



## VEETEED AMETI TEATAJA 2009/2

Sadamapassi kinnitamine (Haapsalu Veski viigi sadam) .....	2
Sadamapassi kinnitamine (Paldiski Lõunasadam).....	2
Põlevkiviõli vedu tankeriga .....	3
Sadamaseadus <sup>1</sup> .....	6
Õigusaktide muudatused .....	35
Laevaõnnetused.....	38
Möödistuslaeva soetamine .....	40
Meretuuleparkide seminar „Millist õiguslikku raamistikku me vajame?“ .....	41
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused .....	45
IMO teated .....	46
Eesti Mereakadeemia täienduskursused 2009. a II poolaastal.....	57

### **Sadamapassi kinnitamine (Haapsalu Veski viigi sadam)**

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. märtsi 2009. a määrus nr 14

RTL 2009, 22, 278

Määrus kehtestatakse «[Sadamaseaduse](#)» § 10 lõike 3 alusel.

Määrusega kinnitatakse Haapsalu Veski viigi sadama sadamapass<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Sadamapassiga on võimalik tutvuda Veeteede Ametis.

**Minister Juhan PARTS**

**Kantsler Marika PRISKE**

Märkus. Riigi Teatajas ei avaldata «Sadamaseaduse» § 10 lõike 3 alusel majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt kinnitatavaid sadamapasse. (Alus: «Riigi Teataja seaduse» § 4 lõige 22 ja riigisekretäri 14.11.2005. a resolutsioon nr 17-1/0508706.)

### **Sadamapassi kinnitamine (Paldiski Lõunasadam)**

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 8. aprilli 2009. a määrus nr 40

RTL 2009, 35, 454

Määrus kehtestatakse «[Sadamaseaduse](#)» § 10 lõike 3 alusel.

§ 1. Määrusega kinnitatakse Paldiski Lõunasadama sadamapass<sup>1</sup>.

§ 2. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 23. veebruari 2005. a määrus nr 24 «Sadamapassi kinnitamine» (RTL 2005, 28, 388) tunnistatakse kehtetuks.

<sup>1</sup> Sadamapassiga on võimalik tutvuda Veeteede Ametis.

**Minister Juhan PARTS**

**Kantsler Marika PRISKE**

Märkus. Riigi Teatajas ei avaldata «Sadamaseaduse» § 10 lõike 3 alusel majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt kinnitatavaid sadamapasse. (Alus: «Riigi Teataja seaduse» § 4 lõige 22 ja riigisekretäri 14.11.2005. a resolutsioon nr 17-1/0508706.)

## Põlevkiviõli vedu tankeriga

Veeteede Ameti 11.05.2009 ringkiri nr 5-1-17/1230

Vastavalt rahvusvahelise konventsiooni merereostuse vältimiseks laevadelt (MARPOL 73/78) II lisa reeglile 6.3 on Veeteede Amet saavutanud kolmepoolse kokkuleppe, mis määrab kindlaks ajutised tingimused järgmiste vedelkemikaalide veoks tankeriga: LIGHT SHALE OIL ja SHALE OIL. Kokkulepe saavutati järgmiste riikide mereadministratsioonidega: Belgia Kuningriik, Hollandi Kuningriik, Kongo Vabariik, Küprose Vabariik, Leedu Vabariik, Läti Vabariik, Malta Vabariik, Norra Kuningriik, Panama Vabariik, Poola Vabariik, Prantsuse Vabariik, Rootsi Kuningriik, Saksamaa Liitvabariik, Soome Vabariik, Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik, Taani Kuningriik, Ukraina ja Vene Föderatsioon.

Vedelkemikaalide LIGHT SHALE OIL (lisa 1) ja SHALE OIL (lisa 2) ajutised meriti veo tingimused tehakse ülemaailmselt kättesaadavaks IMO ringkirjaga MEPC.2/Circular 15 (detsember 2009).

Juhime tähelepanu asjaolule, et vastavalt meresõiduohutuse seaduse paragrahvi 42 lõikele 1 toimub vedelkemikaalide vedu MARPOL 73/78 II lisa nõuete kohaselt. Selle lisa 1. jaanuaril 2007 jõustunud uue redaktsiooni reegli 13.1.3 kohaselt on MARPOL 73/78 reeglite järgi klassifitseerimata vedelkemikaali vedu tankeriga keelatud.

Käesolev ringkiri tühistab Veeteede Ameti sama teemat käsitlevad ringkirjad 19.01.2007 nr 5-1-17/198 ja 31.01.2007 nr 5-1-17/328.

René Sirol  
Peadirektori asetäitja –  
meresõiduohutuse teenistuse juhataja

**ESTABLISHED TRIPARTITE AGREEMENT FOR PROVISIONAL  
ASSESSMENT OF LIQUID SUBSTANCES**

Name of Product: LIGHT SHALE OIL

proposed for inclusion in list 1 of MEPC.2/Circ.15

Proposed pollution hazard profile:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
3	NR	3	2	C,S	F

Pollution hazard profile based on BLG Product Data Reporting Form compiled by producers\*, proposed **Pollution Category Y**.

Additional information regarding pollution aspects:

Pour point: min -40 °C  
Viscosity (mPa.s) at 20 °C: min 1 max 30

Safety information:

Vapour pressure (Pa): < 25000 at 20 °C  
Boiling point: 40-180 °C  
Flash point (c.c): below 60 °C  
Density: 720-920 kg/m<sup>3</sup>

Relevant toxicity: Acute inhalation toxicity (LC50; mg/l/4hr): (>20)  
Acute dermal toxicity (LD50;mg/kg): >2000  
Acute oral toxicity (LD50; mg/kg): >2000  
Corrosivity to skin (skin necrosis): mildly irritating

Chemical properties: Solubility in water (mg/1): 220  
Autoignition temperature (°C): >200  
Explosive/flammability range (% v/v): 1 to <10  
Hazardous reaction control necessary: no  
Corrosive to steel: non-corrosive

Column		Column		Column	
d	S/P	i'	T3	l	A,B,C
e	2	i''	IIA	m	-deleted-
f	2G	i'''	no	n	yes
g	controlled	j	restricted	o	15.17, 15.19.6
h	no	k	F-T		

\* Producers Viru Keemia Grupp AS (VKG);  
AS Narva Õlitechas

**ESTABLISHED TRIPARTITE AGREEMENT FOR PROVISIONAL  
ASSESSMENT OF LIQUID SUBSTANCES**

Name of Product: SHALE OIL

proposed for inclusion in list 1 of MEPC.2/Circ.15

Proposed pollution hazard profile:

<b>A1</b>	<b>A2</b>	<b>B1</b>	<b>B2</b>	<b>D3</b>	<b>E2</b>
3	NR	3	2	C,S	F (S in some batches)

Pollution hazard profile based on BLG Product Data Reporting Form compiled by producers\*,- proposed **Pollution Category Y**

Additional information regarding pollution aspects:

Pour point: max -30°C

Viscosity (mPa.s) at 20 °C: max <400

Safety information:

Vapour pressure (Pa): 43,3 at 20°C

Boiling point: 150-500 °C

Flash point (c.c): 61-110 °C

Density: 910 – 998 kg/m<sup>3</sup>

Relevant toxicity: Acute inhalation toxicity (LC50; mg/l/4hr): (>20)  
Acute dermal toxicity (LD50;mg/kg): >2000  
Acute oral toxicity (LD50; mg/kg): >2000

Corrosivity to skin (skin necrosis): mildly irritating  
Chemical properties: Solubility in water (mg/1): 220  
Autoignition temperature >200 °C  
Explosive/flammability range (% v/v): similar to crude oil products  
Hazardous reaction control necessary: no  
Corrosive to steel: non-corrosive

Column		Column		Column	
d	S/P	i'	T3	l	A,B,C
e	2	i''	IIA	m	-deleted-
f	2G	i'''	yes	n	yes
g	controlled	j	restricted	o	15.17, 15.19.6, 16.2.6
h	no	k	T		

\* Producers Viru Keemia Grupp AS (VKG);  
Kiviõli Keemiatööstuse OÜ; AS Narva Õlitehas

## Sadamaseadus<sup>1</sup>

Vastu võetud 15. juunil 2009. a

Redaktsiooni jõustumise kp: 10.07.2009  
RTI 2009, 37, 251

### 1. peatükk ÜLDSÄTTED

#### § 1. Seaduse reguleerimisala

(1) Käesolev seadus sätestab sadamateenuse osutamisele ning sadama pidajale ja sadamaoperaatorile laevaliikluse ohutuse ja turvalisuse ning keskkonnakaitse nõuded, samuti vastutuse nende nõuete rikkumise eest ja reguleerib riikliku järelevalvega seonduvaid toiminguid meresadamates ning laevatatavatel sisevetel ja nendega piirnevate veekogude laevatatavates suudmetes (edaspidi *laevatatavad siseveed*) asuvates sadamates.

(2) Käesoleva seaduse kohaldamise erisused:

- 1) füüsilise isiku poolt väljaspool tema majandus- või kutsetegevust isiklikuks tarbeks paigaldatud või ehitatud sildumisrajatisele käesolevat seadust ei kohaldata;
- 2) väikesadamale, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid, ei kohaldata käesoleva seaduse peatükke 2, 3 ja 6, kui käesolevas seaduses ei ole sätestatud teisiti;
- 3) riigikaitse ülesannetega sadamale ei kohaldata käesoleva seaduse peatükke 2–5, 7 ja 9, välja arvatud § 30 lõiget 3;
- 4) riigihaldusülesannetega sadamale ei kohaldata käesoleva seaduse peatükki 3, § 25 lõikeid 2–12 ja § 26–29.

(3) Käesolevas seaduses ettenähtud haldusmenetlusele kohaldatakse haldusmenetluse seaduse sätteid, arvestades käesoleva seaduse erisusi.

#### § 2. Mõisted

Käesoleva seaduse tähenduses on:

- 1) sadam – veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised (edaspidi *sadamaehitis*);
- 2) sadama akvatoorium (edaspidi *akvatoorium*) – piiritletud veete osa, mis on vajalik veesõidukite ohutu sildumise korraldamiseks ning kus sadama pidaja vastutab laevaliikluse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse nõuete täitmise eest;
- 3) sadama pidaja – isik, kes korraldab sadama tegevust tervikuna;
- 4) sadamaoperaator – isik, kes osutab sadamateenuseid sadama pidajaga sõlmitud lepingu alusel;
- 5) sadama navigatsioonimärgistus – sadamasse sissesõiduks, sadamast väljasõiduks ja sadamasiseseks laevaliikluseks vajalik navigatsioonimärgistus;
- 6) sadama eeskiri – sadamateenuste osutamisele esitatavad käitus-, navigatsiooni-, keskkonna-, ohutus- ja muud nõuded ning info sadama kohta;
- 7) sadamakapten – sadamas ohutut laevaliiklust ja veesõidukite ohutut seismist korraldav isik;
- 8) sadama turvaülem – sadamas turvanõuete täitmist korraldav isik;

- 9) sadamarajatis – sadama maa-alal või akvatooriumil (edaspidi mõlemad koos *sadamaala*) turvanõuete täitmiseks määratud laeva ja sadama vahelise koostöö ja liidese koht, mis hõlmab vajaduse korral ka sadama territooriumi, akvatooriumi ja sissesõiduteed;
- 10) laeva ja sadama vaheline liides – vastastikune mõju, mis tekib ajal, mil laev on otseselt ja vahetult seotud tegevusega, mis hõlmab inimeste või kaupade liikumist või sadamateenuste osutamist laevale või laevalt;
- 11) sadamarajatise turvaülem – sadamarajatise turvanõuete täitmist korraldav isik;
- 12) tunnustatud turvaettevõtja – ettevõtja, kes võib täita käesolevas seaduses sätestatud ülesandeid, kellel on turvateenuse osutamiseks tegevusluba turvaseaduse mõistes ning keda Veeteede Amet on käesoleva seaduse §-s 18 sätestatud korras tunnustanud;
- 13) turvatase – riskimäär, millele vastavalt rakendatakse turvaintsidenti ärahoidmiseks kaitse- ja turvameetmeid;
- 14) turvaintsident – vahejuhtum, tegu või asjaolu, mis võib ohustada laeva, laeva ja sadama vahelise liidese või sadama ja sadamarajatise turvalisust;
- 15) sadama sissesõidutee (edaspidi *sissesõidutee*) – veeteo osa, mis võimaldab veesõidukil sadamasse siseneda ja sadamast väljuda ning kus selleks on vajalik korraldada laevaliiklust. Sissesõiduteena käsitatakse ka sadamate ühist sissesõiduteed ja sissesõiduteed, mis läbib teise sadama akvatooriumi;
- 16) riigikaitse ülesannetega sadam – sadam, mis on ette nähtud üksnes sõjalaevade ja mereväe abilaevade sildumiseks ja teenindamiseks;
- 17) riigihaldusülesannetega sadam – sadam, mis on ette nähtud üksnes riigihaldusülesandeid täitvate laevade sildumiseks ja teenindamiseks;
- 18) väikesadam – sadam või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele;
- 19) laevaheitmed – kõik jäätmed, välja arvatud lastijäätmed, sealhulgas reovesi, prügi, pilsivesi, masinaruumist või veomahutist pärit naftasaadusi ja õli sisaldavad jäätmed ning jäätmed, mis tekivad veesõiduki töö käigus ja kuuluvad rahvusvahelise konventsiooni merereostuse vältimiseks laevadelt (edaspidi *MARPOL*) 73/78 I, IV, V ja VI lisa kohaldamisalasse, ning lastiga seotud jäätmed, mis on määratletud *MARPOL* 73/78 V lisa rakendamise juhistes;
- 20) lastijäätmed – veesõiduki pardal lastiruumides või mahutites oleva lasti jäägid, mis jäävad järele pärast lastimis-, lossimis- ja koristustööde lõpetamist, sealhulgas lastimise ja lossimise ülejäägid;
- 21) prügi – *MARPOL* V lisas määratletud veesõiduki tavapärase tegevuse käigus tekivad mis tahes liiki toidu-, olme- ja muud jäätmed, millest on vaja pidevalt või perioodiliselt vabaneda, välja arvatud toorkala ja selle osad ning ained, mis on määratletud või nimetatud *MARPOL*-i teistes lisades;
- 22) reovesi – *MARPOL* IV lisas määratletud mis tahes tüüpi tualeti, pissuaari, bidee või WC äravooluava kaudu ärajuhitud vedelik või muud jäätmed, meditsiiniruumis (dispanser, haiglasektsioon) asuva pesuvanni, pesutorustiku või äravooluava kaudu ärajuhitud vedelik, elusloomi sisaldavast ruumist ärajuhitud vedelik või eespool loetletud ärajuhitud vedelike või jäätmetega segunenud muu reovesi;
- 23) lastiga seotud jäätmed – veesõiduki pardal lasti kinnitamise või käitlemise tulemusel jäätmeteks muutunud mis tahes materjalid, sealhulgas näiteks pakkimispuut, tõstealused, vooderdus- ja pakkematerjalid, vineer, paber, papp, terastrossid ja -tropid ning muu selline;
- 24) sadama vastuvõtuseadmed – paiksed, ankurdatud või liikuvad seadmed, millega saab vastu võtta laevaheitmeid ja lastijäätmeid.

### § 3. Sadamateenus

(1) Sadamateenusena käsitatakse järgmisi sadamas teostatavaid tegevusi:

- 1) veesõiduki sildumise võimaldamine;
- 2) veesõiduki lastimine ja lossimine;
- 3) reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine;
- 4) laevaliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel;
- 5) veesõidukite pukseerimine ja jäämurdmine akvatooriumil.

(2) Sadamateenusena käsitatakse ka neid käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud tegevusi, mida ei osutata teistele isikutele.

## 2. peatükk

### LAEVALIIKLUSE OHUTUSE NÕUDED SADAMATEENUSE OSUTAMISEL

#### § 4. Akvatoorium ja sissesõidutee

(1) Sadamal peab olema akvatoorium, et võimaldada ohutu laevaliikluse korraldamist sadamateenuse osutamisel.

(2) Sadama pidaja peab tagama navigatsiooniteabes avaldatud sügavused akvatooriumil ja sissesõiduteel ning sügavuste mõõdistamise vastavalt meresõiduohutuse seaduse alusel kehtestatud korrale.

(3) Sadama pidaja korraldab sissesõidutee, akvatooriumi ja sildumiseks vajalike sadamaehitiste haldamist ning hooldamist, jälgib navigatsiooniteabes avaldatud andmete õigsust, vastutab enda esitatud andmete õigsuse eest ning tagab muutunud andmete viivitusega edastamise Veeteede Ametile navigatsiooniteabes avaldamiseks.

(4) Ühise sissesõidutee puhul korraldavad sadama pidajad sissesõidutee haldamist ja hooldamist ühiselt.

(5) Sadama pidaja peab tagama, et ehitustegevus akvatooriumil ja sissesõiduteel toimuks vastavalt meresõiduohutuse seaduse alusel kehtestatud korrale.

(6) Sadama pidaja peab tagama läbipääsu akvatooriumist ilma selle eest tasu saamata, kui see on ainuvõimalik tee piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse või kui ilma veesõidukit ohtu seadmata või kahjustamata ei ole võimalik jõuda piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse. Läbipääsu ei pea tagama, kui see toob läbipääsu võimaldamiseks kohustatud sadama pidajale kaasa ebamõistlikke kulusi.

(7) Ühise akvatooriumiga sadamate puhul peavad sadama pidajad kokku leppima akvatooriumi kasutamise korra, mis tuleb lisada iga asjaomase sadama eeskirjale.

(8) Sadama pidaja peab tagama sadama navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, tühistamise ja eemaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise vastavuse meresõiduohutuse seaduse alusel kehtestatud korrale.

#### § 5. Akvatooriumi määramine

(1) Akvatooriumi määrab Vabariigi Valitsus. Akvatooriumi määramisel kehtestab Vabariigi Valitsus korraldusega akvatooriumi piirid.

(2) Kohalikele omavalitsusüksusele kuuluval laevatataval siseveekogul asuva sadama akvatooriumi määrab kohaliku omavalitsusüksuse volikogu. Akvatooriumi määramisel kehtestab volikogu otsusega akvatooriumi piirid.

(3) Sadama akvatooriumi määramisel kehtestab akvatooriumi määraja vajaduse korral täiendavad tingimused sadamasse sissesõidu korraldamiseks ja sissesõidutee märgistamiseks looduses.

(4) Akvatooriumi määraja võib akvatooriumi kasutamisele kehtestada muid täiendavaid tingimusi.



## § 6. Akvatooriumi määramise taotlemine

- (1) Taotlus akvatooriumi määramiseks esitatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.
- (2) Kohalikule omavalitsusüksusele kuuluval laevataval siseveekogul asuva sadama akvatooriumi määramiseks esitatakse taotlus valla- või linnavalitsusele.
- (3) Kui akvatooriumi määramist taotlevad mitu üksteisega piirneva kinnistu või maatüki omanikku või kui sissesõidutee on ühine teise sadamaga, võib esitada taotluse ühise akvatooriumi määramiseks.
- (4) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud ühise akvatooriumi määramise taotlemise korral tuleb taotlusele lisada taotlejate vaheline kokkulepe ohutu veeliikluse tagamiseks vajalike tööde ja kulutuste kandmise osas ning ühise akvatooriumi kasutamise kord.
- (5) Akvatooriumi määramiseks peab taotleja koos taotlusega esitama:
  - 1) akvatooriumi piiripunktide koordinaadid;
  - 2) akvatooriumi plaani;
  - 3) põhjenduse akvatooriumi suuruse otstarbekuse kohta;
  - 4) akvatooriumil kavandatava laevaliikluse kirjelduse;
  - 5) kui üld- või detailplaneeringus on määratud sadama asukoht, siis väljavõtte vastavast planeeringust;
  - 6) omandi- või kasutusõigust tõendavad dokumendid sadama maa-ala kinnistu või maatüki kohta;
  - 7) piirneva kinnistu või maatüki omaniku notariaalselt kinnitatud nõusoleku, kui taotletava akvatooriumi kaldapiiripunktid asuvad väljaspool taotleja omandis oleva või muul õiguslikul alusel kasutatava kinnistu või riigi omandis oleva maaüksuse puhul taotleja valduses oleva maaüksuse piire.

## § 7. Akvatooriumi määramise kooskõlastamine ja määramise otsustamine

- (1) Akvatooriumi määramiseks peab olema Veeteede Ameti kooskõlastus, mille taotleb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium või valla- või linnavalitsus.
- (2) Kui akvatooriumi määrab või selle kehtivust pikendab Vabariigi Valitsus, peab lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud kooskõlastusele olema valla- või linnavolikogu kooskõlastus, välja arvatud juhul, kui kehtiva üld- või detailplaneeringuga on juba määratud sadama asukoht.
- (3) Kui sadam piirneb teise kavandatava või olemasoleva sadamaga või neil on ühine sissesõidutee või taotletav akvatoorium mõjutaks laevaliikluse ohutust või turvalisust muul viisil, võib Veeteede Amet laevaliikluse ohutuse või turvalisuse tagamiseks teha ettepaneku ühise akvatooriumi määramiseks või taotletava akvatooriumi piiride muutmiseks. Kui laevaliikluse ohutust või turvalisust tagavat kokkulepet ühise akvatooriumi määramise osas ei saavutata või kui taotleja ei nõustu ettepanekuga taotletava akvatooriumi piiride muutmiseks, võib Veeteede Amet taotletava akvatooriumi kooskõlastamata jätta.
- (4) Otsus akvatooriumi määramise või sellest keeldumise kohta tehakse 30 tööpäeva jooksul pärast käesoleva paragrahvi lõiget 1 ja 2 nimetatud kooskõlastuste saamist.

## § 8. Akvatooriumi määramisest keeldumine

Akvatooriumi määramisest keeldutakse, kui:

- 1) puudub Veeteede Ameti kooskõlastus;
- 2) Vabariigi Valitsuse määratava akvatooriumi korral puudub valla- või linnavolikogu kooskõlastus või sadama asukohta ei ole määratud kehtivas üld- või detailplaneeringus;

- 3) ühise akvatooriumi määramise taotlemisel puudub käesoleva seaduse § 6 lõikes 4 nimetatud kokkulepe ja ühise akvatooriumi kasutamise kord;
- 4) kavandatav sadamasisese laevaliikluse korraldus häirib taotletava akvatooriumi suuruse tõttu laevaliiklust üldkasutataval veeteel;
- 5) taotletav akvatoorium ei taga veesõidukite ohutut sildumist ja manööverdamist;
- 6) taotletav akvatoorium või sadamasisese laevaliikluse korraldus ei taga läbipääsu akvatooriumist, kui see on ainuvõimalik tee piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse või kui ilma veesõidukit ohtu seadmata või kahjustamata ei ole võimalik jõuda piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse;
- 7) taotletava akvatooriumi kaldapiiripunktid asuvad väljaspool taotleja omandis oleva või muul õiguslikul alusel kasutatava kinnistu või maaüksuse piire ja puudub piirneva kinnistu või maatüki omaniku notariaalselt kinnitatud nõusolek või
- 8) esineb põhjendatud avalik huvi akvatooriumi määramisest keeldumiseks.

### § 9. Akvatooriumi piiride muutmine ja akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamine

- (1) Akvatooriumi piire muudab ja akvatooriumi määramise tunnistab kehtetuks akvatooriumi määraja.
- (2) Kui akvatooriumi määrab Vabariigi Valitsus, siis võib akvatooriumi piiride muutmist või akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamist taotleda sadama pidaja, Veeteede Amet ja valla- või linnavolikogu. Taotlus esitatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministriumile.
- (3) Valla- või linnavolikogu määratud akvatooriumi piiride muutmist või akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamist võib taotleda sadama pidaja, Veeteede Amet ja valla- või linnavalitsus. Taotlus esitatakse valla- või linnavalitsusele. Kui taotleja on valla- või linnavalitsus, esitatakse taotlus valla- või linnavolikogule.
- (4) Määratud akvatooriumi piirid vaadatakse üle, kui olemasoleva akvatooriumi kõrvale taotletakse teise akvatooriumi määramist ning taotletava akvatooriumi piiripunktid piirnevad või kattuvad olemasoleva akvatooriumi piiripunktidega või olemasoleval ja rajataval sadamal on ühine sissesõidutee.
- (5) Taotlusega koos tuleb esitada:
  - 1) põhjendus akvatooriumi piiride muutmise või akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamise kohta;
  - 2) akvatooriumi piiride muutmise korral uued akvatooriumi piiripunktide koordinaadid;
  - 3) väljavõte kehtivast üld- või detailplaneeringust, kui akvatooriumi piiride muudatus või akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamine tuleneb planeeringust;
  - 4) sadama pidaja arvamus.
- (6) Akvatooriumi piire võib muuta, kui:
  - 1) sadamasisese laevaliikluse korraldus häirib akvatooriumi suuruse tõttu laevaliiklust üldkasutataval veeteel;
  - 2) akvatooriumi piirid ei taga veesõidukite ohutut sildumist ja manööverdamist;
  - 3) akvatoorium või sadamasisese laevaliikluse korraldus ei taga läbipääsu akvatooriumist, kui see on ainuvõimalik tee piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse või kui ilma veesõidukit ohtu seadmata või kahjustamata ei ole võimalik jõuda piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse;
  - 4) akvatooriumi kaldapiiripunktid asuvad väljaspool sadama pidaja omandis oleva või muul õiguslikul alusel kasutatava kinnistu või riigi omandis oleva maaüksuse puhul sadama pidaja valduses oleva maaüksuse piire ja puudub piirneva kinnistu või maatüki omaniku notariaalselt kinnitatud nõusolek;

- 5) ühise akvatooriumi korral puudub käesoleva seaduse § 6 lõikes 4 nimetatud kokkulepe ja ühise akvatooriumi kasutamise kord või
- 6) esineb põhjendatud avalik huvi akvatooriumi piiride muutmiseks.
- (7) Akvatooriumi määramine tunnistatakse kehtetuks, kui:
  - 1) esineb käesoleva paragrahvi lõike 6 punktis 1, 2, 3, 5 või 6 loetletud asjaolu, kuid akvatooriumi piiride muutmise ei ole võimalik;
  - 2) sadamas ei ole viie aasta jooksul sadamateenuseid osutatud;
  - 3) esineb põhjendatud avalik huvi akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamiseks.
- (8) Akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamisel kustutatakse sadam sadamaregistrist.

#### § 10. Nõuded sadamakaptenile ja sadamakapteni atesteerimine

- (1) Sadama pidaja peab määrama sadamale sadamakapteni.
- (2) Sadamakapten peab olema atesteeritud. Sadamakapteniks võib olla vähemalt keskharidust omav Eesti kodanik või Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi kodanik, kellel on selleks tööks vajalikud teadmised.
- (3) Sadamakapteni atesteerimise aluseks on Veeteede Ameti peadirektorile sadama pidaja esitatud taotlus, milles märgitakse sadamakapteni kandidaadi nimi, kavandatav tööleasumise aeg ja vastutuspiirkond.
- (4) Sadamakapten peab valdama eesti keelt vähemalt B2- või sellele vastaval tasemel. Sadamakapten peab oskama lisaks inglise keelt tööülesannete täitmiseks vajalikul tasemel.
- (5) Sadamakapten peab lisaks käesoleva paragrahvi lõigetes 2 ja 4 sätestatule vastama järgmistele nõuetele:
  - 1) laevu kogumahutavusega 7500 ja enam teenindavas sadamas peab sadamakaptenil olema 3000-se ja suurema kogumahutavusega laeva kapteni meresõidudiplom;
  - 2) laevu kogumahutavusega 500–7500 (välja arvatud) teenindavas sadamas peab sadamakaptenil olema vähemalt 3000-se kogumahutavusega laeva vanemtüürimehe meresõidudiplom või väiksema kui 3000-se kogumahutavusega laeva kapteni meresõidudiplom;
  - 3) laevu kogumahutavusega alla 500 teenindavas sadamas peab sadamakaptenil olema vähemalt väiksema kui 3000-se kogumahutavusega laeva vanemtüürimehe meresõidudiplom või väiksema kui 500-se kogumahutavusega laeva kapteni kutsetunnistus.
- (6) Laevatatavatel sisevetel asuva sadama sadamakapten peab vastama käesoleva paragrahvi lõigetes 2 ja 4 sätestatud nõuetele ning omama kutselise laevajuhi diplomit või kutsetunnistust.
- (7) Sadamakapteni kandidaati atesteerib Veeteede Amet. Sadamakapteni kandidaat atesteeritakse iga sadama kohta eraldi. Atesteerimisel kontrollitakse kandidaadi sadama navigatsioonitingimuste, sadama eeskirja ja sadama tegevusega seonduvate õigusaktide tundmist.
- (8) Väikesadama sadamakapten atesteerimisele ei kuulu. Väikesadama sadamakaptenil peab olema vähemalt väikelaevajuhi tunnistus.
- (9) Isiku sadamakapteniks atesteerimiseks esitamise eest tuleb tasuda riigilõivu.

### § 11. Sadamakapteni õigused ja kohustused

(1) Sadamakaptenil on ohutu laevaliikluse korraldamiseks õigus nõuda sadamas viibivatelt isikutelt õigusaktidest, sadama eeskirjast ja heast merepraktikast tulenevate nõuete täitmist.

(2) Sadamakapten on kohustatud laevaliikluse ohutusega seotud puuduste korral viivitamata võtma tarvitusele meetmed nende kõrvaldamiseks ja teavitama puudustest sadama pidajat.

(3) Sadamakapten kehtestab vajaduse korral veesõidukite sadamasse sisenemise ja sadamast väljumise erikorra ning suurimad veesõiduki mõõtmed, millega võib sadamasse siseneda.

(4) Sadamakapten koordineerib ja kontrollib vastavalt õigusaktidele ja sadama eeskirjale veesõidukitega veetava ohtliku lasti üle arvestuse pidamist sadamas.

### § 12. Sadama eeskiri ja sadamatasud

(1) Sadamal peab olema sadama eeskiri. Sadama eeskirja kinnitab sadama pidaja. Sadama pidaja peab tagama sadama eeskirja ajakohastamise.

(2) Sadama eeskiri peab olema eestikeelne ning sadamas tegutsevatele või viibivatele isikutele kättesaadav. Välisriigi veesõidukeid teenindava sadama eeskiri peab olema tõlgitud inglise keelde.

(3) Sadama eeskirja nõuded on kohustuslikud kõigile sadamas tegutsevatele ja viibivatele isikutele.

(4) Sadama pidaja peab asjakohaselt teavitama käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud isikuid sadama eeskirjast tulenevatest nõuetest.

(5) Informatsioon sadamatasude kohta peab olema huvitatud isikutele kättesaadav. Välisriigi veesõidukeid teenindavas sadamas peab informatsioon sadamatasude kohta olema tõlgitud inglise keelde.

(6) Sadama eeskirjas peavad olema kirjeldatud vähemalt:

- 1) sadama üldandmed;
- 2) veesõidukite sadamasse sisenemise korraldus;
- 3) laevaliikluse korraldus sadama akvatooriumil;
- 4) veesõidukite sadamas seismise korraldus;
- 5) veesõidukite sadamast lahkumise korraldus;
- 6) osutatavad sadamateenused ja sadamateenuste osutamise korraldus;
- 7) reisijate teenindamise korraldus sadamas;
- 8) meditsiiniabi korraldus sadamas;
- 9) tuleohutusnõuded sadamas ja päästetööde korraldus;
- 10) päästeasutuse ja muu abi andva või järelevalvet teostava asutuse väljakutsumise kord.

(7) Sadama eeskirja vormi kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega.

## 3. peatükk

### TURVANÕUDED SADAMATEENUSE OSUTAMISEL

### § 13. Peatüki kohaldamine ja turvanõuded

(1) Käesolevas peatükis sätestatud turvanõudeid kohaldatakse sadamale, mis teenindab rahvusvahelises meresõidus sõitvaid reisilaevu või 500-se ja enama kogumahutavusega laevu.

(2) Lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatule laienevad käesoleva peatüki nõuded ka sadamatele, mis teenindavad meresõiduohutuse seaduse kohaselt määratletud kohalikus rannasõidus sõitvaid I kategooria laevu või A-klassi reisilaevu.

(3) Turvanõuded sadamateenuse osutamisel tulenevad rahvusvahelisest konventsioonist inimelude ohutusest merel ning selle alusel kehtestatud rahvusvahelisest laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksist, samuti Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 725/2004 laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta (ELT L 129, 29.04.2004, lk 6–91).

#### § 14. Pädev asutus

(1) Veeteede Amet on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 725/2004 mõistes sadamate osas pädev asutus ja informatsiooni vahendav asutus ning täidab administratsiooni kohustusi.

(2) Veeteede Amet on sadama turvalisuse informatsiooni vahendav asutus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/65/EÜ sadamate turvalisuse tugevdamise kohta (ELT L 310, 25.11.2005, lk 28–39) artikli 12 mõistes.

#### § 15. Turvalisuse riskianalüüs ja selle läbiviimine

(1) Sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüsi viib läbi Veeteede Amet. Riskianalüüsi läbiviimise kohta koostatakse riskianalüüsi aruanne.

(2) Sadamarajatiste arvu ja piirid sadamas määrab Veeteede Amet turvalisuse riskianalüüsi tulemuste põhjal, arvestades vajaduse korral sadama pidaja ettepanekut.

(3) Veeteede Amet kaasab turvalisuse riskianalüüsi läbiviimisesse riigi päästeasutuse ja julgeolekuasutuse ning arvestab sadama ja sadamarajatise riskianalüüsi koostamisel nende ettepanekutega.

(4) Sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüsi aruanne tuleb üle vaadata ja vajaduse korral riskianalüüs uuesti läbi viia vähemalt iga viie aasta järel, võttes arvesse muutuvaid ohte ning muudatusi sadamas ja sadamarajatisel. Riskianalüüs tuleb läbi viia kohe, kui sadamas ja sadamarajatisel või selle ümbruses toimuvad olulised ehituslikud, töökorralduslikud või muud muudatused. Sadama pidaja ja sadamarajatise valdaja peavad teavitama Veeteede Ametit sadamas ja sadamarajatises aset leidnud olulistest ehituslikest, töökorralduslikest või muudest muudatustest.

(5) Sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüs peab kirjeldama sadama turvalisusega seonduvaid varasid, sadama infrastruktuuri, sadama piirkondi, sadamale lähtuvaid ohte ja nende võimalikke tagajärgi, ohu vältimise meetmeid ning sadama pidaja ja sadamarajatise valdaja kohustusi ja tegevusi turvalisuse tagamisel.

(6) Sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüsis kajastatavate teemade täpsustatud loetelu ja riskianalüüsi läbiviimise korra kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega.

(7) Sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüsi läbiviimise eest tasub vastavalt sadama pidaja või sadamarajatise valdaja riigilõivu. Riigilõiv tuleb tasuda kümne tööpäeva jooksul pärast kirjalikult riskianalüüsi läbiviimisest teatamist. Enne riigilõivu tasumist ei väljasta Veeteede Amet turvalisuse riskianalüüsi aruannet.

#### § 16. Turvaplaan ja selle koostamine

(1) Sadama pidaja peab tagama, et sadama kohta oleks sadama turvalisuse riskianalüüsi alusel koostatud ja rakendatud turvaplaan. Sadama turvaplaani ajakohastamise eest vastutab sadama pidaja.

(2) Sadamarajatise valdaja peab tagama, et tema valduses oleva sadamarajatise kohta oleks sadamarajatise turvalisuse riskianalüüsi alusel koostatud ja rakendatud sadama-

rajatise turvaplaani. Sadamarajatise turvaplaani ajakohastamise eest vastutab sadamarajatise valdaja. Kui sadamarajatise valdajaid on mitu, täidavad nad käesolevas lõikes sätestatud kohustust ühiselt.

(3) Sadama turvaplaani koostab sadama pidaja või tunnustatud turvaettevõtja.

(4) Sadamarajatise turvaplaani koostab sadamarajatise turvaülem või tunnustatud turvaettevõtja.

(5) Veeteede Amet võib lubada mitme sadamarajatise kohta koostada ühise turvaplaani.

(6) Sadama ja sadamarajatise turvaplaanid ning nendes tehtud muudatused tuleb esitada kooskõlastamiseks Veeteede Ametile enne nende rakendamist. Sadamarajatise turvaplaan tuleb enne Veeteede Ametile esitamist kooskõlastada sadama pidajaga.

(7) Turvaplaanis esinevate puuduste korral tuleb need Veeteede Ameti määratud tähtsaja jooksul kõrvaldada.

(8) Sadama ja sadamarajatise turvaplaanid tuleb ajakohastada vastavalt muudatustele sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüsis ning seoses muudatustega turvaplaaniga seotud turvatoimingutes, -meetmetes, -varustuses või andmetes.

(9) Kui sadamaalal tegutseval ettevõtjal peab seaduse või selle alusel kehtestatud õigusakti kohaselt olema koostatud hädaolukorra lahendamise plaan, lisatakse see sadama ja sadamarajatise turvaplaanidele.

(10) Sadama ja sadamarajatise turvaplaanides sätestatakse vastavalt turvalisuse riskianalüüsile sadama turvalisuse korraldus, sealhulgas iga turvataseme puhul järgitavad turvatoimingud, rakendatavad turvameetmed ja kohustuslikud tegevused.

(11) Sadama ja sadamarajatise turvaplaanides peavad olema kirjeldatud:

1) sadamasse ja sadamarajatisse sissepääsu korraldus;

2) isikut tõendavate dokumentide, pagasi ja lasti kontrollimise korraldus;

3) koostöö lasti, pagasi ja reisijate kontrollimisega tegelevate asutuste vahel;

4) tegevused kahtlase leiu puhul või isikuga seotud probleemide lahendamiseks;

5) turvalisuse seisukohalt olulises piirkonnas läbiviidava tegevuse kontrollimise korraldus;

6) sadama ja sadamarajatise märgistamise korraldus;

7) infovahetuse korraldus;

8) pädevatele asutustele turvaintsidentidest teatamise korraldus;

9) hädaolukorra lahendamise, reostustõrje- ning muude ennetus- ja vastutegevusplaanide seosed turvaplaaniga;

10) turvaalaste koolituste ja õppuste läbiviimise korraldus;

11) sadama ja sadamarajatise turvalisust toetava turvaekspertgrupi koosseis ning selle töökord;

12) sadama pidaja ja sadamarajatise valdaja turvaalased kohustused;

13) sadama ja sadamarajatise turvaplaani ajakohastamise korraldus.

(12) Käesoleva seaduse § 13 lõikes 2 nimetatud laevu teenindava sadamarajatise turvaplaan ei pea lähtuvalt riskianalüüsi tulemustest sisaldama kõiki käesoleva paragrahvi lõikes 11 loetletud elemente.

(13) Sadama ja sadamarajatise turvaplaanides kajastatavate teemade täpsustatud loetelu kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega.

(14) Sadama ja sadamarajatise turvaplaanide ning nendes tehtud muudatuste läbivaatamise eest tuleb tasuda riigilõivu. Riigilõiv tuleb tasuda kümne tööpäeva jooksul pärast turvaplaani või selle muudatuste läbivaatamist. Enne riigilõivu tasumist ei väljasta Veeteede Amet turvaplaani või selle muudatuste kooskõlastust.

(15) Riigilõivu ei võeta sadama või sadamarajatise turvaplaani kontaktandmete lisamise ja nende muutmise eest, turvaekspertgrupi andmete muutmise ning turvaplaanile

dokumentide lisamise ja nende muutmise eest, kui need dokumendid on eelnevalt teine järelevalveasutus kinnitanud või kui õigusaktidest tulenevalt ei nõuta nende dokumentide eelnevat kooskõlastamist.

#### § 17. Turvaõppus

- (1) Sadama turvaõppusi korraldab sadama pidaja ning sadamarajatise turvaõppusi sadamarajatise valdaja.
- (2) Turvaõppuse eesmärk on kontrollida turvaplaani rakendamist.
- (3) Sadamas ja sadamarajatises korraldatavad turvaõppused peavad sisaldama harjutusi, mis on seotud selles sadamas käideldavate ohtlike ainetega.
- (4) Sadamarajatises korraldatakse sadamarajatise turvaplaani üksikute osade katsetamiseks õppusi vähemalt iga kolme kuu järel.
- (5) Turvaõppusi, milles osalevad sadamarajatiste turvaülemad koos sadamas selles valdkonnas riiklikku järelevalvet teostavate ametiisikutega ja sadamate ning võimaluse korral laevade turvaülemad, korraldatakse sadamas ja sadamarajatistes vähemalt üks kord kalendriaastas.
- (6) Sadama ja sadamarajatise turvaõppuste läbiviimise korra kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega.

#### § 18. Turvaettevõtja tunnustamine

- (1) Tunnustamine on menetlus, mille käigus Veeteede Amet hindab turvaettevõtja vastavust Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 725/2004 lisa III punktis 4.5 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/65/EÜ lisa IV sätestatud nõuetele.
- (2) Turvaettevõtja tunnustamise taotlemiseks tuleb esitada Veeteede Ametile taotlus, mis sisaldab järgmisi andmeid ja dokumente:
  - 1) taotleja nimi, registrikood ja kontaktandmed;
  - 2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 725/2004 III lisa punktis 4.5 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/65/EÜ IV lisa nõutud teadmisi, oskusi ja suutlikkust tõendavad dokumendid;
  - 3) turvaettevõtja töötajate kvalifikatsiooni tõendavate dokumentide koopiad;
  - 4) turvaseaduse alusel väljastatud turvateenuste osutamise tegevusloa koopia.
- (3) Taotleja nõuetele vastavuse kontrollimiseks võib Veeteede Amet lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatule küsida täiendavat informatsiooni.
- (4) Veeteede Amet teeb tunnustamise otsuse 30 tööpäeva jooksul taotluse esitamisest arvates. Otsuse tegemise tähtaega võib pikendada käesoleva paragrahvi lõikes 3 sätestatud lisainformatsiooni esitamise tähtaja võrra.
- (5) Veeteede Amet keeldub tunnustamisest, kui taotleja ei vasta käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud õigusaktidega sätestatud nõuetele või kui tal ei ole turvateenuse osutamiseks tegevusluba turvaseaduse mõistes.
- (6) Tunnustamise otsus kehtib viis aastat.
- (7) Tunnustamise otsus tunnistatakse kehtetuks, kui turvaettevõtja ei vasta käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud nõuetele või kui tal ei ole turvateenuse osutamiseks tegevusluba turvaseaduse mõistes.
- (8) Tunnustamise taotluse läbivaatamise eest tuleb tasuda riigilõivu.

#### § 19. Sadama turvaülem

- (1) Sadama pidaja peab määrama sadamale turvaülema.
- (2) Sadama turvaülem vastutab sadama turvaplaani rakendamise eest.

(3) Sadama turvaülem on kohustatud sadamas avastatud turvaalaste puuduste korral viivitamata võtma tarvitusele meetmed nende kõrvaldamiseks ning teavitama puudustest sadama pidajat.

(4) Sadama turvaülem koordineerib ja kontrollib vastavalt õigusaktidele, sadama turvaplaanile ning sadama eeskirjale turvanõuete täitmist sadamas.

#### § 20. Sadamarajatise turvaülem

(1) Sadamarajatise valdaja peab määrama igale tema valduses olevale sadamarajatisele turvaülema. Sadamarajatise turvaülema ülesandeid võib täita sadama turvaülem.

(2) Sadamarajatise turvaülem vastutab sadamarajatise turvaplaani koostamise ja rakendamise eest.

(3) Sadamarajatise turvaülem on kohustatud sadamarajatisel avastatud turvaalaste puuduste korral viivitamata võtma tarvitusele meetmed nende kõrvaldamiseks ning teavitama puudustest sadamarajatise valdajat ja sadama turvaülemat.

(4) Sadamarajatise turvaülem koordineerib ja kontrollib vastavalt õigusaktidele, sadama turvaplaanile ja sadama eeskirjale turvanõuete täitmist sadamarajatises.

#### § 21. Nõuded sadama ja sadamarajatise turvaülemale

(1) Sadama ja sadamarajatise turvaülemaks võib olla vähemalt 21-aastane keskhari- dust omav Eesti kodanik või Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiir- konna lepingu osalisriigi kodanik, kellel on selleks tööks vajalikud teadmised.

(2) Sadama ja sadamarajatise turvaülem peab valdama eesti keelt vähemalt B2- või sellele vastaval tasemel ja inglise keelt tööülesannete täitmiseks vajalikul tasemel.

(3) Sadama ja sadamarajatise turvaülemana on keelatud töötada isikul, kes kannab karistust kuriteo eest või kelle karistusandmed kuriteo kohta ei ole karistusregistrist kustutatud.

#### § 22. Sadama turvaülema ja sadamarajatise turvaülema atesteerimine

(1) Sadama turvaülema kandidaati ning sadamarajatise turvaülema kandidaati atesteerib Veeteede Amet. Kandidaat atesteeritakse iga sadama ja sadamarajatise kohta eraldi. Atesteerimisel kontrollitakse kandidaadi teadmisi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 725/2004 lisa III punktis 18.1 loetletud valdkondades.

(2) Kui isik sobib atesteerimistulemuste põhjal sadama turvaülemaks, võib teda nime- tada ka sama sadama sadamarajatise turvaülemaks.

(3) Atesteerimise aluseks on Veeteede Ameti peadirektorile sadama pidaja või sada- marajatise valdaja esitatud taotlus, milles märgitakse kandidaadi nimi, kavandatav tööleasumise aeg ja sadama või sadamarajatise nimetus.

(4) Isiku sadama turvaülemana või sadamarajatise turvaülemana atesteerimiseks esi- tamise eest tuleb tasuda riigilõivu.

#### § 23. Turvataseme kehtestamine ning turvaalase teabe edastamine

(1) Sadama ja sadamarajatise turvataseme kehtestab siseminister. Turvatase kehtesta- takse vastavalt rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel ning selle alusel kehtestatud rahvusvahelise laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksi ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 725/2004 nõuetele.

(2) Sadamarajatise turvaülem peab viivitamata teavitama toimunud turvaintsidendist Veeteede Ametit.

(3) Sadama ja sadamarajatise turvaalase teabe edastamise ja vastuvõtmise korra keh- testab Vabariigi Valitsus.



## § 24. Sadamarajatise turvalisuse tunnistus ja selle väljastamine

(1) Sadamarajatisele peab olema väljastatud turvalisuse tunnistus. Ilma turvalisuse tunnistuseta on keelatud osutada sadamateenuseid käesoleva seaduse § 13 lõigetes 1 ja 2 nimetatud laevadele.

(2) Turvalisuse tunnistuse väljastamiseks viiakse läbi turvaalase olukorra ülevaatus (edaspidi *turvaülevaatus*). Turvaülevaatus on sadamarajatise turvasüsteemi ülevaatamine ja kontrollimine, turvalisust tagavate seadmete ja varustuse kontrollimine ning tegeliku olukorra vastavuse hindamine sadamarajatise turvaplaanis sätestatule. Turvaülevaatus viib läbi Veeteede Amet.

(3) Turvaülevaatused liigitatakse järgmiselt:

- 1) esmane ülevaatus;
- 2) korraline ülevaatus;
- 3) täisülevaatus;
- 4) erakorraline ülevaatus.

(4) Sadamarajatise valdaja:

- 1) teavitab turvaülevaatuslega seotud sadamarajatise töötajaid ülevaatus eesmärkidest ja ulatusest;
- 2) nimetab oma esindaja ülevaatus ajaks;
- 3) tagab ülevaatus läbiviijate poolt nõutud tõendusmaterjalide kättesaadavuse;
- 4) teeb koostööd ülevaatus läbiviijatega, et tagada ülevaatus eesmärkide saavutamine.

(5) Esmane ülevaatus viiakse läbi hiljemalt 30 kalendripäeva jooksul pärast sadamarajatise turvaplaani esmakordset kooskõlastamist Veeteede Ametiga.

(6) Korraline ülevaatus viiakse sadamarajatises läbi üks kord 12 kuu jooksul ajavahemikul kolm kuud enne või pärast turvalisuse tunnistuse väljastamise tähtpäeva.

(7) Täisülevaatus viiakse läbi turvalisuse tunnistuse kehtivusaja lõppemisel, selle kehtetuks tunnistamisel või uue turvalisuse tunnistuse väljastamise taotlemisel.

(8) Erakorraline ülevaatus viiakse läbi, kui on põhjendatud vajadus kontrollida sadamarajatise turvaplaani efektiivset funktsioneerimist.

(9) Pärast esmase ülevaatus või täisülevaatus läbiviimist väljastab Veeteede Amet sadamarajatise kohta turvalisuse tunnistuse. Tunnistus kehtib viis aastat tingimusel, et sadamarajatise on läbinud kõik nõutud turvaülevaatused. Korralise ülevaatus läbiviimise kohta tehakse tunnistusele vastav märge. Erakorralist ülevaatus tunnistusel ei kajastata.

(10) Turvalisuse tunnistust ei väljastata, turvalisuse tunnistusele ei tehta käesoleva paragrahvi lõikes 9 sätestatud korralise ülevaatus läbiviimise märget ning väljastatud turvalisuse tunnistuse võib kehtetuks tunnistada, kui sadamarajatise turvasüsteem, turvalisust tagavad seadmed ja varustus ning sadamarajatise tegelik olukord ei vasta sadamarajatise turvaplaanis sätestatule.

(11) Käesoleva paragrahvi lõikes 10 nimetatud puuduste ilmnemisel teeb Veeteede Amet ettekirjutuse nende kõrvaldamiseks. Kui ettekirjutust ei täideta Veeteede Ameti määratud tähtaja jooksul, tunnistatakse turvalisuse tunnistus kehtetuks ning uue tunnistuse väljastamiseks tuleb läbi viia uus täisülevaatus.

(12) Sadamarajatise turvaülevaatus läbiviimise ning turvalisuse tunnistuse väljastamise korra ja tunnistuse vormi kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega.

(13) Sadamarajatise esmase, korralise ja täisülevaatus läbiviimise eest tuleb tasuda riigilõiv kümne tööpäeva jooksul pärast ülevaatus akti saamist. Enne riigilõivu tasumist ei väljasta Veeteede Amet turvalisuse tunnistust ega tee tunnistusele korralise ülevaatus läbimise kohta märget.

#### 4. peatükk

### KESKKONNAKAITSE NÕUDED SADAMATEENUSE OSUTAMISEL

§ 25. Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmine ning üleandmine

(1) Sadama pidaja korraldab laevaheitmete vastuvõtmise laevadelt ja muudelt veesõidukitelt (edaspidi käesolevas peatükis *laev*), mida see sadam teenindab.

(2) Lasti käitlev sadama pidaja või sadamaoperaator on kohustatud korraldama laeva tegevuse käigus tekkinud lastijäätmete vastuvõtmise laevadelt, mida see sadam või sadamaoperaator teenindab, sealhulgas lastijäätmete vastuvõtmise laevadelt, mida selles sadamas remonditakse, kui õigusaktide või rahvusvaheliste konventsioonide nõuete kohaselt ei ole kokku lepitud teisiti.

(3) Laeva kapten on kohustatud andma enne sadamast lahkumist üle kõik laevaheitmed ja lastijäätmed.

(4) Laeva kapten ei pea kõiki laevaheitmeid ja lastijäätmeid üle andma, kui käesoleva seaduse § 27 lõikes 1 nimetatud teatistes esitatud informatsioonist selgub, et olemasolevad laeva hoidlad on piisavad juba kogunenud ja kavandatava reisi ajal kogunevate laevaheitmete mahutamiseks kuni üleandmissadamasse jõudmiseni, välja arvatud, kui:

1) üle 10 m<sup>3</sup> mahutava laevaheitmete hoidla korral on selle täituvus enne sadamast lahkumist üle 25%;

2) laevaheitmete üleandmissadam või sihtsadam ei ole teada;

3) on alust arvata, et kavandatavas üleandmissadamas ei ole piisavaid vastuvõtuseadmeid ja laevale on esitatud sellekohane teave;

4) tegemist on üleandmiseks kokku kogutud prügiga, välja arvatud toidujäätmed;

5) tegemist on veotankide eelpesust pärit X- ja Y-kategooria keskkonnoahtlike kemikaalidega, välja arvatud rahvusvahelise konventsiooni merereostuse vältimiseks laevadelt lisa II reegli 16 lõigetes 6 ja 7 kirjeldatud juhtudel.

(5) Kui käesoleva paragrahvi lõikes 4 sätestatud erandite suhtes on rahvusvahelise konventsiooniga kehtestatud rangemad nõuded, kohaldatakse nimetatud konventsiooni nõudeid.

(6) Lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 4 sätestatule ei pea lastijäätmeid üle andma, kui:

1) rahvusvahelise konventsiooni merereostuse vältimiseks laevadelt kohaselt ei ole üleandmine nõutav;

2) laeval on järgmise sissesõidusadama pidajaga kirjalik kokkulepe, mille kohaselt võetakse selles sadamas vastu seda liiki lastijäätmeid;

3) uueks lastiks on sama aine, mis oli eelmiseks lastiks, või kui lasti jäägid kõrvaldatakse tuulutamisega merel või kui lastiraamatusse tehakse sissekanne, milles põhjendatakse lastijäätmete laevale jätmise ning sissekande kinnitab meresõiduohutuse seaduse kohaselt tunnustatud kemikaalitanckerite lastimisoperatsioonide ülevaataja.

(7) Liigiti kogutud laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmisel tuleb vältida eri liiki laevaheitmete ja lastijäätmete segunemist.

(8) Sadama pidaja peab tagama piisavate vastuvõtuseadmete kättesaadavuse sadamas, et täita sadamat küllastavate laevade vajadused.

(9) Kui sadama pidaja ei tegele ise vahetult jäätmekäitlusega, peab tal olema sõlmitud leping jäätmete vastuvõtjaga, kellel on teenuse osutamiseks piisavad vastuvõtuseadmed. Vastuvõtuseadmed on piisavad, kui need suudavad vastu võtta sellist liiki laevaheitmeid ja lastijäätmeid sellises koguses, nagu sadamat küllastavatel laevadel tavaliselt tekib, võttes arvesse sadama kasutajate tööga seotud vajadusi, sadamat küllastava-

te laevade tüüpi, sadama suurust ja geograafilist asukohta ning käesoleva seaduse §-s 29 sätestatud erandeid laevaheitmete ja lastijäätmete üleandmise kohta.

(10) Kui sadama pidajal ei ole võimalik korraldada laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõttu vastuvõtuseadmete ebapiisavuse tõttu, väljastab sadama pidaja laevale teatise ebapiisavate vastuvõtuseadmete kohta.

(11) Sadama vastuvõtuseadmete väidetavatest puudustest peab laeva kapten kirjalikult teavitama Keskkonnainspeksiooni ja välisriigis lisaks sadama asukohariigi pädevat asutust.

(12) Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja üleandmise korralduslikud nõuded, laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja üleandmise üle järelevalve teostamise korra ning teatise vormi sadama vastuvõtuseadmete puudustest teavitamiseks kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega kooskõlastatult keskkonnaministriga.

§ 26. Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava

(1) Sadama pidaja koostab ja rakendab nõuetekohase laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava. Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava võib koostada piirkondlikult kõigi sadamate osalusel tingimusel, et vastuvõtuseadmete vajadus ja nende olemasolu täpsustatakse kavas iga sadama puhul eraldi.

(2) Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava esitab sadama pidaja heakskiitmiseks Keskkonnaametile.

(3) Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava tuleb esitada heakskiitmiseks järgmistel juhtudel:

- 1) enne sadama registreerimist sadamaregistris;
- 2) olemasoleva sadama puhul enne kava rakendamist;
- 3) vähemalt iga kolme aasta järel;
- 4) pärast olulisi muudatusi sadama töös.

(4) Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava peab sisaldama järgmisi andmeid ja kirjeldusi:

- 1) hinnangut sadama vastuvõtuseadmete vajaduse kohta, arvestades sadamat küllastavate laevade vajadusi;
- 2) sadama vastuvõtuseadmete liigi ja võimsuse kirjeldust;
- 3) laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja kogumise protseduuride kirjeldust;
- 4) vajaduse korral eelkäitlemise seadmete ja protsesside kirjeldust;
- 5) laevaheitmete ja lastijäätmete kogumise eest võetavate tasude süsteemi kirjeldust;
- 6) sadama vastuvõtuseadmete puudustest teatamise korda;
- 7) infovahetuse korraldust sadama pidaja, sadamaehitise kasutajate, jäätmekäitlejate ja teiste sadama jäätmekäitlusega seotud isikute vahel;
- 8) vastuvõetavate ja käideldavate laevaheitmete liike ja koguseid;
- 9) vastuvõetavate laevaheitmete ja lastijäätmete kogust näitavate meetodite kirjeldust;
- 10) viiteid laevaheitmete üleandmist reguleerivatele õigusaktidele ja laevaheitmete üleandmise protseduuride kokkuvõtet;
- 11) kava rakendamise eest vastutava isiku või isikute kontaktandmeid;
- 12) sadama vastuvõtuseadmete tegelikku kasutust näitavate meetodite kirjeldust;
- 13) laevaheitmete ja lastijäätmete edasise töötlemise kirjeldust.

§ 27. Laevaheitmetest ja lastijäätmetest teavitamine ning laevaheitmete ja lastijäätmete üle arvestuse pidamine

(1) Laeva kapten peab koostama ja esitama sissesõidusadamale käesoleva paragrahvi lõike 6 alusel kehtestatud vormi kohase teatise sadamas üleantavate ning laevale jäävate laevaheitmete ja lastijäätmete liigi ja koguse kohta:

- 1) vähemalt 24 tundi enne sadamasse saabumist, kui sissesõidusadam on teada;
- 2) viivitamata sissesõidusadama selgumisel, kui see teave on kättesaadav vähem kui 24 tundi enne sissesõidusadamasse saabumist;
- 3) hiljemalt lahkumisel eelmisest sissesõidusadamast, kui reis järgmisesse sadamasse kestab alla 24 tunni.

(2) Teatist ei pea esitama järgmiste laevade kohta:

- 1) kalalaev, mis püüab kala Eesti majandusvööndis;
- 2) väikelaev;
- 3) käesoleva seaduse § 29 lõikes 1 nimetatud laevaheitmetest ja lastijäätmetest teavitamise ning üleandmise kohustusest vabastatud laev.

(3) Teatise koopia tuleb kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis säilitada laevas vähemalt kuni lahkumiseni järgmisest sissesõidusadamast ja sadamas vähemalt 30 kalendripäeva. Vastava taotluse korral tuleb teatise koopia esitada Veeteede Ametile ja Keskkonnainspeksioonile.

(4) Arvestades käesoleva paragrahvi lõikes 2 ning käesoleva seaduse § 29 lõigetes 1 ja 2 toodud erandeid, on sadama pidaja kohustatud viivitamata teavitama Keskkonnainspeksiooni, kui laev ei esita teatist või ei anna üle laevaheitmeid ja lastijäätmeid või kui laeval avastatakse muid laevaheitmete ja lastijäätmete üleandmise nõuete rikkumisi või tekib kahtlus, et nimetatud nõudeid rikutakse.

(5) Sadama pidaja peab korraldama laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust teatiste ning teiste laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõttu tõendavate dokumentide alusel laevade ning laevaheitmete ja lastijäätmete liikide kaupa.

(6) Laevaheitmetest ja lastijäätmetest teavitamise ja arvestuse pidamise üle järelevalve teostamise korra ning sissesõidusadamale esitatava teatise vormi kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega kooskõlastatult keskkonnaministriga.

§ 28. Tasu laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise eest

(1) Sadama pidaja on kohustatud sadamatasu hulka arvestatud laevaheitmete vastuvõtmise tasu arvelt või eraldi kindlaks määratud jäätmetasu eest, sõltumata üleantavast kogusest ja sadama vastuvõtuseadmete tegelikust kasutamisest, vastu võtma laeva, välja arvatud kalalaeva ja väikelaeva, pilsivee, reovee, prügi, naftat ja naftasaadusi ning õli sisaldavad jäätmed ning muud laevaheitmed, välja arvatud lastijäätmed.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud tasu võib sadama pidaja diferentseerida lähtuvalt laeva kasutusala, tüübist ja suuruselt ning vähendada seda, kui kapten tõendab, et laevas tekkivad laevaheitmete kogused on laeva keskkonnavalasest haldamisest, ehitusest, seadmetest ja käitusest tulenevalt tavalisest väiksemad.

(3) Lastijäätmete vastuvõtmise eest tasub jäätmete äraandja või vastuvõtuseadmete kasutaja.

(4) Kui käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud tasu ei kata kõiki laevalt laevaheitmete vastuvõtmisega seotud kulusid, võib kulude katmata osa katta laeva poolt tegelikult üle antud laevaheitmete liigi ja koguse põhjal võetava lisatasuga, mille määratakse kehtestatakse kulupõhiselt.

(5) Laevaheitmete vastuvõtmise eest võetavad tasud ja nende arvutamise alused peavad olema sadama kasutajate jaoks arusaadavad ja avalikustatud.

§ 29. Laevaheitmetest ja lastijäätmetest teavitamise ja nende üleandmise kohustusest ning laevaheitmete ja lastijäätmete eest võetavast tasust vabastamine

(1) Veeteede Amet võib anda kindlal liinil regulaarse teostavale ja sageli sadamat külastavale laevale laevaheitmetest ja lastijäätmetest teavitamise, laevaheitmete ja lastijäätmete üleandmise ning käesoleva seaduse § 28 lõikes 1 nimetatud tasu maksmise kohustusest vabastuse ühes laeva teekonnale jäävas sadamas, kui:

1) külastatava sadama pidaja on andnud selleks nõusoleku ja mõne laeva teekonnale jääva sadama pidajaga on laeva reederil sõlmitud kirjalik kokkulepe, mille kohaselt võetakse selles sadamas laevalt vastu kõik laevaheitmed ja lastijäätmed ning käesoleva seaduse § 28 lõikes 1 nimetatud tasu või

2) Veeteede Ametil on piisavad tõendid, et kõikide laevaheitmete ja lastijäätmete üleandmine ja tasude maksmine on ühes laeva teekonnale jäävas sadamas tagatud.

(2) Kui Veeteede Amet on laevale andnud käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud vabastuse ühes laeva teekonnale jäävas sadamas ning kui laev ei anna selles sadamas üle laevaheitmeid ja lastijäätmeid, ei võta selle sadama pidaja käesoleva seaduse § 28 lõikes 1 nimetatud tasu.

### § 30. Reostuse kõrvaldamine akvatooriumil

(1) Sadam peab olema varustatud reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks vajalike tehniliste vahenditega, arvestades sadama suurust, osutatavaid sadamateenuseid, käideldavaid kaupu ja sadama asukohta.

(2) Sadama pidaja korraldab reostuse avastamist ja likvideerimist akvatooriumil, informeerides reostuse avastamisest viivitamata Keskkonnainspektsiooni, Häirekeskust, Piirivalve operatiivinformatsiooni- ja mereseirekeskust ning Veeteede Ametit.

(3) Sadama pidaja peab koostama akvatooriumilt reostuse avastamise ja likvideerimise kohta sadama reostustõrje plaani.

(4) Sadama reostustõrje plaan peab sisaldama tegevuste kirjeldust akvatooriumi reostuse korral ja reostuse ohjamiseks kasutatavate tehniliste vahendite nimekirja koos nende sadamas paiknemise skeemiga.

(5) Sadama reostustõrje plaan esitatakse kooskõlastamiseks Keskkonnaministeeriumile iga viie aasta järel ning kohe, kui sadamateenuste osutamisel toimub olulisi muudatusi.

(6) Täpsemad nõuded sadama reostustõrje plaani sisule ja reostustõrje tehnikale kehtestab Vabariigi Valitsus.

## 5. peatükk

### LASTI KÄITLEMINE SADAMAS

#### § 31. Ohtliku lasti käitlemine

(1) Ohtlikku lasti käideldakse sadamas vastavalt kemikaaliseaduse ja selle alusel kehtestatud õigusaktide ning rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel VII peatüki ja rahvusvahelise konventsiooni merereostuse vältimiseks laevadelt lisade I kuni III alusel kehtestatud rahvusvaheliste ohtlike lastide mereveo eeskirjade nõuetele.

(2) Ohtliku lasti käitlemisega tegelev sadama pidaja või sadamaoperaator on kohustatud tagama kontrolli ohtliku lasti sadamasse sisseveo, ladustamise, hoiustamise ja ümberlaadimise üle. Ohtliku lasti käitlemisega tegelev sadama pidaja või sadamaoperaator peab täitma ohtlike ettevõtete ja suurõnnetuse ohuga ettevõtete kohta kehtestatud nõudeid vastavalt kemikaaliseadusele.

(3) Sadamaoperaator on kohustatud enne ohtliku lasti sadamasse sissevedu, ladustamist, hoiustamist ja ümberlaadimist informeerima sadama pidajat.

(4) Saabuvast ohtlikust lastist tuleb sadama pidajale ette teatada vähemalt kümme ööpäeva, sadama pidaja nõusolekul võib seda tähtaega lühendada 24 tunnini.

(5) Ohtliku lasti käitlemisega tegelev sadama pidaja või sadamaoperaator peab määrama ohtlikust lastist teatamise, ohtliku lasti käitlemise, ohtliku lasti üle arvestuse pidamise ja ohtliku lasti vastuvõtmise ja ärasaatmise eest vastutava isiku ning edastama tema kontaktandmed sadamakaptenile.

(6) Isik, kelle vahetu tööülesanne on ohtliku lasti käitlemine, peab olema läbinud selleks vajaliku väljaõppe ja omama koolituse läbimist tõendavat dokumenti.

(7) Sadama pidaja või sadamaoperaator peab korraldama käesoleva paragrahvi lõigetes 5 ja 6 nimetatud isikutele vähemalt iga viie aasta järel koolitusi Keskkonnainspektsiooni ja Veeteede Ameti poolt heaks kiidetud programmi alusel.

### § 32. Puistlasti käitlemine

(1) Puistlasti lastimise ja lossimisega tegelev sadama pidaja või sadamaoperaator on kohustatud puistlastilaevade lastimisel ja lossimisel järgima meresõiduohutuse seaduses sätestatud nõudeid.

(2) Sadama pidaja või sadamaoperaator, kes tegeleb puistlastilaevade, millele kohalduv meresõiduohutuse seaduse § 41 lõike 6 alusel kehtestatud kord, lastimise ja lossimisega, peab tagama, et tema ettevõttes on loodud ja rakendatud nõuetekohane kvaliteedijuhtimise süsteem. Kvaliteedijuhtimise süsteem peab olema sertifitseeritud ISO standardi 9001:2000 ja auditeeritud ISO standardi 10011:1991 või samaväärsete standardite kohaselt.

## 6. peatükk

### RIIGIKAITSE ÜLESANNETEGA SADAM

### § 33. Riigikaitse ülesannetega sadam

(1) Vabariigi Valitsus määrab korraldusega riigikaitse ülesannetega sadama ning riigikaitse ülesannetega sadama akvatooriumi kaitseministri ettepanekul.

(2) Riigikaitse ülesannetega sadam on suletud kaubanduslikuks meresõiduks ja sellega seonduvaks tegevuseks.

(3) Käesoleva paragrahvi lõike 1 alusel eraõigusliku isiku omandis oleva sadama määramiseks riigikaitse ülesannetega sadamaks peab Kaitseministeeriumil olema sadama kasutamise kohta sõlmitud sadama maa-ala omanikuga sellekohane kokkulepe. Kokkuleppe olemasolu puhul ja sadama määramisel riigikaitse ülesannetega sadamaks loetakse sellise sadama pidajaks Kaitseministeerium.

(4) Lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud sadamale on Vabariigi Valitsusel põhjendatud juhtudel õigus kaitseministri ettepanekul kehtestada korraldusega piiranguid muus sadamas osutatavatele sadamateenustele perioodiks, mil sadamas viibivad riigikaitse ülesandeid täitvad laevad. Kulud, mis tekivad sadamale seoses kehtestatud piirangutega, kannab piirangu kehtestaja.

#### § 34. Riigikaitse ülesannetega sadama sadamakapten

(1) Riigikaitse ülesannetega sadama sadamakapteni määrab ametikohale ja vabastab ametikohalt mereväe ülem.

(2) Riigikaitse ülesannetega sadamale sadamakapteni määramiseks atesteeritakse sadamakapteni kandidaati vastavalt kaitseväeteenistuse seadusele.

#### § 35. Riigikaitse ülesannetega sadama eeskiri

(1) Riigikaitse ülesannetega sadama eeskirja kehtestab kaitseväge juhataja või tema poolt volitatud ülem.

(2) Riigikaitse ülesannetega sadama eeskirjas peavad olema kirjeldatud vähemalt:

- 1) sadama üldandmed;
- 2) veesõidukite sadamasse sisenemise korraldus;
- 3) laevaliikluse korraldus sadama veealal;
- 4) veesõidukite seismise korraldus sadamas;
- 5) veesõidukite lahkumise korraldus sadamast;
- 6) meditsiiniabi korraldus sadamas;
- 7) tuleohutusnõuded sadamas ja päästetööde korraldus;
- 8) päästeasutuse ja muu abi andva või järelvalvet teostava asutuse väljakutsumise kord.

#### § 36. Riigikaitse ülesannetega sadama turvaülem

(1) Riigikaitse ülesannetega sadama turvaülema määrab ametikohale ja vabastab ametikohalt mereväe ülem.

(2) Riigikaitse ülesannetega sadama turvaülemat atesteeritakse vastavalt kaitseväeteenistuse seadusele.

### 7. peatükk SADAMAREGISTER

#### § 37. Sadamaregister

(1) Sadamaregister on andmekogu, mis peab arvestust sadamate üle, et tagada riigiasutustele seadustest ja teistest õigusaktidest tulenevate laevaliikluse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse valdkondliku juhtimise ja korraldamise ülesannete täitmiseks ning riikliku järelvalve teostamiseks vajalikud andmed.

(2) Sadam peab olema kantud sadamaregistrisse. Taotluse sadama registreerimiseks sadamaregistris esitab sadama pidaja.

(3) Sadamaregistri vastutav töötleja on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning volitatud töötleja on Veeteede Amet. Sadamaregistrit peetakse elektrooniliselt.

(4) Sadamaregistri pidamise põhimääruse ja käesoleva seaduse § 38 lõikes 1 loetletud registrisse kantavate andmete täpsustatud koosseisu kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega.

#### § 38. Sadamaregistrisse kantavad andmed

(1) Sadamaregistrisse kantakse sadama kohta järgmised andmed:

- 1) sadama pidaja isiku- või registrikood ning kontaktandmed;
- 2) sadama kohta käivad üldandmed, sealhulgas sadama ülesanne ja sadama põhifunktsioonid;
- 3) sadama asukoha andmed, sealhulgas geograafilised koordinaadid;
- 4) andmed akvatooriumi kohta;
- 5) andmed sadama maa-ala kohta;

- 6) andmed sadama ehitiste, ujuvkaide ja sadamarajatiste kohta;
- 7) andmed sadama hüdrotehniliste rajatiste kohta;
- 8) andmed sadama tehniliste vahendite kohta;
- 9) andmed sadama navigatsioonimärgistuse kohta;
- 10) andmed osutatavate sadamateenuste ja sadamaoperaatorite kohta;
- 11) andmed sadamas käideldavate kaubagruppide kohta;
- 12) andmed sadamas teenindatavate veesõidukite liikide ja suuruse kohta;
- 13) andmed sadama abilaevastiku kohta;
- 14) andmed navigatsiooniperioodi kohta;
- 15) andmed sadamas laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise kohta;
- 16) andmed keskkonnamõju hindamise teostamise kohta ning selle tulemused;
- 17) andmed sadamas teostatava riikliku järelevalve kohta, sealhulgas riikliku järelevalve tulemused ja riiklikku järelevalvet teostava ametiisiku tehtud ettekirjutused;
- 18) vajaduse korral muud registri eesmärgiga kooskõlas olevad sadama kohta käivad andmed.

(2) Sadamaregistrisse kantud andmed on avalikud, arvestades seadusest tulenevaid piiranguid. Sadamaregistrisse kantud avalikud andmed tehakse kättesaadavaks sadamaregistri veebilehel.

#### § 39. Sadamaregistrisse andmeandjad

(1) Sadamaregistrile esitavad andmeid sadama pidaja ning käesoleva seaduse § 38 lõike 1 punktis 17 nimetatud andmete puhul sadamas riiklikku järelevalvet teostav järelevalveasutus.

(2) Sadamaregistrisse kantavate andmete muutumisel peab andmeandja esitama viivitamata Veeteede Ametile muutunud andmed või tegema võimaluse korral kande sadamaregistrisse ise.

(3) Sadamaregistrisse andmeandja vastutab esitatud andmete õigsuse eest.

#### § 40. Sadama registreerimine sadamaregistris

(1) Sadama registreerimiseks sadamaregistris esitab sadama pidaja Veeteede Ametile käesoleva seaduse § 38 lõike 1 punktides 1–16 loetletud andmed.

(2) Veeteede Ametil on õigus küsida täiendavaid dokumente ja lisaandmeid, kui see on kooskõlas registri eesmärgiga ja vajalik sadama registrisse kandmiseks.

(3) Veeteede Amet registreerib sadama sadamaregistris 30 tööpäeva jooksul pärast käesoleva seaduse § 38 lõike 1 punktides 1–16 loetletud andmete ning käesoleva paragrahvi lõike 2 kohaste lisaandmete ja dokumentide esitamist.

(4) Sadama registreerimise eest tuleb tasuda riigilõivu. Registrikande muutmise eest tasutakse riigilõivu, välja arvatud sadama sadamaregistris kustutamise eest, sadama pidaja tehtud registrikande muutmise eest ning käesoleva seaduse § 1 lõike 2 punktis 2 nimetatud väikesadama registreerimise eest.

(5) Sadama registreerimistaotluse vormi kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega.

#### § 41. Sadama sadamaregistris kustutamine

Sadam kustutatakse sadamaregistris:

- 1) sadama pidaja vastavasisulise taotluse alusel;
- 2) juriidilisest isikust sadama pidaja lõpetamisel ilma õigusjärgluseta;
- 3) akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamise korral või
- 4) kui sadamas ei ole viie aasta jooksul sadamateenuseid osutatud.



## 8. peatükk RIIKLIK JÄRELEVALVE SADAMAS

### § 42. Riikliku järelevalve teostaja

(1) Riiklikku järelevalvet laevadelt ja muudelt veesõidukitelt laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise üle sadamas, sadama laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava ning reostustõrje plaani väljatöötamise ja rakendamise üle, kaasa arvatud järelevalvet nõukogu määruse (EÜ) nr 41/2007/EÜ, millega määratakse 2007. aastaks kindlaks teatavate kalavarude ja kalavarurühmade püügivõimalused ning tingimused, mida kohaldatakse ühenduse vetes ning ühenduse kalalaevade suhtes püügipiirangutega vetes (ELT L 15, 20.01.2007, lk 1–213), kohaste laevade, mille puhul on kinnitust leidnud tegelemine ebaseadusliku kalapüügiga, sadamas toidu, kütuse ja muude teenustega varustamise nõuete täitmise üle teostab Keskkonnainspeksioon.

(2) Riiklikku järelevalvet laevadelt ja muudelt veesõidukitelt laevaheitmete ja lastijäätmete üleandmise üle teostavad Keskkonnainspeksioon ja Veeteede Amet.

(3) Riiklikku järelevalvet teiste käesolevas seaduses ja selle alusel kehtestatud õigusaktides sätestatud nõuete täitmise üle teostab Veeteede Amet.

### § 43. Riikliku järelevalveasutuse ametiisiku õigused ja kohustused

(1) Riiklikku järelevalvet teostaval ametiisikul on õigus vabale juurdepääsule järelevalveobjektidele ja asjakohastele dokumentidele. Sadama pidaja, sadamarajatise valdaja, nende juures töötavad isikud, sadamakapten, sadama turvaülem ning sadamarajatise turvaülem on kohustatud kaasa aitama riikliku järelevalve läbiviimisele sadamas ning andma järelevalvet teostava ametiisiku nõudmisel riikliku järelevalve ülesannete täitmiseks vajalikku tõest ja täielikku teavet.

(2) Riiklikku järelevalvet teostav ametiisik peab oma tööülesannete täitmisel esitama ametitõendi.

### § 44. Riiklikku järelevalvet teostava ametiisiku ettekirjutus

(1) Käesoleva seaduse ja selle alusel kehtestatud õigusaktide nõuete rikkumise lõpetamiseks, edasiste rikkumiste ärahoidmiseks ja rikkumisega tekitatud tagajärgede kõrvaldamiseks teeb riiklikku järelevalvet teostav ametiisik ettekirjutuse, milles:

1) juhib tähelepanu õigusrikkumisele ja esitab nõude selle lõpetamiseks;  
2) esitab vajaduse korral nõude õigusrikkumisega seotud tegevuse osaliseks või täielikuks peatamiseks või

3) kohustab tegema edasise tegevuse õiguspäraseks jätkamiseks vajalikke toiminguid.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud ettekirjutuses peavad sisalduma:

1) ettekirjutuse tegemise alus koos viitega vastavale õigusakti sättele;  
2) ettekirjutuse tegemise kuupäev;  
3) ettekirjutuse täitmise tähtaeg;  
4) ettekirjutuse täitmata jätmise korral rakendatava sunniraha määr;  
5) riiklikku järelevalvet teostanud ametiisiku ees- ja perekonnanimi ning ametinimetus;

6) ettekirjutuse vaidlustamise võimalused, tähtaeg ja kord.

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud ettekirjutuse täitmata jätmise korral võib riiklikku järelevalvet teostav ametiisik rakendada asendustäitmist või sunniraha asendustäitmise ja sunniraha seaduses sätestatud korras. Sunniraha ülemmäär on füüsilisele isikule kuni 15 000 krooni, juriidilise isiku puhul kuni 50 000 krooni.

## 9. peatükk VASTUTUS

§ 45. Sadamateenuste osutamine määratud akvatooriumita

(1) Sadamateenuse osutamise eest määratud akvatooriumita – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 500 000 krooni.

§ 46. Sadama käitamine atesteeritud sadamakaptenita

(1) Sadama käitamise eest atesteeritud sadamakaptenita, kui atesteerimine on nõutav, –

karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 100 000 krooni.

§ 47. Sadama eeskirja puudumine ja eeskirja ajakohastamata jätmise

(1) Sadama eeskirja puudumise või eeskirja ajakohastamata jätmise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 500 000 krooni.

§ 48. Sadama ja sadamarajatise turvanõuete rikkumine

(1) Sadama ja sadamarajatise turvanõuete rikkumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 500 000 krooni.

§ 49. Sadamas ja sadamarajatises sadamateenuse osutamine sadama ja sadamarajatise atesteeritud turvaülemata

(1) Sadama või sadamarajatise käitamine eest sadama või sadamarajatise atesteeritud turvaülemata –

karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 100 000 krooni.

§ 50. Keskkonnakaitse nõuete rikkumine sadamateenuste osutamisel

(1) Sadamateenuste osutamisel keskkonnakaitse nõuete rikkumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 500 000 krooni.

§ 51. Laevaheitmetest, lastijäätmetest ja ohtlikust lastist teavitamise ning laevaheitmete, lastijäätmete ja ohtliku lasti üleandmise ja vastuvõtmise nõuete rikkumine

(1) Laevaheitmetest, lastijäätmetest ja ohtlikust lastist teavitamise või laevaheitmete, lastijäätmete ja ohtliku lasti üleandmise või vastuvõtmise nõuete rikkumise või eba piisavate vastuvõtuseadmete kohta laevale või muule veesõidukile teatise esitamata jätmise eest –

karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 500 000 krooni.

§ 52. Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava väljatöötamata ning rakendamata jätmise

(1) Nõuetekohase laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava väljatöötamata või rakendamata jätmise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 500 000 krooni.

§ 53. Sadama reostustõrje plaani puudumine ja reostustõrje plaani kooskõlastamata jätmise

(1) Sadama reostustõrje plaani puudumise ja reostustõrje plaani kooskõlastamata jätmise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 500 000 krooni.

§ 54. Ebaseadusliku kalapüügiga tegelevate laevade nimekirja kantud laeva sadamas toidu, kütuse ja muude teenustega varustamise nõuete rikkumine

(1) Ebaseadusliku kalapüügiga tegelevate laevade nimekirja kantud laeva sadamas toidu, kütuse ja muude teenustega varustamise nõuete rikkumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 100 000 krooni.

§ 55. Lasti käitlemise nõuete rikkumine

(1) Lasti käitlemise nõuete rikkumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 500 000 krooni.

§ 56. Sadama registreerimise nõuete rikkumine

(1) Sadama registreerimise nõuete rikkumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 100 000 krooni.

§ 57. Menetlus

(1) Käesoleva seaduse §-des 45–56 sätestatud väärtegadele kohaldatakse karistusseadustiku üldosa ja väärteomenetluse seadustiku sätteid.

(2) Käesoleva seaduse §-des 45–49, 51, 52 ja 56 sätestatud väärtegade kohtuväline menetleja on Veeteede Amet.

(3) Käesoleva seaduse §-des 50–54 sätestatud väärtegade kohtuväline menetleja on Keskkonnainspektsioon.

## 10. peatükk RAKENDUSSÄTTED

### § 58. Reostustõrje plaanide kooskõlastamiseks esitamine

Käesoleva seaduse jõustumisel tuleb sadama reostustõrje plaan esitada Keskkonnaministeeriumile kooskõlastamiseks hiljemalt 2010. aasta 1. jaanuariks.

### § 59. Käesoleva seaduse 7. peatüki rakendamine

(1) Enne käesoleva seaduse jõustumist sadamaregistrisse kantud sadama kannab registri volitatud töötaja üle käesoleva seaduse alusel asutatud sadamaregistrisse.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 sadamaregistrisse kantud sadama sadama pidaja peab registriandmed üle vaatama ja ajakohastama hiljemalt 2010. aasta 1. jaanuariks.

(3) Sadam, mis ei ole enne käesoleva seaduse jõustumist kantud sadamaregistrisse, tuleb kanda sadamaregistrisse hiljemalt 2010. aasta 1. jaanuariks.

### § 60. Käesoleva seaduse kohaldamine olemasolevatele akvatooriumitele

Enne käesoleva seaduse jõustumist kehtestatud akvatoorium kehtib kuni selle käesoleva seaduse alusel muutmise või kehtetuks tunnistamiseni.

### § 61. Asjaõigusseaduse muutmise

Asjaõigusseaduses (RT I 1993, 39, 590; 2008, 59, 330) tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 133 pealkiri muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

«§ 133. Avaliku veekogu kaldajoon»;

2) paragrahvi 133 lõige 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

«(1) Kinnisomand ulatub avaliku veekogu kaldajooneni. Kaldajoon on veekogu tavaline veepiir.»;

3) paragrahvi 133 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks;

4) paragrahvi 133 lõige 3 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

«(3) Avaliku veekogu põhjaga püsivalt ühendatud ehitised, mis on püsivalt ühendatud kaldaga, on kaldakinnisasja oluline osa.»

### § 62. Asjaõigusseaduse rakendamise seaduse muutmise

Asjaõigusseaduse rakendamise seaduse (RT I 1993, 72/73, 1021; 2008, 59, 330) § 13<sup>4</sup> tunnistatakse kehtetuks.

### § 63. Ehitusseaduse muutmise

Ehitusseaduses (RT I 2002, 47, 297; 2009, 20, 132) tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 12 lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

«(2) Ehitamiseks peab olema ehitusluba, välja arvatud väikeehitise, käesoleva paragrahvi lõikes 2<sup>1</sup> nimetatud avaliku veekogu põhjale toetuva kuni 60 m<sup>2</sup> veesõidukite sildumiseks kohandatud rajatise või muude käesoleva seaduse § 16 lõike 1 punktides 1 ja 2 nimetatud ehitiste või nende osade ehitamise korral, mille puhul on nõutav kirjalik nõusolek, või § 16 lõikes 6 nimetatud ehitise ehitamise korral, mille puhul ehitise omanik teavitab kohalikku omavalitsust kavatsusest ehitada väikeehitist. Ehitusluba, kirjalik nõusolek või kohaliku omavalitsuse teavitamine ei anna õigust ehitada ilma maaüksuse või ehitise omaniku loata.»;

2) paragrahvi 12 täiendatakse lõikega 2<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«(2<sup>1</sup>) Avaliku veekoguga piirneva kaldakinnisasja omanikul on õigus ehitada kaldakinnisasjale üle kinnisasja piiri ulatuv ning veekogu põhjale toetuv veesõidukite sil-

dumiseks kohandatud rajatis, mis ei takista veesõidukite liiklemist ja mille ehitisealune pind ei ületa 60 m<sup>2</sup>. Sellise rajatise ehitamiseks, mille ehitisealune pind on 20–60 m<sup>2</sup>, avalike veekogude hulka kuuluvate jõgede puhul 10–60 m<sup>2</sup>, on nõutav kirjalik nõusolek, mille annab kohalik omavalitsus, kelle haldusterritooriumil kaldakinnisasi asub.»;

3) paragrahvi 19 täiendatakse lõigetega 3<sup>1</sup>–3<sup>5</sup> järgmises sõnastuses:

«(3<sup>1</sup>) Kui taotletakse projekteerimistingimusi avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise ehitamiseks, koostab ja väljastab projekteerimistingimused see kohalik omavalitsus, kelle haldusterritooriumil kaldakinnisasi asub. Projekteerimistingimused avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise ehitamiseks koostatakse ja väljastatakse 60 päeva jooksul sellekohase taotluse esitamise päevast arvates. Põhjendatud juhul on projekteerimistingimuste koostajal õigus nimetatud tähtaega pikendada, teavitades tähtaja pikendamisest ja selle põhjusest projekteerimistingimuste taotlejat.

(3<sup>2</sup>) Käesoleva paragrahvi lõikes 3<sup>1</sup> nimetatud projekteerimistingimused kooskõlastab kohalik omavalitsus enne nende väljastamist Tehnilise Järelevalve Ametiga. Projekteerimistingimused saadab kohalik omavalitsus Tehnilise Järelevalve Ametile kooskõlastamiseks 30 päeva jooksul sellekohase taotluse esitamise päevast arvates. Tehnilise Järelevalve Amet korraldab projekteerimistingimuste kooskõlastamise arvestusega, et kohalik omavalitsus saaks kinni pidada käesoleva paragrahvi lõikes 3<sup>1</sup> projekteerimistingimuste koostamise ja väljastamise tähtaja kohta sätestatust.

(3<sup>3</sup>) Tehnilise Järelevalve Amet saadab kohaliku omavalitsuse poolt kooskõlastamiseks esitatud projekteerimistingimused seisukoha andmiseks Keskkonnaministeeriumile, Kaitseministeeriumile, Veeteede Ametile ning vajaduse korral teistele asutustele (edaspidi *seisukoha andja*). Seisukoha andjad esitavad oma seisukoha projekteerimistingimuste kohta Tehnilise Järelevalve Ametile 15 päeva jooksul projekteerimistingimuste kättesaamise päevast arvates. Kui seisukoha andja ei anna oma seisukohta nimetatud tähtaja jooksul, loetakse, et tal ei ole projekteerimistingimustele vastuväiteid.

(3<sup>4</sup>) Tehnilise Järelevalve Ametil on õigus projekteerimistingimuste kooskõlastamisest põhjendatud juhul keelduda. Põhjendatud juhuks peetakse avalikku huvi, eelkõige kui kavandatav kaldaga püsivalt ühendatud ehitis:

1) võib kahjustada keskkonda, kaitstavat loodusobjekti või loodusobjekti, mille kaitse alla võtmine on menetluses;

2) on vastuolus riigi julgeolekuhuvidega;

3) häiriks lennu- või laevaliiklust.

(3<sup>5</sup>) Kui Tehnilise Järelevalve Amet avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise ehitamiseks taotletavaid projekteerimistingimusi ei kooskõlasta, jätab kohalik omavalitsus need väljastamata.»;

4) paragrahvi 22 lõike 1 punkt 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

«1) püstitada ehitusloale märgitud maaüksusele või avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise ja ehitise teenindamiseks vajalikke rajatisi;»;

5) paragrahvi 23 lõiget 1 täiendatakse teise lausega järgmises sõnastuses:

«Avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise ehitamiseks väljastab ehitusloa ja tunnistab selle vajaduse korral kehtetuks see kohalik omavalitsus, kelle haldusterritooriumil kaldakinnisasi asub.»;

6) paragrahvi 23 lõige 5 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

«(5) Ehitusluba avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise ehitamiseks väljastatakse Tehnilise Järelevalve Ametiga eelnevalt kooskõlastatud projekteerimistingimuste või detailplaneeringu alusel isikule, kes on kaldakinnisasi omanik või hoonestaja. Ehitusluba teisele isikule kuuluvale kinnisasjale tehnovõrgu või -rajatise

ehitamiseks väljastatakse kinnisasja omaniku nõusolekul. Kinnisasja omaniku nõusolek ei ole vajalik, kui ehitusloa taotleja kasuks on seatud sundvaldus. Ehitusloa väljastamisest teavitatakse kinnisasja omanikku. Avalikku veekogusse ehitatava veekaabelliini ehitamiseks on vajalik veeseaduse § 22<sup>2</sup> kohane nõusolek.»;

7) paragrahvi 33 täiendatakse lõikega 2<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«(2<sup>1</sup>) Kui avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise ehitamisel muutus kaldajoon ja suurenes kaldakinnisasja ulatus, väljastatakse kasutusluba üksnes pärast seda, kui kinnisomandi suurenemine on kantud maakatastrisse ja kinnistusraamatusse ning vastavalt veeseadusele on tasutud avaliku veekogu ehitisega koormamise tasu.»;

8) paragrahvi 33 täiendatakse lõikega 8<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«(8<sup>1</sup>) Avalikku veekogusse ehitatud kaldaga püsivalt ühendatud ehitisele kasutusloa väljastamisest teavitab kohalik omavalitsus Tehnilise Järelevalve Ametit viivitamata, kuid mitte hiljem kui viie tööpäeva jooksul kasutusloa väljastamisest arvates.»;

9) paragrahvi 34 lõiget 1 täiendatakse punktiga 17 järgmises sõnastuses:

«17) avalikku veekogusse ehitatud kaldaga püsivalt ühendatud ehitise puhul ei ole täidetud käesoleva seaduse § 33 lõikes 2<sup>1</sup> sätestatud nõudeid.»;

10) paragrahvi 72 täiendatakse lõigetega 5<sup>1</sup> ja 5<sup>2</sup> järgmises sõnastuses:

«(5<sup>1</sup>) Enne 2009. aasta 1. juulit ehtisregistrisse kantud avalikku veekogusse ehitatud kaldaga püsivalt ühendatud ehtis loetakse õiguslikul alusel ehitatud ehitiseks. Kui nimetatud ehitise ehitamisel muutus kaldajoon ning ehitisele on antud kasutusluba, kantakse kinnisomandi muudatused maakatastrisse ja kinnistusraamatusse maakatastriseaduse §-s 17<sup>1</sup> sätestatud korras.

(5<sup>2</sup>) Avalikku veekogusse ehitatav kaldaga püsivalt ühendatud ehtis, mille ehitamist alustati kohaliku omavalitsuse poolt antud ehitusloa alusel enne 2009. aasta 1. juulit, loetakse õiguslikul alusel ehitatud ehitiseks.»

#### § 64. Maakatastriseaduse muutmine

Maakatastriseadust (RT I 1994, 74, 1324; 2007, 69, 425) täiendatakse §-ga 17<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«§ 17<sup>1</sup>. Avaliku veekogu kaldajoon muutuste katastrisse kandmine

Seaduses sätestatud juhtudel ja alusel avaliku veekogu täitmisega kaasnenud kaldakinnisomandi muutused mõõdistatakse kaldakinnisasja koosseisu ning kinnisasja piiride ja pindala muudatus kantakse maakatastrisse ja kinnistusraamatusse kaldakinnisasja omaniku avalduse alusel.»

#### § 65. Meresõiduohutuse seaduse muutmine

Meresõiduohutuse seaduses (RT I 2002, 1, 1; 2008, 47, 263) tehakse järgmised muudatused:

1) seaduses asendatakse läbivalt sõnad «sadama valdaja» sõnadega «sadama pidaja» vastavas käändes;

2) paragrahvi 2 täiendatakse punktiga 9<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«9<sup>1</sup>) veeteo – laevatatav veeala Eesti merealadel ja laevatatavatel sisevetel;»;

3) paragrahvi 2 punkt 10 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

«10) üldkasutatav veeteo – veeteo osa, mis asub väljaspool sadama akvatooriumi ja selle sissesõiduteed;»;

4) paragrahvi 2 täiendatakse punktiga 10<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«10<sup>1</sup>) laevateo – veeteo osa, mis on veeliikluseks sobivaim ning navigatsiooniteabes avaldatud ja vajaduse korral looduses tähistatud;»;

5) seadust täiendatakse §-ga 93<sup>4</sup> järgmises sõnastuses:

«§ 93<sup>4</sup>. Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise ja kinnipidamise korra rikkumine

(1) Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise ja kinnipidamise korra rikkumise eest –

karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, –

karistatakse rahatrahviga kuni 50 000 krooni.»;

6) paragrahvi 94<sup>26</sup> lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

«(2) Käesoleva seaduse §-des 80–93<sup>4</sup> ja 94<sup>1</sup>–94<sup>25</sup> sätestatud väärtegade kohtuväline menetleja on Veeteede Amet.»

## § 66. Planeerimisseaduse muutmine

Planeerimisseaduses (RT I 2002, 99, 579; 2009, 19, 115) tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 4 täiendatakse lõikega 3 järgmises sõnastuses:

«(3) Kohalik omavalitsus korraldab planeerimisalast tegevust käesoleva seadusega sätestatud korras ka kohaliku omavalitsuse haldusterritooriumiga piirnevas avalikus veekogus, kui kavandatakse ehitist, mis on kaldaga püsivalt ühendatud.»;

2) paragrahvi 17 täiendatakse lõikega 2<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«(2<sup>1</sup>) Avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitist kavandav maakonna-, üld- või detailplaneering kooskõlastatakse enne selle käesoleva seaduse § 18 kohast vastuvõtmist Tehnilise Järelevalve Ametiga.»;

3) seadust täiendatakse §-ga 17<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«§ 17<sup>1</sup>. Planeeringute kooskõlastamine avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise kavandamiseks

(1) Käesoleva seaduse § 17 lõikes 2<sup>1</sup> sätestatud juhul on Tehnilise Järelevalve Amet kohustatud enne kooskõlastamise otsustamist küsima planeeringu kooskõlastamise osas seisukohta Keskkonnaministeeriumilt, Kaitseministeeriumilt, Veeteede Ametilt ning vajaduse korral teistelt asutustelt (edaspidi *seisukoha andjad*). Kui 30 päeva jooksul seisukoha küsimise päevast arvates ei ole seisukoha andja oma seisukohta esitanud, loetakse, et tal puuduvad planeeringule vastuväited.

(2) Põhjendatud juhul on Tehnilise Järelevalve Ametil õigus planeeringu kooskõlastamisest keelduda. Põhjendatud juhuks peetakse avalikku huvi, eelkõige kui avalikku veekogusse kavandatav kaldaga püsivalt ühendatud ehitist:

1) võib kahjustada keskkonda, kaitstavat loodusobjekti või loodusobjekti, mille kaitse alla võtmine on menetluses;

2) on vastuolus riigi julgeolekuhuvidega;

3) häiriks lennu- või laevaliiklust.

(3) Kui Tehnilise Järelevalve Amet jätab avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitist kavandava planeeringu kooskõlastamata, planeeringut vastu ei võeta.»;

4) seadust täiendatakse §-ga 46<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«§ 46<sup>1</sup>. Avalikku veekogusse ehitiste planeerimine

(1) Enne 2009. aasta 1. juulit kehtestatud üld- ja detailplaneeringud, mis näevad ette avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitiste ehitamise, loetakse kehtivaiks ja need ei kuulu kooskõlastamisele käesoleva seaduse § 17 lõikes 2<sup>1</sup> sätestatud korras.

(2) Avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitiste rajamist kavandavad planeeringud, mida ei ole kehtestatud hiljemalt 2009. aasta 1. juuliks, tuleb enne kehtestamist kooskõlastada vastavalt käesoleva seaduse § 17 lõikele 2<sup>1</sup>.»

## § 67. Riigilõivuseaduse muutmine

Riigilõivuseaduse (RT I 2006, 58, 439; 2009, 27, 164) 8. peatüki 7. jagu täiendatakse 3. jaotisega järgmises sõnastuses:

«3. jaotis

*Sadamaseaduse alusel tehtavad toimingud*

§ 169<sup>3</sup>. Sadamarajatise turvatunnistuse väljastamine ja tunnistusele märke tegemine Sadamarajatise turvatunnistuse väljastamise või tunnistusele märke tegemise eest tasutakse riigilõivu 2000 krooni.

§ 169<sup>4</sup>. Sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüs ning turvaplaan

(1) Sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüsi läbiviimise ja selle aruandesse muudatuste tegemise eest tasutakse riigilõivu 2000 krooni iga sadama või sadamarajatise kohta, kuid kokku mitte üle 10 000 krooni.

(2) Sadama ja sadamarajatise turvaplaanide ja nende muudatuste läbivaatamise eest tasutakse riigilõivu 2000 krooni iga sadama või sadamarajatise kohta, kuid kokku mitte üle 10 000 krooni.

(3) Kui sadama või sadamarajatise turvaplaani või selle muudatuste läbivaatamisel selgub, et sadam või sadamarajatis ei ole nõuetekohane, tasutakse uue turvaplaani või selle muudatuste läbivaatamise eest riigilõivu käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud määras.

§ 169<sup>5</sup>. Sadamakapteni ning sadama ja sadamarajatise turvaülema atesteerimine Isiku sadamakaptenina, sadama turvaülemana ja sadamarajatise turvaülemana atesteerimiseks esitamise eest tasutakse riigilõivu 500 krooni.

§ 169<sup>6</sup>. Turvaettevõtja tunnustamise taotluse läbivaatamine

(1) Turvaettevõtja tunnustamise taotluse läbivaatamise eest tasutakse riigilõivu 2000 krooni.

(2) Kui tunnustamise taotluse läbivaatamisel selgub, et turvaettevõtja ei ole nõuetekohane, tasutakse uue taotluse läbivaatamise eest riigilõivu käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud määras.

§ 169<sup>7</sup>. Sadama sadamaregistrisse kandmine ja sadamaregistri kande muutmine

(1) Sadama sadamaregistrisse kandmise eest tasutakse riigilõivu 2000 krooni.

(2) Sadamaregistri kande muutmise eest tasutakse riigilõivu 200 krooni.»

## § 68. Veeseaduse muutmine

Veeseaduses (RT I 1994, 40, 655; 2009, 20, 131) tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 1 lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

«(2) Veeseadus reguleerib vee kasutamist ja kaitset, maaomanike ja veekasutajate vahelisi suhteid ning avalike veekogude ja avalikuks kasutamiseks määratud veekogude kasutamist.»;

2) paragrahvi 9 täiendatakse lõikega 3<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«(3<sup>1</sup>) Avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise ehitamisel loetakse veekogu omaniku nõusolekuks Tehnilise Järelevalve Ameti kooskõlastust avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitist kavandavatele projekteerimistingimustele või detailplaneeringule. Avalikku veekogusse veekaabelliini ehitamisel loetakse veekogu omaniku nõusolekuks käesoleva seaduse § 22<sup>2</sup> lõikes 1 sätestatud nõusolek.»;

3) seadust täiendatakse peatükiga 4<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

«4<sup>1</sup>. peatükk

**AVALIKU VEEKOGU KOORMAMINE EHTISEGA**

1. jagu

Üldsätted



§ 22<sup>1</sup>. Avaliku veekogu ehitisega koormamise üldised nõuded

(1) Avaliku veekogu põhja koormamine ehitisega, mis ei ole kaldakinnisasja osa, on lubatud ainult seaduses sätestatud juhtudel, tingimustel ja korras.

(2) Avaliku veekoguga piirneva kaldakinnisasja omanikul on õigus koormata avalikku veekogu üle kinnisasja piiri ulatuva ning veekogu põhjale toetuva kaldaga püsivalt ühendatud ehitisega seaduses sätestatud tingimustel ja korras.

(3) Kaldaga püsivalt ühendatud ehitiseks ei loeta kaldaga ühendatud veekaabelliine ega muid kaldaga ühendatud tehnovõrke ja -rajatisi, samuti ehitisi, mis on kaldaga ühendatud veekaabelliinide või muude tehnovõrkude või -rajatiste kaudu.

(4) Sadama sihtotstarbelise kasutamise eesmärgil meresõiduohutuse tagamiseks avalikku veekogu koormava kaldaga ühendamata ehitise (näiteks muulid, navigatsioonimärgid) ehitamisele kohaldatakse seaduses avalikku veekogu koormavate kaldaga püsivalt ühendatud ehitiste kohta sätestatud, kui seadusest ei tulene teisiti. Nimetatud ehitised kuuluvad vallasasjana kaldakinnisasja omanikule.

2. jagu

Avaliku veekogu koormamine veekaabelliiniga

§ 22<sup>2</sup>. Veekaabelliiniga koormamise nõusolek

(1) Avaliku veekogu koormamiseks veekogu põhjale toetuva veekaabelliiniga annab nõusoleku Vabariigi Valitsus. Nõusolekule võib kehtestada kõrvaltingimusi. Nõusoleku taotlust menetleb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud nõusolek ei asenda vee erikasutusluba, majandusvööndi seaduse § 7 lõikes 1 ja meresõiduohutuse seaduse § 45 lõikes 7 nimetatud lubasid ega lubasid, mis on vajalikud kaabli maapealse osa ehitamiseks.

(3) Vabariigi Valitsusel on õigus avaliku veekogu koormamisest veekogu põhjale toetuva veekaabelliiniga põhjendatud juhul keelduda. Põhjendatud juhuks peetakse avalikku huvi, eelkõige kui kavandatav veekaabelliin:

1) võib kahjustada keskkonda, kaitstavat loodusobjekti või loodusobjekti, mille kaitse alla võtmine on menetluses;

2) on vastuolus riigi julgeolekuhuvidega;

3) häiriks laevaliiklust.

3. jagu

Avaliku veekogu kaldaga püsivalt ühendatud ehitisega koormamise tasu

§ 22<sup>3</sup>. Avaliku veekogu kaldaga püsivalt ühendatud ehitisega koormamise tasu

(1) Avaliku veekogu koormamisel kaldaga püsivalt ühendatud ehitisega, kui sellega kaasneb kaldakinnisasja suurenemine, peab kaldakinnisasja omanik maksma riigile ühekordset tasu, mille suurus on 1/2 juurde tekkinud maismaa maksustamishinnast.

Juurde tekkinud maismaa maksustamishinna arvutamise aluseks on kaldakinnisasja maksustamishind.

(2) Avaliku veekogu koormamisel kaldaga püsivalt ühendatud ehitisega, millega ei kaasne kaldakinnisasja suurenemist, peab kaldakinnisasja omanik maksma iga-aastast kasutustasu. Aastase kasutustasu suurus on 4% kaldakinnisasja maa maksustamishinnast.

(3) Käesoleva paragrahvi lõigetes 1 ja 2 sätestatud tasu võetakse avalikku veekogusse ehitise ehitamise eest, mis ei ole ajutine ehitise ja mille ehitisealune pind on suurem kui 60 m<sup>2</sup>. Maksevabastus hõlmab ühe kaldakinnisasja piires ühte avalikku veekogusse ehitatud kuni 60 m<sup>2</sup> ehitisealuse pinnaga kaldaga püsivalt ühendatud ehitist.

(4) Käesolevat jagu ei kohaldata käesoleva seaduse § 22<sup>1</sup> lõikes 4 nimetatud ehitisele.

§ 22<sup>4</sup>. Avaliku veekogu kaldaga püsivalt ühendatud ehitisega koormamise tasu maksmise kord

(1) Käesoleva seaduse § 22<sup>3</sup> lõikes 1 sätestatud tasu tuleb tasuda enne ehitisele kasutusloa väljastamist. Nimetatud tasu arvestab ja väljastab selle kohta makseteatisest pärast kinnistusraamatus kinnisasja piiride muudatuse registreerimist Tehnilise Järelevalve Amet. Tähtaeg tasu maksmiseks on kolm kuud.

(2) Käesoleva seaduse § 22<sup>3</sup> lõikes 2 sätestatud tasu tuleb Tehnilise Järelevalve Ameti esitatud makseteatisel alusel tasuda hiljemalt jooksva kalendriaasta 1. juuliks. Tasu esimene makse tasutakse hiljemalt kasutusloa saamisele järgneva aasta 1. juuliks.

(3) Käesoleva seaduse § 22<sup>3</sup> lõikes 2 nimetatud tasu arvestatakse alates ehitise kasutusloa väljaandmise kuupäevale järgnevast kuupäevast.

(4) Käesoleva seaduse § 22<sup>3</sup> lõigetes 1 ja 2 sätestatud tasude kohta esitatud makseteatisel märgitakse:

1) makseteatisel koostanud ametniku ees- ja perekonnanimi ning ametikoht;

2) makseteatisel koostamise kuupäev;

3) maksja nimi ja aadress;

4) tasumisele kuuluva tasu suurus;

5) makseteatisel õiguslik ja faktiline alus, sealhulgas tasumisele kuuluva tasu arvutamise alused;

6) maksetähtpäev;

7) hoiatus sundtäitmise rakendamise kohta tasu tähtaegselt tasumata jätmise korral.

(5) Käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud makseteatis on haldusakt avalik-õigusliku rahalise kohustuse täitmiseks täitemenetluse seadustiku § 2 lõike 1 punkti 21 tähenduses.

(6) Käesoleva seaduse § 22<sup>3</sup> lõigetes 1 ja 2 sätestatud tasud laekuvad riigieelarvesse.»;

4) paragrahvi 40<sup>1</sup> täiendatakse lõikega 14 järgmises sõnastuses:

«(14) Enne 2009. aasta 1. juulit ehitusloa saanud avalikku veekogusse kaldaga püsivalt ühendatud ehitise puhul käesoleva seaduse 4<sup>1</sup>. peatüki 3. jagu ei kohaldata.»

#### § 69. Sadamaseaduse kehtetuks tunnistamine

Sadamaseadus (RT I 1997, 77, 1315; 2005, 31, 229) tunnistatakse kehtetuks.

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates (EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81–90), muudetud direktiividega 2002/84/EÜ (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53–58) ja 2007/71/EÜ (ELT L 329, 14.12.2007, lk 33–36);

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/65/EÜ sadamate turvalisuse tugevdamise kohta (ELT L 310, 25.11.2005, lk 28–39).

Riigikogu esimees Ene ERGMA

## Õigusaktide muudatused

- 10. juulil 2009 jõustub uus sadamaseadus.
- 1. juulist 2009 jõustuvad muudatused meresõiduohutuse seaduses (MSOS), laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduses ning kaubandusliku meresõidu koodeksis seoses konsulaarseaduse muudatustega: MSOS § 72 lg 3 – välisriigi territoriaal- või sisemerel või sisevetel toimunud laevaõnnetusest peab kapten või reeder teatama Eesti Vabariigi välisesindusele. Kehtetu on MSOS § 76 lg 10, mille järgi võis valitsus panna laevade suhtes riikliku järelevalve kohustused Eesti välisesindusele.
- 10. juulist 2009 jõustuvad koos sadamaseadusega muudatused meresõiduohutuse seaduses:
  - 1) seaduses asendatakse läbivalt sõnad «sadama valdaja» sõnadega «sadama pidaja» vastavas käändes;
  - 2) paragrahvi 2 täiendatakse punktiga 9<sup>1</sup> järgmises sõnastuses: «9<sup>1</sup>) veetee – laevatatav veeala Eesti merealadel ja laevatatavatel sisevetel;»;
  - 3) paragrahvi 2 punkt 10 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: «10) üldkasutatav veetee – veetee osa, mis asub väljaspool sadama akvatooriumi ja selle sissesõiduteed;»;
  - 4) paragrahvi 2 täiendatakse punktiga 10<sup>1</sup> järgmises sõnastuses: «10<sup>1</sup>) laevatee – veetee osa, mis on veeliikluseks sobivaim ning navigatsiooniteabes avaldatud ja vajaduse korral looduses tähistatud;»;
  - 5) seadust täiendatakse §-ga 93<sup>4</sup> järgmises sõnastuses: «§ 93<sup>4</sup>. Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise ja kinnipidamise korra rikkumine  
(1) Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise ja kinnipidamise korra rikkumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.  
(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 50 000 krooni.»;
  - 6) paragrahvi 94<sup>26</sup> lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: «(2) Käesoleva seaduse §-des 80–93<sup>4</sup> ja 94<sup>1</sup>–94<sup>25</sup> sätestatud väärtegade kohtuväline menetleja on Veeteede Amet.»
- Töölepingu seadusega jõustuvad 1. juulil 2009 muudatused mereteenistuse seaduses:
  - 1) paragrahvi 10 punkt 2 tunnistatakse kehtetuks;
  - 2) paragrahv 11 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:  
§ 11. Meretöölepingu täitmise erisus  
(1) Kui laevapere liige asub tööle või lõpetab töö laeval, mis ei asu meretöölepingu sõlmimise kohas, peab reeder korraldama oma kulul laevapere liikme sõidu laeva asukohta või meretöölepingu sõlmimise kohta ning tagama talle toitlustamise ja majutuse laevale või laevalt sõidu ajal.  
(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud aja eest maksab reeder laevapere liikmele keskmist töötasu.;
  - 3) paragrahvi 21 lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

(2) Kui laev, millel laevapere liige tööle asub või töö lõpetab, ei asu meretöölepingu sõlmimise kohas, arvestab reeder töötasu laevale või laevalt sõidu alustamise hetkest, kui meretöölepingus ei ole kokku lepitud teisiti.;

4) paragrahvi 40 lõige 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

(1) Laevapere liikme iga-aastane põhipuhkus on 35 kalendripäeva.»;

5) paragrahvi 43 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks;

6) paragrahvi 44 lõikes 4 asendatakse sõnad «asukoha (elukoha)» sõnaga «tegevuskoha»;

7) paragrahvi 47 lõige 4 tunnistatakse kehtetuks;

8) paragrahvi 48 lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

« (2) Laevapere liikme suhtes ei kohaldata töölepingu seaduses sätestatud ületunnitöö piirnorme.»;

9) paragrahvi 50 tekst muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

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

10) paragrahv 59<sup>1</sup> muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

§ 59<sup>1</sup>. Riikliku järelevalve teostamine

(1) Riiklikku järelevalvet käesoleva seaduse ning selle alusel kehtestatud õigusaktide nõuete täitmise üle töötervishoiu, tööohutuse ja töösuhete valdkonnas teostab Tööinspeksioon ning tervisekaitsevaldkonnas Tervisekaitseinspeksioon töötervishoiu ja tööohutuse seaduses sätestatud tingimustel ja korras.

(2) Tööinspeksioon ja Tervisekaitseinspeksioon teevad laevade kontrollimisel koostööd, sealhulgas vahetavad teavet Veeteede Ametiga.

(3) Olulise rikkumise kõrvaldamiseks ettekirjutuse koostanud järelevalveametnik saadab ettekirjutuse ära kirja viivitamata Veeteede Ametile.;

11) paragrahv 59<sup>2</sup> muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

§ 59<sup>2</sup>. Ettekirjutuse vaidemenetlus

Ettekirjutuse vaidemenetlusele kohaldatakse töötervishoiu ja tööohutuse seaduses sätestatud.»

- Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 «Laevade ja väikelaevade sisermerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord» § 4 lõikes 1 täiendati laeva sadamasse sissesõidul ja väljumisel esitatavate dokumentide loetelu punktiga 8 järgmises sõnastuses:  
8) AFS-tunnistus või AFS-deklaratsioon – Veeteede Ametile.
- Seoses isikut tõendava dokumendi taotlejalt sõrmejälgede võtmise korra kehtestamisega on muudetud Vabariigi Valitsuse 22.02.2007. a määrusi nr 55 ja 54 "Meretsõidutunnistuse vormi, tehnilise kirjelduse ja tunnistusse kantavate andmete loetelu kehtestamine" ja "Meremehe teenistusraamatu vormi, tehnilise kirjelduse ja teenistusraamatusse kantavate andmete loetelu kehtestamine".
- Muudetud on majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusi:  
muudetud 12.12.2002 määrusega nr 35 kehtestatud merekõlblikkuse tunnistuse ja sõidukõlblikkuse tunnistuse vorme (muudatus jõustus 23. mail);

muudetud 05.12.2002 määrusega nr 21 kehtestatud Veeteede Ametile esitatavate laeva tehniliste dokumentide loetelu § 1 punkti 4 ja sõnastatud järgmiselt:

4) Laevaehitusel kasutatud tähtsamate materjalide (sealhulgas laeva kattumisvastase süsteemi dokumendid) loetelu koos sertifikaatide koopiatega. (muudatus jõustus 23. mail);

muudetud 29.12.2003 määrusega 266 kehtestatud välisriigi lippu kandvate laevade laevakontrolli akti vormi (muudatus jõustus 1. juunil).

**NB! Merendust puudutav eesti seadusandlus üleval Veeteede Ameti koduleheküljel <http://www.vta.ee/atp/index.php?id=114>**

## Laevaõnnetused

04.03.2009 kella 22.40 ajal sõitis Muuga sadama akvatooriumil koordinaatidel 59°29,68 N ja 024°57,98 E madalikule **süvendaja TRUD R** (Taani lipp, BT 1104, pikkus 75,49 m). Ilm juhtumi ajal: tuul S-3 m/s, laine S-0,2 m, veetase -21, nähtavus hea.

Laev töötab Muuga sadama konteinerterminali laiendustöödel vastavalt lepingule AS Tallinna Sadam ja Taani ehitusfirma vahel.

Laev vabanes madalikult laevapere jõul. Kontrolliti allpool veeliini asuvad laevaruumid ja tehti ballast- ja kütusetankide kontrollmõõtmised. Avastati, et diiselmootori tankides nr 14 ja nr 24 on merevesi. Laeva täiendavaks kontrollimiseks küsiti sadama järelevalvel luba siirduda ankruplatsile, kuid ei teatatud madalikulesõidust. 05.03.09 hommikul avastas üle Muuga lahe kontroll-lendu teinud piirivalve lennusalga lennuk sadama akvatooriumil naftareostuse. Merereostusest teavitati kohe sadama administratsiooni. Kell 09.50 avastas ka **reostustõrjelaev RONK** ehitatava kai lähedal õli-reostuse, millest teavitati Keskkonnainspeksiooni. Koostöös Keskkonnainspeksiooni esindajatega langes reostuse tekitajana kahtluse alla süvenduslaev TRUD R, mis leidis hiljem ka kinnitust. Kell 10.30 sildus laev kai nr 12 ääres, et viia läbi tuukriülevaatus ja pumbata paakautole õlisegust vett. Ka nende operatsioonide teostamisest ei olnud laeva kapten sadama administratsiooni teavitanud; see avastati juhuslikult sadama administratsiooni kontrollkäigul. Kohe teavitati sellest ka Veeteede Ameti laevakontrolliinspektorit ja klassifikatsiooniühingu esindajat, kes saabusid laeva.

Laevakere veealuse osa uuringud viis samal päeval sadamas kai ääres läbi firma Tuukritööde OÜ. Veeteede Ameti laevakontrolliinspektorid pidasid laeva kinni, sest ülevaatus käigus avastati vasaku parda ahtriosas allpool veeliini kaarte 41 ja 51 vahel mõlke ja väiksemaid laevakere läbivaid vigastusi. Vigastada saanud tankidest pumbati paakautodele seal olnud diiselmootori ja õlisegune vesi. Laevale anti luba ühekordseks ülesõiduks laevaremonditehasesse, et ujvdokis vahetada vigastada saanud laevakereplaadistus.

Juhtum liigitati kergeks laevaõnnetuseks. Juurdlust teostab Veeteede Amet.

05.04.2009 kell 16.16 toimus Kotka sadama Mussalo basseinis (Soome) **puistlastilaeva HARRIETT** (Bahama lipp, BT 17665, pikkus 179,86 m) pukseerimisoperatsiooni ajal kokkupõrge **vedurlaevaga VEGA** (Eesti lipp, BT 144, pikkus 19,10 m). Kokkupõrke tagajärjel sai VL VEGA vigastada sõumehhanismi pöördkäitur. Puistlastilaeval HARRIETT vigastusi ei täheldatud. VL VEGA vigastused remonditi Rauma laevaremonditehases.

Juhtum liigitati kergeks laevaõnnetuseks. Juurdlust teostab Veeteede Amet.

05.05.2009 kell 06.45 toimus Hiiumaa põhjarannikul koordinaatidel 59°01,66 N ja 021°55,33 E **vedurlaeva BESTLA** (Taani lipp, IMO nr 8027779, laevaomanik Svitzer AS) ja **õppe-purjelaev PROLIFIC** (Suurbritannia lipp, laevaomanik Prolific Rederi AB) kokkupõrge. VL BESTLA oli teel Loksa sadamast Klaipedasse ja õppe-purjelaev PROLIFIC Visbyst Tallinna. Kokkupõrke tagajärjel sai vigastada õppe-purjelaeva PROLIFIC vasak parras, deformeerusid laeva sisekonstruktsioonid ja tekkisid rebendid koos merevee lekkega siseruumidesse. Juhtumiga ei kaasnenud merereostust ega inimohvreid. Kell 08.24 jätkas õppe-purjelaev PROLIFIC reisi Tallinna suunas VL BESTLA saatel ja Tallinn VTS jälgimisel. Samal õhtul kell 17.59, olles

jõudnud Tallinna reidile, lõpetas vedurlaev saatmise ja suundus Klaipedasse ilma Tallinna sadamasse sisenemata. Kell 19.00 sildus õppe-purjelaev PROLIFIC Tallinna Lennusadamasse. Järgmisel päeval vaatasid laeva vigastused üle klassifikatsiooniühingu Lloyd's Register, Veeteede Ameti ja sürveiorfirmade esindajad. Tehti kindlaks, et saadud vigastuste tõttu vajab laev tehaseremonti. Klassifikatsiooniühingu esindaja andis laevale ühekordse ülesõidu loa Göteborgi sadamasse remonti.

Veeteede Amet informeeris juhtumist mõlema laeva lipuriigi mereadministratsioone. Taani Mereadministratsioon teatas kohe, et nemad antud juhtumi juurdlust ei korralda, vaid kasutavad neid andmeid ainult laevaõnnetuste statistikas. Kuna selles juhtumis ei ole midagi õpetlikku, siis ei teosta juurdlust ka Veeteede Amet. Veeteede Amet on kontaktis inglise juurdlejatega ja osutab neile vajaduse korral igakülgset abi kogutud dokumentide esitamisel. Juhtumeid väikelaevadega ei liigitata.

10.05.2009 kell 23.40 sõitis koordinaatidel 59°35,6 N ja 025°06,3 E täiskäigul madalikule **külmutuslaev FRAMNES** (Norra lipp, IMO nr 7823982, laevaomanik Fjord1 Fylkesbaatane). Laev oli ballastis ja teel Peterburist Muuga sadamasse väetiselasti järele. Ilm: tuul SE 7-11 m/sek, nähtavus hea. Laev jõudis kapteni deklareeritud lootsi vastuvõtukohta 1,5 tundi varem ja jätkas kurssi muutmata, käiku vähendamata ning peatumata sõitu kohustuslikul lootsimise alal. Sellest hetkest kuni laeva madalikule sõiduni hoiatasid laevajuhti korduvalt ohust, kuhu võib viia nende laeva kurss, Tallinn VTS operaator, läheduses seisva rannavalvelaeva komandör ja lootsikaatril asuv loots, kes oli kohe valmis laevale minema. Mitte keegi vahisolevatest laevapere liikmetest väljakutsetele ei reageerinud. Pärast madalikule sõitu läks laeva pardale loots, kes nägi, et sillavahis olev kapten on tugevate alkoholihoove tunnustega ega kuuletu tema soovitudele stopata laeva peamasin. Loots taotles kaptenile alkoolesti tegemise võimalust. 11.05.2009 kell 06.07 fikseeriti Politsei- ja Piirivalveameti esindaja tehtud alkoolestiga kaptenil alkoholihoove. Samal päeval teostati laevakere veealuse osa tuukriülevaatus ja laevaruumide seisukorda kontrollis klassifikatsiooniühingu DNV esindaja.

Tuukriülevaatusel põhjal tuvastati, et laevakere vasakus pardas allpool veeliini ballast-tanki nr 2 juures on laevakere läbiv vigastus mõõtmetega 70 x 3 cm. Laevakere keskosa allpool veeliini oli tugevalt deformeerunud, plaadistuses oli palju mülke ja väiksemaid läbivaid vigastusi. Pärast kütuse ümberpumpamist tankerile vabastati laev 13.05.2009 kell 00.23 kahe vedurlaeva madalikult abil ja pukseeriti ankruplatsile Muuga lahes.

Laeva remonttööd teostati Balti Laevaremonditehases. Juhtumist on informeeritud ja Veeteede Ameti käsutuses olev dokumentatsioon edastatud Norra Mereadministratsioonile, kes teostab juurdlust.

## Mõõdistuslaeva soetamine

Veeteede Amet kuulutas välja riigihanke mõõdistuslaeva soetamiseks. Riigihanke hankelepingu esemeks on SWATH-tüüpi mõõdistuslaev, mis peab olema võimeline tegema hüdrograafilisi avamere mõõdistustöid, muid mereuringuid ning vajaduse korral osalema merepäästeoperatsioonidel.

Planeeritav ujuklaev (ingl *SWATH – Small Waterplane Area Twin Hull*) on mõeldud eeskätt avamere mõõdistamiseks. Laeva mõõtmed: pikkus 25–26 m; laius 13–14 m, süvis kuni 2,7 m.

Laeva tüübi valikul kaaluti kolme laevakere tehnoloogilist alternatiivi: traditsiooniline ühekereline laev, katamaraan e kahekereline laev ja ujuklaev.

Mõõdistuse täpsus ja tootlikkus sõltub mõõdistuslaeva stabiilsusest. Lainete mõju stabiilsusele sõltub laeva veepinnaga ristlõike pindalast. Ujuklaeva tehnoloogia puhul toetub laev kahele veealusele pontoonile ning veepinnaga ristlõike pindala moodustub vaid tugijalgade ristlõike pindalast, mis on väga väike. Ujuklaeva tehnoloogia tagab laevale erakordse stabiilsuse lainetuses sõitmisel.

Ujuklaev võib piiranguteta töötada kuni 3, 5 m kõrguse lainetusega. Ligilähedaste omaduste saavutamiseks peab katamaraani pikkus ületama ujuklaeva pikkust kuni 2,5 ja ühekerelise laeva pikkust vähemalt 4 korda.

Ujuklaeva tehnoloogia on teistest tehnoloogiatest tunduvalt kallim. Kuna ujuklaeva tehnoloogiaga tagatakse vajalik stabiilsus lühema kerepikkuse juures, siis on võrreldava stabiilsusega ujuklaeva maksumus ligikaudu võrdne katamaraaniga ning tunduvalt odavam ühekerelisest laevast.

Väiksema laeva tõttu on oluliselt väiksemad laeva aastased kogukulud.

Täiendavaks ujuklaeva eeliseks on väiksemast suuruselt ja süvisest tulenev võimalus kasutada ujuklaeva ka madalamas vees, nt Väinameres, samuti võimalus kasutada laeva teenindamiseks ja meeskonna vahetuseks väiksema sügavusega sadamaid.

Projekti elluviimisel täidetakse HELCOMi kohustus mõõdistada oma veealal paiknevad reglementeeritud liikluskorraldusega rahvusvahelised veeteed ja olulisemate transiidisadamate sissesõiduteed Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni standardi S-44 soovitude kohaselt, et tagada Soome lahel ja Läänemere põhjaosas ohutu laevaliiklus ning võimalike avariide ja naftareostuste tagajärgede efektiivne likvideerimine.

Projekti rahastatakse 100 protsendi ulatuses Euroopa Regionaalarengu Fondist.



## Meretuuleparkide seminar „Millist õiguslikku raamistikku me vajame?“

Balti Keskkonnafoorumi poolt korraldatud meretuuleparkide seminar „Millist õiguslikku raamistikku me vajame?“ toimus 15.–16. aprill 2009 Riias ning sellest võttis osa 55 osalejat Balti riikidest ja Saksamaalt. Konsultandiks oli Saksa jurist Ursula Prall.

Peamised arutlusteemad olid:

- meretuuleparkide hetkeolukord;
- finantstingimused;
- meretuulepargi asukoha valik;
- vajalikud load, pädevad asutused ja protseduurid;
- meretuulepargi ühendus põhivõrguga.

### Taastuvenergia eesmärgid ja meretuuleparkide hetkeseis

Eestit kannustab taastuvenergiat kasutama kohustus Euroopa Liidu ees. Euroopa Liidu eesmärgiks on suurendada taastuvenergiaallikate osakaalu kogu energiatarbimises 2020. aastaks 20 protsendile. Elektrimajanduse arengukava järgi peab Eesti aastal 2020 saama veerandi kogu oma energiavajadusest taastuvatest energiaallikatest. Üheks põhiliseks vahendiks on tuuleenergia, mille võimsust plaanitakse suurendada 900 megavatini (see tähendab umbes 250 tuulikut).

Taastuvenergia osakaal energia lõpptarbimisest

	Taastuvenergia osakaal 2005	Eesmärk 2020
Eesti	18%	<b>25%</b>
Läti	32,6%	<b>40%</b>
Leedu	15%	<b>23%</b>

Hetkel Balti riikides meretuuleparke pole ja Saksamaal alustati esimese ehitamist.

### Toetused tuuleenergiale

Saksamaal väga diferentseeritud süsteem: tariifid meretuuleparkides toodetud energiale on oluliselt kõrgemad kui maismaal, kuna meretuuleparkide rajamise/hooldamise kulud on märksa suuremad. Toetused vähenevad tehnoloogia arenedes. Balti riikides on toetused/tariifid meretuuleparkidele samad mis maismaal.

### Meretuuleparkide asukohavalik

Võimalikud variandid kuidas otsustada kuhu rajada meretuuleparke:

- otsustamine iga projekti puhul eraldi;
- määratleda alad, kuhu meretuuleparke ei tohi ehitada;
- määratleda sobivad alad meretuuleparkide rajamiseks (kus on väike konfliktioht);
- mereala ruumiline planeerimine, mis tasakaalustab erinevad huvid.

## Järeldused

Vigade vältimiseks oleks parim valik alustada kohe kõiki huve arvestavast planeerimisest, kuid mereplaneerimine on väga aja- ja ressursimahukas ning vajadus sõltub konkreetse mereala kasutamise intensiivsusest.

Paremuselt järgmine variant on tuuleparkidele sobivate alade määratlemine.

## Lubade andmise süsteem ja tingimused

Lubade andmise süsteem Saksamaal

Territoriaalmeres:

- liidumaade pädevuses;
- tuulepark ja kaabel on üks projekt.

Majandusvööndis:

- pädev asutus BSH (Föderaalne Meresõidu- ja Hüdrograafiaamet);
- üks seadus (*Seeanlagenverordnung/Maritime Facilities Ordinance*) reguleerib ehitiste rajamist ja kasutamist;
- eraldi load tuulepargi ja ühenduskaabli jaoks; tuulepargi luba hõlmab kõiki aspekte
- kompleksluba;
- kui ei ole ühtki keeldumise põhjust täidetud, siis on loa saamine garanteeritud.

Keeldumise põhjused: oluline negatiivne mõju navigatsiooni ohutusele ja efektiivsusele, keskkonnale või muudele avalikele huvidele ja/või vastuolu ruumilise planeeringuga.

## Olulised aspektid

### Navigatsiooniohutus ja efektiivsus

Kokkupõrke tagajärjeks võib olla:

- inimohvrid;
- õlireostus;
- muude ohtlike ainete reostus (nt kemikaalid);
- nii laeva kui ka turbiini tõsised vigastused.

Leevendusmeetmed: turbiinide märgistamine, radarid, automaatne identifitseerimissüsteem (AIS), spetsiaalsed ohutumad turbiinide vundamendid, valvelaeva paigutamine tuuleparki, aluste tuuleparki sisenemise keelamine.

Tuleb otsustada, milline kokkupõrke tõenäosus on vastuvõetav – Saksamaal <1 kokkupõrge/100 a. Riskianalüüs vajalik.

### Mõju keskkonnale ja muudele avalikele huvidele

KMH-direktiiv

KMH peab hindama mõjusid liikidele, elupaikadele, muudele huvidele (maastik, kliima, inimesed) ja kumulatiivseid mõjusid, huvirühmade kaasamine.

Loodus- (art 6, 12) ja linnudirektiiv (art 4, 5, 9)

Konkreetsed nõudmised, mille täitmist Euroopa Komisjon rangelt jälgib.

Tehnilised aspektid:

- detailsed geoloogilised uuringud;
- turbiinide ohutus – kõik materjalid peavad olema sobivad avamerel kasutamiseks;
- installatsiooni logistika.

Saksamaal peab iga detail olema sertifitseeritud sõltumatute ekspertide poolt, luba antakse 25 aastaks (võimalik pikendamine, kui tingimused täidetud).

### **Loa lisaklauslid**

Loa lisaklauslid hõlmavad kõiki erinevaid tingimusi, mida projekt peab täitma, sh:

- ohutus ehitusfaasis;
- detailne geotehniline uuring;
- kaasaegsete meetodite kasutamine turbiinide ehitusel;
- ohutuskontseptsioon, ohuolukorra tegevuskavad;
- tulede, radari ja AIS kasutamine turbiinidel;
- keskkonnasõbralike materjalide ja mittehelkiva värvi kasutamine;
- kokkupõrke mõju vähendavate vundamentide kasutamine;
- müra vähendamine tuulepargi ehituse ja töötamise ajal;
- keskkonnaseire töötamise ajal;
- lammutamise kohustus ja selleks vahendite olemasolu.

Soovitused Balti riikidele:

- luba võiks olla kompleksluba, mis hõlmab kõiki erinevaid aspekte, sh nii tuuleparki kui kaabliühendust;
- kui ühtki keeldumise põhjust pole täidetud, peaks loa saamine olema garanteeritud;
- ei ole põhjust, miks loa taotlejal peaks olema elektritootmise litsents;
- kui navigatsiooni efektiivsuse osas on võimalikud kompromissid, siis ohutuse osas järeleandmisi teha ei tohi;
- tehnilised detailid ei peaks olema loa saamise eeltingimuseks, nendega võib tegeleda hiljem.

### **Olukord Balti riikides**

Põhiline probleem on merepõhja kasutamise seadusandluse puudumine (kuigi kõik Balti riigid on ratifitseerinud ÜRO mereõiguse konventsiooni). Plaanitakse kasutada olemasolevat struktuuri ja õigusakte.

Plaanid Eestis (eelnõu 23.03.09):

- peamine pädev asutus MKM;
- KMH vee erikasutusloa raames – KKM;
- vajalik riigi nõusolek merepõhja kasutamiseks;
- luba plaanitakse anda 50 aastaks.

## **Kaablid ja ühendus põhivõrguga**

Tuleb läbi arutada ja otsustada:

- kas kaabliühendus on projekti osa või on vajalik eraldi luba;
- kes vastutab ja maksab ühenduse tagamise eest;
- kas põhivõrgu võime tuuleenergiat vastu võtta ja kõikumisi tasakaalustada on piisav;
- millised täiendavad investeeringud on vajalikud ja kes peaks neid tegema.

Veeteede Ametist osales meretuuleparkide seminari töös laevateede osakonna juhataja Kert Süsmalainen.

## Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

### **Tunnustamisotsus nr 188**

#### **ESS Kalev Jahtklubi**

Väljastamise kuupäev: 20.04.2009

Tegevusala:

- väikelaevade tehniline ülevaatus.

### **Tunnustamisotsus nr 189**

#### **Tamrex Ohutuse OÜ**

Väljastamise kuupäev: 15.04.2009

Tegevusala

Tuletõrjevahendite kontrollimine ja katsetamine:

- kantavate tulekustutite kontrollimine, hooldamine ja katsetamine.

### **Tunnustamisotsus nr 190**

#### **Hiiumaa Ametikool**

Väljastamise kuupäev: 21.04.2009

Tegevusala:

- väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine.

### **Tunnustamisotsus nr 191**

#### **MTÜ Sõru Merekeskus**

Väljastamise kuupäev: 19.05.2009

Tegevusala:

- puidust väikelaevade ehitamine, remontimine ja katsetamine.

### **Tunnustamisotsus nr 193**

#### **Vikholmi OÜ**

Väljastamise kuupäev: 01.06.2009

Tegevusala:

- puidust väikelaevade ehitamine, remontimine ja katsetamine.

### **Tunnustamisotsus nr 194**

#### **OÜ Punane Koer**

Väljastamise kuupäev: 29.06.2009

Tegevusala:

- navigatsioonivahendite katsetamine ja kontrollimine.

**1. 30.03.-03.04.2009 toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO – *International Maritime Organization*) juriidilise komitee 95. istungjärk (LEG 95).**

Põhiküsimused

- Rahvusvahelise konventsiooni vastutusest ohtlike ja mürgiste ainete meritsiveoga seotud kahju eest (HNS) rakendamise küsimused. Kuivõrd 1996. aastal vastu võetud HNS konventsioon ei ole senini jõustunud, on konventsiooni jõustamise hõlbustamiseks IOPC Fondi eestvedamisel ette valmistatud HNS konventsiooni muutmise protokoll eelnõu, mida IMO juriidiline komitee on arutanud oma kahel viimasel istungil.

Juriidiline komitee arutas protokoll eelnõu tekstis eelmisel istungil lahendamata jäänud küsimusi. Delegatsioonide väljendatud arvamused jagunesid kaheks küsimuses, millist rahvusvahelise ohtlike kaupade mereveo koodeksi (IMDG) versiooni kasutada laeval lastina veetavate ainete määratlemisel ohtlikeks ja mürgisteks. Protokoll eelnõus on ohtlike ja mürgiste ainete mõiste määratlemisel võetud aluseks IMDG koodeksi 1996. a versioon. Osa riike leidis, et mõistlik oleks kasutada IMDG koodeksi tänapäevast varianti, et oleks võimalik võtta arvesse uusi aineid ja nendega seotud uusi riske. Enamik riike pooldas 1996. aastal kehtinud ainete nimekirja põhjusel, et see oli HNS konventsiooni vastuvõtmise ajal saavutatud kompromisskõkkulepe ning selle muutmise võib seada ohtu protokoll ja konventsiooni jõustumisele.

Teine rohkelt vaidlusi põhjustanud küsimus oli lepinguõiguse vallast. Protokoll eelnõus on sätestatud, et riigid, kes on juba ühinenud HNS konventsiooniga, loetakse protokoll allkirjastamise kuupäevast loobunuks oma seotusest HNS alge konventsiooniga. Osa riike leidis, et protokoll õiguslikud mõjud HNS ratifitseerinud riikidele ei ole piisavalt läbi töötatud. Ehkki istungil toodi positiivseid näiteid olemasolevate konventsioonide muutmistest, nt rahvusvahelist konventsiooni mere-reostuse vältimiseks laevadelt (MARPOL 1973) muutev 1978. aasta protokoll ja 1971. a rahvusvahelise konventsiooni naftareostusest põhjustatud kahjustuste kompenseerimise fondi asutamisest 1992. a protokoll, jäi sellegipoolest osa riike arvamusele, et protokollil saab olema negatiivne mõju HNS ratifitseerinud riikidele.

Otsustati, et juriidiline komitee teeb IMO nõukogule ettepaneku organiseerida aprillis 2010 diplomaatiline konverents HNS konventsiooni protokoll vastuvõtmiseks. Diplomaatilisel konverentsil püütakse leida kompromisslahendused vaidlusi põhjustanud küsimustele.

- 2007. a Nairobis rahvusvahelisel konverentsil vrakkide eemaldamise küsimuses vastuvõetud resolutsiooni põhjal ühtse kindlustustunnistuse väljatöötamine kõikidele merendusalaalastele vastutust reguleerivatele konventsioonidele.

Nairobi 2007. aasta konverentsil olid delegatsioonid üksmeelel, et eesmärgiga vähendada riikide administratiivset koormust ning lihtsustada laevaomanike asjaajamist, on soovitatav välja töötada ühtne kindlustustunnistus kõikide merendus-alaste vastutust reguleerivate konventsioonide jaoks. Eelnevalt on vaja lahendada mitmed õiguslikud ja praktilist laadi küsimused, pidades silmas ka seda, et kõik konventsioonid, mille alusel ühtset kindlustustunnistust kasutada, ei ole jõustunud, samuti ei ole kõik riigid ühinenud kõikide vastavate konventsioonidega.

Juriidilise komitee istungil vaieldi, kuidas ühtset kindlustustunnistust kehtestada: kas piisab IMO assamblee resolutsioonist või tuleb muuta kõiki vastavaid konventsioone. Küsimuse all oli ka elektrooniline tunnistus, mis ühelt poolt on lihtne ja mugav, kuid teiselt poolt ei pruugi kõik sadamariigid neid tunnistada.

Kuivõrd lahtisi küsimusi oli palju, moodustati juriidilise komitee istungite vahelisel perioodil tegutsev korrespondentsgrupp Hollandi juhtimisel ja määrati lahendamist vajavad ülesanded.

- Meremeeste õiglane kohtlemine mereõnnetuse korral  
BIMCO tutvustas läbiviidud uurimust rahvusvahelisest praktikast kriminaalkaristuste kohaldamise kohta meremeeste suhtes. Uurimuse eesmärk oli määratleda mereõnnetuste korral meremeeste kriminaalvastutusele võtmise ulatust üle maailma ning määratleda, kuidas on võimalik meresõitjaid kaitsta ebaõiglase kohtlemise vastu. Uurimus oli läbi viidud 2006. aastal (käsitles ajavahemikku 1996–2006 ning hõlmas 37 juhtumit), kuid nüüdseks täiendatud värskete andmetega. Lisandunud on 10 meremeeste ebaõiglase kohtlemise juhtumit. Uurimuse tulemused on avaldatud BIMCO kodulehel [www.bimco.org](http://www.bimco.org). Uurimuse kohaselt on kriminaalkaristuste kohaldamine mereõnnetuste korral ülemaailmne, mitte ainult mõne piirkonna või riigi probleem. Teise küsimusena tõstatati uurimuses laevakontrolli inspektorite käitumine (alkaemaksude nõudmine).
- 2010-2011 juriidilise komitee tööplan  
2010. aastaks planeeriti aprillis juriidilise komitee istungi asemele diplomaatiline konverents HNS konventsiooni protokolliga vastuvõtmiseks ning sügisel LEG97 istung. 2011. aastaks planeeriti seoses IMO piiratud eelarvega ainult üks juriidilise komitee istung.
- Muud küsimused  
Varjumispaigad  
Rahvusvahelise mereõiguse komitee (CMI) töötas välja ja esitas juriidilisele komiteele varjumispaiga andmist reguleeriva rahvusvahelise instrumendi. Oma varasematel istungitel on juriidiline komitee otsustanud, et puudub vajadus varjumispaiku käsitleva rahvusvahelise lepingu järele. Eelkõige tuleb tagada, et olemasolevate konventsioonidega ühineks võimalikult palju riike ning veel jõustumata konventsioonid jõustuksid. Eelnimetatud põhjustel juriidiline komitee CMI esitatud dokumenti arutlusele ei võtnud.

Punkrikütusereostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse 2001. aasta rahvusvahelise konventsiooni rakendamise küsimused. Tõstatatud oli küsimus, kas laevapereta prahitud laevale väljastab konventsiooni kohase tunnistuse riik, kus laev algselt registreeritud või lipuriik. Enamik riike pooldas, et tunnistusi väljastab

lipuriik, kuid osa riike jäi teisele arvamusele. Kuivõrd lahkkelid erinevate õigus-süsteemide vahel ei tohi kaasa tuua riske meresõidu- ja keskkonnaohutusele, moodustati konventsiooni rakendamise küsimustega tegelemiseks juriidilise komitee istungite vahelisel perioodil tegutsev korrespondentsgrupp Taani juhtimisel ning sõnastati lahendamist vajavad ülesanded.

#### Rotterdami reeglid

Hollandi delegatsioon edastas informatsiooni, et 11.12.2008 võttis ÜRO peasamalee vastu merel või osaliselt merel veetava kauba rahvusvahelise veolepingu konventsiooni, mille allakirjutamine toimub 20.–23.09.2009 Rotterdamis. Uus konventsioon asendab Hague, Hague-Visby ja Hamburgi reeglid. Konventsioon saab nimeks „Rotterdami reeglid“.

Veeteede Ametist osales istungjärgu töös juriidilise osakonna juhataja Ene Lillipuu.



**2. 20.–24.04.2009 toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni FSI (Sub-Committee on Flag State Implementation) alakomitee 17. istungjärk.**

Tähtsamad päevakorrapunktid:

- volitatud klassifikatsiooniühingute koodeksi väljatöötamine;
- koodeksisse "*Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments*" muudatused;
- erinevate maailma PSC MOU-de statistika analüüs (Paris MOU, Tokyo MOU jne) ning PSC harmoniseerimine;
- laevaheitmete vastuvõtuseadmed sadamates ja kohustuslikud MARPOL teavitused;
- mereõnnetuste statistika;
- resolutsiooni A.997(25) muudatuste arutelu.

FSI alakomitee otsused

- Volitatud klassifikatsiooniühingute koodeksi väljatöötamine oli alakomitee päevakavas esimest sessiooni ja töö tuleb lõpule viia järgmiseks istungjärguks. Koodeksi põhieesmärk on aidata liikmesriike oma kohustuste delegeerimisel ning klassifikatsiooniühingute üle järelevalve teostamisel, et see toimuks võimalikult sarnaselt olenemata IMO liikmesriigist. Päevakorrapunkt leidis elavat vastukaja ja liikmesriikide põhimureks oli võimalik otsustusõiguse vähenemine ning koodeksi tulevane staatus (kas kohustuslik või soovituslik instrument).
- FSI alakomitee jätkas tööd, mis oli ülesandeks tehtud MSC ja MEPC komiteede poolt. Alakomitee kiitis heaks rida muudatusi resolutsiooni A.996(25) "*Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments*". Põhiliselt olid muudatused tingitud hiljutistest konventsioonide muudatustest (SOLAS, MARPOL) ja koodeksi kaasajastamise vajalikkusest. Samuti otsustati, et koodeksisse lisatakse ka kõik jõustumata muudatused kuni 01.07.2010.
- Tutvustati ja kommenteeriti erinevate PSC MOU-de (Pariisi, Tokyo, Musta mere, Vahemere, Kariibi ja Abuja MOU-d) aastaaruandeid. Tunnistati vajadust harmoniseerida konventsioonide ja koodeksite nõuete rakendamist ning PSC protseduure. Arutati ja täiendati AFS, BWM ja MLC2006 konventsioonide PSC juhendeid.
- Alakomitee tuletas liikmesriikidele meelde, et kohustuslikud teavitused, mille nõue tuleneb MARPOL konventsioonist, ei jõua IMO-ni ja nõuet täidetakse vaid 20% liikmesriikide poolt ja selline teavitusprotsent on püsinud viimased aastad. Alakomitee kutsus liikmesriike üles täpsemalt täitma ja järgima konventsiooni nõudeid. Eesti nende viimaste riikide hulka ei kuulu, kuna teatab vajaliku informatsiooni regulaarselt IMO-sse.

Alakomitee tunnistas tõsiasja, et liikmesriikides üle maailma on probleeme laevaheitmete jaoks piisavate vastuvõtuseadmete tagamisega ning samuti on puudulik info GISIS andmebaasis.

- Kiideti heaks IMO-le saadetud mereõnnetuste juurdluse raportid, mis lähevad GISIS andmebaasi avaldamiseks. Alakomitees avaldati muret juurdluskokkuvõtete

kvaliteedi üle, kuna kõik saadetud kokkuvõtted ei vasta koodeksi nõuetele. Peale IMO-le saadetud mereõnnetuste juurdluskokkuvõtete analüüsi toodi välja rida peamisi põhjusi, näiteks ISM, sillatöö, reisi planeerimine, üleväsimus, lootsid ja rooliseadme rikked, mis viisid mereõnnetusteni ja mida IMO liikmesriikide mereadministratsioonid peaksid teadvustama.

- Alakomitee kiitis heaks resolutsiooni A.997 (25) (*Revised Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification*) muudatused. Resolutsiooni kaasajastamine oli tingitud viimastest konventsioonide ja koodeksite muudatustest.

Veeteede Ametist osales istungjärgu töös laevade järelevalve osakonna juhataja Marek Rauk.

### **3. 27.05. – 05.06.2009 toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee (MSC) 86. istungjärk.**

Istungjärgul osalesid 103 IMO liikmesriigi ja 2 assotsieerunud riigi ning 41 rahvusvahelise organisatsiooni esindajad. Komitee tööd juhatas hr Neil Ferrer Filipiinidelt, kes valiti ka 2010. aastaks MSC juhatajaks.

Meresõiduohutuse komitee päevakorras oli 26 teemat. Tähtsamad neist olid järgmised:

- 1) mereturvalisuse tõhustamise meetmed;
- 2) eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite (goal-based new ship construction standards) väljatöötamine;
- 3) laevade kaugtuvastamise ja -jälgimise süsteemi (LRIT) rakendamisega seotud küsimused;
- 4) ohtlik last, tahke puistlast ja konteinerveod;
- 5) raadiosidevahendid ning otsingu- ja päästetööd;
- 6) meremeeste väljaõpe ja vahiteenistus;
- 7) tulekaitse;
- 8) mahtlastina veetavad vedelikud ja gaasid;
- 9) laevade projekteerimine ja laevaseadmed;
- 10) lipuriigi kontrolli rakendamine;
- 11) navigatsiooniohutus;
- 12) inimfaktori roll;
- 13) piraatlus ja laevade relvastatud röövimine;
- 14) püstuvus, laadungimärgid ja kalalaevade ohutus;
- 15) segalastilaevade ohutus.

Istungjärgul moodustati kokku 6 töögrupp:

- 1) eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite töögrupp;
- 2) LRIT rakendamisega seotud küsimuste töögrupp;
- 3) piraatluse ja laevade relvastatud röövimise töögrupp;
- 4) formaalse ohutushindamise (FSA) ekspertgrupp;
- 5) kohustuslikesse instrumentidesse tehtavate muudatuste ettevalmistusgrupp;
- 6) uute meetmete rakendamiseks võimekuse loomise ettevalmistusgrupp.

Ühena peamistest teemadest MSC 86. istungjärgul oli arutusel piraatluse ja laevade relvastatud röövimise temaatika. Piraatlusjuhtumite arv on viimasel ajal kasvanud. IMO-le teatati 2008. aastal 306-st toimunud piraatlusjuhtumist, 2007. aastal oli see arv 282. Käesoleva aasta esimese nelja kuuga on teatatud IMO-le juba 157-st piraatlusjuhtumist.

MSC kiitis heaks ringkirja täiendatud soovitustega valitsustele piraatluse ja laevade relvastatud röövimise vältimiseks ja mahasurumiseks. Samuti kiideti heaks soovitused laevaomanikele, reederitele, laevaoperaatoritele, kaptenitele ja meeskondadele piraatluse ja laevade relvastatud röövimise juhtumite vältimiseks ja mahasurumiseks. Viimatinimetatud soovitused sisaldavad uut lisa, mis on mõeldud meremeestele, keda võidakse lunaraha saamiseks röövida või pantvangi võtta ning mis põhineb ÜRO viimastel soovitustel “ellujäämine pantvangina”.

MSC kiitis heaks uue ringkirja piraatluse ja laevade relvastatud röövimise kohta Somaalia rannikul, mis sisaldab parimaid praktilisi juhiseid piraatlusjuhtumite ärahoidmiseks Aden'i lähel ja Somaalia ranniku lähedal. Nimetatud juhised on välja töötatud koostöös laevandusettevõtete ja organisatsioonidega.

MSC istungjärgul arutati uuesti ka kaubandusliku meresõiduga tegelevatel laevadel meeskonnaliikmete ja laeva kaitseks tulirelvade kandmise ja kasutamise lubamist. MSC ei toeta jätkuvalt tulirelvade kandmise ja kasutamise lubamist laevade meeskonnaliikmetele ning soovib sellist lähenemist ka lipuriikidele, kuna meremehed on tsiviilised ja tulirelvade kasutamine nõuab eriväljaõpet ja erioskusi ning see suurendaks laevadel tulirelvadega seotud õnnetuste riski. Tulirelvade kandmine laevadel tooks kaasa piraatide poolt veelgi ohtlikemate relvade kasutuselevõtu, mis võib juba niigi ohtlikku olukorda ja vägivalda veelgi suurendada. Samuti suureneb tulirelvade kasutamisel plahvatuse või reostuse oht, kui laev veab tuleohtlikku või ohtlikku lasti.

Laevadel relvastamata turvapersonali kasutamine jäetakse reederite ja laevaoperaatorite otsustada. Relvastatud turvameeskondade või sõjaväe- või korrakaitseohvitseride kasutamine ohtlikel merealadel sõitvatel laevadel jääb lipuriigi otsustada koostöös reederite ja laevaoperaatoritega.

MSC kiitis samuti heaks assamblee resolutsiooni eelnõu, millega muudetakse piraatluse ja laevade relvastatud röövimise alaste kuritegude uurimise praktika koodeksit (resolutsioon A.922(22)). Eelnõu tuleb arutusele käesoleva aasta lõpul toimival IMO assambleel.

MSC 86. istungjärgul võeti vastu SOLAS konventsiooni reegli V/19 muudatused, millega tehakse laevadele kohustuslikuks elektronkaartide kuva- ja infosüsteemi (ECDIS) ja silla navigatsioonivahi alarmsüsteemi (BNWAS) olemasolu. Eeldatavasti jõustuvad nimetatud nõuded 2011. aasta 1. jaanuarist uute laevade suhtes ja edaspidi järkjärgult ka olemasolevate laevade suhtes.

MSC võttis vastu ka SOLAS konventsiooni reegli II-1/3-5.2 muudatused, millega keelatakse täielikult uue asbesti paigaldamine laevadele eranditeta. Samuti võeti vastu SOLAS konventsiooni VI peatüki pealkirja ja reegli VI/5-1 muudatused, mis puudutavad kemikaali ohutuskaarte (MSDS) ning mille kohaselt nõutakse ohutuskaartide esitamist laevadele neil lastina veetava õli ja ka kütusena kasutatava õli kohta enne selle õli laevale lastimist või punkrina pardale võtmist. Nimetatud muudatused jõustuvad eeldatavasti 2011. aasta 1. jaanuaril.

MSC kiitis heaks resolutsiooni eelnõu rahvusvaheliste eesmärgipõhiste puistlastilaevalade ja naftatankerite laevaehitusstandardite kohta koos SOLAS konventsiooni peatüki II-1 muudatuste eelnõuga, millega tehakse nimetatud standardite kasutamine kohustuslikuks. Antud muudatused vaadatakse veelkord üle MSC 87. istungjärgul eesmärgiga need siis vastu võtta. Väljapakutud standardeid hakatakse kohaldama ehitatavatele naftatankeritele ja puistlastilaevaladele pikkusega 150 meetrit ja enam. Standardite kohaselt peavad uued laevad olema projekteeritud ja ehitatud määratud kasutusajaks ning olema ohutud ja keskkonnasõbralikud kogu kasutusaja vältel nii vigastamata kui ettenähtud vigastustega olekus. Laev peab olema piisava tugevuse, vastupidavuse ja püstuvusega, et vähendada laeva hukkamise või keskkonnareostuse riski konstruktsioonilise purunemise tõttu. Eesmärgipärased laevaehitusstandardid on välja

töötatud viieastmelise süsteemina, mis koosnevad eesmärkidest (1. aste), funktsionaalsetest nõuetest (2. aste), vastavuse tõendamise (3. aste), laeva projekteerimise ja ehitamise nõuetest ja reeglitest (4. aste) ning tööstuse praktilistest lahendustest ja standarditest (5. aste). Väljapakutud eesmärgipõhised standardid hõlmaksid astmeid 1-3.

MSC kiitis põhimõtteliselt heaks ka puistlastilaevade ja naftatankerite eesmärgipõhiste laevaehitusstandarditele vastavuse tõendamise juhendi, mis on kavas vastu võtta MSC 87. istungjärgul. Arutati ka laeva ehitusdokumentidesse (Ship Construction File) kantava teabe juhendi eelnõu, mis töötatakse lõplikult välja järgmisel MSC istungjärgul.

MSC istungjärgul anti ülevaade LRIT süsteemi rakendamise hetkeseisust ja märtsikuus toimunud LRIT väljatöötamise töögrupi tööst. Mõned LRIT andmekeskused on veel testimisfaasis ja eeldatavalt lõpetavad täieliku integreerimise LRIT süsteemiga 2009. aasta 30. septembriks. Senikaua käib LRIT andmekeskustega lepingute sõlmimine, et vastu võtta ja edastada LRIT informatsiooni.

MSC kiitis heaks LRIT informatsiooni edastamise kohustusega laevade ülevaatuste ja vastavustunnistuste väljastamise juhendi, otsingu- ja päästetööde läbiviijatele LRIT informatsiooni küsimise ja vastuvõtmise juhendi ning ringkirja, mis käsitleb IMO-le teabe edastamist LRIT andmekeskuste rajamise ja nende testimise ja LRIT süsteemi valmimisalase olukorra kohta. IMO sekretariaat koostab esitatud andmete alusel nimekirja SOLAS konventsiooni osalisriikidest, mis on rajanud LRIT andmekeskused, mis on integreeritud ja töötavad LRIT süsteemis, ning kaardistab LRIT korralduse olukorra ülejäänud osalisriikides.

MSC kiitis põhimõtteliselt heaks STCW konventsiooni ja koodeksi muudetud teksti esialgse eelnõu, mis on ette valmistatud STW alakomitee poolt. MSC andis volitused pidada 7. – 11. septembrini 2009. a istungitevaheline STW töögrupi kohtumine, et tööga edasi minna ja lõpetada muudatuste väljatöötamine STW 41. istungjärguks 2010. a jaanuaris. Pärast STW 41. istungjärgul STCW konventsiooni ja koodeksi muudatuste vormistamist on kavas edastada need diplomaatilisele konverentsile, mis peaks toimuma 2010. aasta keskel.

MSC-le esitati ka uuendatud nimekiri osalisriikidest, mis rakendavad täielikult STCW konventsiooni ning mille sõltumatu hindamine on lõpetatud pärast eelmist MSC istungjärku. Teiste hulgas läbis STCW konventsiooni rakendamise teise tsükli hindamise edukalt ka Eesti.

MSC 86. istungjärgul kiideti muuhulgas heaks MSC-MEPC ringkirja eelnõu MARPOL konventsiooniga reguleeritud lastide segamise keelamise kohta laeva pardal merereisi ajal.

MSC 86. istungjärgul kiideti heaks järgmised assamblee resolutsioonide eelnõud:

- ohuhoiatuste ja näidikute 2009. aasta koodeksi vastuvõtmine (enne assambleele esitamist esitatakse eelnõu heakskiitmiseks ka käesoleva aasta juulis toimuvale merekeskkonna kaitse komitee (MEPC) istungjärgule);
- teisaldatavate avamere puurtornide ehitamise ja varustuse 2009. aasta koodeksi vastuvõtmine;
- polaarvetes töötavate laevade juhendi vastuvõtmine (enne assambleele esitamist esitatakse eelnõu heakskiitmiseks ka käesoleva aasta juulis toimuvale MEPC istungjärgule);
- ülevaatuste ja tunnistuste väljastamise harmoniseeritud süsteemi alusel (HSSC) ülevaatuse juhendi (resolutsioon A.997(25)) muudatuste vastuvõtmine (enne assambleele esitamist esitatakse eelnõu heakskiitmiseks ka käesoleva aasta juulis toimuvale MEPC istungjärgule);
- kohustuslike IMO instrumentide rakendamise 2007. aasta koodeksi muudatuste vastuvõtmine (enne assambleele esitamist esitatakse eelnõu heakskiitmiseks ka käesoleva aasta juulis toimuvale MEPC istungjärgule);
- piraatluse ja laevade relvastatud röövimise alaste kuritegude uurimise praktika koodeksi vastuvõtmine.

MSC 86. istungjärgul võeti vastu järgmised resolutsioonid:

- MSC.282(86) – SOLAS konventsiooni muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.283(86) – SOLAS konventsiooni 1988. aasta protokollide muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.284(86) – SOLAS konventsiooni reeglis II-2/12 nimetatutega samaväärsete sprinklersüsteemide heakskiitmise uuendatud juhendi (resolutsioon A.800(19)) muudatused;
- MSC.285(86) – laevadele paigaldatud looduslikul gaasil töötavate masinate ohutuse esialgne juhend;
- MSC.286(86) – MARPOL konventsiooni I lisa kohase lastina veetava õli ja kütusena kasutatava õli kemikaali ohutuskaartide (MSDS) soovitusel;

Veeteede Ametist osales istungjärgu töös mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõunik Priit Lööper.

#### 4. Veeteede Ametisse on jõudnud järgmised ringkirjad

- FP.1/Circ.38 (07.03.2009) – plahvatus mootori maketiga seoses katsetustega masinaruumis ja lasti pumbaruumis kasutatavate ekvivalentsete tulekustutusüsteemidega, mis on välja toodud ringkirjas MSC/Circ.1165;
- FAL.5/Circ.27 (09.03.2009) – kontaktandmed mereliikluse hõlbustamise küsimustega tegelevatest institutsioonidest;
- FAL.3/Circ.195 (05.03.2009) – juhised töö organiseerimiseks ja töömeetodid mereliikluse hõlbustamisega tegelevas komitees. Asendab ringkirja FAL.3/Circ.188;
- FAL.2/Circ.112 (20.01.2009) – informatsioon õnnetustest laadimisel 2008. a oktoobrist novembrini;
- FAL.2/Circ.114 (06.05.2009) – informatsioon õnnetustest laadimisel 2009. a jaanuarist aprillini;
- MSC.4/Circ.130 (16.03.2009) – 2009. a jaanuarikuu informatsioon piraatlusest ja laevadele röövkallaletungidest;
- BC.1/Circ.66 (06.02.2009) – kontaktandmed pädevatest institutsioonidest, kes IMO liikmesriikides vastutavad vilja ja tahke puistlasti vedude ohutuse eest. Asendab ringkirja BC.1/Circ.65;
- BLG.1/Circ.29 (30.04.2009) – kahjulike ainete laevadel vedamise ohtlikkuse hindamise raport;
- SAR.7/Circ.9 (07.04.2009) – nimekiri IMO dokumentidest ja trükistest, mis peaksid olema merepääste- ja koordinaatsioonikeskustes (MRCC). Ringkiri asendab varasemat SAR.7/Circ.8;
- COMSAR.1/Circ.48 (02.04.2009) – INMARSAT süsteemi maapealsete kalda- jaamade koordinaatorite nimekiri. Asendab ringkirja COMSAR.1/Circ.42;
- MSC.6/Circ.2 (02.04.2009) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (jaanuarist märtsini);
- MSC.4/Circ.130 (16.03.2009) – jaanuari kuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.123 (09.02.2009) – 2008. a teise kvartali (aprillist juunini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.131 (11.02.2009) – 2008. a kolmanda kvartali (juulist septembrini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.132 (09.04.2009) – 2008. a neljanda kvartali (oktoobrist detsembrini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.133 (19.03.2009) – 2008. a raport piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.134 (22.04.2009) – veebruarikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.135 (06.04.2009) – märtsikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.136 (05.05.2009) – aprillikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.1/Circ.1302 (16.04.2009) – piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele Somaalia rannikul;
- MEPC.1/Circ.641 (11.11.2008) – täiendavad juhised pils- ja settesüsteemide heakskiitmiseks;
- COLREG.2/Circ.60/Cor.1 (02.04.2009) – ringkirja COLREG.2/Circ.60 korrektuur liikluseraldusskeemi osas;

- GMDSS.1/Circ.11 (31.03.2009) – ülemaailmne merepääste- ja -ohutussüsteemi (GMDSS) plaan;
- SAR.8/Circ.1/Cor.7 (31.03.2009) – täiendatud informatsioon pääste- ja mereot-singute teenistustest IMO liikmesriikides;
- LEG.1/Circ.5 (21.05.2009) – IMO juriidilise komitee töömeetodite ja töö organi-seerimise juhend. Asendab ringkirja LEG.1/Circ.4.

5. Trükist on ilmunud:

- *IMDG Code (Amendments 34-08), 2008 Edition.*  
Müüginumber IG200E, hind 100 GBP, lisanduvad saatekulud;
- *IMDG Code (Supplement), 2008 Edition.*  
Müüginumber IG210E, hind 45 GBP, lisanduvad saatekulud;

**Tellimuse vormistamiseks pöörduda:**

International Maritime Organization (IMO)  
Sales and Marketing  
Publishing Service  
Telefon: + 442077357611  
Faks: + 442075873241  
E-post: publications-sales@imo.org



**Eesti Mereakadeemia täienduskursused 2009. a II poolaastal**

<b>Õppekursuse nimetus</b>	<b>Algus</b>	<b>Lõpp</b>	<b>Sihtgrupp</b>	<b>Hind (EEK)</b>	<b>Märkused</b>
<b>Laevajuhtide erialane täiendusõpe vastavalt STCW 95 A-I/11</b> <b>Laevamehaanikute erialane täiendusõpe vastavalt STCW 95 A-I/11</b> <b>Elektrimehaanikute erialane täiendusõpe</b>	07.09 05.10 02.11 07.12	11.09 09.10 06.11 11.12	laevajuhid	3342	8 tundi simulaatoril
<b>Meresõidulane inglise keel vastavalt STCW 95 A-II/1 ja A-III/1</b>  <i>Maritime english course</i> (programm vastavalt soovile)			laevajuhid laevamehaanikud  merendus töötajad	1994	Kursus 10 t Vastavalt grupi kogunemisele Vastavalt tellimusele
<b>Elektronkaartide (ECDIS) kasutamine STCW95 A-II/1</b>			laevajuhid	3334	Vastavalt grupi kogunemisele
<b>GMDSS GOC kursus STCW 95 A-IV/2</b>			laevajuhid	6900	Telenori ja Hollandi kinnitus
<b>GMDSS ROC kursus STCW 95A-IV/2</b>			laevajuhid	3000	Telenori ja Hollandi kinnitus
<b>GMDSS täiendusõppe kursus ROC ja GOC STCW 95 A-IV/2 ja B-I/12</b> <b>*ROC 3 päeva</b>	31.08 21.09 05.10 19.10 02.11 16.11 30.11 14.12	04.09 25.09 09.10 23.10 06.11 20.11 04.12 18.12	laevajuhid	3376 2389	Telenori ja Hollandi kinnitus
<b>Radarvaatleja STCW 95 A-II/3</b>			kuni 500GT laevajuhid	1900	Vastavalt grupi kogunemisele
<b>Radarsüsteemide ja ARPA kasutamine, sillatöö organiseerimine ja päästetööde korraldamine STCW95 A-II/2</b>			vanemtüürimees kapten	3452	Vastavalt grupi kogunemisele

<b>Radarvaatleja ja ARPA kasutamine STCW 95 A-II/1 ja A-II/3</b>			laevajuhid	2900	Vastavalt grupi kogunemisele
<b>Esmaabiõpe STCW 95 A-VI/4-1</b>	14.09 12.10 09.11 14.12	16.09 14.10 13.11 16.12	laevajuhid laevamehaanikud	2303	
<b>Meditsiiniabikoolitus STCW 95 A-VI/4-2</b>	14.09 12.10 09.11 14.12	18.09 16.10 13.11 18.12	kaptenid vanemtüürimehed	3366	
<b>Pakendatud ohtlike kaupade vedu STCW 78/95 B-V/c IMDG Code pt.1.3</b>			laevajuhid kalda-personal laevapere-liikmed	2000	16 tundi Vastavalt grupi kogunemisele
<b>Miinimum nõuded tööks nafta-, keemia- ja gaasitankeritel STCW 78/95 V/1</b>			laevapere-liikmed terminalitöötajad	3000	Inglise keeles Vastavalt grupi kogunemisele
<b>Täiendav väljaõpe kaptenitele ja teistele juhtkonna liikmetele tööks naftatankeritel STCW 78/95 V/1</b>			kaptenid juhtkond	3777	Inglise keeles Vastavalt grupi kogunemisele
<b>Väikelaevajuhtide õppekursus</b>	07.09 02.11	29.10 07.01		6700 sis.Km	Kestus u 8 nädalat
<b>Kaasaegsete navigatsiooni- vahendite kasutamine väikelaevadel</b>			väikelaevajuhid	3742 Sis.K M	Vastavalt grupi (3 inim) kogunemisele
<b>Meresõiduastronoomia väikelaevajuhtidele</b>			väikelaevajuhid	3628 Sis.K M	Vastavalt grupi kogunemisele
<b>Sadama- ja merelootside täiendõppe kursus</b>			lootsid	7000	Vastavalt kokkuleppele
<b>Reisijate, kauba ja laeva ohutuse tagamine ja inimekäitumine kriisisituatsioonis STCW95 A-V/2,V/3</b>			reisilaevade meeskonnad	1100	Vastavalt grupi kogunemisele
<b>Laeva juhtimine ja manööverdamine STCW95 A-II/1,A-II/2 ja B-VIII/2</b>			laevajuhid	7600	Vastavalt grupi kogunemisele
<b>Sillatöö organiseerimine ja juhtimine STCW95 A-II/1,A-II/2,B-VIII/2</b>			laevajuhid	6900	Vastavalt grupi kogunemisele

<b>Kiirlaeva täiendõppe kursus tüürimeestele B-V/a ja HSC Code-le</b>			kaptenid vanemtüürimehed	7350	Vastavalt kokkuleppele
<b>Siseaudiitorite ettevalmistus SOLAS 74 pt.IX, ISM Code</b>			laevandustöötajad laevapere liikmed	1560	3 tööpäeva Vastavalt vajadusele
<b>Laeva turvalisuse alane õppekursus laevapere liikmetele vastavalt ISPS Code-i nõudmistele.</b>			laevapere liikmed	1000	8 tundi Vastavalt vajadusele
<b>Kursus laevade turvaohvitseride ettevalmistamiseks ja julgestusplaanide koostamiseks SOLAS 74 pt.XI-2, ISPS Code</b>			laevandustöötajad laevapere liikmed	3800	Vastavalt grupi kogunemisele
<b>Merendusosalased algteadmised „maarottidele” Merendusosalased teadmised edasijõudnud „maarottidele” 2 päeva</b>			kõigile merendusest huvitavatele inimestele	3708 2400	Vastavalt tellimusele

**Märkus:** GMDSS kursused omavad Norra Telenori ja Hollandi Radiocommunication Agency kinnitust.

**Soodustused:**

- graafikuväliseid kursuseid korraldatakse vajadusel, kui organisatsioon tellib terve kursuse. Hind kokkuleppel.

**Informatsioon ja registreerimine tel 662 0378, faks 646 0328, emk01@online.ee**