



VEETEDE AMETI TEATAJA 2010/4

Kvalifikatsioonikomisjoni moodustamine	2
Meresõidudiplomite ja -tunnistuste kehtetuks tunnistamine	3
Kalalaeva Liina juurdluskokkuvõte.....	5
LEL projekti kokkuvõte.....	19
Meresõiduohutuse seaduse muudatused.....	24
2010. aasta laevakontrolli kokkuvõte.....	33
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused	33
IMO teated.....	34
IMO trükised	43
Laevaregistri aruanne seisuga 01.01.2011	44
Täienduskursused	50

Kvalifikatsioonikomisjoni moodustamine

Veeteede Ameti peadirektori 30. novembri 2010. a käskkiri nr 229-OP

Meresõiduohutuse seaduse § 58 lg 5 ja majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. detsembri 2002. a määruse nr 38 "Lootsi kvalifikatsiooninõuded ning kutsetunnistuse ja lootsitasõidu loa vorm ning väljastamise tingimused" § 6 lg 1 ja § 9 lg 2 alusel:

1. Moodustan lootside kvalifikatsioonieksami vastuvõtmiseks ja lootsitasõidu loa saamiseks kvalifikatsioonikomisjoni järgmises koosseisus:
esimees:
Voldemar Lindmets, vaneminspektor, kapten;
aseesimees:
Andres Vana, vaneminspektor, kapten;
liikmed:
Artur Kivistik, AS-i Tallinna Sadam sadamakapteni osakonna juhataja – sadamakapten, kapten;
Ülo Kikas, AS-i Tallinna Sadam Muuga sadama kapten, kapten;
Aivo Pitk, AS-i Eesti Loots juhatuse liige;
Harry Sillamaa, AS-i Eesti Loots vanemmereloots, vanemtüürimees;
Ants Madisson, AS-i Sillamäe Sadam Sillamäe sadama kapten, kapten;
Andres Kungla, AS-i Tallinna Sadam Paldiski Lõunasadama sadamakapten, kapten;
Peep Kaurla, vaneminspektor, kapten;
Eino Ots, meremeeste diplomeerimise ja registri büroo juhataja, kapten.
2. Kooskõlastatult tööandjaga võib komisjoni liikmena kaasata komisjoni tööst osa võtma sadamakapteneid, kelle piirkonnas eksamineeritav töötab.
3. Komisjoni esimehe ülesanneteks on komisjoni kokkukutsumine ja selle istungite juhatamine. Tema äraolekul täidab neid ülesandeid aseesimees.
4. Komisjon on otsustusvõimeline, kui selle koosseisust osaleb istungil esimees või aseesimees ja vähemalt kolm komisjoni liiget.
5. Teen kapten Eino Otsale ülesandeks täita komisjoni sekretäri ülesandeid. Komisjoni sekretäri ülesanneteks on komisjoni tööga seotud asjaajamine.
6. Kvalifikatsioonikomisjon võib otsustada ja välja töötada eksamite sooritamiseks vajalikud abimaterjalid (näiteks:ksamipiletid, navigatsioonikaartide "blanko" osad, komisjoni protokollid eksamineerimise tingimuste täpsustamise kohta jne).
7. Tunnistan kehtetuks Veeteede Ameti peadirektori 14. oktoobri 2008. a käskkirja nr 207 – OP "Lootside kvalifikatsioonikomisjoni moodustamine".

Andrus Maide

Meresõidudiplomite ja -tunnistuste kehtetuks tunnistamine

Veeteede Ameti peadirektori 12. jaanuari 2011. a käskkiri nr 12-OP

Aluseks võttes inimeste isiklikud avaldused meresõidudiplomite ja -tunnistuste kaotamise kohta:

1. Tunnistan kehtetuks järgmised meresõidudiplomid ja -tunnistused:

- 1) Dronik, Sergeile 01.10.2001. a väljastatud 500-se ja suurema kogumahutavusega laeva vahitüürimehe diplomi nr LE 000109;
- 2) Keso, Vambolale 29.01.2002. a väljastatud 500-se ja suurema kogumahutavusega laeva vahitüürimehe diplomi nr LE 000166;
- 3) Vipp, Kalevile 28.06.2002. a väljastatud väiksema kui 500-se kogumahutavusega laeva kapteni tunnistuse nr KB 000146;
- 4) Smirnov, Aleksandrile 12.03.2002. a väljastatud 3000 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva teise mehaaniku diplomi nr MS 000318;
- 5) Trifonov, Alekseile 21.01.2004. a väljastatud 3000 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva teise mehaaniku diplomi nr MS 000427;
- 6) Shiryaev, Sergeyle 20.03.2009. a väljastatud 3000 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva teise mehaaniku diplomi nr MS 000617;
- 7) Kuusk, Argole 18.02.2002. a väljastatud väiksema kui 750 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega ja väiksema kui 500-se kogumahutavusega mootorlaeva vanemmehaaniku tunnistuse nr MB 000109;
- 8) Lepik, Kallele 11.09.2002. a väljastatud väiksema kui 750 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega ja väiksema kui 500-se kogumahutavusega mootorlaeva vanemmehaaniku tunnistuse nr MB 000167;
- 9) Vanichev, Sergeyle 21.09.2001. a väljastatud laeva külmutusseadmete mehaaniku diplomi nr ME 000025;
- 10) Ekker, Elmutile 02.06.2008. a väljastatud laeva turvaülevahturite tunnistuse nr 044;
- 11) Aer, Indrekule 25.08.2008. a väljastatud laeva turvaülevahturite tunnistuse nr 108;
- 12) Dronik, Sergeile 07.08.2001. a väljastatud raadioside operaatori tunnistuse nr RS 001387;
- 13) Keso, Vambolale 29.01.2002. a väljastatud piiranguga raadioside operaatori tunnistuse nr RK 000478;
- 14) Vipp, Kalevile 11.09.2002. a väljastatud piiranguga raadioside operaatori tunnistuse nr RK 000536;
- 15) Zimin, Alexeyle 13.03.1997. a väljastatud vanemmadruse tunnistuse nr AD 000080;
- 16) Vitartas, Aleksandrile 26.01.2007. a väljastatud vanemmadruse tunnistuse nr AD 002926;
- 17) Komaldinov, Alekseile 08.12.1998. a väljastatud vanemmadruse tunnistuse nr AD 001087;
- 18) Nikolaevskiy, Vyacheslavile 10.02.1998. a väljastatud nooremadruse tunnistuse nr AC 001719;

- 19) Kovaljov, Olegile 26.07.2001. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 003690;
- 20) Averijanov, Evgenyle 22.11.2002. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 004379;
- 21) Radnjanko, Aleksanderile 12.04.2005. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 005047;
- 22) Kabirov, Arthurile 06.11.2009. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 005745;
- 23) Looskari, Laurile 04.06.2001. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 003613;
- 24) Peel, Arlile 16.04.2002. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 004053;
- 25) Gluhhov, Vladislavile 05.02.2002. a väljastatud motoristi tunnistuse nr MC 001620;
- 26) Sassian, Eikile 22.05.2002. a väljastatud motoristi tunnistuse nr MC 001701;
- 27) Radnjanko, Aleksanderile 12.04.2005. a väljastatud motoristi tunnistuse nr MC 002120;
- 28) Pihl, Gunnarile 09.02.2009. a väljastatud motoristi tunnistuse nr MC 002407;
- 29) Nikolaevskiy, Vyacheslavile 10.02.1998. a väljastatud külmutusseadmete masinisti tunnistuse nr HM 0000112;
- 30) Juurikas, Jaanile 15.01.2001. a väljastatud laevakoka tunnistuse nr LK 000278;
- 31) Vitartas, Aleksandrile 26.01.2007. a väljastatud päästevahendite ja valvepaadi vanema tunnistuse nr EA 003118;
- 32) Trifonov, Alekseile 28.08.2009. a väljastatud päästevahendite ja valvepaadi vanema tunnistuse nr EA 003920;
- 33) Paris, Markole 02.02.2006. a väljastatud päästeparve vanema tunnistuse nr ES 002404;
- 34) Edovald, Reedale 24.04.2006. a väljastatud päästeparve vanema tunnistuse nr ES 002477;

2. Meremeeste diplomeerimise ja registri bürool (hr E. Ots) viia sisse parandused kehtetuks tunnistatud diplomitest ja tunnistustest meremeeste registrisse.

3. Laevade järelevalve osakonnal (hr M. Rauk) jälgida, et laevadel ei kasutataks kehtetuks tunnistatud diplomeid ja tunnistusi.

4. Arhiivitalitusel (pr M. Juuresoo) teha märkused kehtetuks tunnistatud diplomite ja tunnistuste väljastamise algdokumentidele.

5. Käesolev käskkiri avaldada Veeteede Ameti Teatajas.

Andrus Maide

Juurdluskokkuvõte on tehtud meresõiduohutuse parendamiseks ja uute laevaõnnetuste vältimiseks. Selles ei käsitleta võimalikku laevaõnnetusest tulenevat vastutust või kahjutasu maksmise kohustust. Juurduskokkuvõtte kasutamisest muul eesmärgil tuleks hoiduda.

Kalalaeva Liina juurduskokkuvõte

Tallinn

30.11.2010

EESSÕNA

Ohutusjuurdluse eesmärk on parandada meresõiduohutust, vältida laevade põhjustatud merereostust ja vähendada laevaõnnetuste riski tulevikus. Juurduskokkuvõtte järeldused ja ohutuse tagamise soovitusel ei ole aluseks vastutuse ja süü eeldamiseks ning juurduskokkuvõtte ei ole sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.



I. LÜHIKOKKUVÕTE

09.07.2010 orienteeruvalt kell 02.00 lahkus kalalaev (KL) **Liina** Triigi sadamast kahe inimesega pardal punavetika agariku püügile Hiiu väina Triigi sadamast umbes 5–7 meremiili NW suunas. Laev pidi sadamasse lossimisele tulema kella 7 paiku hommikul.

Politsei- ja Piirvalveameti radarilt kadus **KL Liina** kuva kell 08.00 ning seda tuleks lugeda laeva uppumise ajaks. Laev uppus koordinaatidel 58°39,8'N 22° 52,5'E. Mõlemad laeval töötanud inimesed hukkusid.

Laeva uppumise tõenäoline põhjus oli ülelaadimine, lubatud 10,8 tonni asemel võis pardal olla üle 19 tonni (selle aasta 18 reisi suurim kogus). Laeva vabaparras sel juhul oli 0,17 m lubatud minimaalse 0,26 m asemel. Viimase koguse agariku väljastõstmise ajaks oli kulutatud põhjatankis asuvast kütusest valdav osa. Lubatud kogusest (0,3 tonni) enam kui 2,5 korda suurema koguse agariku veest väljatõstmisel paremast pardast läks laev paremasse pardasse kreeni. Agarikukoti viimisel lastiruumi kohale läks kott ja selle järel kraana nool kraana hüdraulikasüsteemi mittevastavuse tõttu (hüdro-silindri kolvil puudus mansett) inertsiga vasakusse pardasse, laev läks järsult kreeni vasakusse pardasse, parras sukeldus vette, taastuva õla maksimaalne suurus oli ülelaadimise tõttu nõutud 0,2 m asemel 0,098 m (kreeni puhul 20°) ning laev kaadus ja uppus.

II. FAKTILINE TEAVE

1. Andmed laeva kohta

Laeva nimi	Liina ex. MAO-04
Parda number	EK-0403
Kutsung	ES2587
Kodusadam	Triigi
Ehitatud	1976, Soome
Kere materjal	teras
Peamasin	1x 132 kW
Üldpikkus	16.40 m
Pikkus	16.05 m
Laius	4.16 m
Parda kõrgus	1.59 m
Süvis	1.25 m
Kogumahutavus	17
Puhasmahutavus	5
Dedveit	12.70 t
Vabaparras	264 mm
Sõidupiirkond	kuni 5,0 meremiili varjupaigast
Järelevalve	Veeteede Amet
Omanik	EST-AGAR, laev oli vara tasuta kasutamise lepingu alusel antud füüsilisest isikust ettevõtja vastutusele. Füüsilisest isikust ettevõtjaks oli KL Liina kipper.

2004. aastal pikendati 13 meetri pikkust kalalaeva 3 m võrra ja kohaldati punavetika agariku (furtsellaaria) püügiks. Laevale tehti kreenikatse. Pärast kreenikatset paigaldati laeva põhjale 3 tonni kinnisballasti, millest paremale pardale 0,75 tonni ja vasakule 2,25 tonni. Selline ballasti paigutus oli tingitud kraana asukohast, mis monteeriti diametraaltasapinnast 0,8 m parema parda poole. Laevale väljastati püstuvuse informatsioon.

Juurdluse käigus tuvastati terve rida Veeteede Ametiga kooskõlastamata ümberseaditamisi: kraana oli oma asukohalt diametraaltasapinnast 0,8 m parema parda poole üleviitud 2 m kaugusele vasaku parda poole; vints, mis algselt asus diametraaltasapinnas, oli asendatud uuega ja paigutatud kraanast ahtri poole; ballast koguses 0,75 tonni oli paremast pardast välja võetud ja vasakust pardast vähendatud ballasti kogust umbes poole võrra;



Kinnisballast (foto on tehtud võõri poolt)

masinaruumi šahtid vasakul ja paremal diametraaltasapinnast monteeriti kokku diametraaltasapinnas, šahtide avad tekil kaeti dubleeriva terasplaadiga, kraana noolt oli tugevdatud.

KL Liina lastiruumi teisaldatav põhi võimaldas koos agarikuga väljatõstetud veel valguda laeva pilssi, kust see välja pumbati.

Laeval oli non-SOLAS päästeparv, mis vastas sõidupiirkonnas kehtestatud nõuetele. Päästeparv pidi asuma navigatsioonisilla katusel, kuid see oli viidud ruhvi. Ruhvi oli viidud samuti nõutud 4 päästerõngast, millest 2 olid tule ja liiniga päästerõngad ning 4 päästevesti.

01.06.2010 teostas Veeteede Amet **KL Liina** täisülevaatus. Ülevaatus käigus tehti 3 märkust, mille kõrvaldamist nõuti enne sadamast väljumist: 1) läbi viimata oli kraana katsetus; 2) laeval puudusid sõidupiirkonna merekaardid; 3) kipril puudus GMDSS raadioside operaatori tunnistus.

16.06.2010 väljastati laevale uus Merekõlbulikkuse tunnistus ja vabapardamärgi tunnistus kehtivusega 5 aastat, iga-aastase kinnitamisega.

2. Andmed merereisi kohta

09.07.2002 orienteeruvalt kell 02.00 lahkus **KL Liina** Triigi sadamast agariku püügile. Kella 7 paiku hommikul oli kavatsus sadamas tagasi olla. Politsei- ja Piirivalveameti radari ekraanilt kadus **KL Liina** kuva kell 08.00, mida tuleks lugeda laeva uppumise kellaajaks.

Merereisi tüüp: agariku (furtsellaaria) püük.

Last: lastiks oli agarik, mida võis olla umbes 19 tonni (eelneva 18 reisi suurim kogus). Mehitatus: laeva pardal olid kipper, kellel oli väiksema kui 50-se kogumahutavusega ja väiksema kui 750 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva rannasõidukipri-mehaaniku tunnistus (samuti oli ta saanud 750 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva mehaaniku koolituse ja omandanud vahimehaaniku diplomi), ja madrus, kes ei olnud kantud Veeteede Ameti meremeeste registrisse ning tal puudus madruse koolitus ja vastav kutsetunnistus.

3. Teave laevaõnnetuse kohta

Väga raske laevaõnnetus. Ülelaadimisest ja lubatud kogusest (0,3 tonni) enam kui 2,5 korda suurema koguse (peaaegu 0,8 tonni) agariku väljatõstmisel püstuvuse kaotamisest tingitud kaadumine ja uppumine 7 m sügavusel.

Kuupäev ja kellaeg: 09.07.2010 kell 08.00.

Asukoht: Hiiu väin koordinaatidel 58°39,8'N, 22° 52,5'E.

Ilmastikutingimused: head – läänetuul 1-5 m/sek, nähtavus hea.

Inimtegurid: laeva Veeteede Ametiga kooskõlastamata ümberseadistamine, ülelaadimine, lubatud kogusest enam kui 2,5 korda suurema koguse agariku väljatõõtmine ja puudulik kraana hooldus.

Tagajärjed: 2 inimest ja laev uppusid, last valgus suures osas laiali, vähene merereostus diiselkütusest.

4. Teave kaasamise ja hädakutsele reageerimine kohta

Keda kaasati: Politsei- ja Piirivalveamet.

Kasutatud vahendid: piirivalvelaev PVK-025, kopter PWA, tuukripaat.

Reageerimise kiirus: 6,5 tundi (laevalt hädasignaali ei antud, esimene **KL Liina** EPIRB-i signaal võeti Norrast vastu kell 11.29 UTC, kohaliku aja järgi kell 14.29 (tõenäoliselt EPIRB-i hüdrostaat ei avanenud koheselt madala vee tõttu uppumiskohal – 7 m, laev läks põhja kreeniga enam kui 90° kiiresti ja EPIRB võis põhjasavisse kinni jääda).

Võetud meetmed: **KL Liina** ja pardal olnud inimeste otsingud.

Saadud tulemused: tehti kindlaks uppunud **KL Liina** asukoht; tuukrid leidsid madruse surnukeha 40 m kaugusel vrakist. Kipri surnukeha ei leitud. Leiti EPIRB ja lülitati välja.

Kipri surnukeha leiti juhuslikult 29. juulil 2010 Väinamerest Muhu saare Võiküla rannast, mis asus **KL Liina** uppumiskohast enam kui 20 meremiili kaugusel.

III. ASJAOLUD

09.07.2010 orienteeruvalt kell 02.00 lahkus **KL Liina** Triigi sadamast kahe inimesega pardal punavetika agariku püügile Hiiu väina Triigi sadamast umbes 5–7 meremiili NW suunas. Agariku püük (tragimine) toimus järgmiselt: mööda merepõhja veeti metallraami mõõtmega laius 2 m, kõrgus 1 m. Raami külge oli kinnitatud võrgust kott pikkusega 4 m, kuhu koguti agarikku. Raami nurkadesse kinnitati otsad, mis ühendati kraana ronneri külge. Intervjuude käigus väideti, et agariku ühe tõste keskmine kogus oli umbes 0,5 tonni (püstuvuse informatsiooni järgi lubatud 0,3 tonni).

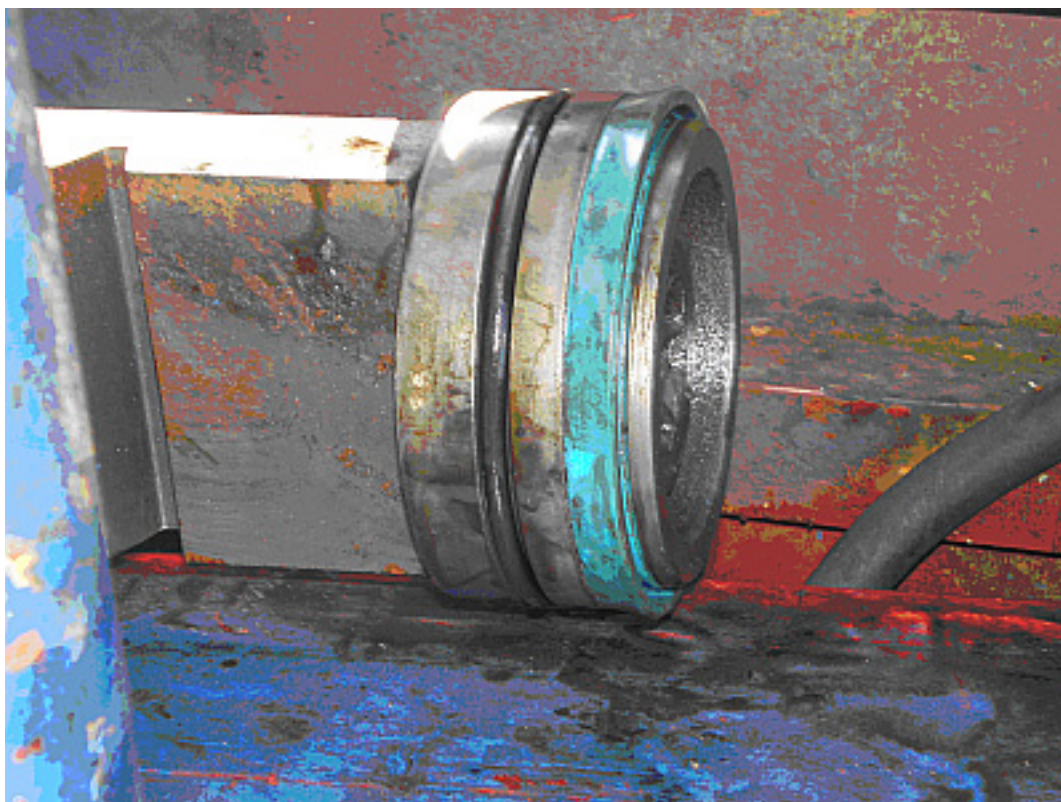


Kott agarikuga, mille kaalu mõõdeti dünamomeetriga

Laev pidi sadamasse lossimisele tulema kella 7 paiku hommikul. Nii oli kipril eelnev kokkulepe autojuhiga lasti üleandmiseks. Sadamasse sõidu alustamisel pidi kipper sellest autojuhile teatama, et ta jõuaks samaaegselt sadamasse. Kuid kipri kõnet ei tulnud. Kui autojuht umbes kella 8.30 ajal ise helistas, vastati ta väljakutsele, et mobiiltelefon on välja lülitatud.

Juurdluse käigus tuvastati, et Politsei- ja Piirivalveameti radarilt kadus **KL Liina** kuva kell 08.00 ning seda tuleks lugeda laeva uppumise ajaks. Laev uppus koordinaatidel 58°39,8'N; 22° 52,5'E.

Mõlemad laevas töötanud inimesed hukkusid. Laeva kaadumine ja uppumine toimus tõenäoliselt järgmiselt. Viimase koguse agariku väljastõstmise ajaks paremast pardast oli laev arvatavalt järgmises seiskorras: põhjatankis asuvast kütusest (täispunker 1,5 tonni) oli kulutatud valdav osa, lastiruum oli lastitud agarikuga täis kuni suhteliselt kõrge komingi (0,8 m) ülemise servani. Viimane tõste (peaaegu 0,8 tonni) ületas lubatud kogusest (0,3 tonni) enam kui 2,5 korda. Laev läks kreeni paremasse pardasse, tõste horisontaalsel liigutamisel lastiruumi kohale läks laev kreeni vasakusse pardasse, kraana noole otsas olev last liikus inertsiga vasakule, seoses vasakpoolse manseti puudumisega hüdraulilise kraana hüdrosilindril liikus kraana nool suhteliselt vabalt vasakule pardale, parras sukeldus vette, taastuva õla suurus oli ülelaadimise tõttu nõutud 0,2 m asemel 0,098 m (kreeni puhul 20°) ning laev kaadus. Läbi lahtise roolimaja ukse valgus vesi laeva sisenisse ja laev läks põhja diferendiga vööri.





Kraana hüdrotsilindril puudub üks mansett

KL Liina vraki tuukriülevaatusel tuvastati, et laev on merepõhjas umbes 30° kreenis vasakusse pardasse, kraana nool on vasakus pardas diametraaltasapinna suhtes umbes 70° nurga all ja ronner on ühendatud agariku kotiga. Laev vajus uppudes põhja võõres kreeniga üle 90°, sest võõri umbreeling oli tekile kuhjanud merepõhjust savi, enne kui laev merepõhjas võttis asendi 30° kreeni vasakusse pardasse. Laeva rool oli diametraaltasapinnas, sõukruvi vaba ja vigastusteta. Laeva ümber, tekil, roolimajas ja ruhvis oli hulgaliselt lastiruumi komingust väljavalgunud agarikku.

03.08.2010 enne **KL Liina** vraki väljatõstmist oli kreen vastavalt tuukrite tähelepanekule veelgi vähenenud. Pärast vraki väljatõstmist oli lastruumi jäänud küllaltki suur kogus agarikku, mis käepäraste vahenditega välja tõsteti. Hiljem pukseeriti **KL Liina** Triigi sadamasse.



KL Liina ujuvkraana noole otsas

Vraki väljatõstmise juures viibisid Veeteede Ameti juurdlejad. Väljatõstmise ajal valitses täielik tuulevaikus, kuid vaatamata sellele oli tajutav Läänemere ummiklaine, mis tekitas juuresviibivatele laevadele külgõõtsumise 3–4°.

IV. ANALÜÜS

Juurdluse käigus selgus, et laev käis käesoleval aastal pärast merekõlblikkuse tunnistuse uuendamist 16.06.2010 merel agariku püügil 18 korda ja üle anti 311 tonni agarikku. Seega ühe reisi kohta tuleb keskmiselt 17,2 tonni agarikku, aga kõige suurem üleantud kogus oli 19,450 tonni. Vastavalt püstuvuse informatsioonile oli laevale lubatud täislast 10,8 tonni. Seega oli laev keskmiselt nimetatud 18 reisi lõpul 6,4 tonni võrra ehk 60% ulatuses ülelaadungis, suurima üleantud lasti puhul umbes 8,65 tonni võrra ehk 71% ulatuses.

Vastavalt püstuvuse informatsioonile oli laeval lubatud teha kraanaga tõsteid kuni 300 kg. Laeva väljatõstmisel kontrolliti laeva kaadumisele kaasaaidanud agarikukoti kaalu, koti kaal oli peaaegu 800 kg, seega ületati püstuvuse informatsiooni järgi lubatu enam kui 2,5 korda. Kraana konstruktsiooni oli tugevdatud, mis viitab sellele, et oli vaja pidevalt teha lubatud 0,3 tonniste tõstete asemel oluliselt raskemaid tõsteid.



Kraana nool - näha on tugevdused ja mitte väga professionaalsed keevitusõmblused.

Püstuvuse kaotamisele võis kaasa aidata lastruumi põhjale agarikust väljanõrgunud vee vabapind, kui ei saadud (ummistuse tõttu) pidevalt vett välja pumbata.

KL Liina süstemaatilise ülelaadimistest olid teadlikud Triigi sadamakapten ja sadama juhataja, kes olid kiprile selle kohta teinud korduvalt märkusi, kuid Veeteede Ametile ülelaadimise kohta ettekannet ei tehtud.

Juurdluse käigus selgus, et laeval oli tehtud terve rida (vaata II. 1) muudatusi, mis mõjutasid laeva algpüstuvust. Nende muudatuste kohta Veeteede Ametilt kooskõlastust ei küsitud ning Veeteede Ameti inspektorid täisülevaatus käigus enne merekõlblikkuse tunnistuse väljastamist neid muudatusi ei märganud.

Püstuvuse arvutused

Arvutused on tehtud laevaõnnetusele eelnenud 18 reisi kõige suurema üleantud agari-ku koguse – 19,45 tonni – koormuse kohta. Arvesse on võetud laeva põhjale jäänud arvestuslik kinnisballasti kogus. Koormusest 19,45 tonni on 0,8 tonni kraana noole otsas, 10% on varusid.

		KG	Mz
Tühi laev	17,76	1,51	26,80
Ballast	1,10	0,21	0,23
Last	18,65	1,54	28,72
Laevapere	0,20	2,70	0,54
Kütus	0,15	0,10	0,015
Raskus noolel	0,80	3,05	2,44

Δ	38,66	1,52	58,75

Veeväljasurvele $\Delta = 38,66$ tonni vastab süvisele keskkaarel $d = 1,42$ m. Vabaparras $F = 1,59 - 1,42 = 0,17$ m (lubatud minimaalne 0,26 m). Raskuskeskme kõrgus kiilust $KG = 1,52$ m.

Staatilise püstuvuse õla arvestus

	Sin Θ	KG x Sin Θ	l_f	GZ
10°	0,176	0,264	0,371	0,107
20°	0,342	0,520	0,618	0,098
30°	0,500	0,76	0,795	0,03
40°	0,643	0,977	0,936	- 0,041

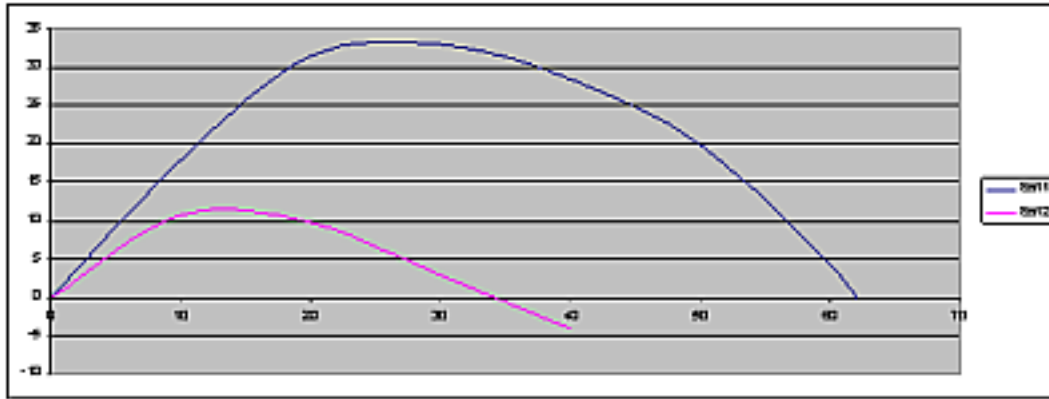
Ülaltoodud tabelist on näha, et staatilise püstuvuse õlg (taastuv õlg) GZ sellise lastimise puhul oli:

10° kreeni puhul – 0,107 m,

20° kreeni puhul – 0,098 m,

30° kreeni puhul, kus vastavalt püstuvuse kriteeriumitele pidi õlg olema maksimaalne – 0,20 m, oli see ainult 0,03 m.

Diagrammi loojangunurk oli alla 35 °.



Staatilise püstuvuse diagramm – ülemine kõver lastiga 10,8 t, alumine lastiga 19,45 t (diagrammi vertikaalteljel õla suurus sentimeetrites, horisontaalteljel kreeni nurk)

Agarikukoti väljatõstmisel, arvestamata konstruktiivset kreeni vasakule pardale, tekkis kreen paremale pardale, mille nurk on arvestatud järgmiselt:

$$M_k = 0,8 \times 1$$

kus agarikoti kaal on 0,8 t ja õlg = 3.0 m

$$M_k = 0,8 \times 3,0 = 2,4 \text{ tm}$$

$$\text{kreeni nurk } \Theta = \frac{M_k \times 57,3}{\Delta \times GM}$$

kus GM (metatsentriline kõrgus) = KM - KG = 2,34 - 1,52 = 0,82 m

$$\Theta = \frac{2,4 \times 57,3}{38,66 \times 0,82} = 4,3^\circ$$

Agarikukoti horisontaalsel liigutamisel lastruumi kohale toomis taastuv õlg ning laev läks kreeni vasakusse pardasse, agarikukott läks inertsiga vasaku parda poole ja tõmbas kaasa kraana noole, sest vasaku parda hüdrocilinder oli ilma mansetita ja tekitas täiendava kreeniva momendi

$$M_k = 0,8 \times 1$$

kus l õlg = 5.0+1,4 = 6,4 m

$$M_k = 0,8 \times 6,4 = 5,12 \text{ tm}$$

$$\text{kreeni nurk } \Theta = \frac{M_k \times 57,3}{\Delta \times GM}$$

$$\Delta \times GM$$

kus GM (metatsentriline kõrgus) = KM - KG = 2,34 - 1,52 = 0,82 m

$$\Theta = \frac{5,12 \times 57,3}{38,66 \times 0,82} = 9,3^\circ$$

Arvestades laeva tõsteseadme liikumise dünaamikat ja laeva külgõõtsumist ning Läänemere ummiklainet, võis kreeni nurk vasakule pardale agarikukoti iseenesliku liikumise tagajärjel ulatuda kuni 20°–22°. Sellele tuleks lisada ka võimalikust vabapinnast lastiruumi põhjal ja vesise lasti nihkumisest tingitud kreeni. Kui siia lisada ka laeva ümberseadistamisest tekitatud konstruktiivse kreeni, umbes 3°, võis kreen kaadumise momendil olla kuni 30°. Kui laeva süvis on 1,42 m, läheb tekiehitise uks vette kreeni puhul 26°. Kaadumise ajal oli tekiehitise uks avatud ja sellest tulenes laeva uppumine diferendiga vööri.

Laeva püstuvuse informatsioonis on keeld, mille kohaselt on lubatud kraanaga teha tõsteid kuni 0,3 tonni. Eespool toodud arvutuste kohaselt läks ülalaaditud laev kreeni 4,3°, kui tõste raskus oli 0,8 tonni. Seega see piirang püstuvuse informatsioonis ei ole asjakohane ja on eksitav. Piirang oleks pidanud olema kraana tõstevõimet käsitlevas dokumendis.

Kogutud tõendite hulgas on vara tasuta kasutamise leping, mis on sõlmitud laevaomaniku ja füüsilisest isikust ettevõtja (FIE) vahel, kes oli samaaegselt laeva kipper. Antud lepingut ei saa käsitleda kui meresõiduohutuse alaste kohustuste üleandmise akti laevaomanikult FIE-le, kuna FIE selle lepingu järgi ei vasta meresõiduohutuse seaduse § 2 punktis 9 sätestatud reederi mõistele. Laevaomanik on arvamusel, et nimetatud leping vabastas ta reederi kohustustest meresõiduohutuse osas, mis osutus vajalikuks meresõidualase kompetentsi puudumisega. Samuti ei ole selline laevapere liikmete töölerakendamine kooskõlas mereteenistuse seadusega.

Ülalnimetatud lepingu sõlmimise võis tingida asjaolu, et laevaomaniku AS Est-Agar juhatuses puudusid inimesed, kes on pädevad meresõidu küsimustes. Nii näiteks peeti laeva kogumahutavust (GT 17) laeva kandevõimeks (DW 12,70 t).

Vastavalt meresõiduohutuse seaduse alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003 määrusele nr 233 „Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded“ ei olnud sellelt laevalt nõutud EPIRB-i. Kuid laeval oli EPIRB. Tõenäoliselt EPIRB-i hüdrostaat ei avanenud koheselt madala vee tõttu uppumiskohal – 7 m, laev läks põhja kreeniga enam kui 90°, mille tõenduseks oli suur kogus põhjasavi vasakus pardas vööri umbreelingu ja navigatsioonisilla vahel ning EPIRB võis põhjasavisse kinni jääda. Hiljem, kui laev võttis merepõhjas asendi väiksema kreeniga, vabastas hüdrostaat poi ning välja ujudes hakkas see tööle.

Laeval oli non-SOLAS päästeparv, mis vastas sõidupiiirkonnas ülalnimetatud määru-
sega kehtestatud nõuetele. Päästeparv ei avanenud vette sattudes, kuna non-SOLAS
päästeparvel ei pea olema hüdrostaati ja pealegi päästeparv ei asunud oma ettenähtud

kohal navigatsioonisilla lael, vaid oli viidud ruhvi. Ruhvis asusid nii laeva päästerõngad kui ka päästevestid.

KL Liina süstemaatilistest ülelaadimistest olid teadlikud Triigi sadamakapten ja sadama ülem, kes olid kiprile selle kohta teinud korduvalt märkusi, kuid Veeteede Ametile ülelaadimise kohta ettekannet ei tehtud.

V. JÄRELDUSED

KL Liina uppumine on inimtegurist põhjustatud laevaõnnetus. Kipper, kes oli end vormistanud füüsilisest isikust ettevõtjaks ja võtnud lepinguga laevaomanikult vastutuse laeva kasutamise eest, tegi kõik selleks, et iga reisiga võimalikult suured kogused agarikku üle anda.

1. Tugevdas kraana noolt, et oleks võimalik välja tõsta lubatud 0,3 tonniste tõste asemel kordi suuremaid koguseid.
2. Paigaldas ümber tekimehhanismid (kraana ja vintsi) ning masinaruumi šahtid.
3. Vähendas kinnisballasti kogust lastruumi all kiilu kõrval, millega tekitas püsikreeni vasakusse pardasse.

Laevaomaniku arvates pidi kipper olema teadlik manseti puudumisest kraana hüdrosilindril, sest hüdraulikasüsteemi lahtivõtmisel ei avastatud purunenud manseti tükke (seda kinnitada või ümber lükata ei saa, kuna juurdleja saabumisel laevale oli süsteem juba lahti võetud, kuid see on tõenäoline).

Kipper töötas viimaste tõstete ajal riski piiril ja ainult seetõttu, et püstuvuse informatsioon oli koostatud varuga, ei juhtunud õnnetust varem.

Triigi sadamakapteni ja sadama juhataja käitumine (ei teavitanud Veeteede Ametit ülelaadimistest) on tavapärane väikestes kogukondades, kus vaatamata teo ohtlikkusele ei soovita selle kogukonna liikmetele tekitada ebameeldivusi. Kuid vastupidine käitumine oleks võinud ära hoida kahe inimese hukkamise.

Laeva täisülevaatus käigus tegid Veeteede Amet inspektorid 3 märkust, mis pidid olema kõrvaldatud enne väljumist merele, kuid nende märkuste kõrvaldamist ei kontrollitud.

VI. OHUTUSE TAGAMISE SOOVITUSED

1. Esitada sadamaseaduse § 11 lõige 2 muudatusettepanek: Sadamakapten on kohustatud laevaliikluse ohutusega seotud puuduste ja meresõiduohutuse nõuete rikkumise korral viivitamata võtma tarvitusele meetmed nende kõrvaldamiseks ja teavitama puudustest sadama pidajat ja Veeteede Ametit. (Meresõiduohutuse seaduse § 72 lg 2 on kohustus sadamakaptenil teavitada Veeteede Ametit rikkumistest ainult enne väljumist (laeva kinnipidamise eesmärgil), aga mitte saabumisel).
2. Laevaomanikul:
 - 1) viia end kurssi laeva põhiandmetega ja meresõiduohutust käsitleva seadusandlusega;
 - 2) laeva ettevalmistamise käigus ekspluatatsiooniks korraldada uus kreenikatse ja kraana katsetus Veeteede Ameti poolt tunnustatud ettevõtja poolt.
3. Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonnal:
 - 1) välja töötada protseduurid, mis välistaks laeval tehtud illegaalsete ümberehituste ja ümberseadistuste avastamata jätmise;
 - 2) kontrollida avastatud puuduste kõrvaldamist nõutud tähtajaks.

Juurdles: Anti Hirvoja
30.11.2010

LEL projekti kokkuvõte

Lõppes projekt „**Tehniline abi laevateede süvendamiseks ja rekonstrueerimiseks Lääne-Eesti saarestikus**“ (LEL).

Projekti rahastati Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist (Euroopa Ühenduste Komisjoni 19.12.2006. a otsus nr CCI/2002/EE/16/P/PT/009) abimääraga 80,45% summas 1 348 477 eurot ja Eesti omavahenditest summas 644 807 eurot.

Projekti viidi ellu aastatel 2007–2010, ettevalmistusaeg 2005–2007. a. Projekti eesmärk oli terviklahenduse väljatöötamine veeteede arendamiseks: laevateede rekonstrueerimise vajaduse, võimaluste ja ulatuse väljaselgitamine ning süvendamise ja rekonstrueerimise ettevalmistamine.

Projekti tulemusena valmisid laevateede ja navigatsioonimärkide ehitusprojektid, mis võimaldavad alustada ehitus- ja rekonstrueerimistöodega alates aastast 2011.

Projekti tööd olid jagatud kolme riigihankesse:

- esimene hange (**H1**) – “Ehitusuuringute ja ehitusprojekteerimise ettevalmistus ning pakkumise kutse dokumendid”, konsultant Ramboll Eesti AS, tööde periood veebruar 2007 – august 2010. a;
- teine hange (**H2**) – “Ehitusuuringud laevateede süvendamiseks ja rekonstrueerimiseks Lääne-Eesti saarestikus”, konsultant Shipping Enterprise Ltd (Soome), tööde periood mai – november 2008. a;
- kolmas hange (**H3**) – “Ehitusprojektide koostamine laevateede süvendamiseks ja rekonstrueerimiseks Lääne-Eesti saarestikus” töö D3 (**H3 D3**), konsultant Corson OÜ, tööde periood august 2009 – mai 2010; “Ehitusprojektide koostamine laevateede süvendamiseks ja rekonstrueerimiseks Lääne-Eesti saarestikus” töö D4 (**H3 D4**), konsultant GT Projekt AS, tööde periood august 2009 – juuni 2010. a.

Esimese hanke konsultant oli projekti tööde juures algusest lõpuni, teostades alljärgnevad tööd (kokku 17 tööd).

Eeluringud ja liiklusanalüüs

- **Veeteede Ameti töötajate ettevalmistamine projekti teostamiseks** (2008) – ametnike ettevalmistamine (koolitused) projekti tööde aegseteks tellijapoolseteks tegevusteks, et tagada projekti edukas teostamine. Koolitused toimusid kolmes moodulis, kokku 12 erinevat koolitust.
- **Kasutajauuring** (2007) – andis kasutajate (maa- ja omavalitsused, sadamad, jahtklubid jne) plaanid ja prognoosid veeteede kasutamisel (vastused saadud 78%-lt küsitletutest). Saadud lähteandmed süstematiseeriti, et saaks koostada liiklusanalüüsi ja töötada välja laevateede paiknemise alternatiivsed lahendused.

- **Liiklusanalüüs** (2007) – andis projekti ala kasutatavate veesõidukite analüüsi ja prognoosid laevateede arenguks. Määratleti veesõidukite liikide lõikes lähte- ja sihtpunktid projekti alal, marsruudid ning muud olulised parameetrid.
- **Navigatsioonimärkide seisukorra uuring** (2008) – andis Veeteede Ameti halduses olevate püsinavigatsioonimärkide (93 tk) seisukorrade ja rekonstrueerimiskulutustele hinnangu. Iga märgi kohta koostati tehnilise seisukorra aruanne, mis võimaldas planeerida navigatsioonimärkide rekonstrueerimist.
- **Laevateede paiknemise alternatiivid** (2008) – töötati välja laevateede paiknemise alternatiivid liiklusanalüüsi käigus määratud liiklussuundadele. Vaadeldi eraldi Väinamere laevateed (kaubalaevadele) ja erinevaid väikelaevade liikumise võimalusi. Väinamere laevatee puhul soovitati 5,5-meetrise süvisega laevadele laevatee süvendamist sügavuseni 6,6 m. Väikelaevade tarvis pakuti välja 11 uut laevatee marsruuti ning nende valikukriteeriumiteks olid süvendamisvajaduse minimeerimine, väikesed keskkonnamõjud, ohutus, huvitavad vaated ning eraldatus kaubalaevateedest.

Ehitusuuringud

- **Ehitusuuringute vajaduse, ulatuse ja detailsuse astme määramine** (2008) – töö andis hinnangu projekti teise riigihanke (H2) vajadusele, ulatusele, detailsuse astmele ja maksumusele tööde lõikes (sh laevateed erinevatele projekt-laevadele).
- **Ehitusuuringute pakkumise kutse dokumendid** (2008) – projekti teise ehitusuuringute (H2) hankedokumentide koostamine.
- **Ehitusuuringute ekspertiis** (2009) – projekti teise hanke tööde kohta ekspertarvamuse koostamine. Ekspertiis tõendas, et kogutud ehitusuuringute andmed (maht ja kvaliteet) on piisavad keskkonnamõju hindamiseks ning eel- ja ehitusprojekteerimiseks.

Eelprojekteerimine

- **Laevateede eelprojekt** (2008) – koostati Väinamere laevatee (5,5 m süvisega laevadele) süvendamise ja rekonstrueerimise eelprojekt, mille koosseisus esitati valitud laevateede paiknemise alternatiivse lahenduse põhjendused ning ülevaade laevateede paiknemise alternatiivsetest (kõrvalejäetud) lahendustest. Väinamere laevatee projekteeriti laiusega 200–400 meetrit. Väikelaevateed eelprojekteeriti vastavalt valitud alternatiividele ja täiendava süvendamise vajaduseta.
- **Laevateede tasuvusuuring** (2008, 2010) – 2008. aastal koostati valitud laevateede paiknemise alternatiivikohane Lääne-Eesti saarestiku laevateede süvendamise ja rekonstrueerimise tasuvusuuring. Kulu-tulu suhteks saadi 3,0, ajaldatud puhaväärtuseks 43,4 miljonit EUR ja sisemiseks tasuvusmääraks 14,8%. Täpsustatud andmete (D3 ja D4 töödest) alusel täiendati tööd 2010. aastal ja saadi vastavateks väärtusteks 3,6, 51,2 ja 18,01%. Nimetatud näitajate põhjal on projekt tasuv.
- **Laevateede keskkonnamõju hinnang** (2009) – eesmärk oli projekti elluviimisega kaasnevate keskkonnamõjude prognoosimine ja hindamine, alternatiivide kirjeldamine ja hindamine, positiivsete mõjude (hinnatavate alternatiivide eeliste) väljatoomine ning võimalike oluliste negatiivsete mõjude vältimise ja leevendamise meetmete kavandamine. KMH tulemusena kirjeldati laevateede

projekteerimise ja Väinamere süvendamise tarbeks leevendusmeetmed keskkonnahoiu tarbeks. KMH tulemuste järgi on võimalik projekteerida ning leevendavate meetmete ja seire rakendamisel välja ehitada Väinamere laevatee kuni 5,5 m süvisega laevade jaoks (sügavus kuni 6,6 m). Keskkonnaministerium kiitis KMH aruande heaks 11.05.2009. a.

Ehitusprojekteerimine

- **Ehitusprojekteerimise vajaduse, ulatuse ja detailsuse määramine** (2009) – koostati ehitusprojekteerimise vajaduse, ulatuse ja detailsuse astmete loetelu ning hinnati kulutused kavandatavate ehitusprojekteerimistööde teostamiseks. Töö koostamise aluseks olid eelprojekteerimise etapis koostatud tööd.
- **Ehitusprojekteerimise pakkumise kutse dokumendid** (2009) – koostati projekti kolmanda e ehitusprojekteerimise (H3) hankedokumendid.
- **Ehitusprojektide ekspertiis** (2010) – projekti kolmanda hanke raames valminud ehitusprojektide kohta ekspertarvamuse koostamine. Ekspertiis tõi välja mõningad puudused koostatud projektide kohta ning soovitus, et enne ehitushankeid vastavad parandused töödessa viidaks, millega oleks tagatud projektide vastavus rakendamiseks.

Laevateede süvendamise ja rekonstrueerimise (ehitustööde) finantseerimise taotlus ja pakkumise kutse dokumendid

- **Laevateede süvendamise ja rekonstrueerimise (ehitustööde) finantseerimise taotlus** (2010) – koostati koos Veeteede Ametiga ettepaneku transpordi investeeringute kavasse 2007-2010/2011-2013 projektile “Laevateede süvendamine ja rekonstrueerimine Lääne-Eesti saarestikus“ (LEL 2). Seejärel koostati Ühtekuuluvusfondi taotluse vormikohane toetuse taotlus ja esitati see MKM-ile.
- **Laevateede süvendamise ja rekonstrueerimise (ehitustööde) pakkumise kutse dokumendid** (2010) – koostati hankedokumendid “Hiiumaa/Vormsi navigatsiooni püsimärkide rajamine, rekonstrueerimine ja likvideerimine” (tüüplahendusena kasutatav kõigil projekti püsimärkide ehitushangetel regioonidesse jaotatult ning “Väinamere laevatee süvendamise” hankedokumendid.
- **Laevateede süvendamise ja rekonstrueerimise (ehitustööde) järelevalve pakkumise kutse dokumendid** (2010) – koostati hankedokumendid “Omanikujärelevalve ja inseneri teenus Hiiumaa/Vormsi navigatsiooni püsimärkide rajamiseks, rekonstrueerimiseks ja likvideerimiseks” (tüüplahendusena kasutatav kõigil projekti järelevalve hangetel).

Teise hanke “Ehitusuuringud laevateede süvendamiseks ja rekonstrueerimiseks Lääne-Eesti saarestikus” konsultant Shipping Enterprise Ldt teostas alljärgnevad ehitusuuringute tööd:

- **hüdrograafiline, külgvaatesonariga ja seismiline mõõdistamine** – pindala kokku 74 km², mõõdistusliinide pikkus kokku 92 km, seismilist mõõdistust kokku 174 km. Teostati alltöövõtjate Geological Survey of Finland (Soome) ja Marine Miljöanalys Ab (Rootsi) poolt;

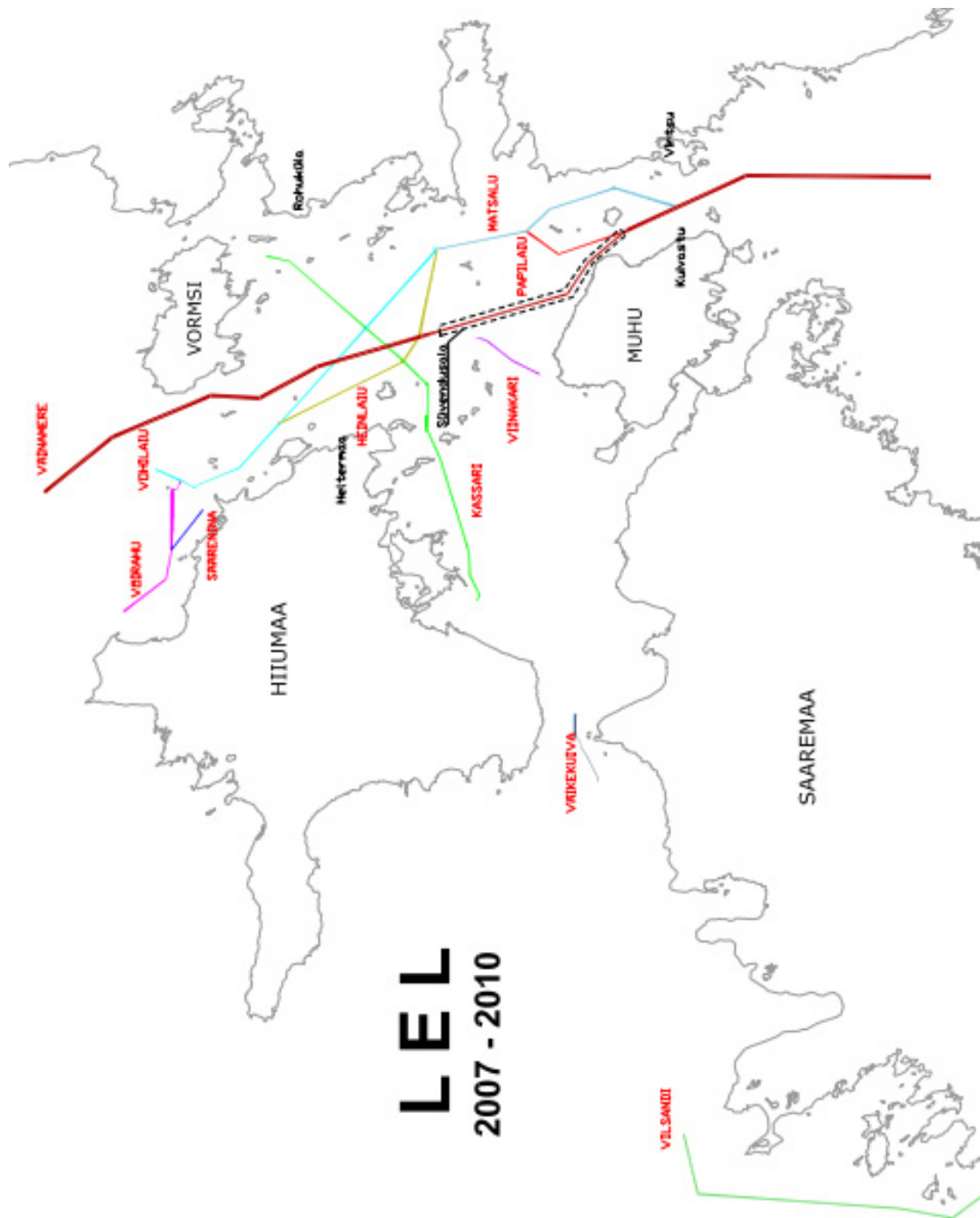
- **geotehniliste ja keskkonnaproovide võtmine + analüüsid ning geotehniline puurimine** – kokku 41 proovi võtmine ja 185 analüüsi tegemine ning 50 puurimise teostamine alltöövõtja IPT Projektijuhtimine OÜ (Eesti) poolt;
- **navigatsioonimärkide asukoha uuring** – kahe maismaal asuva navigatsioonimärgi – Põõsaspea ja Manilaid – kaardistamine, mis sisaldas erinevaid joonobjekte (rannajoon) ja eraldiseisvaid objekte (kivid), teostati kokku 15 000 m². Teostaja GeoUnion Oy (Soome);
- **Väinamere laevatee kanali, Muhu ranniku ja madalike vastastikuse mõju uuring** – tehtud uuringute tulemusena selgus, et Väinamere laevatee arendamine, sh väheulatuslik kanali süvendamine, ei tohiks kaasa tuua Muhu saare rannikul mingeid randade looduskeskkonda ega inimtegevust häirivaid muutusi. Nimetatud töö esimese osa "Väinamere laevatee süvendatava kanali võimalik mõju Muhu saare ranniku arengule" teostas AS Merin (Eesti, dr Kaarel Orvik), töö teise osa "Väinamere süvendatava kanali võimalik täisuhutumine" teostas Eranti Engineering Oy (Soome, dr. Esa Eranti);

Kolmanda hanke töö D3 "Laevateede projektid" konsultant Corson OÜ teostas alljärgnevad tööd:

- **väikelaevateede projektid** – projekteeriti 10 väikelaevateed tähistega A–J, kogupikkus 250 kilomeetrit. Projekteerimise eesmärk oli luua veeliiklejaile ohutuid rannalähedasi ja otsemaid laevateid. Projekteeritud laevateed tagavad, et veesõidukid ei satu keskkonnatundlikele aladele ning mida mööda liikudes avaneksid vaated Väinamere looduskauitele kohtadele;
- **Väinamere laevatee projekt ja selle laevatee osa süvendusprojekt** – projekteeriti Väinamere laevatee kogupikkuses 97 km, millel on võimalik liikuda laevadel süvisega 5,5 m (vee sügavus minimaalselt 6,6 m). Laevatee nendele osadele, kus olemasolev sügavus ei võimalda sellist süvist, koostati ka süvendusprojekt. Projekt määrab ära ka süvendatud pinnase kaadamisala ja toob välja tingimused, millest peab tööde teostamise käigus lähtuma.

Kolmanda hanke töö D4 "Püsimärkide rekonstrueerimise, rajamise ja likvideerimise projektid" konsultant GT Projekt AS teostas alljärgnevad tööd:

- **rannale rajatavate püsimärkide projektid** – koostati 21 uue püsimärgi ehitusprojekt;
- **merre rajatava püsimärgi projekt** – koostati Kumari tulepaagi ehitusprojekt;
- **olemasolevate püsimärkide rekonstrueerimise projektid** – koostati 66 olemasoleva märgi rekonstrueerimise projektid. Neist 27 märki vajavad konstruktsioonilise osa rekonstrueerimist, 7 märki on arhitektuurimälestised (rekonstrueerimiseks vaja Muinsuskaitseameti arhitektuur-ajaloolisi eritingimusi) ning 32 märki vajavad remonttöid (ilma konstruktsioonilise osa rekonstrueerimiseta);
- **vanade püsimärkide likvideerimise projektid** – koostati 27 märgi likvideerimise projekti.



LEL
2007 - 2010

Meresõiduohutuse seaduse muudatused

Meresõiduohutuse seaduse (MSOS) muudatused võeti Riigikogus vastu eelmise aasta detsembris ning nad jõustusid 2. jaanuaril 2011.

Muudatused täpsustavad ja konkretiseerivad olemasolevaid sätteid sõltuvalt praktikas tekkinud vajadustest; on muudatusi tulenevalt EL direktiividest, määruste rakendamisest, rahvusvahelistest konventsioonidest; seaduse tasandil reguleeritakse küsimusi, mis senini olid kirjast ministri määrustes.

MSOS muudatustega muudeti ka teisi seadusi, näiteks kaubandusliku meresõidu koodeksit, veeseadust, erakooliseadust jt.

Alljärgnevalt lühiülevaade muudatustest

Väikelaeva mõistet (§ 2 p 3) on laiendatud. Lisaks vaba aja veetmisele on lisandunud kasutusala sportimine (välja arvatud spordiala liidu poolt vastavalt märgistatud võistlusspordiks ja treeninguteks kasutatavad veesõidukid) ning kasutamine teatud majandustegevuseks. Nüüdsest käsitatakse väikelaevana ka 2,5–24-meetrise kogupikkusega veesõidukit, millega korraldatakse tasu eest vabaajareise, mida renditakse vabaajareisideks või sportimiseks, kasutatakse väikelaevajuhtide koolituseks või esitletakse müügi eesmärgil, kui see veesõiduk ei vea üle 12 reisija. Seaduse eelmises redaktsioonis käsitati selliseid väikelaevu laevadena.

Laiendatud on laevatatavate sisevete (§ 2 p 11) ala.

Laevatatavad siseveed on Narva jõgi; Peipsi järv, Lämmijärv, Pihkva järv, Emajõgi, Võrtsjärv ja Väike-Emajõgi Võrtsjärvest kuni Jõgeveste sillani (enne Pikasilla sillani), Pärnu jõgi suudmest kuni Reiu jõe suudmeni, Sauga jõgi suudmest kuni Vana-Pärnu jalakäijate sillani, Reiu jõgi suudmest kuni raudtee sillani, Nasva jõgi suudmest kuni 58°13,9'N laiuskraadini, Kasari jõgi suudmest kuni Kloostri sillani, Tuudi jõgi suudmest kuni Kirikuküla sillani, Pirita jõgi suudmest kuni ristlõikeni laiuskraadil 59°27,864'N ja Purtse jõgi suudmest kuni 59°26,059'N laiuskraadini.

Väikelaevade registreerimisnõudeid kohaldatakse ka laevatatavate sisevete hulka mittekuuluvatel piiriveekogudel (§ 1 lg 1¹). Senini oli väikelaevade registreerimine kohustuslik ainult merel ja laevatatavatel sisevetel kasutatavate väikelaevade puhul.

Täiendatud on regulaarreisi mõistet: senini oli see vaid avalikustatud reisigraafiku alusel korraldatud merereis. Nüüd käsitatakse sellena ka merereisi, mis toimub nii regulaarselt või sageli, et moodustub ilmne regulaarsus (§ 2 p 19).

Külastusriik võib olla ka regulaarreise tegeva laeva lipuriik (senini oli see välistatud) (§ 2 p 20).

Uute mõistete hulgas on määratletud Eesti merealana Eesti sisemeri, territoriaalmeri ja majandusvöönd (§ 2 p 40).

Alla 12-meetrise kogupikkusega laeval ei pea olema mõõtekirja (MSOS § 3 lg³). See ei kehti kalalaeva puhul.

Välisriigi laevale, väikelaevale kohaldatavad nõuded

Täpsustatud on välisriigi lippu kandvale mittekonventsionaalsele laevale esitatavaid nõudeid. Sellisele laevale kohaldatakse lipuriigi nõudeid, kuid igal juhul peab olema tagatud laeva merekõlblikkus või sõidukõlblikkus. Kui välisriigi lippu kandev laev, teostab kabotaaživedu Eesti merealadel ning tema lipuriigi nõuded on sama klassi Eesti riigilippu kandva laeva suhtes kehtestatud nõuetest leebemad, kohaldatakse Eestis kehtivaid nõudeid (§ 4 lg 2, 3).

Analoogne säte on väikelaeva kohta.

Välisriigi lippu kandvale väikelaevale kohaldatakse lipuriigi nõudeid. Kui tasu eest vabaajareise Eesti merealadel või sisevetel korraldava välisriigi väikelaeva lipuriigi nõuded on sama klassi Eesti riigilippu kandva väikelaeva suhtes kehtestatud nõuetest leebemad, kohaldatakse Eestis kehtivaid nõudeid, välja arvatud registreerimine (§ 35⁵).

Seadusesse on lisatud paragrahvid, millega reguleeritakse täpsemalt reederi ja tema laeva meresõiduohutusosalast auditeerimist (§§ 5² – 6³).

Tunnustamine

Veeteede Ameti poolset tunnustamisotsust vajavate uute tegevusaladena lisati seadusesse reeder, laeva, sadama ja sadamarajatise turvaülemate väljaõppe korraldamine ja laevade agenteerimine (MSOS § 7 lg 2 p 14 ja 15). Turvaülemate väljaõppe korraldamise tunnustamise nõue jõustub 1. juulil 2011. a.

Laevade agenteerimise osas väljastas Veeteede Amet senini kaubandusliku meresõidu koodeksi (KMSK) alusel tegevuslubasid. Isiku suhtes, kel on KMSK järgi väljastatud laevade agenteerimise tegevusluba, jõustub tunnustamise nõue 1. juulil 2011 ehk tegevusloa asemel tuleb hiljemalt nimetatud tähtpäevaks taotleda tunnustamist MSOS alusel. Isiku suhtes, kes laevade agenteerimise kehtivat tegevusluba ei oma, jõustus laevade agenteerimise teenuse osutamiseks tunnustamise nõue 2. jaanuaril 2011.

Kuni seadusemuudatuse jõustumiseni väljastas Veeteede Amet KMSK alusel tegevusluba ka meretranspordi korraldamiseks. Seoses seadusemuudatusega ei ole meretranspordi korraldamiseks ei tegevusluba ega tunnustamist vaja.

Nii tasemeõppe ja täiskasvanute tööalase koolituse kui ka väikelaevajuhtide ja jetijuhtide väljaõppe korraldamiseks tunnustuse taotlemisel tuleb esitada koos taotlusega õppekavade, tehniliste õppevahendite ja valmendite loetelu ning õppejõudude nimekiri (MSOS § 9 lg 5¹).

Lisatud on täiendavad tunnustamisest keeldumise ja tunnustamisotsuse kehtetuks tunnistamise alused: Veeteede Amet keeldub tunnustamisest, kui isikul on maksu- tule- tornitasu- või navigatsioonitasu võlgnevus (§ 10¹ lg 1 p 3); tunnustamisotsuse saab kehtetuks tunnistada, kui isik ei ole tunnustuse saanud tegevusvaldkonnas tegutsenud viie aasta jooksul (§ 10³ lg 4 p 2).

Muudetud ja täiendatud on laeva turvalisusega seotud regulatsioone (§§ 11¹-11¹²).

Veeteede Ameti tehnilise järelevalve alla kuuluvate laevade kogumahutavuse piir tõs-
teti seniselt 75-lt 500-ni. Sellest tulenevalt ei pea alla 500-se kogumahutavusega lae-
vad edaspidi kuuluma volitatud klassifikatsiooniühingu järelevalve alla (§ 12 lg 3).

Kui volitatud klassifikatsiooniühingu järelevalve alla kuuluvale laevale väljastab klas-
siühing kõik meresõiduohutust tõendavad tunnistused ning Veeteede Amet on laevale
väljastanud meresõiduohutuse korraldamise tunnistuse, siis ei ole vajalik Veeteede
Ameti tehniline ülevaatus merekõlblikkuse tunnistuse ja reisijateveo tunnistuse väljas-
tamiseks (§ 12 lg 4).

Alla 12 m kogupikkusega laevale, välja arvatud reisilaevale, lootsilaevale ja sadama-
teenuseid osutavale laevale, kohaldatakse väikelaevale kehtestatud tehnilisi nõudeid
(§ 12 lg 5).

Alla 7 m kogupikkusega laevale, välja arvatud reisilaevale, ei kohaldata laeva tehnil-
ise ülevaatus nõudeid, tuleb teha vaid registreerimiselne ülevaatus (§ 12 lg 6).

Laeva tehniline dokumentatsioon tuleb esitada Veeteede Ametile kõigi Eesti registri-
tesse kantavate või kantud ehitatavate või ümberehitatavate laevade kohta, olenemata
sellest, kes on ehituse või ümberehituse tellija. (Enne kehtis nõue ainult Eesti reederi
kohta). Välisriigis omandatud laeva või laevapereta prahitud laeva tehniline dokumen-
tatsioon tuleb esitada Veeteede Ametile ühe kuu jooksul pärast laeva Eestis registreer-
imist (MSOS § 14 lg 1, 2).

Soodustusloa väljastamise tingimusi töötamiseks ühe astme võrra kõrgemal ametiko-
hal on täiendatud:

- soodustusluba väljastatakse töötamiseks konkreetsel laeval;
- soodustusluba ei väljastata raadiosidespetsialistile;
- kaptenina või vanemtüürimehena töötamiseks väljastatakse soodustusluba ai-
nult vääramatu jõu olukorras ja võimalikult lühikeseks ajaks (§ 20 lg 5⁷).

Tervise seisundi nõuetelevastavust tõendab ka Euroopa Liidu liikmesriigis või Euroo-
pa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigis kooskõlas STCW konventsiooniga väljasta-
tud tervisetõend (§ 26 lg 6¹).

Juhul kui laeva kai ääres seismise ajal ei ole vahiteenistuseks vajalike ruumide puu-
dumise või muude asjaolude tõttu võimalik korraldada vahiteenistust seadusega keh-
testatud korra kohaselt, peab reeder või laeva kapten korraldama vahiteenistuse selli-
selt, et on tagatud laeva ohutus ja turvalisus (§ 30 lg 1).

Alkohol

Vahis oleva laevapere liikme ühes liitris väljahingatavas õhus ei tohi alkoholi olla üle
0,4 milligrammi või tema ühes grammis veres üle 0,8 milligrammi (§ 30 lg 2). Ana-
loogne nõue kehtib väikelaeva või muu veesõiduki juhile merel või laevatatavatel si-
sevetel liigeldes.

Jetijuhi ühes liitris väljahingatavas õhus ei või olla alkoholi üle 0,1 milligrammi või
tema ühes grammis veres üle 0,2 milligrammi (§ 45 lg 4).

Logiraamatu, masinapävaraamatu ja raadiopävaraamatu pidamise kohustus on laeval kogumahutavusega üle 150. 20–150 kogumahutavusega laeval peab pidama vaid logiraamatut.

Laeva pävaraamatuid ei pea enam Veeteede Ametis enne nende kasutuselevõtmist kinnitama. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega kinnitatud logiraamatu, masinapävaraamatu ja raadiopävaraamatu vormid on soovituslikud. Laeval võib kasutada ministri kinnitatutest erinevaid vorme (§ 30 lg 6, 7).

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 09. augusti 2006. a määruses nr 76 “Väikelaeva ja alla 12-meetrise kogupikkusega laeva registreerimise eeskiri“ ja 27. märtsi 2006. a määruses nr 31 “Jeti registreerimise eeskiri“ sisalduvad olulised nõuded on toodud seadusesse (§§ 35¹–35⁶).

Kui väikelaeval, alla 12 m kogupikkusega laeval või jetil on mitu omanikku, kantakse liiklusregistrisse kõik omanikud. Omanikud määravad ühe omanikest vastutavaks kasutajaks (§ 35¹ lg 4).

Eesti riigilipu kandmise õigus on lisaks väikelaevale ka liiklusregistris registreeritud alla 12-meetrise kogupikkusega laeval (§ 35¹ lg 5).

Eraldi nõuded on kehtestatud väikelaevale, millega korraldatakse tasu eest vabaajareise (§ 35⁶). Sellist väikelaeva võib juhtida väikelaevajuhi tunnistust omav 18-aastane isik. Kui sellise väikelaevaga korraldatakse reise kaugemal kui 5 meremiili kaldast, peab väikelaeval olema päästeparv või -parved. Kaugemal kui 5 meremiili kaldast vabaajareiside korraldamisel peab väikelaev olema varustatud meresidevahendiga.

Väikelaeva, millega korraldatakse tasu eest vabaajareise, tehniline ülevaatus tehakse alla 10 aasta vanuse laeva puhul vähemalt iga 3 aasta järel ning vanemale laevale iga kahe aasta järel (§ 36 lg 7).

Väikelaeva juhtimisel peab väikelaeva juhil kaasas olema juhtimisõigust tõendav dokument ja väikelaeva registreerimistunnistus. Kui väikelaeva juhil on kaasas isikut tõendav dokument, ei ole Eesti piires liiklemisel Eestis väljastatud väikelaeva juhtimisõigust tõendava dokumendi kaasaskandmine kohustuslik. Kui väikelaeva juht on kantud liiklusregistrisse omanikuna, vastutava kasutajana või kasutajana või kui omanik, vastutav kasutaja või kasutaja viibib väikelaeval, piisab isikut tõendavast dokumendist ning väikelaeva registreerimistunnistust kaasas kanda ei ole kohustuslik (§ 37).

Eesti kodaniku või Eestis elamisloa saanud isiku väikelaeva juhtimisõigust tõendava dokumendina tunnustatakse Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi välja antud väikelaevajuhi tunnistust (§ 37 lg 7).

Jeti juhtimisõiguse erisusena on lubatud juhtida võistlus- või treeningjetti võistluse või treeningu ajal ilma jetijuhi tunnistuseta erialaliidu võistluslitsentsi alusel. Alla 15-aastasel isikul peab võistlus- või treeningjeti juhtimiseks olema täiendavalt seadusliku esindaja nõusolek (§ 39¹).

Seadust on täiendatud laevadelt merereostuse vältimist käsitleva peatükiga 10¹, milles esitatakse põhilised MARPOL ja teistest konventsioonidest tulenevad kohustused.

Veeliiklust ohustava või segava objekti omanikule või paigaldajale on pandud kohustus kõrvaldada selline objekt veeteelt (§ 45 lg 6). Veeteede Ameti kirjaliku loata veetele paigaldatud objektid loetakse veeliiklust ohustavateks või segavateks (§ 45 lg 7).

Navigatsiooniteabes avaldatud õhuliini, kaabli või torujuhtme trassile lähemal kui 0,5 meremiili ja sisevetel lähemal kui 100 meetrit on keelatud kõik tegevused, mis võivad õhuliini, kablit või torujuhet kahjustada. Seaduses on loobutud senisest konkreetsete keelatud tegevuste loetelust (§ 45 lg 8).

Eestis kehtestatud liikluseraldusskeemides kohaldatakse COLREG 10. reeglit (§ 45 lg 8¹).

Veeteede Ametilt üldkasutataval veeteel spordi- või kultuuriürituse korraldamiseks loa taotlemise korda on täpsustatud selliselt, et üldkasutataval veeteel ei vaja Veeteede Ameti luba tegevus, mis on reguleeritud COLREG nõuetega või sisevetel liiklemise korraga, s.o tavapärase veeliiklusega seonduv tegevus. Veeteede Ameti luba on vajalik üksnes juhul, kui üldkasutataval veeteel või laevateel uurimistööd, veesportiüritus või muu tegevus takistab või ohustab veeliiklust (§ 45 lg 9).

Veeteede Ametil on õigus kinnisasja omaniku nõusolekuta piirata või eemaldada navigatsioonimärgi mõjupiirkonnas kasvavat taimestikku, kui see takistab navigatsioonimärgi nähtavust. Amet teavitab kinnisasja omanikku eelnevalt taimestiku piiramise või eemaldamise vajadusest (§ 48 lg 6).

Tuletorni- ja navigatsioonitasu

Täpsustatud on tuletornitasu ja navigatsioonitasu arvestamise aluseid (§ 50⁴). Tuletorni- ja navigatsioonitasu arvestatakse ühe saabumise eest, kui laev suundub sadamasse või sadama reidile saabumise järel samas sadamate piirkonnas asuvasse teise sadamasse või sadama reidile. Sadamate piirkondi on 4. Nendeks on Soome lahe idaosa sadamate piirkond, kuhu kuuluvad meridiaanist 25°30'E ida pool asuvad sadamad, Soome lahe lääneosa sadamate piirkond, kuhu kuuluvad Soome lahes meridiaanist 24°00'E kuni meridiaanini 25°30'E asuvad sadamad, Lääne-Eesti sadamate piirkond, kuhu kuuluvad meridiaanist 24°00'E lääne pool asuvad sadamad, ning Liivi lahe sadamate piirkond, kuhu kuuluvad Liivi lahes meridiaanist 23°55'E ida pool ja Ruhnu saarel asuvad sadamad.

Laevale, mis saabub ühe ööpäeva jooksul mitmesse sadamasse või sadama reidile, mis asuvad erinevates sadamate piirkondades, arvestatakse tuletorni- ja navigatsioonitasu ühe saabumise eest.

Puksiirkoosseisu eest arvestatakse tuletorni- ja navigatsioonitasu lähtuvalt puksiirkoosseisu kuuluvate laevade kogumahutavuste summast, kusjuures puksiirkoosseisule tasu maksmisest vabastuste ja tasumäära vähendamise kohaldamisel lähtutakse puksiiri lipust.

Tähtpäevaks tasumata tuletorni- või navigatsioonitasu summalt arvestatakse viivist 0,05 protsenti päevas endise 0,019% asemel (§-s 50⁷).

Laev, mille reeder toob täiendavalt liinile ja soovib tuletornitasust vabastada, ei tohi olla eelnevalt vähemalt 12 kuu jooksul liinil sõitnud (§ 50⁹ lg 2).

Tuletornitasu ja navigatsioonitasu soodustust saavad ka Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi lippu kandvad laevad (§ 50¹⁰ lg 1).

Kehtetuks on tunnistatud tuletornitasu ja navigatsioonitasu tasumäära suurendamised.

Lootsimine

Täpsustatud on olukorrad, kus sadama pidaja võib osutada lootsiteenust sadama akvatooriumil. Nendeks on laeva ümberhaalamine või dokkimine (§ 56 lg 2).

Laevaagendil ja sadamakaptenil on kohustus teavitada laeva kaptenit lootsi tellimise vajalikkusest kohustusliku lootsimise piirkonnas (§56 lg 3).

Kohustuslikust lootsimisest on vabastatud lisaks väikelaevadele nii Eesti kui välisriigi lippu kandvad laevad kogumahutavusega alla 500 (§ 57 lg 1 p 2).

Kohustuslikust lootsimisest on vabastatud Eesti riigilippu kandvad laevad Väinamere ja Soela väina läbimisel ning kohalikus rannasõidus regulaarse tegevad Eesti riigilippu kandvad laevad (§ 57 lg 1 p 4).

Eesti riigilippu kandev laev kogumahutavusega alla 20 000 on vabastatud kohustuslikust lootsimisest kogu kohustusliku lootsimise piirkonnas, välja arvatud lootsimine sadamasse sissesõidul ja sadamast väljasõidul ning sadama akvatooriumil (§ 57 lg 2).

Lootsitasõidu luba

Vähendatud on reisilaeva kaptenile ja vanemtüürimehele ning laeva kaptenile lootsitasõidu loa saamiseks vajalikku lootsi juhendamisel sadama küllastuste arvu 10 korrani viimase 12 kuu jooksul (§ 57¹). Sadama külustus tähendab üht sadamasse sissesõitu ja väljasõitu, kusjuures laevaga manööverdab üksnes kapten või vanemtüürimees, kellele taotletakse lootsitasõidu luba. Sellest tulenevalt on reisilaeval vajalik lootsitasõidu loa saamiseks nii kaptenil kui ka vanemtüürimehel külustada sadamat lootsi juhendamisel 10 korral, seega laev peab kokku tegema vähemalt 20 külustust.

Lootsitasõidu luba on sadamapõhine ning võrreldes senikehtinud redaktsiooniga on jäetud välja piirang, mille kohaselt lootsitasõidu luba kehtis ainult laeval, millel anti lootsitasõidu eksam.

Laeva sisenemisel laevaliiklusteeninduse piirkonnas asuvasse kohustusliku lootsimise piirkonda ja seal asuvast sadamast väljumisel peab kapten teatama laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorile lootsitasõidu loa omaja nime, reisilaeval ka vanemtüürimehe nime. Selle informatsiooni võib saata ka eelnevalt elektrooniliselt (§ 59 lg 7).

Lootsile esitatavate nõuete seast on kaotatud tingimus, et loots peab olema Eesti kodanik (§ 58 lg 2). Lootsina töötamisele ei sea seadus enam vanusepiiri.

Lootsi ja lootsitava laeva kapteni vaheline suhtlemine peab toimuma inglise keeles, kui loots ja kapten ei ole kokku leppinud teisiti (§ 59 lg 6).

Kui loots korraldab laeva lootsimist mõnelt teiselt laevalt, ei tohi ta sellist lootsimist läbi viia teiselt lootsitavalt laevalt ehk samaaegselt lootsida mitut laeva (§ 60).

Lisaks hüdrometeoroloogilistele oludele võib loots ka muudel põhjustel laevalt lahku- da enne selle väljumist kohustusliku lootsimise piirkonnast ja jätkata lootsimist raadioside vahendusel (§ 61 lg 2). Sellisel juhul peab loots teatama laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorile laevalt mahatulekust.

Lootsitasu maksmisest vabastatud laevadele nagu ujuvhospitalid ning õppe- ja uurimisprogramme täitvad laevad, rahvusvahelistes koostööprogrammides osalevad laevad; riiklikule visiidile saabunud välisriikide laevad – lootsiteenuse osutamise eest tasub laeva võõrustav või kutsunud isik. Nimetatud juhtudel tasutakse lootsitasu 50% tasumäärast (§ 68 lg 5). See muudatus jõustub 1.01.2012. a.

Laevaõnnetused (§ 69)

Laevaõnnetuste loetelu on täiendatud vigastuse tekitamisega hüdrotehnilisele rajatisele, tulekahju või plahvatusena laeval ning laeva tormi- või jääkahjustusega. Lisaks senikehtinule ei käsitata laevaõnnetusena loetelus nimetatud sündmust, mis toimus eksploatatsioonist väljaviidud laeval. Samuti ei käsitata laevaõnnetusena üksnes lasti-kaotust; laeva või selle seadmete kahjustust või riket, mis põhjustas laeva lühiajalise meresõiduomaduste kaotuse, kuid millega ei kaasnenud muid laeva kahjustusi ega inimese vigastust või surma; madalikule sõitu sisevetel, kui laev sai madalikult lahti omal jõul ja kahjustusteta ning see ei takistanud veeliiklust.

Laevaõnnetusest teatamise sätteid (§ 72) on täiendatud.

Sadamakapten peab teatama Veeteede Ametile laevaõnnetusest sadamas või sadama sissesõiduteel.

Ohtlikust juhtumist, mis oleks võinud lõppeda laevaõnnetusega ja mille ärahoidmiseks võeti erakorralisi meetmeid, peab kapten teatama kohe reederile, kes teatab sellest viivitamata Veeteede Ametit.

Seadust on täiendatud asendustäitmise ja sunniraha rakendamise võimalusega. Sunniraha ülemmäär füüsilisele isikule on 1000 eurot ning juriidilisele isikule 3200 eurot (§ 79 lg 5).

Muudetud on mitmeid vastutust kehtestavaid sätteid, seadusesse on lisatud uued vastutust ettenägevad paragrahvid, näiteks

reisijateveo ohutusnõuete rikkumise eest kohaldatakse vastutust ka väikelaevale lubatust suurema arvu reisijate võtmise eest (§ 82);

muudatusega laiendatakse vastutust navigatsioonimärkide kahjustamise, kooskõlastamata paigaldamise ja ümberpaigutamise eest lisaks ka navigatsioonimärkide kavandamise, rajamise, paigaldamise, muutmise ja märgistusest teavitamise nõuete ja korra rikkumisele (§ 86);

väärteona sätestatakse lasti ohtlikkuse kohta käiva teabe mitteõigeaegne edastamine ja ebaõige teabe edastamine (§ 90);

väärteona sätestatakse laeva kaptenile lootsi tellimise vajalikkusest teavitamata jätmine, lootsimise nõuete rikkumine, laeva sadamasse saabumisest teatamata jätmine ning ülddeklaratsiooni ja laeva IMO numbri edastamata jätmine, õhuliini, kaabli, torujuhtme ja muu hüdrotehnilise rajatise kahjustamine ja kahjustamisest teatamata jätmine,

merereostuse vältimise nõuete rikkumine, laevade kattumisvastaste süsteemide kasutamise nõuete rikkumine, nõuetele mittevastava väikelaeva, osaliselt valmis väikelaeva ja väikelaeva komponendi turule laskmine (§§ 90¹–90⁷).

Kui senini järgnes vastutus lootsi tellimata jätmise eest, siis muudatusega on sätestatud karistus kohustusliku lootsimise piirkonnas lootsita liiklemise eest (§ 94¹³).

Muudatustega sätestati täiendavad riigilõivud ning muudeti riigilõivuseadust. Näiteks kehtestati eraldi riigilõivumäärad klassifitseeritud laeva ning klassifitseerimata laeva ja välisriigi lippu kandva laeva tehnilise ülevaatuse eest.

Lisandunud on riigilõivud Veeteede Ameti järelevalveametniku kohalekutsumise eest väikelaeva või jeti ülevaatuseks või kontrollimiseks; lootsi kvalifikatsioonieksami ja lootsitasõidu eksami vastuvõtmise eest; kemikaalitankeri lastioperatsioonide ülevaatuse eest; laevale meresõiduohutust või keskkonnaohutust tõendava tunnistuse jm tunnistuste väljastamise, lootsi kutsetunnistuse, lootsitasõiduloo, laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatori kutsetunnistuse väljastamise eest; laeva tehnilise dokumentatsiooni ning laevale tunnistuste ja tõendite väljastamise aluseks oleva dokumentatsiooni läbivaatamise eest.

Väikelaeva või jeti juhtimise õigust tõendava dokumendi või selle duplikaadi väljastamise eest nõutavat riigilõivu vähendati ning see on 13 eurot.

Kaubandusliku meresõidu koodeksi muudatused

Täiendatud on KMSK §-s 3 kabotaažiõiguse andmise aluseid. Lisaks veole ja pukseerimisele hõlmatakse muude teenuste osutamine, mis ei mahu veo ja pukseerimise alla, nagu näiteks punkerdamine. Samuti hõlmatakse lisaks Eesti sadamate vahel osutatavatele teenustele sadama akvatooriumil ning väljumisega sadamast ja sisenemisega samasse sadamasse osutatavad veo- ja muud teenused. Taolisi teenuseid võib osutada Eesti või Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi lipu all sõitva laevaga.

Muudeti ja ajakohastati merre uppunud vara ülestõstmist reguleerivat KMSK VI peatükki. Uppunud vara ülestõstmise regulatsiooni kehtivust on laiendatud majandusvööndisse ja laevatatavatesse sisevetesse uppunud varale.

Koodeksit on täiendatud uue XXIV peatükiga, milles sätestatakse vastutus kabotaaži teostamise eest laevaga, millel puudub vastav õigus ning uppunud varast teatamata jätmise eest.

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse (§ 32) muudatuse kohaselt kantakse ehitatavate laevade registrisse Eestis ehitatav laev või teisaldatav ujuvvahend ning Eestis asuv teisaldatav ujuvvahend. Varem oli vajalik registreerida ehitatav laev vaid juhul, kui samal ajal sooviti seada laevahüpotek või oli esitatud taotlus sissenõude pööramiseks laevale.

Erakooliseaduse (§ 5) muudatusega sätestatakse kohustus enne laevapere liikmete taime- ja täiendusõppe koolitusloa taotlemist esitada õppekava tunnustamiseks Vee-

teede Ametile vastavalt meresõiduohutuse seaduse §-le 9. Senini toimus Veeteede Ameti poolne tunnustamine pärast koolitusloa väljastamist.

Sadamaseaduse (§ 13) muudatuse kohaselt on sadam, mis teenindab rahvusvahelises meresõidus sõitvaid reisilaevu või 500-se ja enama kogumahutavusega laevu või kohalikus rannasõidus sõitvaid I kategooria laevu või A-klassi reisilaevu, elutähtsa teenuse osutaja hädaolukorra seaduse mõistes.

Loe kõikidest muudatustest „Meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadusest“, vt ka „Meresõiduohutuse seadus“.

Kokkuvõtte koostas Veeteede Ameti juriidilise osakonna juhataja Ene Lillipuu

2010. aasta laevakontrolli kokkuvõte

Veeteede Ameti inspektorid kontrollisid 2010. aastal Eesti riigilippu kandvaid laevu 214 korral, neist 198 olid tehnilised ülevaatused ja 16 pistelised kontrollid. Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 432 ettekirjutust, ettekirjutuseta lõppes 91 kontrolli. Enim puudusi esines raadio, navigatsiooni ja üldise ohutuse valdkonnas.

Kinni peeti Eesti riigilippu kandev reisilaevlaev VESTA korpuse vigastuse tõttu.

Välissadamates (Paris MOU regioonis) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 28 korral (kontrolliti 19 individuaallaeva). Laevu kinni ei peetud. Kokku tehti 20 ettekirjutust ja ilma ettekirjutusteta läbiti kontroll 19 korral. Eesti on hetkel Paris MOU valges nimekirjas.

Otsing Paris MOU andmebaasist

Eesti sadamaid külastanud välisriigi lippu kandvaid laevu kontrolliti 2010. aastal 389 korral (sealhulgas 4 Soome lipu all sõitvat kalalaeva). Kinni peeti 2 laeva. Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 276 ettekirjutust, ettekirjutusteta lõppes 282 kontrolli. Enim puudusi esines laeva navigatsiooni, tuleohutuse ja päästevarustuse valdkonnas.

Nimi	Lipp	Tüüp	Ehitusaasta	Klassiühing	Kinnipidamise põhjus
AMAZON	Soome	kalalaev	1988	–	Kehtetud laeva ja meeskonna tunnistused
BRUIN	Saint Kitts ja Nevis	külmveolaev	1980	International Register of Shipping	Laeva üldise tehnilise seisundi ja ohutu korraldamise süsteemi puudused

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 235

AS KONE

Väljastamise kuupäev: 06.01.2011

Tegevusala

Laevaseadmete kontrollimine, remontimine ja katsetamine

- liftide ja eskalaatorite kontrollimine, remontimine ja katsetamine

IMO teated

15.–19.11.2010 toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) juriidilise komitee istungjärk LEG97

Põhiteemad

- Ülevaade HNS konventsiooni (konventsioon vastutusest ja kahjude hüvitamisest seoses kahjulike ja ohtlike ainete veoga merel) muutmise konverentsi tulemustest, vastuvõetud protokollist ja resolutsioonidest. (HNS konventsioon ei ole jõustunud ning Eesti ei ole sellega ühinenud.). Rõhutati vajadust, et riigid ühineksid HNS protokolliga.
- Ülevaade tegevusest seoses ILO meretöö konventsiooni (MLC) jõustamisega. MLC jõustumiseks on vaja konventsiooni ratifitseerimist 30 riigi poolt, juriidilise komitee istungi ajal oli MLC-l 11 osalisriiki. ILO eesmärk oli, et konventsioon jõustuks juba 2010. aastal.

Rahvusvahelise transporditöötajate föderatsiooni (ITF) esindaja tutvustas rahvusvahelisel merenduspäeval 23.09.2010 asutatud Rahvusvahelist Meremeeste Õiguste Keskust ja selle tegevusvaldkondi. Keskuse eesmärk on edendada meresõitjate õigusi ja huve viies meremeeste õiguste, hüvitiste ja huvide valdkonnas läbi juriidilist analüüsi, jälgides vastavaid õiguslikke arenguid ning korraldades teemakohaseid haridusprogramme. Muuhulgas tahab keskus juuratudengite õppeprogrammi panna õppeainena meremeeste õigused.

Poola delegatsioon teatas, et 19.–20. mail 2011. a toimub Gdanskis Euroopa merenduspäeva raames konverents, mis pühendatakse meresõitjate õigustele. Konverentsil võivad osaleda kõik soovijad.

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday>

- BIMCO tutvustas mereõnnetuse korral meremeeste kohtlemist käsitlevat uuringut, mis näitab, et jätkuvalt esineb üle maailma meremeeste ebaõiglase kohtlemise juhtumeid. Tegemist on 2006. aastal läbiviidud uuringu andmete täiendamise ja ajakohastamisega.

Komitee eristas meremeeste õiglase kohtlemise arutluses kolme eraldi küsimust: esiteks, ebaõiglase kohtlemine mereõnnetuse järgselt, teiseks, ebaõiglase kohtlemine muudel juhtudel kui õnnetus ning kolmandaks, UNCLOS (ÜRO mereõiguse konventsioon) artikli 230, mis näeb teatud rikkumiste korral ette vaid rahatrahvi kohaldamise, tõlgendamine.

Leiti, et BIMCO uuring ei anna tõest pilti olukorrast, kuna seal on käsitletud ka õnnetusjuhtumid, mis on toimunud sisemeres. Sisemeres toimunud õnnetustele ei kohaldata IMO juhendit õiglasest kohtlemisest mereõnnetuste korral.

Venemaa tõi välja probleemi ILO konventsiooni 185 alusel väljastatud meremeeste isikut tõendavate dokumentidega, mida igas riigis ei tunnustata ning on seetõttu probleeme meremeeste laevalt maale lubamisega.

Teatud riikide kodakondsusega meremeestel on nende rahvuse või usutunnistuse tõttu tehtud takistusi laevalt maalelubamisel, on keeldutud ka meditsiinilisest abist.

- Arutati punkrikütusereostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse konventsiooni rakendamise küsimusi eesmärgiga soodustada rohkemate riikide ühinemist konventsiooniga ning tagada konventsiooni ühetaoline kohaldamine. Kiideti heaks resolutsiooni projekt, mille järgi tankerid, millel on tsiviilvastutuse konventsiooni (CLC 1992) alusel väljastatud tunnistus, peavad omama ka punkrikütuse konventsiooni järgi väljastatud tunnistust.

Kiideti heaks juhised kindlustusfirmade, finantstagatise pakkujate ja P&I klubide väljastatavate dokumentide aktsepteerimiseks.

- Arutati ettepanekut tõsta vastutuse piirmäärasid merinõuete korral vastutuse piiramise konventsiooni (LLMC 76/96) järgi, et tagada kahju kannatanutele suurema hüvitise saamine. (Eesti ei ole LLMC 1996 protokolliga ühinenud.) Arutelu jätkub LEG 98 istungil.
- Ülevaade piraatlust käsitlevast riikide seadusandlusest. Seadusandlus on väga erinev, riigid ei ole ühtemoodi inkorporeeritud UNCLOS piraatluse mõistet, mis kokkuvõttes võib avaldada negatiivset mõju vastutuse kohaldamisele.

Piraatluse kohta käiv riikide õigusaktide andmebaas on DOALOS (*Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea*) veebilehel:

<http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy.htm> .

Kuulati Somaalia rannikult lähtuva piraatlusega tegeleva töögrupi informatsiooni võimalike valikute kohta piraatluses ja relvastatud kallaletungides osalevate isikute osas eeluurimise, kohtumõistmise ja karistuse kohaldamise küsimustes.

- Indoneesia ettepanek töötada välja rahvusvaheline vastutuse ja kahju hüvitamise režiim merel asuvatest naftaplatvormidest põhjustatud naftareostuse korral.

Komitee leidis, et eelnevalt peab välja selgitama, millised õiguslikud regulatsioonid on antud valdkonnas olemas, millised on õiguslikud lüngad neis ja kas rahvusvaheline konventsioon on kõige sobilikum asja lahendamiseks. Kahepoolsete või piirkondlike kokkulepetega võib naaberriikidel olla mõttekam küsimust reguleerida.

Teemast huvitatud liikmesriigid analüüsivad ja arendavad esitatud ettepanekut komitee istungite vahelisel perioodil edasi. Tööd koordineerib Indoneesia.

Juriidilise komitee esimeheks 2011. aastaks valiti Kofi Mbiah (Gaana), 1. aseesimeheks Jan De Boer (Holland), 2. aseesimehena jätkab Walter de Sá Leitão (Brasiilia).

Veeteede Ametist osales IMO juriidilise komitee istungjärgul juriidilise osakonna juhataja
Ene Lillipuu.

24.11.–03.12.2010 toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee (MSC) 88. istungjärg.

Istungjärgul osalesid 101 IMO liikmesriigi ja 3 assotsieerunud riigi ning 48 rahvusvahelise organisatsiooni esindajad. Komitee tööd juhatas hr Neil Ferrer Filipiinidelt, kes valiti ka 2011. aastaks MSC juhatajaks.

Istungjärgul moodustati kokku 5 töögrupp:

- 1) LRIT rakendamise seotud küsimuste töögrupp;
- 2) inimfaktori töögrupp;
- 3) mereturvalisuse ja piraatluse töögrupp;
- 4) kohustuslikesse instrumentidesse tehtavate muudatuste ettevalmistusgrupp;
- 5) võimekuse tõstmise vajaduste analüüsigrupp.

Kohustuslikesse instrumentidesse tehtavate muudatuste arutamine ja vastuvõtmine

MSC 88. istungjärgul arutati järgmiste instrumentide muutmist ja vastuvõtmist:

- SOLAS konventsiooni reegel V/18, millega nõutakse automaatse identifitseerimissüsteemi (AIS) iga-aastast testimist;
- SOLAS konventsiooni reegel V/23 lootsi pardalemineku korraldusest, millega ajakohastatakse ja parandatakse lootsi pardalemineku ohutust;
- SOLAS konventsiooni lisas ja SOLAS konventsiooni 1988. aasta protokollis toodud ohutusosalased tunnistused, millele lisatakse viited alternatiivsele ehitusele ja korraldusele;
- MSC ringkiri “Teave asbesti kasutamise keelamisest laevadel“;
- tuleohutuse süsteemide rahvusvahelise koodeksi (*FSS Code*) uus peatükk 9, mis käsitleb statsionaarseid tulekahju avastamis- ja häiresüsteeme;
- 1972. a rahvusvaheline konventsioon ohututest konteineritest, mille ohutust kinnitavat plaati käsitlevasse reeglisse 1 lisatakse uued lõiked, millega määratakse kehtivusaeg ja elemendid, mis peavad sisalduma igas heakskiidetud ülevaatusprogrammis, nagu uue testi lisamine konteineritele, mille kasutamine on lubatud ilma ühe eemaldatud ukseta ning uue kontrollimist ja tõendamist käsitleva lisa III lisamine, millega määratakse spetsiaalsed kontrollimise meetmed, mis võimaldavad volitatud ametnikel hinnata konteinerite konstruktsiooniliselt oluliste osade korrasolekut.

Päästepaadi vabastamismehhanismid

MSC jõudis kokkuleppele, et SOLAS konventsiooni uute nõuete rakendamise tähtaeg peaks olema 1. juuli 2014 ning tegi laevaehituse ja ohutusvarustuse alakomitee (DE) 55. istungile ülesandeks arutada esmatähtsatena järgmisi teemasid:

- päästepaatide vabastamise ja pardaletõstmise süsteemide hindamise ja asendamise juhendi eelnõu lõplik väljatöötamine;
- SOLAS konventsiooni reegli III/1 asjakohaste muudatuste eelnõu lõplik väljatöötamine;
- päästevahendite koodeksi (*LSA Code*) IV peatüki asjakohaste muudatuste eelnõu lõplik väljatöötamine;
- päästevahendite testimise uuendatud soovitude asjakohaste muudatuste eelnõu ettevalmistamine;
- päästepaatide vabastamise ja pardaletõstmise süsteemide tüüpide hindamise tulemustest IMO-le aruandmise protseduuri ettevalmistamine;
- langemise vältimise seadmete (FPD) kasutamisega seotud küsimuste arutamine.

Eesmärgipõhised laevaehitusstandardid (GBS)

Komitee leppis kokku, et GBS-alane töö peab jätkuma, st eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite väljaarendamiseks üldise juhendi eelnõu lõplikku väljatöötamist ning vastuvõetava ohutustaseme ja seda piiritleva mudeli määramist.

Samas tunnistas komitee seda, et tegemist on pikemaajalise projektiga, mille jooksul tuleb arvesse võtta mitmeid lahendamata teemasid:

- formaalse ohutushindamise (FSA) osa GBS-i kontekstis;
- vajalike andmete ja statistika kättesaadavus;
- üldise juhendi väljatöötamine eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite väljaarendamiseks;
- GBS-i ulatuse laiendamine väljapoole konstruktsioonilisi nõudeid.

MSC leppis samuti kokku, et jälgitakse rahvusvaheliste eesmärgipõhiste puistlastilaevade ja naftatankerite laevaehitusstandardite rakendamist, mis võeti vastu MSC 87. istungil koos asjakohaste SOLAS konventsiooni peatüki II-1 muudatustega, millega tehti nimetatud standardite kasutamine kohustuslikuks, ning samuti jälgitakse tõendamise juhendi ja laeva ehitusdokumentide kogumi (*Ship Construction File*) rakendamist.

STCW

MSC 88. istungil vaadati läbi Manilas 21.–25. juunil 2010 toimunud STCW konventsiooni osalisriikide konverentsi tulemuste aruanne. Konverentsil lepiti kokku mitmed STCW konventsiooni ja koodeksi muudatused ja võeti vastu mitmed resolutsioonid, sealhulgas juhendi väljatöötamine meremeeste meditsiinilise sobivuse rahvusvaheliste nõuete rakendamiseks ja kehtivate mudelkursuste revideerimine elektrimehaaniku väljajõe valdkonnas. Nimetatud muudatuste oodatav jõustumisaeg on 1. jaanuar 2012.

MSC kiitis heaks assamblee resolutsiooni eelnõu minimaalse ohutu mehitatuse põhimõtete kohta ja SOLAS konventsiooni reegli V/14 muudatuste eelnõu tekst, mis loodetakse vastu võtta IMO assamblee poolt novembris 2011.

Inimfaktor

UK tellis peamisest inimfaktori uurimise programmi, mis avaldati väljaandes “Inimfaktor, juhis inimkäitumisest laevanduses,” ning tegi selle põhjal ettepaneku, mis andis informatsiooni ja järeldusi olulistest ohutuse- ja ärialastest eelistest seoses efek-

tiivse "lihtsalt kultuur" ("Just Culture") väljatöötamise ja kinnistamisega merendus-tööstuses, ning soovitas, et organisatsioon võtaks sobivad meetmed "lihtsalt kultuur" alase juhendi väljatöötamiseks ning edendaks selle vastuvõtmist merendus-tööstuse poolt.

MSC 88 võttis teadmiseks teemaga „lihtsalt kultuur“ seotud inimfaktori töögrupi dis-kussiooni tulemused ning kutsus liikmesriikide valitsusi ja IMO valitsusväliseid orga-nisatsioone üles esitama ettepanekuid, mis on seotud:

- olemasolevate IMO instrumentide identifitseerimisega, millele võiks kohalda-da "lihtsalt kultuur" teemat;
- tegevustega, mis võivad olla vajalikud "lihtsalt kultuur" edasiseks juurutami-seks.

Segalastilaevade ohutus

MSC arutas Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Liidu (IACS) formaalse ohu-tushindamise (FSA) uuringu muudatusi ja ettepanekut, millega informeeriti IACS-isse mittekuuluvate segalastilaevade FSA uuringust. MSC hindas segalastilaevade for-maalse ohutushindamise uuringuga tehtud tööd ning otsustas anda edaspidise segalas-tilaevade ohutuse ülesande IMO FSA ekspertgrupile.

Navigatsiooniohutus

Enamik vastuvõtmiseks või heakskiitmiseks esitatud teemasid ei põhjustanud MSC 88. istungil suurt vaidlemist, küll aga põhjustas seda Kanada NORDREG ettekannete-süsteem.

MSC võttis vastu uue kohustusliku laevaettekannete süsteemi „Taani ja Rootsi vaheli-ses väinas“ (SOUNDREP), mille jõustumise tähtaeg on 1.september 2011.

MSC võttis vastu ka muudatused järgnevasse olemasolevatesse kohustuslikesse lae-vaettekannete süsteemidesse:

- „Torrese väina regioon ja Suure vallrahu sisemine laevatee“ (REEFREP), mis jõustub 1. juulist 2011;
- „Islandi lõuna ja edelaranniku läheduses“ (TRANSREP), mis jõustub 1. juu-nist 2011.

Turvalisus ja piraatlus

MSC-l arutati mitmeid turvalisuse teemasid, kaasa arvatud:

- parima korralduse praktika, 3. väljaanne (BMP3);
- juhend reederi turvaohvitseridele – reederi ja laevapere ettevalmistamine või-maliku piraatide rünnaku vastu;
- turvalisusega seotud informatsiooni edastamine enne laeva sadamasse saabu-mist.

Teiste IMO alamkomiteede küsimused

Seoses IMO alamkomiteede raportitega otsustas MSC muuhulgas järgmist:

- võttis vastu mitmed uued laevade marsruutimissüsteemid ja kohustuslikud laevaettekannete süsteemid ning tegi muudatusi olemasolevatesse, mis olid va-rem heaks kiidetud navigatsiooniohutuse alamkomitee (NAV) poolt;
- vaatas üle mitmed soovitusel, mis olid esitatud lipuriigi nõuete rakendamise alamkomitee (FSI) poolt seoses võimalike lahendustega, mille kohaselt võiks muuta kohustuslike IMO instrumentide rakendamise koodeksi ja auditeerimise

- kohustuslikuks – eriti küsimus, kuidas viia koodeks ja auditeerimiskohustus mõne või iga koodeksiga kaetud kümne instrumendi lisadesse;
- vaatas üle esimese kolme auditi koondaruande analüüsid, mis saadi IMO liikmesriikide vabatahtliku auditeerimise käigus;
 - vaatas üle arengud uue volitatud klassifikatsiooniühingute koodeksi väljatöötamisel;
 - kiitis heaks päästevahendite koodeksi muudatused, millega nõutakse päästepeatide värviks „rahvusvahelist või erksat punakasoranži,“ seda kõigis neis osades, mis aitavad kaasa avastamisele merel, ning kustutas sõnastuse „suhteliselt hästi nähtav värv“;
 - kiitis heaks SOLAS konventsiooni reegli II-2/20 muudatused, mis puutuvad statsionaarsetesse gaasi ja veepihustuse tulekustutussüsteemidesse autotekil ning ro-ro-, konteineri- ja segalastiruumides, eesmärgiga need vastu võtta;
 - kiitis heaks SOLAS konventsiooni reegli II-2/9 muudatused, mis käsitlevad vaheseinte ja teki vaheruumide tulekindlust ro-ro-ruumides reisilaevadel, mis ei vea rohkem kui 36 reisijat, ning kaubalaevadel eesmärgiga need vastu võtta;
 - kiitis heaks MSC ringkirja, mis käsitleb ECDIS-e töös esinevaid anomaaliaid;
 - kinnitas ohtliku ja tahke lasti alamkomitee (DSC) välja antud ringkirja nende rauamaakide transportimise kohta, mis võivad veelduda;
 - kinnitas talvise hooaja tsooni viimise Aafrika tipust 50 miili lõuna poole, nagu seda oli otsustanud navigatsiooniohutuse alamkomitee (NAV).

Ülemaailmne integreeritud laevanduse infosüsteem (GISIS)

MSC võttis teadmiseks, et vastavalt IMO sekretariaadilt saadud infole koosneb GISIS praegu 24 moodulist, mis on välja arendatud või arendamisel ja mis on ette nähtud laevandusalaste andmete kogumiseks, töötlemiseks ja jagamiseks selleks, et abistada liikmesriike ja sekretariaati nende ülesannete täitmisel aruannete koostamiseks ja meresõidulase info jagamiseks avalikkusele.

MSC 88. istungil võeti vastu järgmised resolutsioonid:

- MSC.307(88) – tuletestimise protseduuride kohaldamise rahvusvahelise koodeksi vastuvõtmine (2010 *FTP Code*);
- MSC.308(88) – SOLAS konventsiooni muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.309(88) – SOLAS konventsiooni 1988. aasta protokollide muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.310(88) – 1972. aasta rahvusvahelise konventsiooni ohutust konteineritest muudatuste vastuvõtmine (1972 *CSC Convention*);
- MSC.311(88) – tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi muudatuste vastuvõtmine (*FSS Code*);
- MSC.312(88) – piletita reisijate sissepääsu vältimise ja piletita reisijate juhtumitele eduka lahenduse leidmiseks kohustuste määramise uuendatud juhend;
- MSC.313(88) – laevadel plasttorude kasutamise juhendi muudatused (resolutsioon A.753(18));
- MSC.314(88) – uus kohustuslik laevaettekannete süsteem “Taani ja Rootsi vahelises väinas“ (SOUNDREP);
- MSC.315(88) – olemasoleva kohustusliku laevaettekannete süsteemi “Torrese väina regioon ja Suure vallrahu sisemine laevatee“ (REEFREP) muudatused;

- MSC.316(88) – olemasoleva kohustusliku laevaettekannete süsteemi “ Islandi lõuna- ja edelaranniku läheduses“ (TRANSREP) muudatused.

Veeteede Ametit esindasid istungjärgul meresõiduohutuse teenistuse juhataja René Sirol ja mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõunik Priit Lööper.

3. 24.01.–28.01.2011. a toimus Londonis STW alakomitee 42. istungjärg, esimene pärast eelmisel aastal Manilas toimunud diplomaatilist konverentsi.

Istungjärgu eesmärk oli viia ellu konverentsil heakskiidetud-vastuvõetud STCW konventsiooni parandused.

Käsitleti e-navigatsiooni strateegiat, uusi mudelkursuseid, ühist seisukohta terminite osas (heakskiidetud meresõidupraktika), praktikapäevikute vorme.

Töötati läbi ka esitatud uued ettepanekud, mis puudutasid kvalifikatsiooninõuete kehtestamist ristluslaevu teenindavate laevade (tendrite) laevapere liikmetele, sisenemist suletud ruumidesse, keskkonnaalaste teadmiste süvendamist.

Toimus ka MSC poolt organiseeritud seminar, kus käsitleti piraatlust ja tutvustati selle vastu võitlemiseks rakendatavaid meetmeid.

Istungjärgul osalesid Veeteede Ametist meresõiduohutuse teenistuse juhataja asetäitja Jaanus Matso ja mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna juhataja Raul Tell.

4. Veeteede Ametisse saabunud ringkirjad:

- MSC.4/Circ.161 (04.11.2010) – oktoobrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (oktoobris raporteeriti 48 juhtumist);
- MCS.4/Circ.162 (01.11.2010) – 2010. a teise kvartali (aprillist juunini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (teise kvartali jooksul raporteeriti 134 juhtumist);
- MSC.4/Circ.163 (01.11.2010) – 2010. a kolmanda kvartali (juulist septembrini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (kolmanda kvartali jooksul raporteeriti 113 juhtumist);
- MSC.4/Circ.164 (03.12.2010) – novembrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (novembris raporteeriti 69 juhtumist);
- MSC.5/Circ.9 (07.01.2011) – informatsioon mereabiteenistusest (MAS);
- MSC.6/Circ.8 (01.10.2010) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (juulist septembrini 2010);
- MSC.1/Circ.1163/Rev.6 (07.12.2010) – täiendatud nimekiri riikide kohta, kus mereemeeste väljaõpe ja diplomeerimine vastab STCW konventsiooni kehtivatele nõuetele;
- MSC.1/Circ.1164/Rev.8 (08.12.2010) – nimekiri riikidest, kus vastavalt STCW konventsiooni reeglile I/8 läbiviidud sõltumatu hinnang kinnitab konventsiooni nõuete täielikku rakendamist;

- MSC.1/Circ.1374 (03.12.2010) – informatsioon asbesttoodete kasutamise keelu kohta laevadel;
- MSC.1/Circ.1375 (07.12.2010) – ühtlustatud SOLAS reegli V/23 tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1376 (03.12.2010) – varuplaan LIRT süsteemi järjepideva töö tagamiseks. Asendab ringkirja MSC.1/Circ. 1344;
- MSC.1/Circ.1377 (06.12.2010) – mereadministratsioonide nimel LRIT vastavustestide läbiviimiseks ja sellekohaste aruannete esitamiseks volitatud rakendusteenuse pakkujate nimekiri;
- MSC.1/Circ.1378 (08.12.2010) – igat tüüpi laevade ja topeltparrastega puistlasti-laevade ballastveemahutite kaitsekihtide tehniliste normide ühtlustatud tõlgendused;
- MSC.1/Circ.1379 (08.12.2010) – ühtlustatud SOLAS reegli II-1/3-5 tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1380 (10.12.2010) – juhised veekindlatele ustele, mida reisilaevad võivad reisi ajal lahti hoida;
- MSC.1/Circ.1381 (10.12.2010) – muudatused ballastveemahutite kaitsekihi tehnilise standardi joonealustes märkustes;
- MSC.1/Circ.1382 (03.12.2010) – küsimustik ülemaailmse merehädä ja ohutuse süsteemi (GMDSS) maapealsetele kaldajaamadele;
- MSC.1/Circ.1383 (03.12.2010) – ühtlustatud kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (*HSC Code*) tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1384 (10.12.2010) – juhend laiaulatusliku paisumisega vahtkustutus-süsteemide kohta, mida kasutatakse masina- ja lastiruumide kaitsmiseks. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1271;
- MSC.1/Circ.1385 (10.12.2010) – katsemahu mõõteskaala väljatöötamise teaduslikud meetodid veepõhiste tulekustutussüsteemide testimiseks;
- MSC.1/Circ.1386 (10.12.2010) – masinaruumis ja lasti pumbaruumis kasutatavate ekvivalentsete veega tulekustutussüsteemide muudetud juhend;
- MSC.1/Circ. 1387 (10.12.2010) – A-kategooria masinaruumide kohalike statsionaarsete veega töötavate tuletõrjesüsteemide aktsepteerimise soovituslik juhend;
- MSC.1/Circ.1388 (10.12.2010) – rahvusvahelise tuleohutusesüsteemide koodeksi 12. peatüki ühtne tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1389 (07.12.2010) – juhised laeval olevate navigatsiooni- ja side-seadmete ajakohastamiseks;
- MSC.1/Circ.1390 (09.12.2010) – juhised laevafirmade turvaohvitseridele;
- MSC.1/Circ.1391 (07.12.2010) – kõrvalekalded, mis on tuvastatud ECDISe kasutamisel;
- MEPC.1/Circ.734 (14.10.2010) – MARPOL lisa I 20. ja 21. regulatsiooni rakendamine. Panama annab konventsiooniga ühinenutele teada regulatsioonide rakendamisest;
- MEPC.1/Circ.735 (26.10.2010) – MARPOL lisa VI ühtne tõlgendamine;
- MEPC.1/Circ.736 (08.11.2010) – juhend “Naftaraamatu” 1. osa täitmiseks;
- MEPC.1/Circ.737 (27.10.2010) – Bahama ja Brasiilia administratsioon teatavad oma riikide lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist; infot on võimalik saada IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.738 (19.10.2010) – Taani administratsioon teatab nende poolt heakskiidetud meetodid MARPOL lisas VI;

- MEPC.1/Circ.739 (08.12.2010) – Brasiilia, Libeeria and Marshalli Saarte administratsioon teatavad oma riikide lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist; infot saab IMO CAS andmebaasist;
- FAL.5/Circ.31 (28.10.2010) – meretranspordi hõlbustamise küsimustega tegelevate pädevate asutuste kontaktid;
- FAL.5/Circ.32 (27.10.2010) – riiklike institutsioonide e-posti aadressid informatsiooni saatmiseks nende riikide sadamatesse saabuvate laevade kohta. Asendab ringkirja FAL.5/Circ.30;
- FAL.5/Circ.32/Corr.1 (16.12.2010) – Bulgaaria riikliku institutsiooni e-posti aadress informatsiooni saatmiseks nende riigi sadamasse saabuvate laevade kohta;
- FAL.3/Circ.201 (27.09.2010) – maalemineku loa ja laevale juurdepääsu loa andmise hõlbustamine ning ebavajalike piirangute eemaldamine, mis on tekkinud erinevuste tõttu ISPS koodeksi rakendamisel;
- FAL.3/Circ.202 (11.10.2010) – seletav käsiraamat rahvusvahelisele mereliikluse hõlbustamise konventsioonile;
- SN.1/Circ.238/Rev.1 (16.11.2010) – ringkiri teatab uutest eeskirjadest, mis kehtestati laevadele, kui nad läbivad Singapuri väina laevaliikluse eraldusskeemi ning ankrus seismise ala. Asendab ringkirja SN/Circ.238;
- SN.1/Circ.291 (09.10.2010) – teave kohustusliku laevaettekannete süsteemi kohta Kanada põhjapoolsetes vetes (NORDREG);
- SN.1/Circ.292 (08.11.2010) – mastitulede paigutuse kohandamine ringkirjas nimetatud laevadel;
- SN.1/Circ.293 (07.12.2010) – ringkiri teavitab laevaliikluse uutest meetmetest;
- SN.1/Circ.294 (07.12.2010) – ringkiri teavitab kohustuslikust laevaettekannete süsteemist Rootsi ja Taani vahelisel alal ja Islandi rannikul;
- SN.1/Circ.298 (14.12.2010) – mastitulede paigutuse kohandamine ringkirjas nimetatud laeval;
- SN.1/Circ.299 (06.01.2011) – rahvusvahelise jääpatrulli teadaanne teenuste kohta 2011. a;
- LEG.1/Circ.6 (25.11.2010) – IMO juriidilise komitee töömeetodite ja töö organiseerimise juhend. Asendab ringkirja LEG.1/Circ.5;
- STCW.2/Circ.33 (11.11.2010) – Leedu Vabariigi uued kutsetunnistuse vormid;
- STCW.2/Circ.34 (22.11.2010) – Iraani Vabariigi uued kutsetunnistuse vormid;
- BWM.2/Circ.30 (13.10.2010) – lõpliku kinnituse saanud toimeainete nimekiri, mida kasutatakse ballastsüsteemides;
- COLREG.2/Circ.62 (15.12.2010) – ringkiri teavitab uutest laevaliikluse eraldusskeemi piirkondadest;
- DSC.1/Circ.63 (12.10.2010) – DSC komitee järeldused seoses vedeldatava raua peenmaagi veoga;
- DSC.1/Circ.64 (25.11.2010) – vastastikuse mõistmise memorandum pakendatud ohtlike kaupade veo kohta Läänemerel (teade Eesti Vabariigi valitsuselt).

IMO trükised

IMO toote- kood	Väljaanne	Keel	Hind	Märkused
I175E	SOLAS – Amendments 2008 and 2009	inglise	12 GBP	Lisanduvad saatekulud
IB867E	Code on Alerts and Indicators, 2009 – 2010 Edition	inglise	15 GBP	Lisanduvad saatekulud
ID982E	Life-Saving Appliances including LSA Code, 2010 Edition	inglise	23 GBP	Lisanduvad saatekulud
IA910M	Joint IMO/IHO/WMO Manual on Maritime Safety Information, 2010 Edition	inglise	20 GBP	Lisanduvad saatekulud
I026E	Assembly 26 Resolutions 1011-1032 (23 November – 4 December 2009)	inglise	30 GBP	Lisanduvad saatekulud

Varsti ilmuvad väljaanded:

<http://www.imo.org/Publications/Pages/FutureTitles.aspx>

IMO väljaandeid on võimalik soetada siit:

https://shop.imo.org/b2c_shop/b2c/init.do

IMO uudiskirjad leiab siit:

<http://www.imo.org/Publications/Pages/NewslettersMailers.aspx>

Laevaregistri aruanne seisuga 01.01.2011

Eesti laevaregistrid / *Estonian Ship Registers*

I LAEVAREGISTER / SHIP REGISTER

1. Merelaevad / Seagoing Ships

1.1 Kaubalaevad / Merchant Ships

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	15	33302,00	48781,30
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	61,20	65,00
KOKKU / TOTAL-	17	33363,20	48846,30

1.2 Reisilaevad / Passenger Ships

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	14	25252,00	5464,80
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	5	249,00	47,60
KOKKU / TOTAL-	19	25501,00	5512,40

1.3 Tehnilised ja abilaevad / Technical and Auxiliary Ships

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	34	15712,52	16582,68
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	47	1399,91	308,82
KOKKU / TOTAL-	81	17112,43	16891,50

1.4 Kalalaevad / Fishing Vessels

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	47	15554,00	6930,89
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	68	2117,48	1027,40
KOKKU / TOTAL-	115	17671,48	7958,29

1.5 Lõbusõidu- ja huvilaevad / *Pleasure and Tour Ship*

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	1	2420,37	1534,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	90	467,96	227,67
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	91	2888,33	1761,67

Merelaevad / *Seagoing Ships*

(tabelite / *Tables 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 ja / and 1.5 kokkuvõte / summary*)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	111	92240,89	79293,67
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	212	4295,55	1676,49
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	323	96536,44	80970,16

2. SISEVEELAEVAD / *INLAND VESSELS*

2.1 Kaubalaevad / *Merchant Ships*

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	1	116,00	140,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	1	116,00	140,00

2.2 Reisilaevad / *Passenger ships*

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	2	352,00	195,20
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	5	202,78	5,45
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	7	554,78	200,65

2.3 Tehnilised ja abilaevad / *Technical and Auxiliary Ships*

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	0	0,00	0,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	7	183,80	41,25
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	7	183,80	41,25

2.4 Kalalaevad / *Fishing Vessels*

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	0	0,00	0,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	14	142,00	89,30
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	14	142,00	89,30

2.5 Lõbusõidu- ja huvilaevad / *Pleasure and Tour Ships*

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	0	0,00	0,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	1	14,00	2,00
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	1	14,00	2,00

Siseveelaevad / *Inland Vessels*

(tabelite / *Tables 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 ja / and 2.5 kokkuvõtte / summary*)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	3	468,00	335,20
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	27	542,58	138,00
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	30	1010,58	473,20

I (A) Laevaregister / *Ship Register* (tabelite / *Tables 1.6 ja / and 2.6 kokkuvõtte / summary*)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	114	92708,89	79628,87
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	239	4838,13	1814,49
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	371	97547,02	81443,36

II E HITATAVATE LAEVADE REGISTER / REGISTER OF SHIPS UNDER CONSTRUCTION

1. Ehitatavad laevad / Ships under Construction

Ehitatavaid laevu ei ole registreeritud /
There are no ships under construction registered

2. Teisaldatavad laevad / Non-propelled Ships

2.1a Teisaldatavad

MERELAEVAD / Non-propelled Seagoing Ships

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	13	37467,79	35706,50
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	190,00	135,00
KOKKU / TOTAL-	15	37657,79	35841,50

2.2b Teisaldatavad

SISEVEELAEVAD / Non-propelled Inland Vessels

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	5	1802,37	1200,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	22,00	42,60
KOKKU / TOTAL-	7	1824,37	1242,60

II (B) Ehitatavate laevade register / Register of Ships under Construction

(tabelite / Tables I. 2.1a ja / and 2.2b kokkuvõte / summary)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	18	39270,16	36906,50
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	4	212,00	177,60
KOKKU / TOTAL-	22	39482,16	37084,10

C. Laevakinnistusraamat / Ship's Registration Book

(tabelite / Tables I (A) ja II (B) kokkuvõte / summary)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	132	131979,05	116535,37
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	243	5050,13	1992,09
KOKKU / TOTAL-	375	137029,18	118527,46

III Laevapereta prahitud laevade register / *Register of Bareboat Chartered Ships*

3. MERELAEVAD / *Seagoing Ships*

3.1 Kaubalaevad / *Merchant Ships*

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	2	5316,00	6474,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	2	5316,00	6474,00

3.2 Reisilaevad / *Passenger Ships*

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	11	305212,00	48563,90
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	11	305212,00	48563,90

Laevapereta prahitud tehnilised ja abilaevad /
Bareboat Chartered Technical and Auxiliary Ships

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	3	789,00	428,89
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	3	789,00	428,89

III Laevapereta prahitud laevade register / *Register of Bareboat Chartered Ships*

(tabelite / *Tables* 3.1; 3.2 ja / *and* 3.3 kokkuvõtte / *summary*)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	16	311317,00	55466,79
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
KOKKU / <i>TOTAL-</i>	16	311317,00	55466,79

IV RHÜT laevade andmekogu / Register of Ships FSAD

1. Riigihaldusülesandeid täitvad laevad / Ships Fulfilling State Administrative Duties

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	2	4823,00	1845,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	46	353,00	89,70
KOKKU / TOTAL-	48	5176,00	1934,7

V Eesti laevaregistrid / Estonian Ship Registers

(tabelite / Tables C, III ja / and IV kokkuvõte / summary)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	150	448119,05	173847,16
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	289	5403,13	2081,79
KOKKU / TOTAL-	439	453522,18	175928,95

Andmed on esitatud seisuga 01. jaanuar 2011.

Data is submitted as of 1st January, 2011.

Täienduskursused

Eesti Mereakadeemia täienduskursused meremeestele 2011. a esimesel poolaastal

Õppekursuse nimetus	Algus	Lõpp	Sihtgrupp	Hind (EUR)	Märkused
Laevajuhtide erialane täiendusõpe vastavalt STCW 95 A-I/II Laevamehaanikute erialane täiendusõpe vastavalt STCW 95 A-I/II Elektrimehaanikute erialane täiendusõpe	07.03 04.04 02.05 06.06	11.03 08.04 06.05 10.06	laevajuhid	213.59	8 tundi simulatooril
Meresõidualane inglise keel vastavalt STCW 95 A-II/1 ja A-III/1			laevajuhid laevamehaanikud	127.44 83.08	kursus 10 t; eksam ja konsultatsioon
Elektronkaartide (ECDIS) kasutamine STCW95 A-II/1			laevajuhid	213.08	vastavalt grupi kogunemisele
GMDSS GOC kursus STCW 95 A-IV/2			laevajuhid	441.00	Telenori ja Hollandi kinnitus
GMDSS ROC kursus STCW 95A-IV/2			laevajuhid	191.73	Telenori ja Hollandi kinnitus
GMDSS täiendusõppekursus ROC ja GOC STCW 95 A-IV/2 ja B-I/12 *ROC 3 päeva	28.02 21.03 11.04 25.04 09.05 23.05 13.06 27.06	04.03 25.03 15.04 29.04 13.04 27.05 17.06 01.07	laevajuhid	215.76 152.68	Telenori ja Hollandi kinnitus
Radarvaatleja STCW 95 A-II/1 ja A-II/3			kuni 500 GT laevajuhid	121.43	vastavalt grupi kogunemisele
Radarsüsteemide ja ARPA kasutamine, sillatöö organiseerimine ja päästetööde korraldamine STCW95 A-II/2			vanemtüürimees kapten	220.62	vastavalt grupi kogunemisele
Radarvaatleja ja ARPA kasutamine STCW 95 A-II/1 ja A-II/3			laevajuhid	185.34	vastavalt grupi kogunemisele
Esmaabiõpe STCW 95 A-VI/4-1	14.03 11.04 09.05 13.06	16.03 13.04 11.05 15.06	laevajuhid laevamehaanikud	147.19	
Meditšiiniabikoolitus STCW 95 A-VI/4-2	14.03 11.04 09.05 13.06	18.03 15.04 13.05 17.06	kaptenid vanemtüürimehed	215.13	

Ohtlike kaupade vedu STCW 78/95 B-V/c ,IMDG koodeks			laevajuhid kaldapersonal laevapere liik- med		16 tundi; vastavalt grupi kogunemisele
Miinum nõuded tööks nafta- ,keemia- ja gaasi- tankeritel STCW 78/95 V/1			laevapere liik- med terminalide töötajad	191.74	inglise keeles; vastavalt grupi kogunemisele
Täiendav väljaõpe kapteni- tele ja teistele juhtkonna liikmetele tööks naftatanke- ritel STCW 78/95 V/1			kaptenid juhtkond	241.40	inglise keeles; vastavalt grupi kogunemisele
Väikelaevajuhtide õppekur- sus	07.03 02.05	28.04 30.06		428.21 (sisald. km)	kestvus u 8 nädalat
Sadama- ja merelootside täiendõppe kursus			lootsid	447.38	vastavalt kokkuleppele
Reisijate, kauba ja laeva ohutuse tagamine ja inim- käitumine kriisisituatsioonis STCW95 A-V/2,V/3			reisilaevade meeskonnad	70.30	vastavalt grupi kogunemisele
Laeva juhtimine ja manöö- verdamine STCW95 A- II/1,A-II/2 ja B-VIII/2			laevajuhid	485.73	vastavalt grupi kogunemisele
Sillatöö organiseerimine ja juhtimine STCW-95 A- II/1,A-II/2,B-VIII/2			laevajuhid	441.00	vastavalt grupi kogunemisele
Kiirlaeva täiendõppe kur- sus tüürimeestele B-V/3			kaptenid vanem- tüürimehed	469.75	vastavalt kokkuleppele
Siseaudiitorite ettevalmistus SOLAS 74 pt IX, ISM koo- deks			laevanduse töö- tajad laevapere liik- med	99.70	3 tööpäeva vastavalt vaja- dusele
Laeva turvalisuse alane õp- pekursus laevapere liikme- tele vastavalt ISPS koodeksi nõudmistele			laevapere liik- med	63.91	8 tundi vastavalt vaja- dusele
Kursus laevade turvaohvit- seride ettevalmistamiseks ja julgestusplaanide koostami- seks SOLAS 74 pt.XI-2, ISPS koodeks			laevanduse töö- tajad laevapere liik- med	242.82	vastavalt grupi kogunemisele
Merendusosalased algteadm- ised „maarottidele” 3 päeva Merendusosalased teadmised edasijõudnud „maarottide- le” 2 päeva Vöörast ahtrini 1 päev			kõigile meren- dusest huvitu- vatele inimeste- le	236.98 153.39 116.96	vastavalt tellimusele