



VEETEED AMETI TEATAJA 2011/3

Õigusaktide muudatused	2
Kolonel Jakob Prei (1873–1954)	13
Laevaõnnetuste juurdlejate Euroopa regiooni istung.....	20
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused	21
IMO teated	25
IMO trükised	33

Õigusaktide muudatused

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 23.09.2011 määrus nr 93 “Lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise ning kapteni ja vanemtüürimehe eksamineerimise kord ja loa vorm”

Jõustus 30.09.2011

Määruse aluseks on meresõiduohutuse seaduse (MSOS) § 57¹ lõige 9.

Määrusega täpsustatakse lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise tingimusi.

Võrreldes kuni 02.01.2011. a kehtinud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega “Lootsi kvalifikatsiooninõuded ning kutsetunnistuse ja lootsitasõidu loa vorm ning väljastamise tingimused” ei too käesoleva määruse regulatsioon loa taotleja jaoks olulisi muudatusi. Eksami sooritamiseks vajalike ainevaldkondade loetelu on võrreldes varasemaga lühenenud, keskendudes lootsi jaoks olulisematele valdkondadele (navigatsioon, vastavate nõuete ja reeglite tundmine, konkreetse lootsimispiirkonna iseloomustus jne).

Lootsitasõidu loa väljastamiseks peab reeder esitama Veeteede Ametile vastava taotluse. MSOS § 57¹ lõike 2 kohaselt tuleb reisilaeva puhul taotleda luba nii kaptenile kui ka vanemtüürimehele, ülejäänud juhtudel ainult kaptenile. Taotlusele peab reeder lisama MSOS § 57¹ lõigetes 3 ja 4 nimetatud nõuete täitmist tõendava sadama külastuste arvestuslehe (vorm on toodud määruse lisas 3) ning munsterrollide koopiad.

Lootsitasõidu luba väljastatakse pärast lootsitasõidu eksami sooritamist määruse lisas 4 toodud lootsitasõiduksamiprotokolli alusel viie tööpäeva jooksul. Lootsitasõidu eksam kaptenile ja vanemtüürimehele on võrdväärne, seega vanemtüürimehe kapteniks saamisel jääb kehtima vanemtüürimehele väljastatud lootsitasõidu luba.

Lootsitasõidu eksami võtab vastu Veeteede Ameti peadirektori käskkirjaga moodustatud lootsi kvalifikatsioonikomisjon. Komisjoni määratakse laevajuhi kvalifikatsiooni omavad isikud Veeteede Ametist ning kutsutakse osalema lootsi kvalifikatsiooni omavad isikud lootsiteenust osutavast äriühingust ja lootsimispiirkonnas asuva vastava sadama kapten.

Komisjoni esimees ja aseesimees peavad olema Veeteede Ameti teenistujad ning omama kõrgeima kvalifikatsiooniga laevajuhi diplomit.

Lootsitasõidu eksami teoreetilises osas kontrollitakse laevajuhi teoreetilisi teadmisi nii piirkonna navigatsioonilise olukorra kui ka kehtivate õigusalaste regulatsioonide kohta.

Tõsteseadmete katsetamist viivad läbi Veeteede Ametilt või volitatud klassifikatsiooniühingult vastava tunnustuse saanud ettevõtjad. Lisatud on kohustus viia katsetused läbi Veeteede Ameti järelevalveametniku või volitatud klassifikatsiooniühingu inspektori juuresolekul, et suurendada tõsteseadmete kasutamise ohutust. Veeteede Ameti järelevalveametniku või volitatud klassifikatsiooniühingu inspektori juuresolekut ei nõuta alla ühetonnise tõstevõimega seadme (väikesed poomid, telferid jms) korral, mis ei ole reisijatelift või -eskalaator.

Alla ühetonnise tõstevõimega seadme (välja arvatud reisijatelifti ja -eskalaatori) katsetuse võib läbi viia laeva kapteni moodustatud komisjon. Senikehtinud määruse kohaselt oli see reederi kohustus. Komisjoni moodustamist nõutakse, sest katsetamise peavad läbi viima vähemalt kaks inimest.

Üldiselt viiakse tõsteseadme katsetused läbi kooskõlas valmistajatehase katsetusprogrammiga ning ainult juhul, kui see puudub, vastavalt määruse §-le 4.

Võrreldes varemkehtinuga on asendatud kohustus kontrollida sissekandeid laeva tõsteseadmete raamatusse ja laeva tehnilise ülevaatusse raamatusse kohustusega kontrollida eelnevaid märkusi tõsteseadme kasutamise ja remondi kohta. Uue nõudena on kohustus kontrollida kõigi noole lõpplülite korrasolekut, mitte ainult pöörde lõpplüti korrasolekut.

§ 4 lõikes 2 on toodud tõsteseadmete katsetamisel kasutatavate katseraskuste kaalud, mis on mõeldud kraanade ja poomide katsetamiseks. Reisijateliftide ja -eskalaatorite ning kaubaliftide ja tõsteplatvormide katsetamisel kasutatavate katseraskuste kaalud on toodud lõikes 6. Katseraskuste kaalude kehtestamisel on aluseks võetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) dokitööde juhend ja klassifikatsiooniühingute reeglid.

Lõikes 6 sätestatakse võrreldes senikehtinud määrusega reisijatelifti ja -eskalaatori ning kaubalifti ja tõsteplatvormi katsetamise täpsem korraldus, juhul kui tõsteseadmepuudub valmistajatehase katsetusprogramm. Sel juhul toimub katsetamine vastavalt katsetaja koostatud juhendile, mis on kooskõlastatud olenevalt laeva tehnilise järelevalve alasest kuuluvusest kas Veeteede Ameti või volitatud klassifikatsiooniühinguga. Juhendis antakse katsetamise läbiviimise üksikasjalik kirjeldus.

Katsetaja väljastab tõsteseadme kohta sertifikaadi, mis määrab seadme maksimaalse töökoormuse. Katsetuse tulemuste põhjal võib vähendada tõsteseadme maksimaalset töökoormust.

Klassifitseerimata laeval teeb tõsteseadmete ülevaatusse Veeteede Amet ning klassifikatsiooniühingu järelevalve alla kuuluval laeval volitatud klassifikatsiooniühing. Võrreldes eelmise määrusega ei jäeta alla ühetonnise tõstevõimega tõsteseadme ülevaatusse läbiviimise õigust reederile, kuna järelevalve teostamine on riigi pädevuses.

Sätetatud on Veeteede Ameti või volitatud klassifikatsiooniühingu teostatavate tõsteseadmete ülevaatuste loetelu: esmane, täis- ja iga-aastane ülevaatus.

Võrreldes senikehtinud määrusega on lisatud täisülevaatus tegevuste loetellu metallkonstruktsioonide jääkpaksuste mõõtmine, mis viiakse vajaduse korral läbi olenevalt välise ülevaatus tulemustest.

Võrreldes senikehtinud määrusega kehtestatakse kohustus läbi viia erakorraline ülevaatus pärast tõsteseadmega eksploatatsiooni käigus juhtunud avariid. Ülevaatus mahu määrab sellisel juhul olenevalt avarii asjaoludest Veeteede Ameti järelevalveametnik või volitatud klassifikatsiooniühingu inspektor ning ülevaatus viiakse läbi olenemata tõsteseadme dokumentide kehtivusajast.

Tõsteseadmete kasutamise nõuded on §-s 6. Võrreldes senikehtinud määrusega on täiendatud juhtumite loetelu, mille esinemisel laeva tõsteseadmete kasutamine on keelatud. Näiteks juhud, kus tõsteseadmel või tõsteseadme vahetatavatel detailidel puudub määrusekohane sertifikaat või vahetatavate detailide tehnilised andmed ei vasta tõsteseadmele. Tõsteseadme kasutamine on keelatud reisijateliftide ja -eskalaatorite puhul, kui 5% või enam traate on purunenud nende üldarvust trossi keerdesammu pikkusel, samuti kui mastide, poomide, vintside vundamentide ja muude metallkonstruktsioonide jääkpaksused on vähem kui 80% algpaksusest.

Keelatud on jätkata tööd, kui on tekkinud häired tõsteseadme töös või tõsteseade on saanud vigastada.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 26.08.2011 määrus nr 84 „Volitatud klassifikatsiooniühingutele esitatavad nõuded ja volitatud klassifikatsiooniühingute üle järelevalve teostamise kord”

Jõustus 02.09.2011

Määruse aluseks on MSOS § 12 lõige 3¹. Määrus tunnistab kehtetuks majandus- ja kommunikatsiooniministri 09.11.2005. a määruse nr 136 “Volitatud klassifikatsiooniühingutele esitatavad nõuded”.

Määrusega võetakse üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/15/EÜ (laevade kontrollimise ja ülevaatus tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta) nõuded.

Määrusega kehtestatakse nõuded, mida volitatud klassifikatsiooniühingud peavad järgima, et täita mereohutust ja merereostuse vältimist käsitlevaid rahvusvahelisi konventsioone, edendades samas teenuste osutamise vabadust. Samuti reguleeritakse määrusega riigipoolse järelevalve teostamist volitatud klassifikatsiooniühingute üle.

Volitatud klassifikatsiooniühingul on lubatud väljastada rahvusvaheliste konventsioonide alusel vabastamise tunnistusi ainult Veeteede Ameti loal.

Kaubalaeva raadioohutuse tunnistuse väljastamiseks vajalikke ülevaatusi võib lisaks volitatud klassifikatsiooniühingule teostada ka tunnustatud eraõiguslik asutus, kellel on piisavad teadmised ja pädevad töötajad, et hinnata raadioside ohutust. Nimetatud asutustena on mõeldud raadiosideseadmete kaldahooldusettevõtteid, kellel on raadioside ohutuse alane pädevus.

Volitatud klassifikatsiooniühingute järelevalvet reguleerivate sätete kehtestamisega tõhustatakse riigipoolset kontrolli klassifikatsiooniühingute üle, seeläbi on võimalik paremini kontrollida laevade vastavust rahvusvahelistele meresõiduohutuse standarditele. Sisuliselt jääb järelevalve volitatud klassifikatsiooniühingute üle toimuma sarnaselt praeguse korraga, kuna antud valdkonda reguleerivates rahvusvahelistes nõuetes muudatusi ei ole. Euroopa Liidus viidi klassifikatsiooniühingutele esitatavad nõuded varemkehtinud direktiivist 94/57/EÜ üle otsekohalduvasse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusesse 391/2009.

Veeteede Amet on sõlminud lepingud järgmiste klassifikatsiooniühingutega Eesti lippu kandvate laevade tehnilise järelevalve teostamiseks ja neile tunnistuste väljastamiseks:

1. Lloyd's Register (LR);
2. Bureau Veritas (BV);
3. Det Norske Veritas (DNV);
4. Germanischer Lloyd (GL);
5. American Bureau of Shipping (ABS);
6. Registro Italiano Navale (RINA);
7. Russian Maritime Register of Shipping (RS).

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. jaanuari 2006. a määruse nr 3 "Reederi ja tema laeva meresõiduohutuse alase auditeerimise kord ja auditeerimise tunnistuste vormid" muutmise

Jõustus 24.09.2011

Määruse aluseks on MSOS § 6 lõige 4.

Määrus viib reederi ja tema laeva meresõiduohutusalase auditeerimise korra kooskõlla MSOS, Euroopa Liidu õigusaktide nõuete ning 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel koos parandustega IX peatükis kehtestatud "Laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksiga" (*International Safety Management Code*, ISM koodeks). 02.01.2011. a jõustusid MSOS muudatused, millega viidi osa määruse regulatsioonist seadusesse. Sellest tulenes vajadus muuta määrust.

Redaktsiooniline muudatus puudutab määruse pealkirja: sõna “meresõiduohutuse alane” asemel seaduse volitusnormis kasutatud sõna „meresõiduohutuslane“.

Asendatud on määruse viide IMO resolutsioonile A.913(22) viitega uuele samasisulisele IMO resolutsioonile A.1022(26), millega asendati varem kehtinud juhend administratsioonidele meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamiseks.

Meresõiduohutuse korraldamise süsteemi käsiraamatu mõistes on asendatud viide hädaolukordades tegutsemise kirjeldusele viitega hädaolukordades tegutsemise juhenditele. Muudatus tehti, kuna sõna „kirjeldus“ on eksitav ega anna edasi regulatsiooni mõtet. Regulatsiooni mõte on, et meresõiduohutuse korraldamise süsteemi käsiraamat sisaldaks täpseid juhiseid tegutsemiseks hädaolukorras.

Tulenevalt ISM koodeksi 01.07.2010. a jõustunud muudatusest käsitatakse ISM koodeksi nõuete ebaefektiivset ja mittesüsteemset täitmist olulise mittevastavusena. Seega puudub varasem võimalus kaalutleda, kas käsitleda seda olulise mittevastavusena või mitte.

Üldnõudeid SMS-le on täiendatud viitega EL määrusele nr 336/2006, kuna olenevalt laeva tüübist ja sõidupiirkonnast kohaldatakse nende suhtes kas ISM koodeksi või EL määruse nr 336/2006 nõudeid. ISM koodeksit kohaldatakse SOLAS konventsiooni IX peatüki reegli 2 kohaselt rahvusvahelisi reise tegevale reisilaevale ning 500-se ja suurema kogumahutavusega kaubalaevale ja tankerile. EL määruse nr 336/2006 artikli 3 kohaselt kohaldatakse määrust rahvusvahelisi reise tegevale kaubalaevale, kohalikus rannasõidus sõitvatele kauba- ja reisilaevadele ning liikmesriikide sadamate vahel regulaarreise tegevatele kauba- ja reisilaevadele. Ühe SMS-s sisalduva meetmena on lisatud õnnetuste ja ohtlike juhtumite analüüsimine eesmärgiga vältida nende kordumist. Analüüs on vajalik meresõiduohutuse tõhustamiseks.

Auditi läbiviimisel aluseks võetavate tõendite loetelu täiendatakse punktiga, mille kohaselt lähtutakse intervjuude tulemustest reederi töötajatega, mille käigus veenduti ohutuse ja keskkonnakaitse strateegia rakendamises ning protseduuride ja juhendite täitmises.

Muudatusega on määrusest välja jäetud tingimus, mille kohaselt siseauditist ei tohi Veeteede Ameti poolt läbiviidava auditi tegemise ajaks olla möödunud rohkem kui kolm kuud. Selle asemel sätestatakse ISM koodeksi A osa punktist 12.1 tulenev tingimus, mille kohaselt reeder peab siseauditi läbi viima vähemalt kord 12 kuu jooksul.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 25. aprilli 2006. a määruse nr 40 "Laeva turvalisuse ülevaatuse läbiviimise kord ja laeva turvalisuse tunnistuse vorm" muutmine

Jõustus 24.09.2011

Määruse aluseks on MSOS § 11¹ lõige 8.

Määruse muudatuste eesmärk on laeva turvaülevaatuse läbiviimise korra kooskõlla viimine MSOS ja Euroopa Liidu õigusaktide nõuetega. 02.01.2011. a jõustusid MSOS muudatused, millega viidi osa määruse regulatsioonist seadusesse. Sellest tulenes vajadus muuta määrust.

Määruse pealkiri ja tekst on viidud vastavusse MSOS § 11¹ lg 8 volitusnormi sõnastusega: „turvalisuse ülevaatus“ asemel kasutatakse „turvaülevaatus“.

Kehtetuks on tunnistatud määruse § 1 lõige 2 mis sätestas, et ülevaatuse viib läbi Veeteede Amet. MSOS § 11¹ lõige 5 sätestab, et turvaülevaatus võib läbi viia volitatud turvalisusorganisatsioon, kellega Veeteede Amet on sõlminud halduslepingu. Seega oli määruse varasem säte vastuolus seadusega.

Muudatusega on vähendatud turvaülevaatuse taotluse esitamise tähtaega. Tööpäeva asendamine kalendripäevaga annab reederile võimaluse paindlikumalt taotleda ülevaatusi. Eesti sadamas läbiviidava turvaülevaatuse korral lüheneb taotluse esitamise tähtaeg seniselt 7 tööpäevalt 7 kalendripäevani ning välisriigi sadamas läbiviidava turvaülevaatuse korral 14 tööpäevalt 14 kalendripäevani.

Täpsustatud on turvaülevaatuse aruande originaalide jaotust laeva turvaülevaatuse läbiviimisel. Muudatuse kohaselt jääb senise koopia asemel laevale üks aruande originaal.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. märtsi 2005. a määruse nr 30 "Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm" muutmine

Jõustus 31.07.2011

Määruse muudatustega on määrus viidud kooskõlla Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2010/36/EL (ELT L 162, 29.06.2010, lk 1–135).

Määratletud on mõiste „suvine navigatsiooniaeg“ – ajavahemik 1. aprillist kuni 1. oktoobrini. Mõistega “suvine navigatsioonihooaeg” on asendatud määruses varem kasutatud sõna “suvi”.

Määruse § 10 lõikes 7 asendatakse sõnade “vahendid abivajaja veest väljatõstmiseks” ning “päästevahendist laeva pardale tõstmiseks” vahel olnud sõna “või” sõnaga “ja”. Sellega parandatakse sõnastuslik ebatäpsus määruse tekstis – vahendid veest väljatõstmiseks ning päästevahendist laeva pardale tõstmiseks on erinevad, laeval peavad olema mõlemat liiki vahendid.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 20.07.2011 määrus nr 81 „Laeva saabumisest teatamisel esitatavate andmete loetelu“

Jõustus 29.07.2011

Määruse aluseks on MSOS § 53³ lõige 7.

Määrusega kehtestatakse laeva saabumisest teate esitamisel Veeteede Ametile esitatavate andmete loetelu ja võetakse üle EL direktiivi 2002/59/EÜ I lisa punktid 1 ja 5. Selle kohaselt tuleb teates esitada laeva nimi, laeva kutsung, IMO number või MMSI number, laeva sihtsadam, sihtsadamasse või lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohta jõudmise eeldatav aeg, sihtsadamast või lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohast lahkumise eeldatav aeg ning pardal olevate isikute koguarv. Lisaks direktiiviga 2002/59/EÜ nõutavale andmete loetelule kehtestatakse määrusega nõue esitada eelmine külastussadam ja sellest lahkumise aeg. Nimetatud teavet soovib info õigsuse kontrollimise vajadusest tulenevalt Veeteede Ametilt saada ühenduse teabevahetussüsteemi SafeSeaNet haldav Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA).

Edastatud andmete muutustest tuleb viivitamatult teatada Veeteede Ametile.

Määruses nimetatud andmete edastamisel on Veeteede Ametil võimalik senisest tõhusamalt teostada laevaliikluse seiret, mis aitab omakorda kaasa meresõiduohutuse suurenemisele.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 07.10.2011 nr 97 määrus “Sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüsis kajastatavate teemade täpsustatud loetelu ja riskianalüüsi läbiviimise kord”

Jõustus 16.10.2011

Määrus on kehtestatud „Sadamaseaduse“ § 15 lõike 6 alusel.

Määruse koostamisel on lähtutud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 725/2004 laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta (ELT L 129, 29.04.2004, lk 6–91) ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2005/65/EÜ sadamate turvalisuse tugevdamise kohta (ELT L 310, 25.11.2005, lk 28–39). Määrusega võetakse üle direktiivi 2005/65/EÜ lisa I.

Määrusega luuakse siseriiklikud menetlusreeglid sadamate ja sadamarajatiste Euroopa Liidu õiguses ette nähtud riskianalüüside läbiviimiseks. Määruse lisa annab üksikasjaliku ülevaate riskianalüüsi käigus kajastatavatest teemadest.

Riskianalüüsi läbiviimise kord on ühesugune nii sadama kui ka sadamarajatise osas. Riskianalüüsi algatab ja viib läbi Veeteede Amet.

Vastavalt „Sadamaseaduse“ § 15 lõikele 3 kaasab Veeteede Amet turvalisuse riskianalüüsi läbiviimisesse riigi päästeasutusi ja julgeolekuasutusi ning arvestab sadama ja sadamarajatise riskianalüüsi koostamisel nende ettepanekutega. Määrusega on määratletud vastav menetluskord ja -tähtaeg. Määruses on kindlaks määratud, et „Sadamaseaduse“ § 15 lõikes 2 sätestatud sadama pidaja ettepaneku küsimine sadamarajatiste arvu ja piiride kohta sadamas toimub riskianalüüsi läbiviimise käigus.

Kuna tulenevalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/65/EÜ art 7 punktist 3 peavad asjaomased Euroopa Liidu liikmesriigid rahvusvahelisi laevaliine teenindavate sadamate turvalisuse riskianalüüside läbiviimisel tegema koostööd, on määruses sätestatud põhimõtte, et riigi julgeolekuasutus arvestab riskianalüüsi aruande osas ettepanekute tegemisel muu hulgas rahvusvahelise koostöö käigus saadud ohuteabega.

„Sadamaseaduse“ § 15 lõike 4 kohaselt tuleb riskianalüüsi aruanne üle vaadata ja vajaduse korral riskianalüüs uuesti läbi viia, võttes muuhulgas arvesse muutuvaid turvaote. Sellest tulenevalt on määruse § 2 lõikes 5 sätestatud riigi julgeolekuasutuse kohustus teha Veeteede Ametile vajadusel vastav ettepanek.

Määruse § 3 määratletakse riskianalüüsi aruande osad ja kirjeldatakse neis kajastatavaid teemasid. Riskianalüüsi aruanne peab koosnema neljast osast, kusjuures erilist tähtsust omavad riskimaatriksid, mille alusel määratakse kindlaks sadama ja sadamarajatise turvameetmete liigid, intensiivsus (sh ebaregulaarselt või juhuslikult kohaldatavate turvameetmete sagedus) ja nende rakendamise tähtsusjärjekord. Sellest tulenevalt on eraldi kajastatud riskimaatriksite koostamise põhimõtted, mis on kooskõlas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni vastava juhendiga (*Security in ports. ILO and IMO code of practice*. Geneva, International Labour Office/London, International Maritime Organization, 2004).

Määruse lisa on sätestatud riskianalüüsi läbiviimise etapid ja selles kajastatavate teemade täpsustatud loetelu. Riskianalüüsi läbiviimise põhimõtted ja suunised riskianalüüsi läbiviimiseks tulenevad Euroopa Liidu õigusest, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 725/2004 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2005/65/EÜ. Riskianalüüsi aluspõhimõtete sõnastus on identne direktiivi lisa I ja määruse lisa II. Riskianalüüsi läbiviimise konkreetsete suuniste sõnastus on direktiivis ja määruses erinev, kuid sisuline lähenemine on sama.

„Riigilõivuseaduse“ § 186 lõike 1 kohaselt tasutakse sadama ja sadamarajatise turvalisuse riskianalüüsi läbiviimise ja selle aruandesse muudatuste tegemise eest riigilõivu 127,82 eurot iga sadama või sadamarajatise kohta, kuid kokku mitte üle 639,11 euro.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 17.10.2011 määrus nr 98 “Laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise tunnistuse taotlemise, väljaandmise ja kehtetuks tunnistamise kord”

Jõustus 23.10.2011

Määrus on kehtestatud MSOS § 44² lõike 7 alusel.

Määrus sätestab klassifitseerimata laevadele laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide (edaspidi AFS) tunnistuse taotlemise, väljaandmise ja kehtetuks tunnistamise korra. Tunnistuse väljastamise ja laevade AFS vastavuse tagamise kohustus tuleneb laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelisest konventsioonist, millega Eesti ühines 2008. a ning mis jõustus Eesti suhtes 23. aprillil 2009. a.

AFS termin hõlmab värvi, pinnakatet, pinda või seadet, mille eesmärgiks on vähendada või vältida veeorganismide kinnitumist laevakerele.

Määrus kohaldub vaid 400-se ja suurema kogumahutavusega Eesti lipu all sõitvatele klassifitseerimata laevadele. MSOS § 44² lõike 2 alusel väljastab 400-se ja enama kogumahutavusega klassifitseeritud laevadele kattumisvastase süsteemi rahvusvahelise tunnistuse Veeteede Ameti poolt volitatud klassifikatsiooniühing, mistõttu klassiühingu alla kuuluvad laevad on määruse kohaldamisalast välja jäetud. Määrust ei kohaldata sõjalaevade, mereväe abilaevade või laevade suhtes, mida kasutatakse üksnes riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel.

AFS tunnistuse taotlemiseks esitab reeder Veeteede Ametile määruse lisa 1 kohase taotluse ja määruse lisa 2 esitatud asjakohased andmed ja dokumendid, mis tõendavad laeva AFS vastavust konventsioonile ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele nr 782/2003. Juhul kui tunnistuse väljastamist taotletakse enne laeva kasutuselevõttu või kattumisvastase süsteemi muutmise või asendamise korral, on kohustuslik läbida ülevaatus AFS konventsiooni nõuete täitmise kohta. Ülevaatus läbiviimiseks on vajalik laev dokkida, mistõttu on reederil kohustus esitada taotlus viie tööpäeva enne laeva dokkimist, et Veeteede Ametil oleks võimalik ülevaatus planeerida. Välisriigi lipu alt laeva toomisel Eesti lipu alla esitab reeder AFS tunnistuse taotluse hiljemalt kolme kuu möödumisel laeva toomisest Eesti lipu alla.

AFS tunnistuse väljastamisel kontrollib Veeteede Amet laeva AFS vastavust AFS konventsiooni ja EL määruse nõuetele. Veeteede Amet väljastab tunnistuse või teeb otsuse tunnistuse väljastamisest keeldumise kohta viie tööpäeva jooksul pärast laeva ülevaatus. Enne laeva esmast kasutuselevõttu või AFS tunnistuse esmakordset väljastamist teostatakse laevale esmane ülevaatus. Ülevaatus käigus kontrollitakse AFS

vastavust AFS konventsiooni ja EL määruse nõuetele. Kui dokumentaalselt ei selgu laevavärvi vastavus eelmainitud nõuetele, siis peab laevaomanik tellima laevakere värvkatte analüüsi. Ülevaatuse läbimise korral väljastatakse laevale rahvusvaheline AFS tunnistus koos juurdekuulva protokolliga (*Record of Anti-Fouling System*, tunnistuse ja protokollid vorm põhinevad AFS konventsiooni lisa 4 liites 1 esitatud vormidel). Ülevaatus teostatakse laevale ka siis, kui laeva AFS on muudetud või see on asendatud – muutmiseks või asendamiseks loetakse ka AFS parandustöid rohkem kui 25% ulatuses (piirnorm tuleneb Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee poolt 11. oktoobril 2001. a vastuvõetud resolutsiooni MEPC.102(48) punktist 3, alapunktist 3.5). Ülevaatuse läbinud laevale väljastatakse AFS tunnistuse kinnitusleht (*Endorsement of the Records*). Tulenevalt asjaolust, et laevakere värvimine on spetsiifiline toiming, viibivad laevavärvi tootjafirma esindajad tihti laeva värvimise protsessi juures, vastutamaks kvaliteedinõuete täitmise eest. Määruse § 3 lg 5 alusel võib Veeteede Amet sellisel moel laevavärvi tootjafirma teostatud järelvalvet, kui see on protokollitud, arvestada samaväärseks ülevaatussega.

AFS tunnistus väljastatakse tähtajatult. Tulenevalt AFS konventsiooni 4. lisa 4. reegli lõikest 1 kaotab AFS tunnistus kehtivuse, kui AFSi on muudetud või see on asendatud ja tunnistust ei ole kinnitatud kooskõlas konventsiooniga või laeva ümberregistreerimisel teise riigi lipu alla.

Jõustunud on ka Rahvusvaheline laevade arestimise konventsioon.

Konventsioon võeti vastu 1999. aastal Genfis. Eesti ühines konventsiooniga 2001. aastal. Konventsioon jõustus 14. septembril 2011.

Lisainfo: [Elektrooniline Riigi Teataja](#)

Ülevaate õigusaktide muudatustest koostas
Veeteede Ameti juriidilise osakonna juhataja Ene Lillipuu

Kolonel Jakob Prei (1873–1954)

Jaan Lutt



Jakob Prei

<http://www.invent.net16.net>

Sõjalaevastiku osatähtsus Eesti Vabadussõjas oli kahtlemata märkimisväärne, kuna olulisema, Viru rinde vasak tiib piirnes merega. Tuletoetus merelt, kiired ja edukad dessantoperatsioonid, varustuse ja lisavägede operatiivne kohaletoometamine – kõik see tagas maavägede edukuse ja enamlike vallutajate väljaajamise meie maalt. Laevastiku edukaks tegevuseks on eelkõige vajalikud korralikud merekaardid, mille koostamine ja väljaandmine ilma tegusa hüdrograafiateenistuse olemasoluta on mõeldamatu. Seda lihtsat tõde mõistsid nii tolleaegne Merejõudude juhataja Johan Pitka kui ka maavägede juhid.

Juba 28. jaanuaril 1919. a moodustati Merejõudude juhataja päevakäsuga nr 13 Veeteede, Sadamate Süvendamise ja Parandamise Ameti koosseisus geoloogia, topograafia ja hüdrograafia osakond, kuid esialgu puudusid vajalikud asjatundjad ning osakonna tegevusest ei tulnud suurt midagi välja. Samas ei olnud talvel laevastiku toetus Soome lahega piirneva Viru rinde jaoks jääolude tõttu niikuinii praktiliselt võimalik. Abisaadetised nii relvade, toiduainete ja muu vajaliku kaubaga saabusid peamiselt lääne poolt üle Läänemere. Seega oli lootsiasjanduse ja tuletorniteenistuse arendamine märksa olulisema tähtsusega.

1. aprillil 1919. a astus Venemaalt läbi Skandinaavia riikide Eestisse saabunud alampolkovnik Jakob Prei vabatahtlikult Eesti rahvaväkke ning määrati käskkirjaga nr 34 Eesti Vabariigi Merejõudude juhataja käsutusse. Alates 23. aprillist määrati Jakob Prei juba Merejõudude juhataja päevakäsuga nr 496 hüdrograafiaosakonna juhatajaks.

Kes oli Jakob Prei, millised on tema teened Eesti riigi ja rahva ees, milline oli tema elukäik, miks peaksime teda mäletama kui Eestlast, Kodanikku, Ohvitseri ja Hüdrograafi? Neile küsimustele leiame vastuse üsna nappide arhiivimaterjalide ja väheste, siin-seal ilmunud artiklite põhjal.

Päritolu, perekond

Jakob Prei sündis 14. (vk. 02.) märtsil 1873. a Virumaal, tolleaegses Ontika mõisavallas, Valaste külas Värava (ka Kesküla) talus [1] talupoja perekonnas. Isa Jaan Prei (1851) oli pärit Ontikalt, ema An(n), neiuna Värava (1852), oli arvatavasti Värava talupidajate Jakob ja Liso Vär(r)ava ainupärija. Jakob oli pere teine poeg. Tal oli 4 venda: August

(1871– ?), Anton (1897– ?), Kaarel (1886–1886) ja Michael (1891– ?) ning kolm õde: Julia Helena Elisabeth (1876–1882), Li(i)na (1883– ?) ja Rosalie (1889–1889). Jakob abiellus Vabadussõja ajal Tallinnas Ellen Sophie Freimuthiga (*29.09.1883). 5. märtsil 1921. a sündis poeg Georg. Kolonel J. Prei suri Saksamaal Tüüringi liidumaal asuvas Friedrichrode asunduses 3. septembril 1954. a ning maeti sama kohalikule kalmistule.

Õpingud, haridus[2,4]

Üldhariduse sai Prei Valaste külakoolis ja Jõhvi ministeeriumikoolis. Seejärel õppis ta kaks aastat Tartus Õpetajate Seminaris. 1893. a sooritas Jakob Prei Peterburis Nikolai Kadetkorpuse juures sisseastumiseksamid Vilno (praegu Vilnius) Junkrukooli ning pärast aastast teenistust Mitavis (praegu Jelgava) paiknevas 180. Vindavi jalaväepolgu alustas Vilnos õpinguid. Vilno Junkrukooli lõpetas ta 1897. a augustis II järgu diplomiga, seejärel ülendati aselipnikuks ning määrati teenima endisesse väeossa. 1900. a oktoobris sooritas konkursieksamid ja suunati õppima Peterburi Sõjaväe Topograafiakooli, mille lõpetas 1902. a sõjaväetopograafina, üleviiduna Topograafiakorpuse. 1908. a augustis sooritas Vilno sõjaväeringkonna staabi juures kirjalikud eksamid astumaks Kindralstaabi Akadeemiasse, kuid augustis toimunud suuline eksam ebaõnnestus. 1910. a üritas astuda Nikolai Sõjaväeakadeemiasse: aprillis sooritas kirjalikud eksamid sõjaväeringkonna staabi juures, kuid suuliste eksamite ajal augustis haigestus ning seegi kord ei õnnestunud haridusteed jätkata. 1912. a mais–juulis õppis Kaasanis 2. sapööripataljonis (teistel andmetel 16. sapööripataljonis) sõjaväeinseneri kursustel. Enne kursuste lõpetamist määrati mereminister I. Grigorovitši soovitusel Prei hüdrograafiakorpuse ja pärast erialaeksami sooritamist kvalifitseeriti hüdrograafiks.

Teenistuskäik [2,4]

Tsaari-Venemaa teenistuses

1893. a augustis astus II järgu vabatahtlikuna teenima Mitavis (praegu Jelgava) paiknenud 180. Vindavi jalaväepolku, kus õppekursuse lõpetamisel ülendati allohvitseriks.

1894. a augustis alustas õpinguid Vilno Junkrukoolis.

1897. a augustis lõpetas Vilno Junkrukooli aselipnikuna (vn *подпрапорщик* – auaste omistati junkrukooli lõpetanuile enne ohvitseriks ülendamist aastail 1880–1903 [22]).

1897. a septembris viidi üle Panevežises paiknevasse 179. Ust-Dvina jalaväepolku.

1898. a 28. aprillis ülendati nooremleitnandiks.

1900. a oktoobrist kuni 1902. a aprillini õppis kõrgematel topograafiaohvitseride kursustel Peterburis, mille lõpetamise järel ülendati 14. aprillil leitnandiks ja kvalifitseeriti topograafiakorpuse topograafiaohvitseriks.

1902. a aprillis määrati teenima Riias paiknevasse loode topograafiaosakonda ja saadeti triangulatsioonitöödele Vilno kubermangu.

1903. a juunis määrati sooviavalduse põhjal teenima 179. Ust-Dvina polku.

1903. a oktoobris lähetati teenistust jätkama 178. Vendeni polku.

1904. a novembris viidi üle 158. Kutaiši polku ning saadeti sama polgu koosseisus Mandžuuriasse Vene-Jaapani sõtta.

1905. a jaanuarist kuni 1906. a maini viibis Mandžuurias, võttes sõjategevusest osa topograafilisel rekognostseerimisel, pärast sõja lõppu oli tegev demarkatsioonijoone määramisel I armee lõigus Korea piiri regioonis.

1905. a novembris määrati 158. polgu roodukomandöriks.
1906. a aprillis ülendati alamkapteniks (vn *штабс-капитан*).
1906. a mais viidi tagasi Liepājas paiknevasse 179. Ust-Dvina polku.
1908. a ebaõnnestus Kindralstaabi Akadeemiasse sisseastumine, teenis polgu õpperoodu komandörina.
1910. a ebaõnnestus haiguse tõttu sisseastumine Nikolai Sõjaväeakadeemiasse.
1912. a 9. juunist viidi üle hüdrograafiakorpuse, kvalifitseeriti pärast eksamite sooritamist hüdrograafiks ning määrati Läänemere hüdrograafiaekspeditsiooni ülema abiks.
1912. a juunist kuni oktoobrini töötas mõõdistustöödel Ahvenamaa saarestikus, talvel kameraaltöödel.
1912. a 6. detsembril ülendati väljateenitud aastate eest hüdrograafiakorpuse kapteniks.
1913–1914 mõõdistustöödel Ahvenamaa saarestikus ja Rootsiga piirnevail merealadel hüdrograafialaeval OPISNOI.
1914. a juulis, ilmasõja puhkedes määrati Läänemere laevastiku ülema käsutusse.
1914. a septembris määrati Tammisaare (Ekenäs) sadama komandandiks ja selle piirkonna laevateede järelevaatajaks.
1914. a 1. novembris lähetati Liepāja Aleksander III sõjasadama ülema käsutusse ja järgmisel päeval määrati sadama hüdrograafiliste tööde juhiks ning ühe kaitseroodu komandöriks; osales saksa laevastiku rünnakute tõrjumisel rannakaitsepataride tulejuhtijana.
1915. a 25. jaanuaril osales sadamalaeval LOTSMAN Saksa õhulaeva Parseval PL19 allatulistamisel ja meeskonna vangistamisel.
1915. a kevadel kutsuti tagasi Helsingisse, kus osales Helsingi–Hanko suurte laevade strateegilise laevatee uurimis- ja mõõdistustöödel.
1915. a 6. detsembril ülendati eduka teenistuse eest alampolkovnikuks.
1916. a aprillis komandeeriti alampolkovnik J. Prei Musta mere hüdrograafiaekspeditsiooni ülema abiks mõõdistustööde tegemiseks Anatoolia rannikul Trabzoni ja Rize piirkonnas.
1917. a pärast Veebruarirevolutsiooni määrati skääridevahelise strateegilise laevatee Helsingi–Tammisaari rajooniülemaks.

Vene enamlaste teenistuses

1917. a Oktoobrirevolutsiooni järel jätkas endisel ametikohal.
1918. a mais viidi omal soovil üle Arhangelskisse Põhja-Jäämere Lääne-Siberi hüdrograafiaekspeditsiooni ülema B. Vilkitski abiks.

Vene valgete teenistuses

1918. a 2. augustil astus B. Vilkitski ekspeditsiooniga Põhja-Venemaa enamlastevastaste jõudude (Põhja oblasti) teenistusse [6].
1919. a augustist kuni novembrini mõõdistustöödel Valgel merel.
1918. a sügisel osales aktiivselt Prantsuse ekspeditsioonivägedesse kuuluva Eesti Leegioni organiseerimisel.
1919. a 24. veebruaril lahkus liitlaste nõusolekul Arhangelskist puhkusele, eesmärgiga tulla tagasi Eestisse ja osaleda Vabadussõjas [8].

Eesti Vabariigi teenistuses

1919. a 1. aprillil astus vabatahtlikult Eesti rahvaväkke ja määrati käsukirjaga Vabariigi Sõjavägedele nr 34 Merejõudude juhataja käsutusse.

1919. a 23. aprillil määrati Merejõudude juhataja päevakäsuga nr 496 hüdrograafiaosakonna juhatajaks.

1919. augustis viibis lähetusel Helsingis, et hankida töödeks vajalikke instrumente ja muud varustust.

1919. a 24. novembril määrati Merejõudude juhataja päevakäsuga nr 1783 Hüdrograafia, Lootside ja Tuletornide Valitsuse (praeguse Veeteede Ameti eelkäija) ülemaks.

1920. a 11. veebruaril ülendati käskkirjaga Vabariigi Sõjavägedele nr 384 väljateenitud aastate eest tagasiulatuvalt 1. aprillist 1919. a polkovnikuks.

1920. a 14. aprillil määrati Merejõudude juhataja päevakäsuga nr 472 hüdrograafiaosakonna ülemaks (lootside ja tuletornide valdkonnad viidi üle Kaubandus-Tööstusministeeriumis moodustatud Mereasjanduse Peavalitsusse).

1920. a 1. juulist viidi sõjaministri päevakäsuga nr 681 üle Kindralstaabi Valitsusse hüdrograafiaosakonna juhatajaks.

1920. a 15. oktoobril määrati käskkirjaga Vabariigi Sõjavägedele nr 1079 topograafia ja hüdrograafia osakonna ühendamisel Kindralstaabi Valitsuse topograafia-hüdrograafia osakonna ülemaks.

1921. a 1. juulist määrati sõjaministri päevakäsuga nr 306 Kindralstaabi Valitsuse IV (topo-hüdrograafia) osakonna ülemaks.

1922. a 24. novembri sõjaministri päevakäsuga nr 476 anti seoses auastmete nimetuste muutmise koloneli auaste.

1924. a 15. märtsist määrati Vabariigi Valitsuse otsusega 2. aprillist Kindralstaabi IV osakonna ülemaks.

1929. a 1. juunist määrati käskkirjaga Kaitsevägedele nr 3985 Kaitsevägede Staabi topo-hüdrograafia osakonna ülemaks.

1934. a 1. juunist vabastatud riigivanema käskkirjaga kaitsevägedele nr 23 kaitseväeteenistusest vanaduse tõttu.

Pedagoogiline ja teaduslik tegevus

1920. a 19. märtsist määrati sõjakooli topograafiaõpetajaks.

1920. a 1. oktoobrist määrati sõjaministri päevakäsuga nr 1210 mereväe kadettide kooli ajutiseks lektoriks.

Korraldas Eesti merealade magnetismialaseid uuringuid.

Organiseeris koos professor J. Bonsdorffiga rahvusvahelisi geodeetilisi töid Läänemere maades.

Juhtis 36 merekaardi koostamist ja väljaandmist.

Toimetas topo-geodeesia aastaraamatut.

Ühiskondlik tegevus

1908. a oktoobris valiti polgu ohvitseride aukohtu liikmeks.

1919. a 17.–25. juulini määratud Mereväe ekipaaži kohtu esimeheks.

1928. a 1. juunil valiti Sõjaministeeriumi keskasutuse vanemohvitseride aukohtu eesistujaks.

1929. a 3. veebruaril valiti Sõjaministeeriumi keskasutuse väeosa ülema õigusteta vanemohvitseride aukohtu eesistujaks.

1929. a 16. aprillil valiti Kaitseväe Staabi ohvitseridekogu revisjonikomisjoni liikmeks.

1929. a 21. detsembril valiti Kaitseministeeriumi keskasutuse väeosa ülema õigusteta vanemohvitseride aukohtu eesistujaks.

1930. a 22. detsembril valiti Kaitseministeeriumi keskasutuse väeosa ülema õigusteta vanemohvitseride aukohtu eesistujaks.

1931. a 28. detsembril valiti Kaitseministeeriumi keskasutuse ohvitseride aukohtu eesistujaks 1932. aastaks.

1932. a 22. detsembril valiti Kaitseministeeriumi keskasutuste ohvitseride ühise aukohtu eesistujaks 1933. aastaks.

1933. a 19. detsembril valiti Kaitseministeeriumi keskasutuste vanemohvitseride ühise aukohtu eesistujaks 1934. aastaks.

Rahvusvaheline tegevus

Esindas Eesti huve Balti Geodeesiakomisjonis, Rahvusvahelises Astronoomiaseltsis, Õhulaevade Abil Polaarmaade Uurimise Seltsis.

1924. a 27. juunist kuni 8. juulini Eesti esindaja Helsingis rahvusvahelisel geodeesia-astronoomia nõupidamisel.

1925. a 10. juunil määrati Vabariigi Valitsuse protokolliga nr 62 Balti Geodeesiakomisjoni liikmeks.

1926. a 7.–18. augustil võttis osa Balti Geodeesiakomisjoni koosolekust.

1927. a 15.–27. mail viibis Riias rahvusvahelisel fotogramm-meetria ja Balti Geodeesiakomisjoni konverentsil.

1928. a 21. septembrist kuni 6. oktoobrini viibis Berliinis Balti Geodeesiakomisjoni konverentsil.

1930. a 9.–22. oktoobril viibis Taanis Balti Geodeesiakomisjoni konverentsil.

1932. a 11.–26. juunil viibis Varssavis Balti Geodeesiakomisjoni konverentsil.

Autasud

1905. a Vene-Jaapani sõjast osavõtnu medal.

1907. a mai autasustati Püha Stanislavi III järgu ordeniga.

1913. a mälestusmedal 300 aastat Romanoveid.

1915. a mais annetati Liepāja kaitsmisel ülesnäidatud vahvuse eest Püha Anna III järgu orden mõõkade ja lindiga.

1920. a 15. septembril Vabariigi Valitsuse otsusega saanud tasuta maa.

1922. a 1. juunil annetati Vabadussõja mälestusmärk.

1925. a 20. veebruaril annetati Vabariigi Valitsuse otsusega I liigi 3. järgu Vabadusrist.

1925. a 28. aprillil annetati 75000 EMK suurune autasu.

1929. a 13. aprillil lubati vastu võtta ja kanda Läti Kolme Tähe III klassi ordenit.

1934. a 24. veebruaril annetati Kaitseleidu III järgu Valgerist.

Tegevteenistusest lahkumise järel elas Jakob Prei tagasihoidlikult Nõmmel Koidu tn 6 abikaasale kuulunud majas.

1941. a lahkus enne Nõukogude-Saksa sõja puhkemist ilmselt legaalselt nn *Nachumsiedlung*'i raames koos abikaasaga Saksamaale, kus elas Poznani lähistel ja sai Saksa riigilt pensioni.

1945. aastal ei jõudnud Preid evakueeruda ning jäid elama Nõukogude okupatsioonitsooni Erfurdi lähistel. Elatusid tühisest sotsiaaltoetusest ja Ellen Sophie Prei klaveritundidest saadud tasust.

1954. augustis sõitsid Preid tervise parandamiseks Tüüringisse Friedrichsrodesse, kus Jakob Prei pärast lühiajalist haigust 3. septembril suri [12]. Maetud on ta Friedrichrode kalmistule [12]. Tema poja Georgi saatusest andmed puuduvad.

Enam kui 40-aastasest sõjaväelase karjäärast oli Jakob Prei Eesti riigi teenistuses 15 aastat. 46-aastaselt alampolkovniku auastmes vabatahtlikult Eesti rahvaväkke astudes oli tal piisavalt erialaseid ning üldsõjaväelisi teadmisi, lisaks kahe sõja vahetud kogemused. Samas polnud ta varem teeninud kõrgeil, juhi omadusi vajavil ametikohtadel. Merejõudude juhataja J. Pitka pakutud Merejõudude staabiülema kohast loobudes mõistis ta selgesti, et staabiülema rolli täitmiseks puuduvad tal vajalikud eelteadmised, samas asjatundjana võib ja suudab ta rohkem korda saata. Edaspidine teenistuskäik näitab, et tehtud otsus oli õige.

Asudes moodustama hüdrograafiateenistust kui strateegiliselt olulist riiklikku struktuuriüksust, suutis ta moodustada asjatundjast koosneva pädeva meeskonna ning selle tegusalt tööle rakendada. Veelgi enam, topograafia- ja kartograafiavaldkonna lisandumisega topograafia-hüdrograafia osakonna moodustamisel 1920. a suutis ta järgnevail aastail kindlakäeliselt suunata Eesti mere- ja maa-alade kaardistamist.

Jakob Prei kui tippjuht arenes rööbiti tema juhitud osakonnaga. 1924. a teenistusalases iseloomustuses [4] märgib kolonel J. Tõrvand: „jooksvas asjaajamises on vilunud küllalt, laiemate kavatsuste juures annab tunda kõrgema erihariduse puudus“. Samale vajakajäämisele viitab ka 1926. a iseloomustuses kindralmajor N. Reek.

Mõni aasta hiljem [4] märgib kindralmajor J. Tõrvand: „kohusetunne väga arenenud, on tõsiselt oma tööst huvitatud ning tööle pühendab kõik oma jõu ja oskused; sarnaselt on suutnud tööle rakendada ka alluvad; omab selget ettekujutust saladustest oma ameti piirides; algatusvõime hea, võib tähele panna, et alati otsib võimalusi, kuidas IV osakond paremini oma ülesannetega hakkama saaks; iseloomult pehme, kuid vajaduse korral võib teha kindlaid otsuseid; töös püsiv, suudab end maksma panna alluvate silmis; seltskondliselt ning sõjaväeliselt väga hästi kasvatatud, alati korrektne ning omab arenenud taktitunnet“. Ning käsikirjas kindralstaabile nr 21 22. augustil 1928 [7]: “Noore riigi elus on palju ülesehitavat tööd, mida tuleb täita aineliselt kehvades oludes; neis oludes kannab töö vilja siis, kui tema juures ollakse südamega ja kui suudetakse tööd hästi organiseerida.

Jälgides aastate jooksul kolonel Prei poolt kordasaadetud tööd, on minul võimalus tänasel päeval heameelega alla kriipsutada, et kolonel Prei on suutnud töötada silmapaistva

eduga meie kitsastes oludes. Ta on osanud ka oma alluvaid tööle rakendada, olles seejuures neile heatahtlikuks juhiks.“

Järgnevail aastail hinnati kolonel J. Prei tegevust iga-aastastes atesteerimisiseloomustustes väga heaks. Erru minnes võis ta pärandada oma järglastele hästi komplekteeritud ja teovõimelise meeskonna.

Veeteede Amet annab Jakob Prei auks tema nime uuele, 2012. aasta alguses valmivale SWATH-tüüpi (ingl SWATH – *Small Waterplane Area Twin Hull*, eestikeelse vastena *ujuklaev*) mõõdistuslaevale.

Ehitatav SWATH-tüüpi mõõdistuslaev on mõeldud mõõdistustöödeks avamerel ning vajadusel toetama ka merepäästeoperatsioone.

Allikad:

- [1] EAA 1226.1.300
- [2] ERA 495.7.4263. Prei Jakob Jaani p., kolonel.
- [3] ERA 497.1.84 VR ettepanekud (Prei).
- [4] ERA 642.2.29 Al-polk Jakob Prei teenistustoimik.
- [5] TLA 137.2.2035 Prei pensionitoimik.
- [6] Sammalsoo, P. Eesti hüdrograafiateenistuse rajaja kolonel Jakob Prei. Meremees, 2003, nr 4.
- [7] Tõrvand, J. Kindralstaabi ülema käsukiri kol. J. Prei juubeli puhul nr. 21. Sõdur 1928, nr.34/35, lk. 1004.
- [8] Kolonel J. Prei teenistusjuubel. Sõdur 1928, nr. 34/35, lk. 1004-1006.
- [9] Päevaleht 1933, 13. märts, lk. 3
- [10] Eesti ohvitserid ja sõjandustegelased. IV. Tln., 2005. Lk. 58-60 : foto.
- [11] Eesti Vabadusristi kavalerid. [2. tr.]. Stockholm, [1984]. Lk. 254 : foto
- [12] Kol. Jakob Prei surnud (nekroloog). Stockholms Tidningen Eestlastele 1954 nr. 257, 09. nov. lk.1
- [13] Võitleja 1955, nr. 11, lk. 9.
- [14] Võitleja 1960 nr. 11, lk. 4.
- [15] Prei Jakob. Eesti avalikud tegelased. Tartu, 1932, toimetanud R. Kleist, lk. 243.
- [16] Kiitev otsus asjatundlikult poolt. Postimees, 1928 03. sept., lk. 3.
- [17] Волков С. В. Офицеры флота и морского ведомства: Опыт мартиролога. — М.: Русский путь, 2004.
- [18] <http://dea.nlib.ee/fullview.php?pid=s314118&nid=119435&frameset=1>
- [19] <http://prosopos.esm.ee/index.aspx?type=1&id=23390&from=1&filter=>
- [20] <http://www2.kirmus.ee/biblioserver/isik/index.php?id=2800>
- [21] <http://www.tlulib.ee/graf/index.php?ID=211>
- [22] <http://ru.wikipedia.org/wiki/Подпрапорщик>

Laevaõnnetuste juurdlejate Euroopa regiooni istung

12.–13. septembril 2011. a toimus Kreekas Piraeuses rahvusvahelise mereõnnetuste juurdlejate foorumi Euroopa regiooni (EMAIIF) iga-aastane istung, mille töös osalesid nii EL liikmesriigid kui ka sellised assotsieerunud liikmed nagu Norra, Island ja Šveits. Samuti võtsid osa MAIIF-i (rahvusvaheline mereõnnetuste juurdlejate foorum) liikmed, kelle huvid on puudutatud Euroopas läbi meremeeste või laevade: Panama, Marshalli saared, Bahama, Antigua ja Barbuda, Türgi ja Ameerika Ühendriigid (rannakaitse).

Iga liikmesriik esitas oma tegevusaruande aasta jooksul läbiviidud juurdlustest. Tulenevalt direktiivi 2009/18 jõustumisest käsitleti veel liikmesriikides toimunud õigusaktide muudatusi, EMSA (Euroopa Meresõiduohutuse Agentuur) tegevust mereõnnetuste juurdlemisega seotud EL õigusaktide väljatöötamisel (määrus ühise juurdluse metodoloogia osas jne).

Lisaks käsitleti loodava EL riikide vahelise alalise nõuandva institutsiooni moodustamist mereõnnetuste juurdlemisel, ühist metodoloogiat juurdluste läbiviimisel ja vastavat väljatöötamisel olevat EL määrust. Osalema ja esinema olid kutsutud ka klassifikatsiooniühingute esindajad (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping, Germanischer Lloyd, Bureau Veritas, Nippon Kaiji Kyokai), kuna istungi peateemaks oli RO-de (volitatud klassifikatsiooniühingud) roll mereõnnetuste juurdluses ning nende koostöö mereadministratsioonide ja sõltumatute juurdlusorganitega.

Samuti käsitleti reisiparvlaevadel aset leidnud tulekahjusid (Gloria Lisco, Scandinavian Pearl jt), analüüsiti tehtud järeldusi ja ohutusalasid ettepanekuid.

Lepiti kokku järgmise EMAIIF-8 toimumise koht (Saksamaa) ja võimalik aeg (septembri 1. või 2. nädal), arutelule tulevate teemade ring kooskõlastatakse eelnevalt liikmete vahel, kuid reisiparvlaevad on jätkuvalt kõrgendatud tähelepanu all.

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

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 301

TS Energia OÜ

Väljastamise kuupäev: 06.07.2011

Tegevusala

Laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamine, kontrollimine, remontimine ja katsetamine

Tunnustamisotsus nr 320

Harvest Maritime OÜ

Väljastamise kuupäev: 27.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 329

Riverbulk OÜ

Väljastamise kuupäev: 27.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 331

Rustrans OÜ

Väljastamise kuupäev: 27.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 332

Netaman Agency OÜ

Väljastamise kuupäev: 03.08.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 333

RSTA AS

Väljastamise kuupäev: 22.07.2011

Tegevusala

1. Laeva raadiosideseadmete ja navigatsioonivahendite remontimine, kontrollimine ja katsetamine ning raadiosideseadmete kaldahooldus
2. Laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatöötamine
 - laevade GMDSS raadioseadmete projektide koostamine
3. Laevade turvavarustuse paigaldamine ja hooldus
 - laevade turvahäire süsteemide (SSAS) paigaldamine ja hooldamine

Lisa nr 01 tunnustamisotsusele nr 333

RSTA AS

Laeva raadiosideseadmete ja navigatsioonivahendite remontimine, kontrollimine ja katsetamine:

1. firma Northrop Grumman Sperry Marine B.V. tooted;
2. firma Thrane & Thrane tooted;
3. firma Jotron Electronics AS tooted;
4. firma Transas Russian Fleet Ltd. Tooted.

Tunnustamisotsus nr 334

Victoria Repair Group OÜ

Väljastamise kuupäev: 22.07.2011

Tegevusala

1. Laevaehitus ja -remont ning laevade ümberehitus
2. Laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamine, kontrollimine, remontimine ja katsetamine

Tunnustamisotsus nr 335

AS Reneko

Väljastamise kuupäev: 17.08.2011

Tegevusala

1. Laevaehitus ja -remont
2. Laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide remontimine ja katsetamine

Tunnustamisotsus nr 336

MTÜ Eesti Viikingid

Väljastamise kuupäev 22.08.2011

Tegevusala: puidust väikelaevade ehitamine, remontimine ja katsetamine

Tunnustamisotsus nr 337

Netaman Repair Group OÜ

Väljastamise kuupäev: 23.08.2011

Tegevusala

1. Laevaremont ning laevade ümberehitus
2. Laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamine, kontrollimine, remontimine ja katsetamine

Tunnustamisotsus nr 338

AS PKL

Väljastamise kuupäev: 14.09.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 341**MTF Logistics AS**

Väljastamise kuupäev: 29.09.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 342**Kolm Polti OÜ**

Väljastamise kuupäev: 06.10.2011

Tegevusala: laeva veealuse osa tuukriülevaatus

Tunnustamisotsus nr 343**AS EML CN**

Väljastamise kuupäev: 07.10.2011

Tegevusala

1. Laeva raadiosideseadmete ja navigatsioonivahendite remontimine, kontrollimine ja katsetamine ning raadiosideseadmete kaldahooldus
2. Laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatöötamine
 - laevade GMDSS raadioseadmete projektide koostamine
3. Laevade turvavarustuse paigaldamine ja hooldus
 - laevade turvahäire süsteemide (SSAS) paigaldamine ja hooldamine

Lisa nr 01 tunnustamisotsusele nr 343**AS EML CN**

Laeva raadiosideseadmete ja navigatsioonivahendite remontimine, kontrollimine, katsetamine ning raadiosideseadmete kaldahooldus:

1. firma Northrop Grumman Sperry Marine B.V. tooted;
2. firma JRC tooted;
3. firma Satamatics tooted;
4. firma Skandinavisk Teleindustri Skanti A/S tooted;
5. McMurdo Pains Wessex tooted;
6. Litton Marine System tooted;
7. Beijing Highlander Digital Record Technology Co., Ltd tooted;
8. MVS Global Communication tooted.

Tunnustamisotsus nr 345**OÜ Radnes**

Väljastamise kuupäev: 14.10.2011

Tegevusala

1. Laeva raadiosideseadmete ja navigatsioonivahendite remontimine, kontrollimine ja katsetamine ning raadiosideseadmete kaldahooldus
2. Laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatöötamine
 - laevade GMDSS raadioseadmete projektide koostamine
3. Laevade turvavarustuse paigaldamine ja hooldus
 - laevade turvahäire süsteemide (SSAS) paigaldamine ja hooldamine

Lisa nr 01 tunnustamisotsusele nr 345

OÜ Radnes

Laeva raadiosideseadmete ja navigatsioonivahendite remontimine, kontrollimine, katsetamine ning raadiosideseadmete kaldahooldus:

1. firma Furuno Denmark AS tooted;
2. firma ACR tooted;
3. firma Permskaja Nauchno – Priborostroitelnaja Kompanija tooted.

Tunnustamisotsus nr 346

DFDS Seaways OÜ

Väljastamise kuupäev: 21.10.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 347

Kinest OÜ

Väljastamise kuupäev: 21.10.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

19.–23. septembrini 2011. a toimus Londonis IMO (*International Maritime Organization*) ohtliku kauba, puistmaterjalide ja konteinerite alakomitee 16. istungjärg (DSC 16).

Käsitletud teemad

1. IMDG koodeksi versiooni 36-12 ettevalmistamine. Kiideti heaks 2010. aasta istungil (DSC 15) algatatud IMDG koodeksi täiendustepanekud. Need saadetakse lõplikuks kinnitamiseks meresõiduohutuse komitee 2012. aasta mais toimuvale istungile (MSC 90). IMDG koodeksi konsolideeritud teksti hakatakse välja andma nelja-aastase perioodiga, versioon 36-12 on selles jadas esimene. IMDG koodeks 36-12 on kohustuslik koodeks alates 1. jaanuarist 2014. Enamik täiendusi selles koodeksis on pärit iga kahe aasta järel väljaantavast täiendatud ÜRO transpordisoovitustest, mis rakendatakse samaaegselt kõikide veoliikide eeskirjades (mere-, auto-, raudtee- ja lennuveod). Teine osa IMDG koodeksi täiendusi on seotud merevedude eripäraga.

IMDG koodeksis 36-12 tehtavad täiendused ja muudatused jaotuvad kolme rühma.

1.1 Täiendused ja muudatused, mis ei puuduta IMDG koodeksi 7. osa (veotoimingute korraldamine):

- painduvad mahtkonteinerid (*flexible bulk containers*) mahutavusega kuni 15 tonni. Nende kasutamine pakitud ohtlike lastide mereveol. Esialgu piirduakse ainult vastava mõiste lisamisega koodeksisse, sest nende konteinerite kasutamisel ohtlike lastide mereveol on mitmeid seni veel lahendamata probleeme. Näiteks nende mõju laeva püstuvusele, virnastamise tingimised, konteinerite kinnitamine jm;

- uus punkt 2.9.4 sätestab tingimused, mille täitmisel on liitumpatareisid lubatud vedada järgmiste ÜRO numbrite all: 3090, 3091, 3480 või 3481;

- uue võimalusena kolme 1.4S alaklassi alla kuuluva lõhkeaineartikli vedamine piiratud kogustes (*in limited quantities*). Erinevalt peatüki 3.4 eeskirjast on stoovimiskategooria A asemel 01, mis aga uute, aastal 2014 jõustuvate reeglite kohaselt lubab lõhkeaineid vedada nii kinnisel kui ka lahtisel tekil, kuid viimasel ainult suletud kaubaveoüksuses;

- UN 2211 ja UN 3314 vedu suletud kaubaveoüksuses, uus SP965;

- ohtlike kaupade õigete nimetuste (*PSN*) harmoniseerimine ÜRO transpordisoovitustega;

- UN 2381, UN 3119, ja UN 3497 veotingimuste täpsustamine.

1.2 Sõnastuslikud muudatused:

- lihtsustatakse IMDG koodeksi sissejuhatause sõnastust;

- ohtliku lasti manifesti käsitlev punkt 5.4.3.1 viiakse kooskõlla SOLAS VII peatüki reegli 4.5 sõnastusega;

- mahtkonteinerite (*bulk container, BK*) juhend viiakse kooskõlla ÜRO transpordisoovitustega, võetakse kasutusele poolhaagise (*semi-trailer*) mõiste.

1.3 IMDG koodeksi 7. osa täiendamine:

- lisatakse uus osa 7.3 – pakkimine, kaubaveotuksuste kasutamine ja asjakohased ettevaatusabinõud ohtliku lasti lähetamisel (saatmisel);
- IMDG koodeksi 3. osa ohtlike kaupade nimekirja tabelis jaotatakse 16. veerg kaheks: 16a – stoovimise nõuded ja 16b – segregeerimise nõuded.

2. IMSBC koodeksi muudatuste paketi 02-13 ettevalmistamine.

Puistlastide teemal istungil tõstatatud probleemide, toimunud arutelude ja lahendamata jäänud küsimuste lõplikuks sõnastamiseks ja esitamiseks järgmisele istungile (DSC 17) kutsutakse 2012. a märtsis esmakordselt kokku puistlastidealane sõnastuse ja tehniline töögrupp (*E&T Group*).

IMSBC koodeksi muutmist käsitlevaid dokumente laekus istungile kokku 100 (rühmitatud alljärgnevalt).

2.1 Puistkaupade mereveo ohutuse suurendamine.

2.1.1 Meetmed veelduda võivate puistlastide ohutuks mereveoks. Asi on tõsine, sest lasti veeldumise tõttu on viimastel aastatel uppunud 3 laeva ja 45 meremeest.

2.1.1.1 Üldmeetmed ja neist tulenevad koodeksi täiendused.

IMSBC koodeksi punktid 4.3.2 kuni 4.3.4 muutuvad. Lasti saatja on kohustatud edastama vedajale allkirjastatud tunnistuse (deklaratsiooni) lasti ohutut vedamist võimaldava suurima niiskusesisalduse (TML) ja sadamariigi administratsiooni poolt tunnustatud ettevõtja poolt määratud lasti tegeliku niiskusesisalduse kohta. Vajaduse korral esitab lasti saatja laeva kaptenile juhendi, kuidas laeva pardal olevast veeldumistohtlikust lastist proove võtta ja hinnata nende niiskusesisaldust. Juhendi peab eelnevalt heaks kiitma laadimissadama mereadministratsioon. Kui puistlast võetakse laevale pargaselt, siis esitatakse lisaks juhend, kuidas kaitsta lasti sademete ja vee sissetungi eest.

2.1.1.2 Rauamaagi peenfraktsiooni vedu puistlastina.

Ringkiri DSC.1/Circ.63 asendatakse uue ringkirjaga DSC.1/Circ.66, mis käsitleb veelduda võiva rauamaagi peenfraktsioonide vedu. Kuni rauamaagi peenfraktsiooni mõiste määratlemiseni IMSBC koodeksis loetakse selleks maak tüki suurusega kuni 6,35 mm. Rõhutatakse, et vedamisel tuleb silmas pidada parimat teadaolevat praktikat ja kasutada pilsikaevude ummistumise vältimiseks erifiltreid, mis Brasiilia väitel on end praktikas igati õigustanud nende rauamaagi veol.

2.1.1.3 IMSBC koodeksis nimetamata lastide veeldumisrisi hindamine.

Esialgu puuduvad kriteeriumid, mis võimaldavad hinnata uute (nimekirjas puuduvate) puistlastide kalduvust veelduda merel ja seetõttu jääb see teema jätkuvalt aktuaalseks.

2.1.2 IMSBC koodeksis nimetamata puistlastide vedu, koodeksi peatüki 1.3 rakendamine. Täiendatakse punkti 1.3.3 nõudeid, muuhulgas rõhutatakse lasti saatja vastutust puistlasti kohta käiva ohutusteabe edastamisel kaptenile (vt ka 2.1.1.1).

2.1.3 Puistlasti vedu fumigeeritud lastiruumides. Kuigi selle teema tõstatamise ajendiks on õnnetusjuhtum teravilja veol, otsustati IMSBC koodeksit täiendada vastavate sätetega.

2.2 Ainult puistes ohtlike lastide (MHB) klassifitseerimise kriteeriumid. Hetkel sätestab MHB-de mereveo põhinõuded SOLAS VI peatükk. IMDG koodeksi alusel klassifitseeritud puistlastide (neid laste iseloomustab ohuklass ja ÜRO number) veol tuleb täita SOLAS VII peatüki nõudeid. Tehti ettepanek võtta MHB klassifitseerimise aluseks globaalselt harmoniseeritud kemikaalide klassifitseerimise süsteemi (GHS)* kriteeriumid, mis on rakendatavad ka siis, kui puistlast ei klassifitseeru ohtlikuks IMDG koodeksi reeglite kohaselt. Vastavalt GHS kriteeriumitele on MHB lastid:

- tuleohtlikud ained, mis on vähem ohtlikud kui ohuklass 4.1;
- isekuumeuvad ained, mis on vähem ohtlikud kui ohuklass 4.2;
- kokkupuutel veega tuleohtlikku gaasi eraldavad ained, mis on vähem ohtlikud kui ohuklass 4.3;
- kokkupuutel veega mürgist gaasi eraldavad ained;
- mürgised ained, mis on vähem ohtlikud kui ohuklass 6.1 ja
- söövitavad ained, mis on vähem ohtlikud kui ohuklass 8.

Eesmärgiks on viia kogu IMSBC koodeks SOLAS VII peatüki alla analoogselt MARPOL II lisa vedellastidega, mida reguleerib SOLAS VII peatüki B osa.

* GHS on EÜ-s kasutusele võetud euromäärusega nr 1272/2008, nn CLP määrus, mis jõustus 20.01.2009.

2.3 Puistlastide jäätmed ja MARPOL V lisa täiendamine. Võtmeküsimus: kuidas klassifitseerida lasti jääke. Vedellastide (MARPOL II lisa) korral kasutatav nn GESAMP profiil ei ole rakendatav puistlastide korral. Seepärast võetakse IMSBC koodeksi täiendustes 02-13 kasutusele ajutine juhend puistlastide keskkonnaohtlikkuse hindamiseks, mille kohaselt keskkonnaohtlikud puistlastid on:

- tahked keskkonnaohtlikud ained, mis IMDG koodeksis on ÜRO numbri UN3077 all ja
- GHS kriteeriumite alusel keskkonnaohtlikuks tunnistatud puistlastid.

Seoses MARPOL V lisa täiendamisega käsitleti trümmide ja tekkide puhastamist pärast keskkonnaohtlike puistlastide vedu.

2.4 IMSBC koodeksi uued ja täiendatud kirjed nimistus ja indeksis.

2.4.1 Olemasolevate kirjete täiendamine.

2.4.2 Ettepanekud uute kirjete lisamiseks nimistusse (68 dokumenti).

2.5 Muud ettepanekud.

2.5.1 MSC.1 ringkirja 1395 täiendamine. Laadimissadama pädev võim peab saama rohkem otsustamisõigust ringkirjas loetlemata, madala tuleohuga lastide suhtes, mille omadustest lähtuvalt gaasiga tulekustutussüsteem ei ole vajalik või ei ole see efektiivne.

2.5.2 SOLAS reegel II-2/19 nõue trümmi tuulutamise kohta võetakse senisest täpsemalt üle ka IMSBC koodeksisse.

2.5.3 Sadamas (terminalis) ohtlike puistlastide käitlemisega tegelevate töötajate koolitus. Aastaks 2012 valmib rahvusvahelise puistlastiterminalide grupi (rahvusvahelise mahtlastiterminalide assotsiatsiooni (IBTA) liige) veebipõhine väljaõppeskeem.

3. Omaette teemaringi moodustasid konteinerivedudega seotud küsimused. Need on ohutu konteineri konventsiooni (CSC) täiendamine, konteinerite kontrolli tõhususest ja ohutusest ning konteinerite kaotamisest merel. Probleem on ka selles, et aastal 1993 vastu võetud ohutu konteineri konventsiooni muudatused ei saa jõustuda 1. jaanuaril 2012, sest vajalik arv riike ei ole neid muudatusi ratifitseerinud. Seda on seni teinud 9 riiki, kuid vaja on 52 riigi toetust.

3.1 Resolutsioon MSC.310(88) jõustab 1. jaanuarist 2012 konventsiooni I lisa täiendatud reegli 1, mis muutub kohustuslikuks niipea, kui jõustub uus standard ISO 6346. Uuendatud reegel sätestab, et konteiner peab olema silmatorkavalt märgistatud, kui selle virnastamise (*stacking*) või seesimise (*racking*) näitaja on väiksem etteantud piirist, vastavalt 192000 kg või 150 kN.

3.2 Leiti, et MSC ringkiri 1202, mille alusel kontrollitakse ka konteinereid, vajab muutmist. Täpsustamist vajavad mitmed protseduurid, näiteks konteineri avamine (varisemise oht), sisenemine konteinerisse (kinnine ruum, kaitseriietus jm) ja konteineri taasplommimine. Töötati välja ohtlikku lasti sisaldavate konteinerite inspekteerimise juhend.

3.3 On selgunud, et merel konteinerite kaotamise põhjuseks on sageli nende ülekaal või tegelikust väiksemana deklareeritud kaal (mass). Alakomisjoni kutsutakse üles otsima lahendusi, kuidas tagada, et laevale laaditavate konteinerite kohta esitatakse tõene mass (kaal või kaalumistulemus). Teema lõpetamiseks on aega 2013. aasta lõpuni.

4. Sisenemine kinnisesse ruumi ja inimeste päästmine ohtliku keskkonnaga (atmosfääriga) ruumist. Öhkkonna aruteludeks lõi õnnetus puistlastilaeval La Donna I, mille lastiks oli aurusüsi (üldnimetus mittekoksiituva ja kütteks kasutatava, auru tootmiseks sobiva kivisöe kohta). 5. augustil 2008. a läksid kaks meeskonnaliiget trümmi, et teha rutiinset kivisöe temperatuuri mõõtmist. Pootsman, kes nägi, et kaks meeskonnaliiget on hädas, läks neile appi. Kaks meeskonnaliiget surid, pootsmani elu suudeti siiski päästa. Lastidokumentides oli selge märgede, et mõõtmiseks ei tohi trümmi ega trümmi kõrvalruumidesse minna enne, kui atmosfääri ohutust on kontrollitud. Vanemtüürimees instrueeris veel eraldi, et temperatuuri mõõtmiseks ei ole lubatud trümmi minna. Trümmis oli 14,3% hapnikku, andmed CO kohta puuduvad.

4.1 Sisenemine kinnisesse konteinerisse on sageli seotud samade riskidega, mis esinevad sisenemisel kinnisesse ruumi laevas. Seepärast arutati neid küsimusi ka konteinerite kontrolliga seoses (vt käesoleva aruande punkti 3).

4.2 Tehti ettepanek täiendada SOLAS reeglit III-19 nõudega, et laevas tuleb vähemalt üks kord kahe kuu jooksul harjutada (läbi viia õppus) ohutut sisenemist kinnisesse ruumi. Harjutamise käigus tuleb kontrollida ja kasutada sidevahendeid, enesepäästevahendeid

(hõlmab ka hapnikumõõtja kasutamist) ja juhiste andmist esmaabi ning elustamise alal. Esialgne ettepanek saadetakse seisukohavõtmiseks BLG 16. istungjärgule, et sealt saadava vastukaja alusel lõplikult formuleerida SOLAS-e muutmise ettepanek aastal 2012 (DSC17).

5. SOLAS peatüki II-2 reeglina 19.3.6 nõutud kaitseriietuse standard on Rahvusvahelises Standardiseerimise Organisatsioonis (ISO) väljatöötamisel. Esialgu soovitab ISO kasutada standardile ISO 16602:2007 vastavat tüüp 5 kaitseriietust puistlastide tolmu vastu ja gaasikindlat tüüp 1b kaitseriietust pakitud ohtlike kaupade korral.

6. Kiideti heaks muudetud metsalasti tekilaadungina vedava laeva koodeks, mis läheb edasi IMO üldkogu A27 istungile.

7. Kaubaveoüksuste pakkimise juhendite läbivaatamine toimub käesoleval ajal kolme organisatsiooni IMO, ILO ja UNECE koostöös. Leiti, et sellesse koostöösse on vaja lisada DSC alakomitee asjatundlikkust. Uuendatud juhendid peavad valmima aastaks 2013.

Istungjärgu töös osales ja käesoleva kokkuvõtte koostas Veeteede Ameti ohtliku lasti talituse juhataja Jaak Arro.

Veeteede Ametisse on jõudnud järgmised ringkirjad:

- MSC.4/Circ.172 (08.06.2011) – maikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (maikuu jooksul raporteeriti 59 juhtumist);
- MSC.4/Circ.173 (11.07.2011) – juunikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (juunikuu jooksul raporteeriti 40 juhtumist);
- MSC.4/Circ.174 (08.08.2011) – juulikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (juulikuu jooksul raporteeriti 37 juhtumist);
- MSC.4/Circ.175 (20.09.2011) – augustikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (augustikuu jooksul raporteeriti 58 juhtumist);
- MSC.1/Circ.1339 (14.09.2011) – parimad juhtumistavad piraatlusega võitlemiseks Somaalia rannikul ja Araabia mere piirkonnas. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1337;
- MSC.1/Circ.1371/Add.1 (30.08.2011) – täiendatud nimekiri koodidest, soovitudest, suunistest ja muudest ohutus- ja turvalisusalastest mittekohustuslikest dokumentidest;
- MSC.1/Circ.1377/Rev.4 (01.08.2011) – mereadministratsioonide nimel LRIT vastavustestide läbiviimiseks ja sellekohaste aruannete esitamiseks volitatud rakendusteenuse pakkujate nimekiri. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1377/Rev.3;
- MSC.1/Circ.1392 (27.05.2011) – juhised päästepaadi vabastamise ja otsingu süsteemide hindamiseks ning asendamiseks;
- MSC.1/Circ. 1393 (27.05.2011) – SOLAS reegli III/1.5 varajane rakendamine (jõustub 1. jaanuaril 2013);
- MSC.1/Circ.1394 (14.06.2011) – üldised juhised IMO eesmärgipõhiste standardite väljatöötamiseks;
- MSC.1/Circ.1395 (15.06.2011) – nimekiri tahketest puistekaupadest, mille puhul statsionaarne gaasiga tulekustutusüsteem ei ole nõutud või mille puhul see süsteem ei ole efektiivne. Asendab ringkirja MSC/Circ.1146;
- MSC.1/Circ.1396 (16.06.2011) – muudatused soovitudes pestitsiidide ohutuks kasutamiseks laevades seoses lastiruumide desinfitseerimisega;
- MSC.1/Circ.1397 (10.06.2011) – ühtlustatud SOLAS reegli III/1.5 tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1398 (10.06.2011) – ühtlustatud SOLAS reegli II-1/29 tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1399 (10.06.2011) – protseduurid toornaftatankerite mahutite kaitsekatte süsteemide hoolduseks ja remondiks nende kasutuse ajal;
- MSC.1/Circ.1401 (09.06.2011) – juhised tankerite mahutitesse sisenemiseks;
- MSC.1/Circ.1402 (14.06.2011) – korraldused laevakontrollidele lootsi ohutu laeva pardale võtmise protseduuride kontrollimiseks;
- MSC.1/Circ.1405/Rev.1 (16.09.2011) – muudetud ajutised juhised laevaomanikele, operaatoritele ja laevajuhtidele eraõigusliku relvastatud valvemeeskonna kasutamiseks kõrge turvariskiga aladel;
- MSC.1/Circ.1406/Rev.1 (16.09.2011) – muudetud ajutised soovitudes lipuriikidele seoses eraõiguslike relvastatud valvemeeskondade kasutamise kõrge turvariskiga aladel;
- MSC.1/Circ.1408 (16.09.2011) – ajutised juhised sadamatele ja rannikuriikidele seoses eraõiguslike relvastatud valvemeeskondade kasutamise kõrge turvariskiga aladel;

- MSC-MEPC.1/Circ.4 (18.07.2011) – IMO meresõiduohutuse ja merekeskkonna kaitsekomitee ning nende alakomiteede töömeetodid ja töö organiseerimise juhend. Asendab ringkirja MSC-MEPC.1/Circ.2;
- MEPC.1/Circ.736/Rev.1 (25.08.2011) – parandatud juhend “Naftaraamatu” 1. osa täitmiseks;
- MEPC.1/Circ.738/Add.1 (10.08.2011) – Taani administratsioon teatab nende poolt heakskiidetud meetodid MARPOL lisa VI kohta;
- MEPC.1/Circ.752 (14.07.2011) – Marshalli Saarte administratsioon teatab nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist; informatsiooni saab IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.753 (25.08.2011) – MARPOL lisa I ühtsete tõlgenduste muudatused;
- MEPC.1/Circ.754 (25.08.2011) – MARPOL konventsiooni ühtsete tõlgenduste nimekiri;
- MEPC.1/Circ.756 (10.08.2011) – MARPOL lisa VI täienduste kehtima hakkamise kuupäevad;
- MEPC.1/Circ.757 (08.08.2011) – rahvusvaheline õhusaaste vältimise tunnistuse lisa muudetud vorm;
- MEPC.1/Circ.758 (27.07.2011) – Küprose ja Libeeria administratsioon teatavad oma riigi lippude all sõitvate tankerite kütteõli proovide mittevastavusest MARPOL-i nõuetele;
- MEPC.1/Circ.759 (25.08.2011) – juhised laeva õlitõrjeplaani koostamiseks;
- MEPC.1/Circ.760 (25.08.2011) – muudatused 2008. a täiendatud juhendis laevade masinaruumi õlijäätmete ja pilsivete käitlemise süsteemidele (IBTS);
- MEPC.1/Circ.761 (04.08.2011) – 2011. a juhised naftaõlide ja biokütuse segude veoks;
- MEPC.1/Circ.764 (12.08.2011) – MARPOL lisa VI heakskiidetud meetodid, informatsioon saabus Taani administratsioonist;
- MEPC.1/Circ.765 (12.08.2011) – MARPOL lisa VI heakskiidetud meetodid, informatsioon saabus Taani administratsioonist;
- FAL.3/Circ.206 (06.07.2011) – juhised töö organiseerimiseks ja töömeetodid mereliikluse hõlbustamisega tegelevas komitees. Asendab ringkirja FAL.3/Circ.195;
- FAL.5/Circ.34 (28.06.2011) – riiklike institutsioonide E-posti aadressid informatsiooni saatmiseks nende riikide sadamatesse saabuvate laevade kohta. Asendab ringkirja FAL.5/Circ.32;
- FAL.5/Circ.33 (27.06.2011) – meretranspordi hõlbustamise küsimustega tegelevate pädevate asutuste kontaktid;
- FSI.4/Circ.5 (27.07.2011) – statistika õnnetustest kalalaevadega ja kalameestega (statistika on aastatest 2000 kuni 2010);
- COMSAR.1/Circ.50/Rev.2 (27.06.2011) – muudetud merepäästekeskuste kontaktandmed INMARSATi kaudu sidepidamiseks merepäästeoperatsioonide juhtimisel kaldalt;
- COMSAR.1/Circ.51/Rev.2 (27.06.2011) – muudetud informatsioon NAVAREA koordinaatoritest;
- COMSAR.1/Circ.53/Rev.1 (27.06.2011) – INMARSAT süsteemi maapealsete kaldajaamade koordinaatorite nimekiri. Asendab ringkirja COMSAR.1/Circ.53;

- TC.1/Circ.66 (12.07.2011) – juhised töö organiseerimiseks ja töömeetodid tehnilises koostöö komitees;
- BLG.1/Circ.32 (20.07.2011) – veotingimused ja erinõuded, mis on määratud gaaside veoks laevadel;
- BLG.1/Circ.33 (09.08.2011) – otsused kaupade kategoriseerimisel ja toodete klassifitseerimisel;
- STCW.2/Circ.38 (12.07.2011) – uued kutsetunnistuse vormid on väljastatud Hiina valitsuse poolt;
- SAR.6/Circ.47 (28.06.2011) – Küprose ja Süüria Araabia Vabariigi vaheline leping merepääste ja -otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SAR.6/Circ.48 (30.08.2011) – Türgi ja Süüria Araabia Vabariigi vaheline leping merepääste ja -otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SAR.7/Circ.10 (17.06.2011) – nimekiri IMO dokumentidest ja trükistest, mis peaksid olema merepääste- ja koordinaatsioonikeskustes (MRCC). Ringkiri asendab varasemat SAR.7/Circ.9;
- SAR.8/Circ.3 (17.06.2011) – sisaldab SAR plaani, infot otsingu ja päästeteenuste praeguse saadavuse kohta riikides;
- SN.1/Circ.286/Corr.2 (20.06.2011) – ringkiri teavitab laevaliikluse muudatustest Põhja-Gotlandi vetes;
- SN.1/Circ.293/Corr.1 (20.06.2011) – ringkiri teavitab laevaliikluse uutest meetmetest;
- SN.1/Circ.300 (20.06.2011) – mastitulede paigutuse kohandamine ringkirjas nimetatud laeval;
- SN.1/Circ.301 (20.06.2011) – mastitulede paigutuse kohandamine ringkirjas nimetatud laeval;
- BW.2/Circ.32 (08.08.2011) – kohaldatavus ballastvee käitlemise konventsioonis süvendajatele;
- BW.2/Circ.33 (08.08.2011) – juhised ballastvee käitlemise süsteemide kohandamiseks;
- BW.2/Circ.34 (09.08.2011) – lõpliku kinnituse saanud toimeainete nimekiri, mida kasutatakse ballastisüsteemides. Asendab ringkirja BW.2/Circ.30.

IMO trükised

IMO tootekood	Väljaanne	Keel	Hind	Märkused
IA664R	Revised MARPOL Annex VI & NOx Technical Code 2008	vene	40 GBP	Lisanduvad saatekulud
ID978E	Performance standards for shipborne radiocommunications & navigational equipment	inglise	60 GBP	Lisanduvad saatekulud
IC938E	STCW Convention and STCW Code	inglise	40 GBP	Lisanduvad saatekulud
ID982E	Life-saving appliances including LSA Code	inglise	23 GBP	Lisanduvad saatekulud
IA266E	BLU Code including BLU Manual	inglise	20 GBP	Lisanduvad saatekulud
IB292E	Code of safe practice for cargo stowage & securing (CSS Code)	inglise	20 GBP	Lisanduvad saatekulud
IA557E	Manual on oil pollution – Section I	inglise	16 GBP	Lisanduvad saatekulud

Peagi 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>