurima kõiki nende tegevuse kohta esitatud kaebusi ja reageerima neile, teatades pädevale asutusele (MTööS-s täpsustavalt järelevalveasutusele) igast lahendamata kaebusest.

7. MTööS § 72 lõige 2, pidades silmas laevapere liikme õiguste kaitset, sätestab sellise töövahendusteenuse osutaja suhtes, kes jätab oma teenuse osutaja kohustused täitmata või täidab neid mittenõuetekohaselt ning kes sellega tekitab laevapere liikmele varalist kahju, kohustuse hüvitada tekitatud kahju VÕS alusel.

Tuginedes Eesti Vabariigi põhiseaduse §-le 25, mis sätestab nii õiguse õigusvastaselt tekitatud kahju hüvitamisele kui ka kahju tekitaja kohustuse see kahju hüvitada, kehtestavad MTööS § 72 lõike 2 kontekstis kahju hüvitamise eesmärgi ja ulatuse, hüvitatava kahju liigi ning kahju hüvitamise viisi VÕS §-d 127, 128 ja 136. Sätestamata legaaldefinitsiooni, mõistab VÕS kahju all igasugust mittevabatahtlikku isikliku või varalise hüve vähenemist, kohustuste tekkimist või suurenemist.

6. PEATÜKK

Riiklik järelevalve

§ 73. Riiklik järelevalve

(1) Riiklikku järelevalvet käesoleva seaduse §-des 9–12, § 22 punktides 2–4, §-des 26, 30, 40, 42–45 ja 48–50, § 62 lõigetes 1–3, § 70 lõikes 2 ning § 72 lõikes 1 sätestatud nõuete täitmise üle teeb Tööinspektsioon töötervishoiu ja tööohutuse seaduses sätestatud tingimustel ja korras.

(2) Riiklikku järelevalvet käesoleva seaduse § 28 lõike 2 ning § 29 lõigete 1 ja 2 alusel kehtestatud nõuete täitmise üle teeb Terviseamet rahvatervise seaduses sätestatud tingimustel ja korras.

(3) Riiklikku järelevalvet käesoleva seaduse § 32 lõike 2 alusel kehtestatud ning § 55 lõigetes 1–4 ning §-s 59 sätestatud nõuete täitmise üle teeb Veeteede Amet meresõiduohutuse seaduses sätestatud tingimustel ja korras.

(4) Tööinspektsioon, Terviseamet ja Veeteede Amet teevad laevade kontrollimisel koostööd, sealhulgas vahetavad omavahel teavet.

(5) Olulise rikkumise kõrvaldamiseks ettekirjutuse koostanud järelevalveametnik saadab ettekirjutuse ärakirja viivitamata Veeteede Ametile.

1. Korrakaitseseaduse (KorS) (§ 2 lõiked 1 ja 4) järgi on korrakaitse avalikku korda ähvardava ohu ennetamine, ohukahtluse korral ohu väljaselgitamine, ohu tõrjumine. Riiklik järelevalve on korrakaitseorgani tegevus eesmärgiga ennetada ohtu, selgitada see välja ja tõrjuda või kõrvaldada korrarikkumine. KorS kohaselt on korrarikkumine avaliku korra kaitsealas oleva õigusnormi või isiku subjektiivse õiguse rikkumine või õigushüve kahjustamine. Ohu ennetamise all peetakse silmas tegevust olukorras, kus puudub küll ohukahtlus (s.o korrarikkumise tõenäosus on küll ebapiisav, aga seda ei saa ka välistada), kuid saab siiski pidada võimalikuks olukorda, mille sündides tekib ohukahtlus või oht, et tõenäoliselt leiab lähitulevikus aset korrarikkumine.

KorS § 6 lõike 1 kohaselt on korrakaitseorgan õigusnormide alusel riikliku järelevalve ülesannet täitma volitatud asutus, kogu või isik. Kui ohu väljaselgitamine ja tõrjumine või korrarikkumise kõrvaldamine ei kuulu ühegi teise korrakaitseorgani pädevusse, siis kuulub see politsei pädevusse (KorS § 6 lõige 2).

2. MSOS § 77 lõike 1 järgi on riikliku järelevalve põhieesmärk laevade sõidu ohutuse ning tervisekaitse-, tööohutus- ja töötervishoiunõuete järgimise tagamine.

MTööS § 73 lõige 1 kehtestab riikliku järelevalve ulatuse ja määrab selles nimetatud valdkondades järelevalve tegijaks Tööinspektsiooni. Riiklikku järelevalvet teeb Tööinspektsioon TTOS-s sätestatud tingimustel ja korras. Väärib rõhutamist, et riiklikku järelevalvet ei kehtestata kogu MTööS ulatuses, vaid üksnes kindlaks määratud sätete üle, kuna suures osas tehakse selles õigusaktis tegemist eraõiguslike kokkuleppeliste normidega, mille täitmise õigusvaidluse korral saab lahendada töövaidlusorganis (töövaidluskomisjonis või kohtus).

Tööinspektsioon teostab järelevalvet järgmiste nõuete täitmise üle:

- §-d 9–12 – laevapere liikme töötingimustest teavitamine, kalalaeval töötava laevapere liikme töötingimustest teavitamine, tähtajalise meretöölepingu alusel töötava laevapere liikme töötingimustest teavitamine, meretöölepingu sõlmimine alaealisega;
- § 22 punktid 2–4 – reederi kohustus tagada ohutud töö- ja elamistingimused ning tervisekaitsenõuete järgimine laeval; tutvustada laevapere liikmele töölevõtmisel ja töötamise ajal tuleohutus-, tööohutus-, töötervishoiu- ja keskkonnanõudeid ja töökorralduse reegleid; tagada omal kulul laevapere liikmele töö tegemiseks vajalikud töö-, eri- ja ametiriietus ning isikukaitsevahendid;
- § 26 – laevapere liikme teavitamine töökorraldusest;
- § 30 – töötervishoiu- ja tööohutusnõuded;
- § 40 – töö tegemise aja piirangu rakendamine;
- §-d 42–45 – vahiteenistuses ning ohutuse, keskkonnareostuse vältimise ja turvalisuse tagamises osaleva ja mitteosaleva laevapere liikme töö- ja puhkeaeg, valveaja kohaldamine, alaealise tööle rakendamise piirangu kohaldamine;
- §-d 48–50 – igapäevase ja iganädalase puhkeaja rakendamine, töö- ja puhkeaja arvestus;
- § 62 lõiked 1 ja 3 – laevapere liikme kaebuse menetlemise kord laeval, kaebuse ning selle menetlemisel tehtud otsuste registreerimine ja säilitamine;
- § 70 lõige 2 – töövahendusteenuse laevapere liikmele tasuta osutamine;
- § 72 lõige 1 – töövahendusteenuse osutaja kohustused.

3. Selle paragrahvi lõike 2 alusel määratakse Terviseamet riikliku järelevalve teostajaks alljärgnevate nõuete täitmise üle rahvatervise seaduses (RTerS) sätestatud tingimustel ja korras:

- § 28 lõige 2 – laevapere liikme toidunormid ja toitlustamise kord;
- § 29 lõiked 1 ja 2 – laevapere liikme majutuse tagamine, majutamisele esitatavad nõuded.

4. Lõike 3 kohaselt teeb alljärgnevate nõuete täitmise üle riiklikku järelevalvet Veeteede Amet MSOS-s sätestatud tingimustel ja korras:

- § 32 lõige 2 – laeval meditsiiniabi korraldamine ja meditsiinivarustus;
- § 55 lõiked 1–4 – reederi kohustus korraldada kojusõit, selle kohustuse täidetuks lugemine, rahalise tagatise kasutamine kojusõidu kulude hüvitamiseks, ettemaksu keeld kojusõidu kulude hüvitamiseks;
- § 59 – tagatise suurus kojusõidu kulude hüvitamiseks.

MSOS § 76 lõike 1 kohaselt teostavad riiklikku järelevalvet meresõiduohutust reguleerivate õigusaktide täitmise üle MSOS alusel Veeteede Amet ja teistes seadustes nimetatud riikliku järelevalve asutused.

5. Selle paragrahvi lõige 4 kohustab Tööinspektsiooni, Terviseametit ja Veeteede Ametit tegema laevade kontrollimisel koostööd, sest seda nõuab ühine lõppeesmärk. Pealegi, eri ametite ja inspektsiooni riikliku järelevalve nõuded on osaliselt üsnagi kattuvad või omavahel väga tihedalt seotud, mistõttu järelevalveorganite volialade ja tegutsemispiirkondade praktiline detailsem määratlemine ja järelevalve kitsam piiritlemine eeldab koostööd. On mõistetav, et vajaduse korral peavad ametid ja inspektsioon vahetama töö tõhustamise nimel omavahel teavet.

6. Põhjusel, et MTööS kohaldamise järelevalve teostamisel mängib seaduse rakendusala silmas pidades juhtivat ja järelevalvet koordineerivat rolli just Veeteede Amet, näeb MTööS § 73 lõige 5 ette, et olulise rikkumise kõrvaldamise kohta ettekirjutuse koostanud järelevalveametnik saadab ettekirjutuse ärakirja viivitamata Veeteede Ametile.

§ 74. Riikliku järelevalve erisused

Korrakaitseorgani kohaliku asutuse juhatajal ja järelevalvet tegeval ametnikul on õigus keelata laeva ruumide, seadmete ja töövahendite kasutamine, kui nende seisund ohustab laevapere liikmete ning reisijate elu ja tervist.

1. Nagu eespool öeldud, on korrakaitseorgan KorS § 6 lõike 1 alusel seaduse või määrusega riikliku järelevalve ülesannet täitma volitatud asutus, kogu või isik. Sama seaduse § 24 lõigete 1 ja 2 järgi on korrakaitseorganil lubatud kohaldada riikliku järelevalve erimeedet (sh vallasasja läbivaatus, valdusesse sisenemine, valduse läbivaatamine) ohu ennetamiseks, kui ohuprognoosile tuginedes saab pidada võimalikuks olukorda, mille realiseerumisel tekib oht. Ohuprognoos peab põhinema faktidel või korrakaitseorgani teaduslikel või tehnilistel teadmistel või Euroopa Liidu õigusaktist tuleneval järelevalvekohustusel ning lähtuma võrdse kohtlemise põhimõttest. Riikliku järelevalve erimeetmeid võib kohaldada ohtude ennetamiseks üksnes ulatuses, mis on vajalik seadusega ja selle alusel kehtestatud ning välislepingust või Euroopa Liidu õigusaktist tulenevate nõuete täitmise tagamiseks (KorS § 24 lõige 3).

KorS § 27 kohaselt on pädeval korrakaitseorganil õigus ohukahtluse korral kohaldada seaduses ettenähtud meetmeid ohu olemasolu väljaselgitamiseks.

Siinkohal on oluline märkida, et Eestile siduv välisleping, ILO 1947. aasta konventsioon nr 81 tööjärelevalve kohta (artikkel 12), annab Tööinspektsiooni järelevalveametnikele – tööinspektoritele – õiguse siseneda igal ajal, vabalt ja ette teatamata mis tahes inspekteeritavasse töökohta. Selle konventsiooni artikli 13 lõigete 1 ja 2 kohaselt on tööinspektoritel õigus nõuda abinõude rakendamist, et kõrvaldada tehases, seadmestikus või tööviisis avastatud puudused, mis nende arvates võivad ohustada töötajate tervist või elu. Selleks et võimaldada inspektoritel astuda samme, milleks neil on volitused, võib tööinspektor teha ettekirjutusi, millega nõutakse muu hulgas viivitamatut meetmete võtmist, et kõrvaldada otsene hädaoht töötajate tervisele või elule.

2. Erisusena KorS kui üldseaduse suhtes ja võttes arvesse meretöö üldist kõrgendatud ohtlikkuse astet, näeb MTööS § 74 erinormina ette, et korrakaitseorgani kohaliku asutuse juhatajal ja igal järelevalvet tegeval ametnikul on õigus keelata laeva ruumide, seadmete ja töövahendite kasutamine, kui nende seisund seab ohtu laevapere liikmete ning reisijate elu ja tervise.

Samal ajal on oluline teada, et TTOS § 17 lõike 6 punkti 4 alusel on ka töötajate esindajal töökeskkonnaga seotud küsimustes – töökeskkonnavolinikul – õigus peatada ajutiselt töö ohtlikus töölõigus või keelata ohtliku töövahendi kasutamine, kui töötaja elu või tervis on otseselt ohus ja kui ohtu ei ole võimalik muul viisil kõrvaldada. Ohust tuleb viivitamata teatada tööandjale või tema esindajale. Tööd ei tohi jätkata enne, kui oht on kõrvaldatud.

7. PEATÜKK

Vastutus

§ 75. Reederi poolt andmete esitamata jätmine

(1) Andmete esitamata jätmise eest reederi poolt vastavalt käesoleva seaduse §-le 9 – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 1300 eurot.

§ 76. Alla 16-aastase alaealisega meretöölepingu sõlmimine ja alla 16-aastase alaealise tööle lubamine

(1) Alla 16-aastase alaealisega meretöölepingu sõlmimise või alla 16-aastase alaealise tööle lubamise eest käesoleva seaduse §-s 12 sätestatut rikkudes – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 1300 eurot.

§ 77. Alaealise tööle rakendamise piirangu järgimata jätmine

(1) Alaealise tööle rakendamise piirangu järgimata jätmise eest reederi poolt vastavalt käesoleva seaduse §-le 45 – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 1300 eurot.

§ 78. Igapäevase puhkeaja võimaldamata jätmine

(1) Igapäevase puhkeaja võimaldamata jätmise eest reederi poolt vastavalt käesoleva seaduse §-le 48 – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 1300 eurot.

§ 79. Nädalas puhkeaja võimaldamata jätmine

(1) Nädalas puhkeaja võimaldamata jätmise eest reederi poolt vastavalt käesoleva seaduse §-le 49 – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 1300 eurot.

1. MTööS §-d 75–80 sätestavad vastutuse selle eest, kui reeder või asjaomane juriidiline isik (s.o muu tööandja, nt rendiagentuur) eiravad MTööS-s sätestatud nõudeid. Väärteokoosseisude ja karistuste kehtestamisel on aluseks vastavad TLS sätted (§-d 117–129).

MTööS näeb ette vastutuse samade koosseisude eest mis TLS. Sellega välistatakse olukord, kus üldseaduse (TLS) alusel on näiteks teatud tegu karistatav, eriseaduse (MTööS) järgi sisult samalaadne tegu aga mitte. MTööS ei lase tekitada olukorda, kus tööandjat oleks üldjuhul õigus võtta teatud süüteo eest vastutusele, kuid eriregulatsioonist johtuvalt reedereid samalaadse süüteo eest vastutusele võtta ei saa või seda saab teha üksnes osaliselt. Tegemist oleks sel juhul kahtlemata ebavõrdse kohtlemisega, mis tooks kaasa tööandjate erineva kohtlemise sõltuvalt sellest, kas tööandja on reeder või mitte.

Ühe trahviühiku väärtus on 4 eurot (karistusseadustiku (KarS) § 47 lõige 1).

Iseenesest tuleneb koosseisude sätestamise vajadus MTööS-s asjaolust, et MTööS kehtestab meretöösuhtele tavalise töölepingulise suhtega võrreldes täiendavaid nõudeid (erisusi). Kuna kõigi §-des 75–79 sätestatud nõuete rikkumise erijuhtude korral nähakse MTööS-s ette eriregulatsioon, siis ei ole võimalik kohaldada ühteaegu TLS-s sätestatud vastutust ning arvestada samas MTööS-st tulenevaid erisusi ilma asjakohase, vastutust sätestava regulatsioonita MTööS-s.

§ 80. Menetlus

(1) Käesoleva seaduse §-des 75–79 sätestatud väärtegudele kohaldatakse karistusseadustiku ja väärteomenetluse seadustiku sätteid.

(2) Käesoleva seaduse §-des 75–79 sätestatud väärtegude kohtuväline menetleja on Tööinspektsioon.

1. Eesti Vabariigi põhiseaduse § 23 esimeses lõikes – "kedagi ei tohi süüdi mõista teo eest, kui seda tegu ei tunnista kuriteoks seadus, mis oli jõus teo toimepanemise ajal" – sisaldub karistusõiguse olulisim põhimõte, mida kannab tuntud ladinakeelne õigussententsi *nullum crimen, nulla poena, sine lege scripta, stricta, paevia*. Põhimõtte sisu võtab üle KarS § 2 lõikes 1 sätestatu.

Vastavalt KarS § 1 lõikele 1 kohaldatakse KarS sätteid selle eriosas ja muudes seadustes sätestatud süütegude eest karistamiseks. See säte peab ühtlasi tagama võrdse kohtlemise – kõiki süütegusid toimepannud isikuid tuleb kohelda ühesugustel alustel. KarS § 2 lõiked 2 ja 3 kehtestavad karistamise alusena põhimõtte, et karistatakse teo eest, kui see vastab süüteokoosseisule, on õigusvastane ja isik on selle toimepanemises süüdi. Sama süüteo eest ei või kedagi karistada mitu korda, sõltumata sellest, kas karistus on mõistetud Eestis või mõnes teises riigis.

KarS § 3 alusel on süüteod kui karistatavad teod kuriteod ja väärteod. Kuritegu on süütegu, mille eest on füüsilisele isikule põhikaristusena ette nähtud rahaline karistus või vangistus ja juriidilisele isikule rahaline karistus või sundlõpetamine. Väärtegu on süütegu, mille eest on põhikaristusena ette nähtud rahatrahv või arest. Kui isik paneb toime teo, mis vastab väärteo- ja kuriteokoosseisule, karistatakse isikut üksnes kuriteo eest. Kui kuriteo eest karistust ei mõisteta, võib isikut karistada väärteo eest.

Eesti karistusseadus kehtib teo kohta, mis pannakse toime Eestis registreeritud laeval või selle vastu, sõltumata laeva asukohast süüteo toimepanemise ajal ja asukohamaa karistusseadusest.

Väärteomenetluse seadustikus (VTMS) sätestatakse väärtegude kohtuvälise menetluse ja kohtumenetluse kord ning väärteo eest kohaldatud karistuse täitmisele pööramise kord. Kui VTMS-s ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse väärteomenetluses kriminaalmenetluse sätteid, arvestades väärteomenetluse erisusi (VTMS § 2). Kedagi ei tohi käsitada väärteo toimepanemises süüdlasena enne, kui väärteo eest karistamise otsus on tema kohta jõustunud. Väärteomenetlusõigus kehtib nii juriidilise kui ka füüsilise isiku suhtes.

VTMS § 12 lõigete 2 ja 3 alusel on süüteokoosseisu objektiivsed tunnused seaduses kirjeldatud tegevus või tegevusetus ja seaduses sätestatud juhtudel sellega põhjuslikus seoses olev tagajärg. Süüteokoosseisu subjektiivsed tunnused on tahtlus või ettevaatamatus.

Kuriteona on karistatav üksnes tahtlik tegu, kui käesolev seadustik ei sätesta karistust ettevaatamatu teo eest. Tegu on tahtlik ka siis, kui see vastab süüteokoosseisule, mis eeldab teo suhtes tahtlust (s.o kavatsetust, otsest või kaudset tahtlust) ja peab enamohtliku tagajärje suhtes piisavaks ettevaatamatust. Väärteona on karistatav nii tahtlik kui ettevaatamatu tegu (VTMS § 15 lõiked 1–3).

MTööS § 80 lõige 1 kehtestab korra, kus selle seaduse §-des 75–79 sätestatud väärtegudele kohaldatakse karistusseadustiku ja väärteomenetluse seadustiku sätteid.

2. VTMS § 9 järgi võib kohtuväline menetleja olla seadusega sätestatud juhul kas täidesaatva riigivõimu volitustega asutus või valla- ja linnavalitsus. Kohtuväline menetleja osaleb menetluses selleks pädevaks tunnistatud ametniku kaudu.

MTööS § 80 lõike 2 kohaselt on selle seaduse §-des 75–79 sätestatud väärtegude kohtuväline menetleja Tööinspektsioon.

8. peatükk

RAKENDUSSÄTTED

§ 81. Kaubandusliku meresõidu koodeksi muutmine

Kaubandusliku meresõidu koodeksi § 57 tekst muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

“Laevapere liikme ja laevaomaniku vahelisi töösuhteid reguleerivad meretöö seadus ja teised töösuhet reguleerivad õigusaktid.”.

1. MTööS § 81 mõte seisneb KMSK § 57 sõnastuse kooskõlla viimises MTööS-ga ning KMSK § 57 sõnastuse tehnilises täpsustamises. Paragrahvi uue sõnastuse kohaselt reguleerivad laevapere liikme ja laevaomaniku vahelisi töösuhteid "meretöö seadus ja teised töösuhet reguleerivad õigusaktid", mitte aga "mereteenistuse seadus ja teised tööseadused" nagu oli varasem formuleering. Mereteenistuse seaduse kehtetuks tunnistamise kõrval tingis sõnastuse muutmise asjaolu, et nimetatud töösuhteid võivad lisaks tööseadustele (praegu eelkõige TLS ja TTOS) reguleerida ka muud töösuhet reguleerivad õigusaktid.

§ 82. Meresõiduohutuse seaduse muutmine

Meresõiduohutuse seaduses tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 4 täiendatakse lõigetega 4 ja 5 järgmises sõnastuses:

"(4) Välisriigi lippu kandva laeva laevapere liikmel on õigus esitada Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni kalandustöö konventsiooni kohaldamisest tulenev kaebus Veeteede Ametile.

(5) Kui välisriigi lippu kandva laeva laevapere liikme kaebust ei suudeta lahendada laeval ja kaebuse põhjustanud mittevastavusi ei suudeta Veeteede Ameti järelevalvetoimingutega kõrvaldada, teatab Veeteede Amet sellest viivitamata laeva lipuriigi pädevale asutusele ja taotleb määratud tähtaja piires asjakohaste selgituste ja mittevastavuste kõrvaldamise ajakava esitamist. Kui mittevastavusi sellele vaatamata ei kõrvaldata, teavitab Veeteede Amet sellest sadamariigi asjaomaseid reederite ja laevapere liikmete esindusorganisatsioone ning esitab ettekande koopia koos lipuriigi pädevalt asutuselt saadud vastusega Rahvusvahelise Tööbüroo peadirektorile.";

1. MSOS § 4 täiendamise uute lõigetega 4 ja 5 tingis ILO meretöö konventsioonist (eeskiri 5.2.2 ja standard A5.2.2) ning kalandustöö konventsioonist (artikkel 43) tulenev nõue meremeeste kaebuste menetlemise kohta kaldal. Nimetatud eeskirjast tulenev kohustab ILO liikmesriiki tagama, et tema territooriumil asuvat sadamat külastaval laeval viibivatel meremeestel, kes teatavad meretöö konventsiooni nõuete (sh meremeeste õiguste) rikkumisest, on õigus esitada selle kohta kaebus, hõlbustamaks rikkumise kiiret ja praktilist heastamist.

Meretöö konventsiooni (standardi A5.2.2 lõige 1) järgi võib meremehe sellekohase kaebuse esitada volitatud ametiisikule sadamas, mida külastab laev, millel meremees töötab. Sellistel juhtudel peab volitatud ametiisik alustama esialgset uurimist.

Meretöö konventsiooni soovitusliku suunise (B5.2.2) kohaselt peaks kaebusega tegelev ametiisik esmalt kindlaks tegema, kas kaebus on üldist laadi, puudutades kõiki laevalolijaid, või on seotud konkreetse üksikjuhuga. Üldist laadi kaebuse korral tuleks kaaluda laeva kontrollimist standardi A5.2.1 kohaselt, s.o teostada seda sadamakontrolli käigus. Kui kaebus seondub üksikjuhuga, tuleks esmalt uurida, millised on kaebuse menetlemise tulemused laeval. Juhul, kui seda seal tehtud ei ole, tuleks sellist menetlust soovitada. Selleks et üldse arutada kaebust enne, kui on kasutatud kaebuse laeval menetlemise võimalust, peaks olema mõjuv põhjus. See võib olla sisemenetluse puudulikkus laeval, selle põhjendamatu viivitamine või kaebuse esitanud meremehe hirm surveavalduste ees

kaebuse esitamise pärast. Kaebuse menetlemisel peaks volitatud ametiisik andma kaptenile, reederile ja muule kaebusega seotud isikule nõuetekohase võimaluse teha teatavaks oma seisukohad.

2. Meretöö konventsiooni (standardi A5.2.1 lõike 1 alapunkt d) järgi võib laeva kontrollinud volitatud ametiisik korraldada üksikasjalikuma kontrollimise töö- ja elamistingimuste kindlakstegemiseks muu hulgas siis, kui on esitatud kaebus selle kohta, et töö- ja elamistingimused laeval ei vasta väidetavalt meretöö konventsiooni nõuetele. Selline kontroll teostatakse igal juhul siis, kui arvatakse või väidetakse, et töö- ja elamistingimused on vastuvõetamatud ning seavad ilmselt löögi alla meremehe ohutuse, tervise või turvalisuse või kui ametiisikul on alust arvata, et mis tahes kõnesolev puudus kujutab endast meretöö konventsiooni nõuete (sh meremeeste õiguste) tõsist rikkumist.

Sama standardi lõike 4 alusel juhib volitatud ametiisik viivitamata kapteni tähelepanu puudustele ning esitab tähtaja nende kõrvaldamiseks, kui üksikasjalikumal kontrollimisel selgub, et töö- ja elamistingimused laeval ei vasta meretöö konventsiooni nõuetele. Kui volitatud ametiisik peab puudusi märkimisväärseks või kui need on seotud esitatud kaebusega, teatab ta puudustest selle liikmesriigi asjaomastele meremeeste ja reederite organisatsioonidele, kus kontrollimine toimus, ning võib:

a) teha need teatavaks lipuriigi esindajale;

b) anda sellekohast teavet järgmise sissesõidusadama pädevatele asutustele.

Standardi lõike 3 kohaselt tähendab kaebus teavet, mille esitab meremees, kutseorganisatsioon, meremeeste ühendus või ametiühing või isik, kes on huvitatud laeva ohutusest, sh laeval olevate meremeeste ohutusest ja terviseriskidest.

3. Tulenevalt meretöö konventsiooni ja kalandustöö konventsiooni regulatsioonist, näeb MSOS § 4 lõige 4 ette, et välisriigi lippu kandva laevapere liikmel on õigus esitada meretöö konventsioonist ja kalandustöö konventsioonist tulenev kaebus Veeteede Ametile.

Kaebuse sisu (näiteks laevapere liikmete teadmised ei vasta STCW konventsiooni nõuetele, konventsioonidega nõutavate peamiste seadmete ja abinõude puudumine, ebasanitaarsed tingimused laeval, puudulik tööajakorraldus jmt) võivad sundida Veeteede Ametit läbi viima üksikasjalikumat kontrolli laeva üle majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse “Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise kord” (nr 75, 14.07.2011) alusel. Sama määruse (§ 11) alusel vaatab Veeteede Amet läbi ja teavitab teabe esitajat oma seisukohast saadud teabe suhtes, kui tegemist on kolmandalt isikult laekunud teabega laeva ohutuse kohta. Teabe esitanud isikut ei avalikusta Veeteede Amet teavet puudutava laeva kaptenile, omanikule ja reederile.

4. Meretöö konventsioon (standardi A5.1.4 lõige 5) näeb ette, et kui ILO liige on saanud kaebuse, mida ta ei loe ilmselt põhjendamatuks, või siis tõendeid, et tema lipu all sõitev laev ei vasta konventsiooni nõuetele või ka tõsiste puuduste kohta meretöö nõuetele vastavuse deklaratsioonis ettenähtud meetmete rakendamisel, võtab liige meetmeid, et küsimust uurida ja tagada kõigi avastatud puuduste kõrvaldamine. Konventsiooni kohaselt peavad järelevalveinspektorid käsitama konfidentsiaalsena iga allikat, kes on väljendanud rahulolematust või

esitanud kaebuse meremeeste töö- ja elamistingimustega seotud väidetava ohu või puuduse või õigusnormide rikkumise kohta ega teata reederile, reederi esindajale ega laeva käitajale, et kontrollimise põhjustas selline rahulolematus või kaebus.

Meretöö konventsioon (standardi A5.2.2 lõige 6) sätestab, et kui kaebust ei ole suudetud võetud meetmetega lahendada laeval, edastab sadamariik volitatud ametiisiku ettekande koopia Rahvusvahelise Tööbüroo peadirektorile. Ettekandele tuleb lisada lipuriigi pädevalt asutuselt ettenähtud tähtaja jooksul saadud vastused, samal viisil teavitatakse sadamariigi asjaomaseid reederite ja meremeeste organisatsioone. Lisaks esitab sadamariik peadirektorile arvandmed ja teabe lahendatud kaebuste kohta. Meremeeste esitatud kaebuste konfidentsiaalsuse kaitseks võetud asjakohased meetmed.

Põhimõtteliselt samasugune nõue kaebuste menetlemise kohta on sätestatud ka kalandustöö konventsioonis (artikkel 43), lisades pragmaatilise sätte: sellist korda ei kohaldata kaebuste suhtes, mida ILO liige peab selgelt alusetuks.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2013/54/EL näeb artiklis 5 ette, et kui Euroopa Liidu liikmesriigile esitatakse kaebus, mida ta ei loe selgelt alusetuks, või kui ta saab tõendeid selle kohta, et tema lipu all sõitev laev ei vasta konventsiooni nõuetele, või kui selle rakendusmeetmetes esineb tõsiseid puudusi, peab kõnealune liikmesriik võtma vajalikke meetmeid juhtumi uurimiseks ja selle tagamiseks, et võimalikud puudused kõrvaldatakse. Kaebuste käsitlemisega tegelevad või kaebusest teada saanud töötajad peavad konfidentsiaalseks selle isiku andmeid, kes on esitanud kaebuse meremehe elu- ja töötingimustega seonduva ohu või puuduse kohta või õigus- ja haldusnormide eiramise kohta, ning ei teavita reederit, tema esindajat või laeva käitajat sellest, et kontroll viidi läbi kõnesolevast kaebusest tulenevalt.

5. MSOS § 4 lõige 5 sätestab kooskõlas ülalmainitud konventsioonide nõuetega toimingud juhul, kui kaebust ei suudeta lahendada laeval ja kaebuse põhjustanud mittevastavusi ei suudeta Veeteede Ameti järelevalvetoimingutega kõrvaldada. Sellisel juhul teatab Veeteede Amet sellest viivitamata vastava laeva lipuriigi pädevale asutusele ja taotleb määratud tähtaja piires asjakohaste selgituste ja mittevastavuste kõrvaldamise ajakava esitamist. Kui mittevastavusi sellele vaatamata ei kõrvaldata, teavitab Veeteede Amet sellest vastava sadamariigi reederite ja laevapere liikmete esindusorganisatsioone ning esitab ettekande koopia koos lipuriigi pädevalt asutuselt saadud vastusega Rahvusvahelise Tööbüroo peadirektorile, kelleks praegu on Guy Ryder (Ühendkuningriik).

Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni tegevsekretariaat Rahvusvaheline Tööbüroo (International Labour Office) asub Šveitsis Genfis aadressil Route des Morillons 4, CH-1211.

6. Eespool öelduga seoses on asjakohane märkida, et Eestile siduv ILO konventsioon nr 147 kaubanduslikku meresõitu teostavate laevade miinimumnõuete kohta (artikli 2 punkt b) näeb ette, et selle konventsiooni ratifitseerinud liikmesriik on kohustatud teostama jurisdiktsiooni ja kontrollima oma territooriumil registreeritud laevadel riigisiseste õigusaktide alusel muu hulgas ohutusnõuete täitmist ja sotsiaaltagatiste järgimist, samuti kontrollima selliste nõuete täitmist, mis on õigusaktidega kehtestatud töö- ja elamistingimuste kohta laeval ning mis on nii reederitele kui ka laevapere liikmetele kohustuslikud. Lisaks on kõnes-

oleva konventsiooni ratifitseerinud liikmesriigil (artikli 2 punkt f) kohustus tõendada inspekteerimistega või muul viisil, et tema territooriumil registreeritud laevad järgivad ratifitseeritud rahvusvahelisi töökonventsioone ja asjakohaseid õigusakte.

2) seadust täiendatakse peatükiga 2^2 järgmises sõnastuses:

"2^2. peatükk
LAEVAPERE LIIKME TÖÖ- JA ELAMISTINGIMUSTE NÕUETELE VASTAVUST TÕENDAVAD TUNNISTUSED

§ 11^{13}. Meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse väljastamine

(1) Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laeval peab olema meretöö seaduse ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni või Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni kalandustöö konventsiooni kohane laevapere liikme töö- ja elamistingimuste nõuetele vastavust tõendav tunnistus järgmiselt:

1) rahvusvahelist meresõitu tegeval laeval, mille kogumahutavus on 500 või enam, välja arvatud kalalaeval, peab olema Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni nõuete kohane meretöötunnistus, mille juurde kuulub meretöönõuetele vastavuse deklaratsioon (edaspidi meretöötunnistus);

2) üle 24 meetri pikkusel kalalaeval, mis on merel üle kolme päeva ja sõidab tavaliselt väljaspool lähisõitu, peab olema Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni kalandustöö konventsiooni nõuete kohane kalandustöötunnistus.

(2) Reeder võib meretöötunnistust taotleda ka käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 1 nimetamata Eestis registreeritud laevale.

(3) Laeva kohta väljastab meretöötunnistuse või kalandustöötunnistuse reederi taotluse alusel Veeteede Amet pärast laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuse (edaspidi käesolevas peatükis ülevaatus) edukat läbimist.

(4) Veeteede Ametil on õigus anda ülevaatuse tegemise ning meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse väljastamise haldusülesannete täitmine halduslepinguga rahvusvahelistes konventsioonides sätestatud pädevus- ja sõltumatusnõuetele vastavale volitatud klassifikatsiooniühingule. Haldusülesande täitmise üle teeb riiklikku järelevalvet Veeteede Amet, kes võtab viivitamata meetmed haldusülesande täitmise tagamiseks, kui halduslepingu lõpetatakse või kui esineb muu põhjus, mis takistab volitatud klassifikatsiooniühingul haldusülesande täitmist.

(5) Veeteede Amet tunnustab volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud meretöötunnistusi ja kalandustöötunnistusi, kui need vastavad käesoleva seaduse ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni või Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni kalandustöö konventsiooni nõuetele.

(6) Meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse väljastamise eest tuleb tasuda riigilõiv.

1. MTööS täiendab MSOS uue peatükiga "Laevapere liikme töö- ja elamistingimuste nõuetele vastavust tõendavad tunnistused". Peatükk sisaldab kuus uut paragrahvi, mis täpsustavad tehniliselt eelnõu §-des 63 ja 64 sätestatud üldpõhimõtteid, andes üksikasjalikuma

regulatsiooni meretöötunnistuse ja meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni taotlemise ja väljastamise ning sellega seonduvate ülevaatuste kohta, samuti kalandustöötunnistuse väljastamise ning laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuse kohta.

2. Meretöö konventsioon (eeskiri 5.1.3 ja standard A1.5.3) ja kalandustöö konventsioon (artikkel 41) näevad ette nõuded meretöötunnistuse ja meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooni taotlemise ja väljastamistingimuste kohta.

Meretöö konventsiooni ülalnimetatud eeskirja ja standardit kohaldatakse:

a) rahvusvahelisi reise[68] tegevatele 500 või suurema kogumahutavusega laevadele;
b) liikmesriigi lipu all sõitvate 500 või suurema kogumahutavusega laevadele, mis teevad teise riigi sadamast väljuvaid või teise riigi sadamate vahelisi reise.

Liikmesriik peab nimetatud eeskirja alusel tagama, et tema lipu all sõitvatel laevadel oleks ajakohane meretöötunnistus, mis tõendab, et meremeeste töö- ja elamistingimused laeval, sh pidevalt toimuvad nõuete järgimismeetmed, mis peavad olema kantud meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooni, on inspekteeritud ning et need vastavad riigisiseste õigusnormide nõuetele või muudele selle konventsiooni rakendusmeetmetele. Samuti peab liikmesriik tagama, et tema lipu all sõitvatel laevadel oleks meretöö nõuetele vastavuse ajakohane deklaratsioon, milles esitatakse riigisisesed nõuded seoses selle konventsiooni meremeeste töö- ja elamistingimuste kohaldamise ja reederi vastuvõetud meetmete ettenägemisega, tagamaks laeva nõuetele vastavus.

Meretöötunnistus ja meretöö nõuetele vastavuse deklaratsioon peavad vastama meretöö konventsiooni koodeksi (s.o standardid ja suunised) nõuetele ja need koostatakse konventsiooni lisas esitatud näidiste järgi.

Kui liikme pädev asutus või nõuetekohaselt tunnustatud organisatsioon on kontrollimisega kindlaks teinud, et selle liikmesriigi lipu all sõitval laeval täidetakse konventsiooniga sätestatud norme, annab pädev asutus või organisatsioon välja sellekohase meretöötunnistuse või uuendab seda ning kannab tunnistuse üldkasutatavasse registrisse. Pädev asutus või nõuetekohaselt tunnustatud organisatsioon annab meretöötunnistuse välja kõige rohkem viieks aastaks.

Meretöötunnistus koos meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooniga tõendab *prima facie*, et liikmesriik, kelle lipu all laev sõidab, on laeva nõuetekohaselt kontrollinud ning et meretöö konventsiooni nõuded seoses meremeeste töö- ja elamistingimustega on täidetud kontrollitud ulatuses.

Kalandustöö konventsiooni järgi peab kauemaks kui kolmeks päevaks merele jäävatel kalalaevadel pikkusega 24 meetrit ja enam või neil, mis sõidavad tavaliselt enam kui 200 meremiili kaugusel lipuriigi rannikust või väljaspool selle mandrilava välisseina (olenevalt sellest, kumb kaugus rannikust on suurem) kaasas olema pädeva asutuse välja antud kehtiv dokument (Eestis kalandustöötunnistus). See dokument peab kinnitama, et pädev asutus või selle esindaja on kontrollinud laeva vastavust selle konventsiooni töö- ja elamistingimuste sätetele. Dokumendi kehtivusaeg võib kokku langeda kalalaeva riikliku või rahvusvahelise ohutustunnistuse kehtivusajaga, kuid ei tohi ületada viit aastat.

---

[68] Meretöö konventsiooni järgi tähendab rahvusvaheline merereis reisi ühe riigi sadamast väljaspool seda riiki asuvasse sadamasse.

3. Kooskõlas ülalnimetatud rahvusvaheliste nõuetega peab MSOS § 11[13] lõike 1 kohaselt Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laeval olema MTööS ja meretöö konventsiooni või kalandustöö konventsiooni kohane laevapere liikme töö- ja elamistingimuste nõuetele vastavust tõendav tunnistus, see tähendab vastavalt kas meretöötunnistus (koos selle juurde kuuluva meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooniga) või kalandustöötunnistus.

Nõuetele vastav meretöötunnistus (koos selle juurde kuuluva meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooniga) peab sama lõike punkti 1 järgi olema rahvusvahelist meresõitu tegeval laeval, mille kogumahutavus on 500 või enam, välja arvatud kalalaevad.

Nõuetele vastavust tõendav kalandustöötunnistus peab selle lõike punkti 2 alusel olema üle 24 meetri pikkusel kalalaeval, mis on merel kauem kui kolm päeva ja sõidab tavaliselt väljaspool lähisõitu.

4. Meretöö konventsiooni (standardi A5.1.3 lõige 10) järgi lisatakse meretöö nõuetele vastavuse deklaratsioon meretöötunnistusele. Deklaratsioon koosneb kahest osast:

a) I osa vormistab pädev asutus, kes määrab kindlaks kontrollitavate küsimuste loetelu, konventsiooni sätetele vastavad riigisisesed nõuded, viitab riigisisestes õigusaktides laeva tüübist sõltuvatele konkreetsetele normidele jmt;
b) II osa vormistab reeder ning selles määratakse kindlaks meetmed, mis võetakse, tagamaks riigisiseste nõuete pidev järgimine kontrollide vahelisel ajal. Samuti kavandatavad meetmed, et tagada nõuete järgimise pidev paranemine. Pädev asutus või nõuetekohaselt volitatud tunnustatud organisatsioon kinnitab II osa ja annab välja meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooni.

5. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt võib reeder taotleda meretöötunnistust ka Eestis registreeritud väiksema kogumahutavusega laevale (v.a kalalaevad) või laevale, mis ei tee rahvusvahelist meresõitu, kui ta peab seda mingil põhjusel otstarbekaks ja vajalikuks. Siinkohal on oluline vaid see, et laev, mis ei ole kalalaev, oleks Eestis registreeritud. Pidades silmas üldist tunnistuste väljastamise ideoloogiat MSOS-s ja teatud analoogiat, võrreldes muude samalaadsete (näiteks meresõiduohutuse korraldamise tunnistus) tunnistuste väljaandmisega Veeteede Ameti poolt, võib kõnesoleval juhul pidada meretöötunnistuse erandlikku taotlemist mõistlikuks ja aktsepteeritavaks. Loomulikult nõuab meretöötunnistuse väljastamine kõigi selleks vajalike eeltingimuste täitmist ning laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuse edukat läbimist.

6. Paragrahvi lõige 3 sätestab tingimuse nii meretöötunnistuse kui ka kalandustöötunnistuse väljaandmiseks. Reederi sellekohase taotluse alusel teeb seda Veeteede Amet alles pärast laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuse edukat läbimist. Sellise ülevaatuse läbiviimise korra sätestab MSOS uus § 11[14] (vt selgitused selle paragrahvi juurde).

7. Meretöö konventsiooni eeskirja 5.1.1 lõige 3 annab üldpõhimõtte, et meretöötingimuste tõhusa järelevalve- ja sertimissüsteemi kehtestamisel võib liikmesriik – kui see

on asjakohane – anda avalik-õiguslikele asutustele või muudele organisatsioonidele (sh teise liikmesriigi asutustele ja organisatsioonidele selle nõusolekul), kelle pädevust ja sõltumatust ta tunnistab, loa teostada järelevalvet või välja anda tunnistust või teha mõlemat. Igal juhul vastutab liikmesriik täielikult oma lipu all sõitvatel laevadel meremeeste töö- ja elamistingimuste järelevalve ja sertimise eest. Eeskirja 5.1.2 alusel kuuluvad järelevalve- ja sertimisülesanded, mille täitmiseks võib tunnustatud organisatsioone volitada, tegevuse hulka, mis on meretöö konventsiooni koodeksis sõnaselgelt märgitud pädeva asutuse või tunnustatud organisatsiooni täidetavate ülesannetena.

MSOS § 3 lõige 4 sätestab üldpõhimõttena, et Veeteede Amet tunnustab rahvusvaheliste konventsioonide ja selle seaduse nõuetele vastavaid volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud tunnistusi.

Järgides rahvusvahelistes konventsioonides sätestatut, on Veeteede Ametil MSOS § 11^{13} lõike 4 alusel õigus anda laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuse tegemise ning meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse väljastamise haldusülesannete täitmine halduslepinguga rahvusvahelistes konventsioonides sätestatud pädevus- ja sõltumatusnõuetele vastavale volitatud klassifikatsiooniühingule. Ülesannete täitmise üle teeb järelevalvet Veeteede Amet, kes võtab viivitamata meetmeid asjaolude esinemise korral, mis takistavad volitatud klassifikatsiooniühingul haldusülesande täitmist.

Majandus- ja kommunikatsiooniminister on MSOS § 12 lõike 3^{1} kohaselt kehtestanud oma määrusega (nr 84, 26.08.2011) volitatud klassifikatsiooniühingutele esitatavad nõuded ja volitatud klassifikatsiooniühingute üle järelevalve teostamise korra. Määrus sätestab nõuded, mida volitatud klassifikatsiooniühing peab järgima, samuti selle, kuidas toimub selle ühingu üle järelevalve. Volitatud klassifikatsiooniühing peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 391/2009/EÜ laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta esitatud nõuetele.

8. Lähtudes ülaltoodud MSOS § 3 lõike 4 üldpõhimõttest, tunnustab Veeteede Amet volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud meretöötunnistusi ja kalandustöötunnistusi, kui need vastavad meretöö konventsiooni ja kalandustöö konventsiooni nõuetele (MSOS § 11^{13} lõige 5).

9. Riigilõivu seaduse (RLS) §-de 2 ja 3 kohaselt on riigilõiv selles seaduses sätestatud juhul ja määras tasutav summa lõivustatud toimingu tegemise eest. Riigilõiv kehtestatakse avalduse, kaebuse või taotluse läbivaatamise, haldusakti andmise, dokumendi väljastamise või muu toimingu eest, mille riigilõivu võtja teeb riigilõivu tasuja taotlusel seaduses sätestatud tingimustel ja korras ning millega riigilõivu tasuja saab teatava õiguse, asja või muu hüve ning mille eest tuleb tasuda riigilõivu seaduses ette nähtud juhul ning käesolevas seaduses sätestatud määras.

Tulenevalt RLS-st, tuleb meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse väljastamise eest tasuda riigilõiv.

§ 11[14]. Laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatus

(1) Ülevaatuse eesmärk on tagada, et laevapere liikme töö- ja elamistingimused laeval vastavad meretöö seaduses ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsioonis või Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni kalandustöö konventsioonis sätestatud nõuetele.

(2) Ülevaatused liigitatakse järgmiselt:

1) esmane ülevaatus, mis tehakse enne meretöötunnistuse või kalandustöötunnistuse väljastamist;

2) vahepealne ülevaatus meretöötunnistuse kehtivuse kinnitamiseks, mis tehakse meretöötunnistuse kehtivuse teisel või kolmandal aastal;

3) vahepealne ülevaatus kalandustöötunnistuse kehtivuse kinnitamiseks, mis tehakse ajavahemikus kolm kuud enne või pärast kalandustöö tunnistuse kehtivuse teist või kolmandat aastat;

4) täisülevaatus, mis tehakse iga viie aasta tagant meretöötunnistuse või kalandustöötunnistuse uuendamiseks.

(3) Lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud ülevaatustele võib täiendavalt teha:

1) reederi taotlusel ülevaatuse käesoleva seaduse §-s 11[16] sätestatud ajutise meretöötunnistuse väljastamiseks;

2) meretöötunnistuse kehtivuse ajal lisaülevaatuse, mille ulatuse ja tegemise aja määrab Veeteede Amet, konsulteerides enne reederiga.

(4) Ülevaatuse tegemisel kontrollib Veeteede Amet järgmisi dokumente ja asjaolusid:

1) laevapere liikme vanus;

2) laevapere liikme tervisetõend;

3) laevapere liikme kvalifikatsioon;

4) meretööleping, sealhulgas töötasu maksmise tingimused;

5) töö- ja puhkeaeg;

6) rahaline tagatis kojusõidu korraldamise kulude hüvitamiseks;

7) töövahendusbüroode kasutamine;

8) laeva mehitustase;

9) majutustingimused ja puhkevõimalused laeval;

10) toitlustamine laeval;

11) meditsiiniabi laeval;

12) kaebuste esitamise ja menetlemise kord laeval, välja arvatud käesoleva seaduse § 11[13] lõike 1 punktis 2 sätestatud kalalaeva ülevaatusel.

(5) Ülevaatuse tegemisele võib Veeteede Amet kaasata Tööinspektsiooni ja Terviseameti nende pädevuse piires.

(6) Ülevaatuse tegemise eest tuleb tasuda riigilõiv.

(7) Kui reeder taotleb ülevaatuse tegemist välisriigis, kannab ta ülevaatust tegevate järelevalveametnike lähetuskulud, mida arvestatakse vastavalt avaliku teenistuse seaduse § 44 lõike 5 alusel kehtestatud korrale.

1. Meretöö konventsiooni eeskirja 5.1 lõige 2 kohustab lipuriiki looma tõhusa süsteemi meretöötingimuste kontrollimiseks ja sertimiseks laeval, mis sõidab tema lipu all. See hõlmab laia küsimuste ringi, sh:

- konventsioonis nõutavate riigisiseste dokumentide väljatöötamine;
- piisava arvu kvalifitseeritud inspektorite tagamine;
- reeglite või eeskirjade väljatöötamine inspektorite volituste, staatuse ja sõltumatuse kohta;
- suunised inspektorite ülesannete ja konfidentsiaalsuse kohta;
- inspektorite identifitseerimine (mandaat, tunnistus);
- aruandekohustused;
- mõningate kontrollisüsteemi aspektide delegeerimine tunnustatud organisatsioonidele (kui sellist organisatsiooni kasutatakse);
- protseduuri kehtestamine kaebuste või teabenõuete menetlusse võtmiseks ja neile reageerimiseks.

2. ILO leiab, et kogu meretöö järelevalve saab jaotada kahte ossa. Esimene neist puudutab füüsilisi objekte nagu meremehe majutus- ja kambüüsitingimused, samal ajal kui teine osa seondub inimväärse töö või inimesega või käitamisküsimuste muude elementidega nagu töötasu maksmine, meremehe tööleping, vanuse alammäär, arstitõend, töö- ja puhkeaeg. Mõned huvivaldkonnad (näiteks töötervishoid ja tööohutus) on segunenud, hõlmates nii füüsilisi aspekte (kaitsevahendid ja -konstruktsioonid) kui ka käitamistavasid laeval. Rahuldaval tasemel järelevalve eeldab, et inspektorid peaksid tõenäoliselt kasutama eri meetodeid, sh dokumentide ülevaatus, visuaalne vaatlus, üldarutelud ning silmast silma intervjuud meremeestega.[69]

3. Kuna meretöötunnistuse (koos selle juurde kuuluva meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooniga) ja kalandustöötunnistuse väljastamine eeldab laeva nõuetekohast kontrollimist, selgitamaks, kas ettenähtud nõuded seoses meremeeste töö- ja elamistingimustega on täidetud, on mõistetav, et lipuriigi ülevaatuse sisu hõlmab sama küsimuste ringi ja sama kontrollimehhanismi, mis kõnesolevate tunnistuste väljastaminegi. Meretöö konventsiooni standardi A5.1.3 lõike 2 kohaselt kontrollitakse meretöötunnistuse kehtivust vahekontrolli käigus, mida teeb pädev asutus või nõuetekohaselt volitatud tunnustatud organisatsioon, tagamaks konventsiooni rakendamist käsitlevate nõuete täitmine. Ülevaatus on üks kontrollimeetmete vorm, et täita eeskirja 5.1.4 nõue: liikmesriik peab korraliste kontrollide, seire- ja muude kontrollimeetmete tõhusa ja kooskõlastatud süsteemi abil tegema kindlaks, et tema lipu all sõitvad laevad täidavad meretöö konventsiooni nõudeid riigisiseste õigusnormidega ettenähtud viisil.

Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid 20. novembril 2013 vastu direktiivi 2013/54/EL 2006. aasta meretöö konventsiooni järgimise ja täitmise tagamisega seotud lipuriigi kohustuste kohta. Direktiiv (artikkel 3 lõige 1) kohustab liikmesriike kehtestama tõhusad ja

[69] Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006. International Labour Office, Geneva, 2009, lk 25–26.

asjakohased täitmise tagamise ja järelevalvemehhanismid, sh konventsioonis ette nähtud ajavahemike järel toimuvad kontrollid, millega tagatakse, et meremeeste elu- ja töötingimused nende lipu all sõitvatel laevadel vastavad konventsiooni asjakohaste osade nõuetele.

4. MSOS § 11[14] lõige 1, järgides rahvusvaheliselt kehtestatud põhimõtteid, näeb ette, et laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuse eesmärk on tagada laevapere liikme töö- ja elamistingimuste vastavus laeval MTööS-s ning meretöö konventsioonis ja kalandustöö konventsioonis sätestatud nõuetele.

5. Selle paragrahvi lõige 2 määratleb ülevaatuse läbiviimise aegade põhjal ülevaatuse liigid, mis on:

1) esmane ülevaatus, mis tehakse enne meretöötunnistuse või kalandustöötunnistuse väljastamist – tunnistuste väljastamine peab tõendama, et laeva on nõuetekohaselt kontrollitud ja nõuded laevapere liikmete töö- ja elamistingimustele on täidetud;
2) vahepealne ülevaatus meretöötunnistuse kehtivuse kinnitamiseks, mida tehakse tunnistuse kehtivuse teisel või kolmandal aastal – peab andma kinnitust, et nõudeid laevapere liikmete töö- ja elamistingimuste kohta endiselt täidetakse; ülevaatuse tegemine teisel või kolmandal aastal tuleneb standardi A5.1.3 lõikes 2 sätestatust; tunnistus kinnitatakse vahekontrolli rahuldavate tulemuste põhjal.

Meretöö konventsioon (standardi A5.1.3 lõige 11) näeb ette, et kõigi hilisemate laevakontrollide ja muude vastavust tõendavate menetluste tulemused ning kõik selliste kontrollide käigus avastatud märkimisväärsed puudused registreeritakse koos puuduste kõrvaldamiseks ettenähtud tähtajaga. Registreeritud andmed (koos tõlkega inglise keelde) kantakse meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooni või tehakse muul viisil kättesaadavaks meremeestele, lipuriigi inspektoritele, sadamariikide volitatud ametnikele ning reederite ja meremeeste esindajatele;

3) vahepealne ülevaatus kalandustöötunnistuse kehtivuse kinnitamiseks, mida tehakse ajavahemikus kolm kuud enne või pärast selle tunnistuse kehtivuse teist või kolmandat aastat – peab andma kinnitust, et nõudeid laevapere liikmete töö- ja elamistingimuste kohta endiselt täidetakse; tunnistus kinnitatakse vahekontrolli rahuldavate tulemuste põhjal;
4) täisülevaatus, mis tehakse iga viie aasta tagant kõnesolevate tunnistuste uuendamiseks – punktides 2 ja 3 sätestatud vahekontroll on rahvusvaheliste normide kohaselt ulatuselt ja põhjalikkuselt samaväärne tunnistuse uuendamiseks korraldatava kontrolliga.

MSOS § 79 lõike 6 alusel on Eesti riigilippu kandva laeva laevakontrolli akti vormi kehtestanud majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega (nr 9, 07.01.2004).

6. Sama paragrahvi lõike 3 alusel võib lisaks eelnimetatud ülevaatustele täiendavalt teha:

- reederi taotlusel ülevaatuse MSOS §-s 11[16] sätestatud ajutise meretöötunnistuse väljastamiseks (vt selgitused § 11[16] juurde);
- meretöötunnistuse kehtivuse ajal lisaülevaatuse, mille ulatuse ja tegemise aja määrab Veeteede Amet, konsulteerides eelnevalt reederiga.

Lisaülevaatuse korraldamine on põhjendatud, kui Veeteede Ameti käsutusse jõuab tõendeid, teavet või kaebusi, mille alusel tekib kahtlus, et töö- ja elamistingimused laeval ei vasta riigisisestele ja meretöö konventsiooni ning kalandustöö konventsiooni nõuetele. Meretöö konventsioon (suunise B5.1.4 lõike 3 alapunkt a) soovitab luua järelevalveinspektorite töö tõhustamiseks ja otseteabe saamiseks võimalus, et kaptenid, meremehed või nende esindajad saaksid ise taotleda laeva kontrollimist, kui nad peavad seda vajalikuks.

7. Lõige 4 määratleb dokumendid ja asjaolud, mida Veeteede Amet ülevaatuse tegemisel kontrollib ja mis sisult kujutavad endast MTööS ja meretöö konventsioonist ning kalandustöö konventsioonist tulenevate nõuete täitmise kõige olulisemaid kontrollivaldkondi.

Lõige 4 lähtub meretöö konventsiooni lisast A5-I, mis sätestab kooskõlas standardi A5.1.3 lõikega 1 meremeeste töö- ja elamistingimused 14 valdkonnas, mida tuleb enne meretöötunnistuse väljaandmist kontrollida ja lipuriigi poolt heaks kiita:

- vanuse alammäär;
- tervisetõend;
- meremeeste kvalifikatsioon;
- meretööleping;
- mis tahes litsentseeritud või atesteeritud või reglementeeritud eraviisilise värbamis- ja vahendusteenuse kasutamine;
- töö- ja puhkeaeg;
- laeva mehitamistase;
- majutus;
- puhkevõimalused laeval;
- toit ja toitlustamine;
- ohutus ja tervishoid ning õnnetuste ärahoidmine;
- arstiabi laeval;
- kaebuste menetlemine laeval;
- töötasu maksmine.

Lipuriigi kontrolli eesmärke, kontrollivaldkondi, kontrollimeetodeid ja sellealaseid esinenud puudusi käsitlevad põhjalikult ILO lipuriigi kontrollijuhised 2006. aasta meretöö konventsiooni alusel (2009).[70]

8. Sama paragrahvi lõige 5 annab Veeteede Ametile õiguse kaasata ülevaatuste tegemisse Tööinspektsioon ja Terviseamet nende pädevuse piires. Lõige täpsustab MTööS § 73 lõiget 4, mis kohustab Tööinspektsiooni, Terviseametit ja Veeteede Ametit tegema laevade kontrollimisel koostööd. Tööinspektsiooni ja Terviseameti järelevalvepädevus MTööS kontekstis on määratletud MTööS § 73 lõigete 1 ja 2 põhjal.

[70] Guidelines for Flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006. International Labour Office, Geneva, 2009. Kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101788.pdf.

9. Lõige 6 sätestab kohustuse reederile, nähes ette, et ülevaatuse tegemise eest tuleb tasuda riigilõiv. Nõuet põhjendab RLS §-s 3 sätestatu, mis näeb ette selletaolise toimingu läbiviimise eest riigilõivu tasumise. RLS § 4 lõigete 1 ja 2 alusel kehtestatakse riigilõivumäär lähtuvalt toimingu tegemisega kaasnevatest kuludest (kulupõhimõte). Toimingu eesmärgist, sellest saadavast hüvest ja kaalukast avalikust huvist, eelkõige sotsiaal- ja majanduspoliitilistest kaalutlustest lähtuvalt võib riigilõivumäära kehtestada kulupõhimõttest erinevalt.

10. MSOS § 11[16] lõige 7 sätestab erijuhu, kui reeder taotleb ülevaatuse tegemist välisriigis. Sel juhul peab ta kandma järelevalveametnike lähetuskulud, mida arvestatakse vastavalt avaliku teenistuse seaduse (ATS) § 44 lõike 5 alusel kehtestatud korrale. See tähendab, et tegemist on järelevalveametnike teenistuslähetusse saatmisega, mille puhul lähetuskulude hüvitamine toimub üldise korra kohaselt (vt Vabariigi Valitsuse 19.12.2012 määrus nr 112 "Ametniku teenistuslähetusse saatmise, lähetuskulude hüvitamise ning päevaraha maksmise tingimused ja kord ning päevaraha määr").

11. ILO merekonverentsi käigus võeti 22.02.2006 vastu oluline rakendusdokument "Resolutsioon tunnistuste küsimuse praktilise rakendamise kohta konventsiooni jõustumisel", mis pragmaatilistel kaalutlustel, eeldades, et merendussfääris tegutsevad inspektorid ei suuda konventsiooni jõustumise hetkeks üle vaadata, inspekteerida ja sertida *ca* 40 000 maailma laeva, andmaks neile meretöötunnistuse koos meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooniga, pehmendas mõnevõrra normi rakendamist. Resolutsioon andis nii sadamakui lipuriikidele loa võimaldada ühe aasta jooksul pärast konventsiooni esmast jõustumist jätkata laevade navigeerimist ilma tunnistuse ja deklaratsioonita eeldusel, et inspektoritel puuduvad tõendid nende laevade konventsioonile mittevastavuse kohta. See periood lõppes 20.08.2013.

12. Riikidel, mis on ratifitseerinud meretöö konventsiooni, antakse konventsiooni alusel õigus teostada oma sadamates toimuvat välislaevade sadamariigi poolset järelevalvet. Sellist õigust tuleks mõista kui meretöö konventsiooni artikli I lõikest 2 tulenevat ratifitseeriva liikme jagatud huvi ja kohustust teha üksteisega koostööd, aitamaks kindlustada konventsiooni tõhusat rakendamist ja täitmist. Välissadamas toimuvat järelevalvet kohaldatakse samuti nende laevade suhtes, mis sõidavad konventsiooni mitteratifitseerinud riigi lipu all, sest meretöö konventsioon kohustab ratifitseerivaid riike enam mitte kohtlema selliseid laevu soodsamalt (meretöö konventsiooni artikli V lõige 7). See tähendab, et need laevad võivad alluda konventsioonis ette nähtud üksikasjalikumale järelevalvele.[71]

[71] Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006. International Labour Office, Geneva, 2009. Kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf.

13. Kooskõlas sadamariigi kontrolli käsitleva resolutsiooniga, mis võeti vastu koos kalandustöö konventsiooni ja soovitusega 2007. aastal, töötas ILO välja vastavad suunised[72] selleks, et aidata sadamariikide administratsioonidel tõhusalt rakendada kalandustöö konventsioonist tulenevaid kohustusi ja edendada ning ühtlustada konventsiooni sadamariigi kohustuste alaste sätete kohaldamist. Sadamariigi kontrollikohustused tema sadamaid külastavate välisriigi kalalaevade suhtes on sätestatud kalandustöö konventsiooni artikli 43 lõigetes 2–5 ja artiklis 44. Sadamariigi meretöö konventsiooni ja kalandustöö konventsiooni järgsed kohustused on põhimõtteliselt samasugused, mis on ka arusaadav.

§ 11[15]. Meretöötunnistuse väljastamiseks, kehtivuse kinnitamiseks ja uuendamiseks tehtud laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatusel avastatud mittevastavus[73] ja oluline mittevastavus[74].

(1) Meretöötunnistuse väljastamiseks, kehtivuse kinnitamiseks või uuendamiseks tehtud ülevaatusel avastatud mittevastavuse ja olulise mittevastavuse kohta koostatakse akt, mis peab sisaldama vähemalt järgmist:

1) avastatud mittevastavuse või olulise mittevastavuse kirjeldus;
2) avastatud mittevastavuse kõrvaldamise meetmed ja tähtaeg;
3) akti koostanud ametiisiku nimi, ametikoht ja allkiri;
4) akti koostamise kuupäev;
5) akti vaidlustamise võimalused, tähtaeg ja kord;
6) aktiga tutvunud isiku allkiri.

(2) Mittevastavuse kõrvaldamiseks määrab Veeteede Amet kooskõlastatult reederiga mittevastavuse kõrvaldamise meetmed ning tähtaja. Mittevastavuse kõrvaldamise maksimaalne tähtaeg on kolm kuud. Reeder on vastutav mittevastavuse kõrvaldamiseks vajalike meetmete rakendamise eest.

(3) Kui mittevastavuse kõrvaldamise meetmeid ei määrata ülevaatuse käigus reederi kooskõlastuse puudumise tõttu, esitab reeder mittevastavuse kõrvaldamiseks kavandatavad meetmed Veeteede Ametile kooskõlastamiseks viie tööpäeva jooksul mittevastavuse akti reederile üleandmisest arvates.

(4) Olulise mittevastavuse avastamisel peab reeder või laeva kapten viivitamata rakendama meetmeid, et kõrvaldada olulise mittevastavuse põhjused või vähendada neid tasemeni, mis lubaks juhtumi klassifitseerimist mittevastavusena.

(5) Kui oluline mittevastavus on kõrvaldatud, peab reeder taotlema korduvat ülevaatust, mis tehakse samas mahus kui algne ülevaatus.

---

[72] Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Work in Fishing Convention, 2007 (No.188). International Labour Office, Geneva, 2011. Kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_177245.pdf.

[73] Mittevastavus (*non-conformity*) on olukord, kus objektiivsed tõendid osutavad nõuete täitmata jätmisele.

[74] Oluline mittevastavus (*major non-conformity*) on tuvastatav kõrvalekalle, mis kujutab tõsist ohtu personalile, laevale või keskkonnale ja mis nõuab viivitamatut parandusmeetmete kasutuselevõtmist. Rahvusvahelise meresõiduohutuse korralduse koodeksi (ISM koodeksi) nõuete ebaefektiivset ja mittesüstemaatilist täitmist võib käsitada olulise mittevastavusena.

(6) Reeder peab esitama Veeteede Ametile mittevastavuse aktis määratud tähtaja jooksul aruande mittevastavuse kõrvaldamiseks võetud meetmete rakendamise kohta.

1. See paragrahv kehtestab õigusnormid meretöötunnistuse väljastamiseks, kehtivuse kinnitamiseks ja uuendamiseks tehtud laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatusel avastatud mittevastavuse ja olulise mittevastavuse kohta. Kogu paragrahvi õiguslik käsitlus sarnaneb põhjendatult, selge analoogia põhjal sellega, mis on sätestatud MSOS §-s 6^2 reederi ja tema laeva meresõiduohutuse auditeerimisel avastatud mittevastavuse ning olulise mittevastavuse kohta.

Tuginedes meretöö konventsioonile (standard A5.1.3), kehtestab MSOS § 11^{15} lõige 1 kohustuse koostada akt meretöötunnistuse väljastamiseks, kehtivuse kinnitamiseks või uuendamiseks tehtud ülevaatusel avastatud mittevastavuse ja olulise mittevastavuse kohta. Lõige sätestab punktides 1–6 selle, mida akt peab vähemalt sisaldama. Nõuded akti kohta langevad täpselt kokku sellega, mida näeb MSOS § 6^2 lõige 1 ja § 11^6 lõige 1 ette samalaadses aktis seoses reederi ja tema laeva meresõiduohutuse auditeerimisel avastatud mittevastavuse ning olulise mittevastavusega.

2. Paragrahvi lõige 2, korrates sisuliselt MSOS § 6^2 lõikes 2 ja § 11^6 lõikes 2 sätestatud põhimõtet, määrab Veeteede Amet kooskõlastatult reederiga mittevastavuse kõrvaldamise meetmed ja tähtaja, mis on maksimaalselt kolm kuud. Vajalike meetmete rakendamise eest vastutab reeder, kelle töökohustuste hulka kuulub muu hulgas (MTööS § 22 punkt 2) ohutute töö- ja elamistingimuste ning tervisekaitsenõuete järgimise tagamine laeval.

3. Taas korrates MSOS § 6^2 lõikes 3 ja § 11^6 lõikes 3 väljendatud mõtet, kehtestab selle paragrahvi lõige 3 nõude, et kui kõnesolevaid meetmeid ei määrata ülevaatuse käigus, kuna puudub reederi kooskõlastus, siis peab reeder esitama kavandatavad meetmed Veeteede Ametile kooskõlastamiseks viie tööpäeva jooksul mittevastavuse akti reederile üleandmisest arvates.

4. MSOS § 6^2 lõikes 4 ja § 11^6 lõikes 4 sätestatut korrates näeb selle paragrahvi lõige 4 ette reederi või kapteni kohustuse rakendada olulise mittevastavuse avastamisel viivitamata meetmeid, kõrvaldamaks olulise mittevastavuse põhjused või vähendamaks need tasemeni, mis võimaldaks juhtumit klassifitseerida kui mittevastavust.

5. Nagu see on ka MSOS §6^2 lõikes 5 ning § 11^6 lõikes 5 ja järgides meretöö konventsiooni (standard A5.1.3) asjakohaseid norme, sätestab selle paragrahvi lõige 5, et kui oluline mittevastavus on kõrvaldatud, peab reeder taotlema korduvat ülevaatust, mida tehakse samas mahus kui algne ülevaatus.

6. Järgides meretöö konventsioonis (standard A5.1.3) sätestatut, kordab MSOS § 11^{15} lõige 6 § 6^2 lõike 6 ja § 11^6 lõike 6 regulatsiooni, nähes ette, et reeder on kohustatud esitama Veeteede Ametile mittevastavuse aktis määratud tähtaja jooksul aruande mittevastavuse kõrvaldamiseks võetud meetmete rakendamise kohta.

7. Kalandustöötunnistusega seonduvate Veeteede Ameti järelevalveametniku kontrollide ja puuduste kõrvaldamiseks antud ettekirjutuste tegemist reguleerib MSOS § 79. Nõuete rikkumise lõpetamiseks, edasiste rikkumiste ärahoidmiseks ja rikkumisega tekitatud tagajärgede kõrvaldamiseks teeb järelevalveametnik ettekirjutuse, milles:

1) juhib tähelepanu õigusrikkumisele ja kohustab selle lõpetama;
2) kohustab tegema edasise tegevuse õiguspäraseks jätkamiseks vajalikke toiminguid.

8. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 75 14.07.2011 "Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise kord", mis võtab üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ sadamariigi kontrolli kohta, kehtestati erikord välisriigi lipu all sõitvate, Eesti sadamat ja ankruala külastavate laevade (määrus kalalaevu ei puuduta) kontrollimisele ja saabumisel esitatavatele andmetele. Määruse kohaselt kohaldatakse nende laevade suhtes kas korralist või täiendavat kontrolli teatava ajavahemiku tagant, mis sõltub laeva riskiprofiilist. Korralise kontrolli ja kõrge riskiprofiiliga laevade puhul ei tohi see ajavahemik olla kuuest kuust pikem. Veeteede Amet tagab, et kontrollitavad laevad valitakse nende riskiprofiili alusel. Kontroll selle määruse tähenduses on järelevalveametniku käik laevale eesmärgiga kontrollida laeva tunnistuste ja teiste laevadokumentide kehtivust, laeva seisukorda ja selle seadmeid ning laevapere liikmeid ja nende elamis- ja töötingimusi.

§ 11[16]. Ajutise meretöötunnistuse väljastamine

(1) Reederi taotlusel võib Veeteede Amet väljastada kuni kuueks kuuks ajutise meretöötunnistuse:

1) uuele laevale;
2) lippu vahetavale laevale;
3) laevale, mille reeder vahetub.

(2) Ajutise meretöötunnistuse kehtivuse ajal ei pea laeval olema käesoleva seaduse § 11[13] lõike 1 punktis 1 nimetatud meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni.

(3) Ajutise meretöötunnistuse võib välja anda pärast Veeteede Ameti põhjendatud ja otstarbekas mahus tehtud ülevaatuse edukat läbimist.

(4) Veeteede Amet väljastab ajutise meretöötunnistuse pärast seda, kui:

1) laev on läbinud Veeteede Ameti põhjendatud ja otstarbekas mahus tehtud ülevaatuse;
2) reeder on tõendanud, et laeval on meretöö konventsiooni nõuete järgimiseks asjakohane kord;
3) reeder on tõendanud, et kapten teab meretöö konventsiooni nõudeid ja nende rakendamise kohustusi;
4) reeder on esitanud asjakohase teabe meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni saamiseks.

(5) Enne ajutise meretöötunnistuse kehtivuse lõppu teeb Veeteede Amet reederi taotlusel laeval käesoleva seaduse § 11[14] lõike 2 punktis 1 sätestatud esmase ülevaatuse.

1. Meretöö konventsiooni (standardi A5.1.3 lõiked 5–9) kohaselt võib ajutise meretöötunnistuse välja anda:

a) uuele laevale selle üleandmise ajal;
b) kui laev vahetab lippu;
c) kui reeder võtab endale vastutuse tema jaoks uue laeva käitamise eest.

Pädev asutus või nõuetekohaselt volitatud tunnustatud organisatsioon võib välja anda ajutise meretöötunnistuse, mille kehtivusaeg on kuni kuus kuud. Pärast selle möödumist uut ajutist tunnistust välja ei anta. Ajutise tunnistuse kehtivuse ajaks ei ole tarvis välja anda meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooni. Ajutine meretöötunnistus koostatakse konventsiooni lisas oleva näidise kohaselt.

Ajutise meretöötunnistuse võib välja anda alles pärast seda, kui on kindlaks tehtud, et:

1) laeva on põhjendatud ja otstarbekal viisil kontrollitud, pidades silmas meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooni I osa ning järgnevaid punkte;
2) reeder on pädevale asutusele või tunnustatud organisatsioonile tõendanud, et laeval on selle konventsiooni nõuete järgimiseks vastav kord;
3) kapten on tutvunud meretöö konventsiooni nõuete ja nende täitmise kohustusega;
4) pädevale asutusele või tunnustatud organisatsioonile on esitatud asjakohane teave meretöö nõuetele vastavuse deklaratsiooni andmiseks.

Enne ajutise tunnistuse kehtivusaja lõppu tehakse täielik kontroll, mis võimaldab välja anda täiskehtivusajaga meretöötunnistuse.

2. Järgides meretöö konventsiooni (standard A5.1.3) ülaltoodud nõudeid, näeb MSOS § 11[16] lõige 1 ette, et reederi taotlusel võib Veeteede Amet väljastada kuni kuueks kuuks ajutise meretöötunnistuse:

1) uuele laevale;
2) lippu vahetavale laevale;
3) laevale, mille reeder vahetub.

3. Pidades silmas meretöö konventsiooni (standardi A5.1.3 lõige 8) ülaltoodud nõuet, ei pea selle paragrahvi lõike 2 kohaselt laeval olema meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni, kuna deklaratsiooni kehtivuse lühiajalisus ei ole mõistlikus kooskõlas deklaratsiooni vormistamise eesmärgi ja põhimõtetega.

4. Meretöö konventsiooni standardile A5.1.3 tuginedes kehtestab MSOS § 11[16] lõige 3 aluspõhimõtte, et ajutise meretöötunnistuse võib välja anda alles pärast Veeteede Ameti põhjendatud ja otstarbekas mahus tehtud ülevaatuse edukat läbimist. Ülevaatuse põhjendatust ja mahu otstarbekust hindab Veeteede Amet ise.

5. Lõige 4, lähtudes meretöö konventsiooni (standard A5.1.3) asjakohastest üldpõhimõtetest, sätestab tingimused, millal Veeteede Amet väljastab ajutise meretöötunnistuse. Ta teeb seda, kui:

1) laev on läbinud Veeteede Ameti põhjendatud ja otstarbekas mahus tehtud ülevaatuse;

2) reeder on tõendanud, et laeval on meretöö konventsiooni järgimiseks asjakohane kord (mida eelkõige tõendab meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni nõuetekohaselt vormistatud II osa);
3) reeder on tõendanud, et kapten teab meretöö konventsiooni nõudeid ja nende rakendamise kohustusi;
4) reeder on esitanud asjakohase teabe meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni saamiseks.

6. Taas järgides meretöö konventsiooni (standard A5.1.3) rahvusvahelisi töönorme, kohustab selle paragrahvi lõige 5 Veeteede Ametit tegema enne ajutise meretöötunnistuse kehtivuse lõppemist reederi taotlusel esmase ülevaatuse, mis on sätestatud MTööS-ga muudetud MSOS § 11[14] lõike 2 punktis 1. Pärast ajutise meretöötunnistuse kuni kuuekuulise kehtivusaja lõppemist seda enam ei uuendata, reederi eesmärk on taotleda meretöötunnistust koos meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooniga.

§ 11[17]. Meretöötunnistuse, meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni, ajutise meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse vorm

(1) Meretöötunnistus, ajutine meretöötunnistus ja kalandustöötunnistus vormistatakse eesti ja inglise keeles.
(2) Meretöötunnistuse, mille juurde kuulub meretöönõuetele vastavuse deklaratsioon, ajutise meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse vormi kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega.
(3) Vahepealse ülevaatuse edukat läbimist kinnitab Veeteede Ameti märge meretöötunnistusel või kalandustöötunnistusel.
(4) Meretöötunnistus, ajutine meretöötunnistus ja kalandustöötunnistus või nende koopiad peavad olema laevapere liikmele laeval kättesaadavad.

1. MSOS § 11[17] lõiked 1–4 kehtestavad meretöötunnistuse, meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni, ajutise meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse vormi. Kõik nimetatud dokumendid vormistatakse nii eesti keeles kui ka väljaspool Eesti Vabariigi territooriumi läbiviidavate inspekteerimiste hõlbustamiseks inglise keeles, mida näeb ette ka meretöö konventsioon. Meretöö konventsiooni lisa A5-II esitab inglis- ja prantsuskeelse meretöötunnistuse, meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni ja ajutise meretöötunnistuse tüüpvormi, millest peab samade riigisiseste dokumentide vormistamisel lähtuma. Eesti Vabariigis kehtestab meretöötunnistuse (koos juurde kuuluva meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooniga), ajutise meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse vormi valdkonna eest vastutav minister oma määrusega. Vahepealse ülevaatuse edukat läbimist tõendab Veeteede Ameti märge meretöötunnistusel või kalandustöötunnistusel. Lähtudes meretöö konventsiooni ühest meremeeste teavitamise aluspõhimõttest, peavad kõik ülalnimetatud dokumendid või nende koopiad olema laevapere liikmetele laeval kättesaadavad.

§ 11[18]. Tunnistuse kehtivus

(1) Meretöötunnistus ja kalandustöötunnistus kehtivad kuni viis aastat tunnistuse väljastamisest arvates.

(2) Veeteede Amet tunnistab meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse kehtetuks, kui:

1) ülevaatuse tulemus ei võimalda kinnitada laevapere liikme töö- ja elamistingimuste vastavust Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni või Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni kalandustöö konventsiooni ja meretöö seaduse nõuetele;

2) reeder ei ole läbinud tähtaegselt vahepealset ülevaatust;

3) laev vahetab lippu;

4) reeder ei võta vastutust laeva käitamise eest;

5) laeva konstruktsiooni või sisseseadet on oluliselt muudetud.";

1. Kooskõlas meretöö konventsiooni (standardi A5.1.3 lõige 1) ja kalandustöö konventsiooni (artikkel 41 lõige 2) nõuetega, kehtestab MSOS § 11[18] lõige 1 meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse kehtivuse ajaks viis aastat nende väljastamisest arvates.

2. Meretöö konventsiooni standardi A5.1.3 lõike 14 kohaselt kaotab meretöötunnistus koos juurdekuuluva deklaratsiooniga, samuti ajutine meretöötunnistus kehtivuse, kui:

1) ei ole läbi viidud vahekontrolle (kui korraldatakse ainult üks vahekontroll, peab see toimuma tunnistuse teise ja kolmanda aastapäeva vahelisel ajal, kusjuures aastapäev on igas aastas päev, mis vastab tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale);
2) tunnistust ei ole vahekontrolli käigus kinnitatud;
3) laev vahetab lippu;
4) reeder ei võta vastutust laeva käitamise eest (viitab eeskätt olukorrale, kus reeder ei ole mitte laevaomanik, vaid selleks on muu juriidiline või füüsiline isik, kes on lepingu alusel võtnud endale reederiga võrdse vastutuse, õigused ja kohustuse laeva käitamise eest ning kes mingil põhjusel seda teha ei taha);
5) laeva eluruumide ja puhkevõimaluste, toidu ja toitlustusega hõlmatud tarindit või sisseseadet on oluliselt muudetud.

3. Meretöö konventsiooni standardi A5.1.3 lõigete 16–17 alusel peab pädev asutus või lipuriigilt vastavad volitused saanud tunnustatud organisatsioon (klassifikatsiooniühing) meretöötunnistuse kasutusest kõrvaldama, kui leidub tõendeid, et asjaomane laev ei järgi meretöö konventsiooni nõudeid ega seal ole ka võetud mingeid korrektiivmeetmeid olukorra parandamiseks. Kaaludes, kas sellisel juhul tuleks meretöötunnistus tagasi võtta, peab pädev asutus või tunnustatud organisatsioon võtma arvesse puudujäägi tõsidust või esinemise sagedust.

3) paragrahvi 26 lõike 5 punkt 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:
"1) meretöölepingu sõlmimist taotleva isiku ja laevapere liikme tervisekontrolli kulud kantakse meretöö seaduse § 32 lõikes 5 sätestatud korras;";

1. MTööS muudab MSOS § 26 lõike 5 punkti 1 sõnastust tehnilistel põhjusel, kuna MTS kehtivuse kaotamise tõttu ei ole võimalik enam viidata sellele kehtetule seadusele, vaid MTööS-le.

4) seadust täiendatakse §-ga 95^3 järgmises sõnastuses:
"§ 95^3. Meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse nõuete kohaldamine
Enne käesoleva seaduse 2^2. peatüki jõustumist Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laevale on reeder kohustatud taotlema meretöötunnistuse, kalandustöötunnistuse või ajutise meretöötunnistuse hiljemalt 2014. aasta 31. detsembriks.".

1. MTööS täiendab MSOS uue §-ga 95^3, mis kohustab enne MSOS 2^2. peatüki jõustumist Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laevale reederit taotlema hiljemalt 31. detsembriks 2014 meretöötunnistus, kalandustöötunnistus või ajutine meretöötunnistus. Kõnesolev regulatsioon kehtestab üleminekusättena tähtaja, mis ajaks peab reeder arvestama sellega, et meretöötunnistuse, kalandustöötunnistuse ja ajutise meretöötunnistuse väljastamisel lähtutakse juba MTööS nõuetest. Nimetatud rakendussäte ajaraam võtab arvesse asjaolu, et reederil tuleb esitada taotlus Veeteede Ametile tunnistuse saamiseks ning sellel peab olema piisavalt aega laevapere liikmete töö- ja elamistingimuste ülevaatuse tegemiseks. Hetkeseisuga on laevakinnistusraamatu andmetel merelaevu kogumahutavusega 500 ja enam ning kalalaevu pikkusega 24 meetrit ja enam kokku ligi 60.

§ 83. Riigilõivuseaduse muutmine
Riigilõivuseaduses tehakse järgmised muudatused:
1) seadust täiendatakse §-ga 180^1 järgmises sõnastuses:
"§ 180^1. Laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatus
(1) Laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuse ja ülevaatusele eelneva dokumentatsiooni läbivaatamise eest tasutakse riigilõivu 127,82 eurot Veeteede Ameti või volitatud klassifikatsiooniühingu järelevalveametniku iga töötunni eest, kuid kokku mitte üle 1917,34 euro alalise meretöötunnistuse väljastamisel ning mitte üle 639,11 euro ajutise meretöötunnistuse väljastamisel.
(2) Kui laeva ülevaatusel tuvastatakse laevapere liikme töö- ja elamistingimuste oluline mittevastavus, tasutakse korduva ülevaatuse eest riigilõivu käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud määras.";

1. MTööS § 83 täiendab RLS uue §-ga 180^1, mille lõige 1 kehtestab riigilõivu laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuse ja ülevaatusele eelneva dokumentatsiooni läbivaatamise eest. Veeteede Ameti või volitatud klassifikatsiooniühingu järelevalveametniku iga töötunni eest tuleb tasuda lõikes 1 märgitud summa, sh fikseerib säte ka riigilõivu piirmäära.

RLS § 4 lõigete 1 ja 2 alusel kehtestatakse riigilõivumäär üldjuhul lähtuvalt toimingu tegemisega kaasnevatest kuludest (kulupõhimõte), s.o toimingu tegemiseks kulunud töötundidest. Kummatigi on toimingu eesmärgist, sellest saadavast hüvest ja kaalukast avalikust huvist, eelkõige sotsiaal- ja majanduspoliitilistest kaalutlustest lähtuvalt võimalik seda põhjendades kehtestada riigilõivumäär kulupõhimõttest erinevalt.

Veeteede Amet võtab riigilõivu meretöötunnistuse või ajutise meretöötunnistuse väljastamisele eelneva ülevaatuse eest. Kalandustöötunnistuse väljastamisele eelneva ülevaatuse riigilõivumäär on reguleeritud kalalaeva tehnilise ülevaatuse riigilõivuga (RLS § 178).

2. Sama paragrahvi lõige 2 sätestab lõikes 1 kehtestatud määras riigilõivu ka siis, kui tuvastatakse laevapere liikme töö- ja elamistingimuste oluline mittevastavus. See tähendab, et on tuvastatud kõrvalekalle, mis kujutab tõsist ohtu personalile, laevale või keskkonnale ja mis nõuab viivitamatut parandusmeetmete kasutuselevõtmist.

2) paragrahvi 181[3] lõige 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:
"(1) Laevale meresõiduohutust või keskkonnaohutust tõendava tunnistuse, sõidukõlblikkuse tunnistuse, mõõtekirja, laadungimärgi tunnistuse, meretöötunnistuse, meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni, ajutise meretöötunnistuse, kalandustöötunnistuse, tunnistuse "Laevaandmete alaline register" või ühekordse ülesõiduloa väljastamise eest tasutakse riigilõivu 6 eurot iga lehekülje eest.".

1. MTööS § 83 muudab RLS 6. jao "Veeteede Ameti toimingud" § 181[3] lõike 1 sõnastust õigustehnilistel põhjustel: MTööS-st tulenevalt tekkis kohustus lisada vastavate dokumentide loetelusse "meretöötunnistus, meretöönõuetele vastavuse deklaratsioon, ajutine meretöötunnistus ja kalandustöötunnistus". Nende tunnistuste väljastamise eest võetav lõivumäär 6 eurot lehekülje eest ühtib teiste samas lõikes nimetatud Veeteede Ameti väljastatavate tunnistuste eest võetava lõivumääraga. Lõivu määramisel on arvesse võetud tunnistuste paberi- ja trükikulud ning printimisega seotud kulud.

§ 84. Mereteenistuse seaduse kehtetuks tunnistamine
Mereteenistuse seadus tunnistatakse kehtetuks.

§ 85. Seaduse jõustumine
Käesolev seadus jõustub 2014. aasta 1. juulil.

KASUTATUD ALLIKAD

Kirjandus

Drug and alcohol abuse prevention programmes in the Maritime Industry (a manual for planners) (Revised). International Labour Office, Geneva, 2001. Kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_117734.pdf.

Frequently Asked Questions. Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188). International Labour Office, Geneva, 2012.

Guidelines for flag State Inspections under the Maritime Labour Convention, 2006 International Labour Office, Geneva, 2009.

Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006. International Labour Office, Geneva, 2009.

Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188). International Labour Office, Geneva, 2011.

Guidelines on the medical examinations of seafarers, International Labour Office/ International Maritime Organisation, Geneva/London, 2011.

Handbook for improving living and working conditions on board fishing vessels. International Labour Office, Geneva, 2010.

Handbook. Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 and Social Security for Seafarers. Internatiomnal Labour Office, Geneva, 2012.

Handbook. Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006. Model National Provisions. International Labour Office, Geneva, 2012.

International medical guide for ships. World Health Organisation, Geneva, 2007.

Maritime Labour Convention, 2006. Frequently Asked Questions (FAQ). International Labour Office, Geneva. First (2006) and third (2014) editions.

Resolution A.882(21). Adopted on 25 November 1999 (agenda item 5). Amendments to the procedures for port state control (resolution A.787(19)). The assembly (21st session) of the IMO.

Resolution A.987(24). Adopted on 1 December 2005 (agenda item 10). Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. The assembly (24th session) of the IMO.

Resolution A.930(22). Adopted on 29 November 2001 (agenda item 10). Guidelines on provision of financial security in case of abandonment of seafarers. The assembly (22th session) of the IMO.

Seletuskiri meretööseaduse eelnõu juurde, 2014. Kättesaadav: http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=c2810859-1bbf-442a-852c-e3c4dd245e3a&.

STCW. A guide for Seafarer. Taking inton account the 2010 Manila amendments. International Transport Workers' Federation. London, 2010. Kättesaadav: http://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf.

The Maritime Labour Convention, 2006. A Seafarers' Bill of Rights. An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, 2006. The International Transport Workers' Federation (ITF), London, 2008.

Töölepingu seadus. Selgitused töölepingu seaduse juurde. Tallinn, Sotsiaalministeerium, 2013.

P. Varul, I. Kull, V. Kõve, M. Käerdi. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn, Juura, 2006.

Õigusaktid

Euroopa Liidu määrused ja direktiivid

Nõukogu direktiiv 94/33/EÜ 22. juunist 1994 noorte kaitse kohta tööl. Euroopa Liidu Teataja L 216, 20.08.1994, lk 12–20.

Nõukogu direktiiv 1999/63/EÜ 21. juunist 1999, milles käsitletakse Euroopa Ühenduse Reederite Assotsiatsiooni (ECSA) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) sõlmitud kokkulepet tööaja korralduse kohta. Euroopa Liidu Teataja L167, 02.07.1999, lk 33–37.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 336/2006, 15. veebruarist 2006, mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamist ühenduse piires ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3051/95. Euroopa Liidu Teataja L 64, 04.03.2006, lk 1–36.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/106/EÜ 19. novembrist 2008 meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta (uuesti sõnastamine). Euroopa Liidu Teataja L 323, 03.12.2008, lk 33–61.

Nõukogu direktiiv 2009/13/EÜ 16. veebruarist 2009, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Assotsiatsiooni (ECSA) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ. Euroopa Liidu Teataja L 124, 20.05.2009, lk 30–50.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 391/2009, 23. aprillist 2009, laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta. Euroopa Liidu Teataja L 131, 28.05.2009, lk 11–21.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/20/EÜ 23. aprillist 2009 laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral. Euroopa Liidu Teataja L 131, 28.05.2009, lk 128–130.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/16/EÜ 23. aprillist 2009, mis käsitleb sadamariigi kontrolli. Euroopa Liidu Teataja L 131, 28.05.2009, lk 57–100.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/35/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta. Euroopa Liidu Teataja L 343, 14.12.2012, lk 78–105.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2013/54/EL 20. novembrist 2013 2006. aasta meretöönormide konventsiooni järgimise ja täitmise tagamisega seotud lipuriigi kohustuste kohta. Euroopa Liidu Teataja L 329, 10.12.2013, lk 1–4.

Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) konventsioonid ja soovitused

ILO töötushüvitise (laevahukk) konventsioon nr 8 (C008 – Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention) 1920 (Eestile siduv). Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C008.

ILO meremeeste töövahenduse konventsioon nr 9 (C009 – Placing of Seamen Convention), 1920 (Eestile siduv). Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C009.

ILO meremeeste repatrieerimise konventsioon nr 23 (C023 – Repatriation of Seamen Convention), 1926 (Eestile siduv). Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312168:NO.

ILO konventsioon laevaomaniku kohustuste kohta meremeeste haigestumise või vigastuse korral nr 55 (C055 – Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention), 1936. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312200:NO.

ILO meremeeste haiguskindlustuse konventsioon nr 56 (C056 – Sickness Insurance (Sea) Convention), 1936. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312201:NO.

ILO sotsiaalkindlustuse miinimumnormide konventsioon nr 102 (C102 – Social Security (Minimum Standards) Convention), 1952. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312247:NO.

ILO meremeeste isikut tõendavate dokumentide konventsioon nr 108 (C108 – Seafarers' Identity Documents Convention), 1958 (Eestile siduv). Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312253:NO.

ILO kaebuste läbivaatamise soovitus nr 130 (R130 – Examination of Grievances Recommendation), 1967. Kättesaadav: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312468:NO.

ILO kaubandusliku meresõidu miinimumnormide konventsioon nr 147 (C147 – Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention), 1976 (Eestile siduv). Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312292:NO ; eesti keeles: https://www.riigiteataja.ee/akt/809139.

ILO meremeeste sotsiaalkindlustuse konventsioon nr 165 (C165 – Social Security (Seafarers) Convention), 1987. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312310:NO.

ILO meremeeste repatrieerimise konventsioon nr 166 (C166 – Repatriation of Seafarers Convention), 1987. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312311:NO.

ILO meremeeste tööle värbamise ja töövahenduse konventsioon nr 179 (C179 – Recruitment and Placement of Seafarers Convention), 1996. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312324:NO.

ILO meremeeste tööaja ja laevade mehitamise konventsioon nr 180 (C180 – Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention), 1996. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312325:NO.

ILO eratööhõivetalituste konventsioon nr 181 (C181 – Private Employment Agencies Convention), 1997. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312326:NO.

ILO meremeeste isiku tõendavate dokumentide konventsioon nr 185 (C185 – Seafarers' Identity Documents Convention), 2003. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312330:NO.

ILO meretöö konventsioon (MLC, Maritime Labour Convention), 2006. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO:91:P91_INSTRUMENT_ID:312331:NO.

ILO kalandustöö konventsioon nr 188 (C188 – Work in Fishing Convention), 2007. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312333:NO.

ILO kalandustöö soovitus nr 199 (R199 – Work in Fishing Recommendation), 2007. Kättesaadav: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_ILO_CODE:R199.

Muud rahvusvahelised õigusaktid

1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel 1988. aasta protokoll (SOLAS PROT 1988). Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/606772.

1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatava mereostuse vältimise konventsioon (MARPOL 1973/1978). Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/13199975.

Euroopa Liidu põhiõiguste harta (2010). Kättesaadav: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:0389:0403:et:PDF.

Euroopa sotsiaalkindlustuse koodeks (1964). Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/729138.

Inimõiguste ülddeklaratsioon (1948). Kättesaadav: http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/est.pdf.

Majanduslike, sotsiaalsete ja kultuurialaste õiguste rahvusvaheline pakt (1966). Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/23981.

Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW 1978) koos parandustega. Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/13072790.

Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW 1978), 1978, lisa käsitlevad Manila konverentsi muudatused. Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/223082013001

Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS 1974/1978) koos parandustega. Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/78500.

Rahvusvaheline konventsioon merelaevade arestimise reeglite ühtlustamiseks (1952).
Rahvusvaheline laevade arestimise konventsioon (1999). Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/78404.
Rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon, 1969. Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/219012012001.
Rahvusvaheline merivõlgade ja pantide konventsioon (1993). Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/229566.
Rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsioon (FAL 1965) koos parandustega. Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/163071.
Resolution concerning information on occupational groups. Resolutions adopted by the International Labour Conference at its (Maritime) Session (Geneva, February 2006). Kättesaadav: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf.
ÜRO mereõiguse konventsioon (UNCLOS 1982) ja ÜRO mereõiguse konventsiooni XI osa rakenduskokkulepe. Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/911675.

Seadused

Eesti Vabariigi haridusseadus. Vastu võetud 23.03.1992 – RT 1992, 12, 192; RT I 29.06.2014, 109.
Eesti Vabariigi põhiseadus. Vastu võetud 28.06.1992 – RT 1992, 26, 349; RT I 27.04.2011, 1
Isikut tõendavate dokumentide seadus. Vastu võetud 15.02.1999 – RT I 1999, 25, 365; RT I 21.03.2014.
Kaubandusliku meresõidu koodeks. Vastu võetud 09.12.1991 – RT 1991, 46, 577; RT I 29.06.2014, 108.
Kaubandusliku meresõidu seadus. Vastu võetud 05.06.2002 – RT I 2002, 55, 345; RT I 29.06.2014, 109.
Keeleseadus. Vastu võetud 23.02.2011 – RT I 18.03.2011, 1; RT I 29.06.2014, 104.
Korrakaitse seadus. Vastu võetud 23.02.2011 – RT I 22.03.2011, 4; RT I 29.06. 2014, 109.
Kutseõppeasutuste seadus. Vastu võetud 12.06.2013 – RT I 02.07.2013, 1; RT I 29.06.2014, 109.
Laeva asjaõigusseadus. Vastu võetud 11.03.1998 – RT I 1998, 30, 409; RT I 2008, 59, 330.
Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus. Vastu võetud 11.02.1998 – RT I 1998, 23, 321; RT I 23.12.2013, 1.
Majandustegevuse seadustiku üldosa seadus. Vastu võetud 23.02.2011 – RT I 12.12.2011, 2; RT I 29.06.2014, 1.
Meresõiduohutuse seadus. Vastu võetud 12.12.2001 – RT I 2002, 1, 1; RT I 29.06.2014, 109.
Meretöö seadus. Vastu võetud 11.06.2014 – RT I 29.06.2014, 109.
Rahvatervise seadus. Vastu võetud 14.06.1995 – RT I 1995, 57, 978; RT I 29.06.2014, 109.
Ravikindlustuse seadus. Vastu võetud 19.06.2002 – RT I 2002, 62, 377; RT I 29.06.2014, 109.

Riigieelarve seadus. Vastu võetud 19.02.2014 – RT I, 13.03.2014, 2; RT I 29.06.2014, 109; RT I 29.06.2014, 109.

Riigilõivuseadus. Vastu võetud 22.04.2010 – RT I 2010, 21, 107; RT I 25.09.2014, 3.

Tervishoiuteenuste korraldamise seadus. Vastu võetud 09.05.2001 – RT I 2001, 50, 284; RT I 08.10.2014, 2.

Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Vastu võetud 27.03.2002 – RT I 2002, 35, 216; RT I 29.06.2014.

Töölepingu seadus. Vastu võetud 17.12.2008 – RT I 2009, 5, 35; RT I 22.12.2012, 15.

Tööturuteenuste ja -toetuste seadus. Vastu võetud 28.09.2005 – RT I 2005, 54, 430; RT I 29.06.2014, 109.

Võlaõigusseadus. Vastu võetud 26.09.2001 – RT I 2001, 81, 487; RT I 29.06.2014, 109.

Väärteomenetluse seadustik. Vastu võetud 22.05.2002 – RT I 2002, 50, 313; RT I 29.06.2014, 109.

Määrused

Asjaajamiskorra ühtsed alused. Vabariigi Valitsuse 26.02.2001 määrus nr 80 – RT I 2001, 20, 112; RT I 19.06.2012, 6.

Kalalaevadele esitatavad töötervishoiu ja tööohutuse nõuded. Vabariigi Valitsuse 17.05.2001 määrus nr 173.

Alaealistele lubatud kerged tööd. Vabariigi Valitsuse 11.06.2009 määrus nr 93 – RT I 2009, 31, 195.

Töökeskkonna ohutegurite ja tööde loetelu, mille puhul alaealiste töötamine on keelatud. Vabariigi Valitsuse 11.06.2009 määrus nr 94 – RT I 2009, 31, 196.

Meretöölepingu sõlmimist taotleva isiku, laevapere liikme, mereõppeasutuses õppija ja mereõppeasutusse õppima asuja tervisenõuded, tervisekontrolli kord ning tervisetõendite vorm. Vabariigi Valitsuse 16.03.2005 määrus nr 51 – RT I 2005, 17, 102; RT I 11.07.2012.

Ametniku teenistuslähetusse saatmise, lähetuskulude hüvitamise ning päevaraha maksmise tingimused ja kord ning päevaraha määr. Vabariigi Valitsuse 19.12.2012 määrus nr 112 – RT I 21.12.2012, 35; RT I 14.05.2013, 3.

Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord. Vabariigi Valitsuse 20.06.2013 määrus nr 96 – RT I, 27.06.2013, 10.

Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord. Vabariigi Valitsuse 19.05.2004 määrus nr 194 – RT I 27.06.2013, 15.

Laevapere liikme töö- ja puhkeaja arvestuse pidamise kord. Vabariigi Valitsuse 10.07.2014 määrus nr 111 – RT I 12.07.2014, 173.

Nõuded laevapere liikme laeval majutamise tingimustele. Vabariigi Valitsuse 10.07.2014 määrus nr 112 – RT I 12.07.2014, 174.

Laevapere liikmete esmaabi- ja meditsiiniabikoolituse õppekavad ning koolituse maht ja koolitajate kvalifikatsiooninõuded. Sotsiaalministri 26.02.2003 määrus nr 31 – RTL 2003, 31, 471.

Tervisekontrolli tegijate meremeditsiinialase koolituse nõuded. Sotsiaalministri 31.10.2005 määrus nr 111 – RTL 2005, 111, 1713.

Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise kord. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 14.07.2011 määrus nr 75 – RT I 15.07.2011, 14.

Volitatud klassifikatsiooniühingutele esitatavad nõuded ja volitatud klassifikatsiooniühingute üle järelevalve teostamise kord. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 26.08.2011 määrus nr 84 – RT I 30.08.2011, 1.

Laeva vahiteenistuse kord. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.05.2013 määrus nr 34 – RT I 24.05.2013, 14.

Piiriülese tervishoiuteenuse hüvitise taotlemise, taotluse menetlemise ja hüvitise maksmise kord. Sotsiaalministri 17.01.2014 määrus nr 6 – RT I 21.01.2014, 9.

Laevapere liikme toidunormid ja toitlustamise kord. Tervise- ja tööministri 23.07.2014 määrus nr 49 – RT I 29.07.2014, 2.

Meditsiiniabi korraldamise nõuded laeval ja laeval nõutava meditsiinivarustuse loetelu. Tervise- ja tööministri 24.07.2014 määrus nr 50 – RT I 29.07.2014.

KASUTATUD LÜHENDID

IDTS – isikut tõendavate dokumentide seadus
ISM – International Safety Management, laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeks
KMSK – kaubandusliku meresõidu koodeks
KMSS – kaubandusliku meresõidu seadus
KorS – korrakaitseseadus
LaevaRS – laeva lipuõiguse ja registrite seadus
LAÕS – laeva asjaõigusseadus
MSOS – meresõiduohutuse seadus
MsüS – majandustegevuse seadustiku üldosa seadus
MTS – mereteenistuse seadus
MTööS – meretöö seadus
RLS – riigilõivuseadus
RTerS – rahvatervise seadus
SOLAS – The International Convention for the Safety of Life at Sea, rahvusvaheline konventsioon (koodeks) inimelude ohutusest merel
STCW – The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (koodeks)
TLS – töölepingu seadus
TsÜS – tsiviilseadustiku üldosa seadus
TTOS – töötervishoiu ja tööohutuse seadus
TTTS – tööturuteenuste ja toetuste seadus
VTMS – väärteo menetluse seadustik
VÕS – võlaõigusseadus