| | |
|---|---|
| Väljaandja: | Majandus- ja kommunikatsiooniminister |
| Akti liik: | määrus |
| Teksti liik: | terviktekst |
| Redaktsiooni jõustumise kp: | 30.09.2005 |
| Redaktsiooni kehtivuse lõpp: | 05.02.2022 |
| Avaldamismärge: | |

# Puistlastilaevade lisaohutusnõuded, puistlastilaevade ohutu laadimise ja lossimise nõuded, puistlastilaevade terminalide ohutusnõuded ning laeva kapteni ja terminali esindaja teavitamise kord[1]

Vastu võetud 10.08.2005 nr 88
RTL 2005, 90, 1342
jõustumine 01.09.2005

Muudetud järgmiste aktidega

| Vastuvõtmine | Avaldamine | Jõustumine |
|---|---|---|
| 16.09.2005 | RTL 2005, 99, 1504 | 30.09.2005 |

Määrus kehtestatakse «Meresõiduohutuse seaduse» § 41 lõike 6 alusel.

## 1. peatükk
## ÜLDSÄTTED

**§ 1. Eesmärk**

Käesoleva määruse eesmärk on tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks terminale külastava puistlastilaeva ohutuse suurendamine puistlastilaeva konstruktsiooni ülekoormamise ja mehhaanilise kahjustamise ohu vähendamise kaudu lastimisel ja lossimisel, kehtestades selleks puistlastilaevale ja terminalile ühtsed kasutuskõlblikkuse nõuded ning puistlastilaeva ja terminali vahelise koostöö ja teabevahetuse ühtsed protseduurireeglid.

**§ 2. Reguleerimisala**

(1) Käesolevat määrust kohaldatakse tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks terminali külastava puistlastilaeva suhtes olenemata lipuriigist ning terminali suhtes, mida nimetatud laev tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks külastab.

(2) Olenemata 1974. aasta «Rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel», koos kehtivate protokollide ja hilisemate muudatustega (edaspidi *SOLAS konventsioon*), reegli VI/7 sätetest, ei kohaldata käesolevat määrust sadamarajatise suhtes, mida kasutatakse puistlastilaeva lastimiseks või lossimiseks üksnes erandjuhul, ning juhul, kui lastimiseks või lossimiseks kasutatakse üksnes puistlastilaeva lastiseadmeid.

(3) Puistlastilaev (edaspidi *laev*) käesoleva määruse tähenduses on:
1) ühetekilisena ehitatud laev, mille lastiruumides paiknevad kimmitankid ja tekialused pardatankid ning mis on ette nähtud peamiselt tahke mahtlasti veoks;
2) maagiveolaev ehk ühetekiline merelaev, millel on lastiruumide piirkonna ulatuses kaks pikivaheseina ja topeltpõhi ning maagiveoks kasutatakse ainult keskmisi lastiruume või
3) SOLAS konventsiooni reeglis II-2/3.27 määratletud kombineeritud laev.

(4) Käesoleva määruse tähenduses on:
1) *BLU koodeks* – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (edaspidi *IMO* ) assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsiooni A.862(20) lisas sisalduv puistlastilaevade ohutu lastimise ja lossimise koodeks koos hilisemate muudatustega;

2) *tahke mahtlast* – SOLAS konventsiooni reeglis XII/1.4 mä##ratletud tahke mahtlast, välja arvatud teravili reegli VI/8.2 mõistes;
3) *terminal* – paikne, ujuv või teisaldatav rajatis, mis on seadistatud ja mida kasutatakse tahke mahtlasti laevale lastimiseks või neilt lossimiseks;
4) *terminali operaator* – terminali omanik või isik, kellele omanik on delegeerinud vastutuse asjaomase laeva lastimise või lossimise eest terminalis;
5) *terminali esindaja* – terminali operaatori määratud isik, kellel on üldvastutus ning kes on volitatud kontrollima asjaomase laeva lastimise ja lossimise ettevalmistamist, teostamist ja lõpuleviimist terminalis;
6) *kapten* – laeva käsutav isik või kapteni poolt lastimise või lossimise läbiviimiseks määratud laeva juhtkonna liige;
7) *lastiinfo* – SOLAS konventsiooni reeglis VI/2 määratletud teave lasti kohta;
8) *lastimis- või lossimiskava* – SOLAS konventsiooni reeglis VI/7.3 nimetatud ning käesoleva määruse lisas 1 toodud vormi kohane kava;
9) *laeva/kalda ohutuse kontroll-leht* – BLU koodeksi 4. osas nimetatud ning käesoleva määruse lisas 2 toodud vormi kohane kontroll-leht;
10) *tahke mahtlasti tiheduse deklaratsioon* – lasti tiheduse andmed, mis tuleb esitada SOLAS konventsiooni reegli XII/10 kohaselt.

# 2. peatükk
# LAEVA LISAOHUTUSNÕUDED JA TERMINALI OHUTUSNÕUDED

**§ 3. Laeva kasutuskõlblikkuse nõuded**

(1) Terminali operaator peab veenduma laeva kõlblikkuses lastida või lossida tahket mahtlasti, kontrollides laeva vastavust lõike 2 nõuetele. Kui terminali operaatori arvates ei ole laev kasutuskõlblik, tuleb sellest teavitada Veeteede Ametit.

(2) Tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks terminali külastav laev peab vastama järgmistele nõuetele:
1) laeva lastiruumid ja luugiavad peavad olema piisavalt suured ning sobiliku konstruktsiooniga, et tahket mahtlasti oleks võimalik rahuldavalt lastida, paigutada, trimmida ja lossida;
2) laeva lastiluukidel peavad olema identifitseerimisnumbrid, mida kasutatakse lastimis- või lossimiskavas ning mille asukoht, suurus ja värv on terminali lastimis- või lossimisseadmete operaatorile selgelt nähtav ja eristatav;
3) laeva lastiluugid, luugimehhanismid ja ohutusseadmed peavad olema heas töökorras ning neid tohib kasutada üksnes ettenähtud otstarbeks;
4) kui laevale on paigaldatud kreeni märgutuled, tuleb neid enne lastimist ja lossimist kontrollida ning veenduda, et need on töökorras;
5) kui laeval on ette nähtud heakskiidetud lastimõõteseade, peab see olema nõuetekohaselt sertifitseeritud ja töökorras, et sooritada lastimise või lossimise ajal koormusarvutusi;
6) laeva pea- ja abimasinad peavad olema töökorras;
7) laeva haalamise ja sildumisega seotud tekiseadmed peavad olema kasutamisvalmis ning töökorras.

**§ 4. Terminali kasutuskõlblikkuse nõuded**

Terminali operaator peab tagama, et terminal vastab järgmistele nõuetele:
1) määratud on terminali esindaja või esindajad;
2) koostatud on teatmikud, mis sisaldavad terminali nõudeid, BLU koodeksi 1. liite punktis 1.2 nimetatud teavet sadama ja terminali kohta, teavet Eesti õigusaktide asjakohaste nõuete kohta, ning need teatmikud on tehtud kättesaadavaks tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks terminali külastavale laeva kaptenile;
3) loodud ja rakendatud on kvaliteedijuhtimise süsteem, mis peab olema sertifitseeritud Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (edaspidi *ISO* ) standardi 9001:2000 ja auditeeritud ISO standardi 10011:1991 või samaväärsete standardite kohaselt;
4) tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks võetakse vastu üksnes laevu, mis suudavad ohutult lastimis- või lossimisseadmete juurde silduda, arvestades vee sügavust kai ääres, laeva maksimaalseid mõõtmeid, sildumisseadmeid, venderkaitset, ohutut pääsu laeva pardale ja võimalikke takistusi lastimis- või lossimistöödel;
5) terminali lastimis- ja lossimisseadmed on nõuetekohaselt sertifitseeritud ning hoitud heas korras ja neid käitavad nõuetekohase kvalifikatsiooniga töötajad;
6) terminali töötajad on saanud oma vastutusele vastava laeva lastimise ja lossimise alase väljaõppe, mille eesmärk on tutvustada tahke mahtlasti lastimise ja lossimisega seotud üldisi ohte ning kahju, mida ebaõige lastimine ja lossimine võib laevale põhjustada;
7) lastimise ja lossimisega seotud terminali töötajatel on töökaitsevahendid ning nad on väljapuhanud, et vältida väsimusest tingitud õnnetusi.
[RTL 2005, 99, 1504- jõust. 30.09.2005]

# 3. peatükk

# LAEVA OHUTU LAADIMISE JA LOSSIMISE NÕUDED NING LAEVA KAPTENI JA TERMINALI ESINDAJA TEAVITAMISE KORD

**§ 5. Kapteni ja terminali esindaja kohustused**

(1) Kapten on kohustatud:
1) tagama tema käsutatava laeva ohutu lastimise ja lossimise;
2) esitama terminalile §-s 6 sätestatud andmed;
3) enne tahke mahtlasti lastimist tagama, et ta on saanud SOLAS konventsiooni reegli VI/2.2 nõuete kohase lastiinfo ja vajadusel tahke mahtlasti tiheduse deklaratsiooni, mis peavad sisalduma BLU koodeksi 5. liites toodud vormi kohases lastideklaratsioonis;
4) enne lastimise või lossimise algust ning selle ajal täitma §-s 8 loetletud kohustusi.

(2) Terminali esindaja on kohustatud:
1) pärast laeva eeldatava sadamasse saabumise aja kohta esmase teate kättesaamist esitama kaptenile §-s 7 sätestatud andmed;
2) veenduma, et kaptenit on võimalikult aegsasti teavitatud lastideklaratsioonis sisalduvatest andmetest;
3) teavitama kaptenit ja Veeteede Ametit viivitamata laeval avastatud silmnähtavatest puudustest, mis võivad kahjustada tahke mahtlasti ohutut lastimist või lossimist;
4) enne lastimise või lossimise algust ning selle ajal täitma §-s 9 loetletud kohustusi.
[RTL 2005, 99, 1504- jõust. 30.09.2005]

**§ 6. Kapteni poolt terminalile antav teave**

(1) Kapten edastab terminalile aegsasti enne terminali saabumist laeva eeldatava sadamasse saabumise aja ja täpsustab seda vajadusel.

(2) Kohalejõudmisel esitab kapten terminalile järgmised andmed:
1) laeva nimi, kutsung, IMO number, lipuriik, kodusadam;
2) lastimis- või lossimiskava, milles on näidatud lasti kogus, lasti paigutus luukide järgi, lastimise või lossimise järjekord ja iga lastimis- või lossimistsükli käigus lastitav või lossitav kaubakogus;
3) süvis sisenemisel ja eeldatav süvis väljumisel;
4) ballastimiseks või ballasti eemaldamiseks kuluv aeg;
5) laeva kogupikkus, laius ja lastikäitlemisala pikkus vööripoolseima luugi vöörikoomingust kuni ahtripoolseima luugi ahtrikoominguni, mille kaudu lastitakse või lossitakse;
6) kõrgus veeliinist kuni esimesena lastitava või lossitava lastiruumi luugini ja kaugus laeva pardast kuni luugiavani;
7) laeva pardatrepi asukoht;
8) kõrgus veepinnast (masti topini);
9) laeva lastimisseadmete andmed ja võimsus, kui need on olemas;
10) kinnitusotste arv ja tüüp;
11) erinõuded, nagu näiteks trimmimine või pidev lasti veesisalduse mõõtmine;
12) andmed vajalike remonditööde kohta, mis võivad edasi lükata sildumist, lastimise või lossimise algust või laeva väljumist pärast lastimise või lossimise lõpetamist;
13) laevaga seotud muu asjakohane teave, mida terminal soovib.

**§ 7. Terminali esindaja poolt kaptenile antav teave**

(1) Pärast laeva eeldatava sadamasse saabumise aja kohta esmase teate kättesaamist esitab terminali esindaja kaptenile järgmised andmed:
1) kai nimi või number, mille ääres lastimine või lossimine toimub, ning sildumiseks ja lastimiseks või lossimiseks eeldatavalt kuluv aeg;
2) lastimis- ja lossimisseadmete andmed, sealhulgas terminali nominaalne lastimis- või lossimiskiirus ning kasutatavate lastimis- või lossimispunktide arv, samuti iga puiste- või lossimistsükli eeldatav kestus;
3) kai või sadamasilla iseärasused, mida kapten peaks teadma, sealhulgas statsionaarsete ja liikuvate takistuste, vendrite, pollarite ja haalamisseadmete asukoht;
4) vee minimaalne sügavus kai ääres ning sisse- ja väljasõidukanalil;
5) vee tihedus kai ääres;
6) lastimiseks või lossimiseks kasutatavate lastiluukide või koomingute maksimaalne võimalik kõrgus veeliinist ja maksimaalne võimalik kõrgus veepinnast (masti topini);
7) maabumissildade paiknemine ja neile ligipääs;
8) kumma pardaga peab silduma;
9) maksimaalne lubatud kiirus sadamasillale lähenemisel ning puksiiride olemasolu, nende tüüp ja tõmbejõud pollaril;

10) eri lastipartiide lastimise järjekord ja võimalikud muud piirangud, kui kaupa ei ole võimalik lastida suvalises järjekorras või laevale sobivasse lastiruumi;
11) lastitava lasti omadused, mis võivad pardal oleva lasti või selle jääkidega kokkupuutel põhjustada ohte;
12) eelteave kavandatavate lastimis- või lossimistööde kohta või muudatuste kohta olemasolevates lastimis- või lossimiskavades;
13) teave selle kohta, kas terminali lastimis- ja lossimisseadmed on statsionaarsed või on neil liikumispiiranguid;
14) kinnitusotste nõutav arv;
15) hoiatused seoses ebaharilike haalamistingimustega;
16) ballastimise või ballasti eemaldamise piirangute olemasolu;
17) lubatav maksimaalne süvis;
18) terminaliga seotud muu asjakohane teave, mida kapten soovib.

(2) Terminali esindaja ajakohastab pidevalt andmeid lõike 1 punktis 1 nimetatud sildumiseks ja lastimiseks või lossimiseks eeldatavalt kuluva aja ning sama lõike punktis 4 nimetatud kaiäärse vee minimaalse sügavuse kohta ning edastab need kaptenile pärast igakordset laeva eeldatava saabumise aja kohta teate kättesaamist.

(3) Lõike 1 punktis 4 nimetatud andmed vee minimaalse sügavuse kohta sisse- ja väljasõidukanalil edastab kaptenile terminali esindaja või vajadusel sadamakapten.

**§ 8. Kapteni kohustused enne lastimist või lossimist ning selle ajal**

Enne lastimise või lossimise algust ja selle ajal tagab kapten, et:
1) puistlasti lastimine või lossimine ning ballastvee pumpamine merest või merre on vastutava laeva juhtkonna liikme kontrolli all;
2) lasti ja ballastvee paigutust jälgitakse kogu lastimise ja lossimise jooksul, et vältida laeva konstruktsiooni ülepingeid;
3) laeva hoitakse ilma kreenita või juhul, kui laeva kreeni viimine on töö huvides vajalik, hoitakse kreen võimalikult väiksena;
4) laev on kindlalt haalatud, arvestades kohalikke ilmasikutingimusi ja ilmaennustust;
5) pardal viibib kinnitusotsade seadmiseks ning tava- ja hädaolukorra vajadusteks küllaldane arv laeva juhtkonna ja teisi laevapere liikmeid, arvestades vajadusega võimaldada laevaperele väsimuse vältimiseks küllaldast puhkeaega;
6) terminali esindajale tehakse teatavaks lasti trimmimisnõuded, mis peavad olema kooskõlas BLU koodeksiga;
7) terminali esindajatele tehakse teatavaks laeva ballastimise või ballasti eemaldamise ning lastimise või lossimise kiiruse ühtlustamise nõuded ning võimalikud kõrvalekalded ballastimise või ballasti eemaldamise kavast või muud asjaolud, mis võivad lastimist või lossimist mõjutada;
8) ballastvesi pumbatakse välja kokkulepitud lastimis- või lossimiskavale vastava kiirusega nii, et see ei ujuta üle kaid või pardas asuvaid laevu. Juhul kui laevast ei ole mõistlik enne lastimise trimmimisetappi kogu ballastvett välja pumbata, lepitakse terminali esindajaga kokku, millal võib tarvis olla lastimine peatada ja nimetatud seisakute kestus;
9) terminali esindajaga on kokku lepitud meetmed, mis võetakse kasutusele vihma või muu ilmastikumuutuse korral, kui lasti iseloomust tulenevalt võib selline muutus olla ohtlik;
10) laeva kai ääres seismise ajal ei tehta pardal ega laeva läheduses tuletöid, välja arvatud terminali esindaja loal ning õigusaktides sätestatud tingimustel;
11) lastimise ja lossimise lõppfaasis teostatakse lastimise ja lossimise ning laeva üle hoolikat järelevalvet;
12) terminali esindajat hoiatatakse viivitamata, kui lastimine või lossimine on põhjustanud vigastusi, tekitanud ohuolukorra või võib seda eeldatavalt teha;
13) terminali esindajale tehakse konveiersüsteemi seiskamiseks teatavaks, millal algab lõplik trimmimine;
14) laeva konstruktsiooni väändumise vältimiseks oleks pakpoordi lossimine lähedases vastavuses sama lastiruumi tüürpoodi lossimisega;
15) ühe või enama lastiruumi ballastimisel peetakse silmas võimalikku tuleohtlike aurude väljavoolu lastiruumidest ning enne tuletööde tegemist nende lastiruumide läheduses või nende peal võetakse arvesse vastavaid ettevaatusmeetmeid.

**§ 9. Terminali esindaja kohustused enne lastimist või lossimist ning selle ajal**

Enne lastimise või lossimise algust ja selle ajal on terminali esindaja kohustatud:
1) teatama kaptenile lastimise või lossimise eest vastutavate terminali töötajate või kaubasaatja või tema volitatud esindaja nimed ja kontakteerumiskorra;
2) võtma ettevaatusmeetmed, et lastimis- või lossimisseadmed ei vigastaks laeva, ning teavitama kaptenit põhjustatud vigastustest;
3) tagama laeva hoidmise ilma kreenita või juhul, kui laeva kreeni viimine on töö huvides vajalik, hoidma kreeni võimalikult väiksena;
4) tagama laeva konstruktsiooni väändumise vältimiseks pakpoordi lossimise lähedase vastavuse sama lastiruumi tüürpoodi lossimisega;
5) hoiatama kaptenit juhul, kui on lubatud suure tihedusega lasti või suurte üksikute kopatäite kõrgelt allapuistamine, et laeva konstruktsioonidele võivad kuni lastiruumi põhja täieliku katmiseni rakenduda suured kohalikud koormused ning et eriti hoolikas tuleb olla iga lastiruumi lastimise alguses;
6) tagama, et kapteniga on kokku lepitud kõikide lastimise või lossimise etappide ja aspektide osas ning et kaptenit teavitatakse võimalikest kokkulepitud lastimiskiiruse muudatustest ja iga laadimistsükli lõpuleviimisest;

7) registreerima lastitud või lossitud lasti massi ja paigutuse ning tagama, et lastiruumide koormused ei kaldu kõrvale kokkulepitud lastimis- või lossimiskavast;
8) tagama lastimisel või lossimisel lasti trimmimise vastavalt kapteni nõudmistele;
9) tagama, et väljumissüvise saavutamiseks ja trimmimiseks vajalik last võimaldab terminali konveiersüsteemid lastimise lõpuks seisata ja tühjendada ning tegema selleks kaptenile teatavaks terminali konveiersüsteemis sisalduva lasti nominaalkoguse tonnides ja võimalikud nõuded seoses konveiersüsteemi tühjendamisega lastimise lõppedes;
10) lossimise korral hoiatama kaptenit, kui kavandatakse lossimispunktide arvu suurendada või vähendada, ning teavitama kaptenit iga kord, kui mõne lastiruumi lossimine loetakse lõpetatuks;
11) tagama, et laeva kai ääres seismise ajal ei tehta pardal ega laeva läheduses tuletöid, välja arvatud kapteni loal ning õigusaktides sätestatud tingimustel.

**§ 10. Laeva ja terminali vahelised protseduurid enne lastimist või lossimist, selle ajal ning pärast lastimist või lossimist**

(1) Enne tahke mahtlasti lastimist või lossimist lepib kapten terminali esindajaga kokku SOLAS konventsiooni reegli VI/7.3 sätete kohase lastimis- või lossimiskava, mille vorm on toodud määruse lisas 1. Lastimis- või lossimiskava võib koostada muus vormis tingimusel, et see sisaldab määruse lisas 1 toodud vormis jämeda joonega piiratud alal esitatud andmeid. Lastimis- või lossimiskava peab sisaldama laeva IMO numbrit. Kapten ja terminali esindaja kinnitavad kavaga nõusolekut oma allkirjadega.

(2) Lastimis- või lossimiskava muudatused, mis ühe või teise poole arvates võivad mõjutada laeva või laevapere ohutust, valmistavad ette, kiidavad heaks ja kinnitavad mõlemad pooled kava muudatustena.

(3) Kokkulepitud lastimis- või lossimiskava ning selle kokkulepitud muudatusi säilitatakse laevas ja terminalis 6 kuud, et Veeteede Amet või laeva lipuriigi mereadministratsioon saaksid neid vajaduse korral kontrollida.

(4) Enne lastimise või lossimise algust täidavad ja allkirjastavad kapten ja terminali esindaja ühiselt BLU koodeksi 4. osa nõuete kohase laeva/kalda ohutuse kontroll-lehe, mille vorm on toodud määruse lisas 2.

(5) Laeva ja terminali vahel seatakse sisse tõhus ja pidev sideühendus, mis võimaldab vastata lastimise või lossimisega seotud teabepäringutele ja vajaduse korral tagada kapteni või terminali esindaja poolt antava lastimise või lossimise peatamiskäsu kiire täitmise.

(6) Kapten ja terminali esindaja juhivad lastimist või lossimist vastavalt kokkulepitud lastimis- või lossimiskavale. Terminali esindaja vastutab tahke mahtlasti lastimisel või lossimisel kavas märgitud lastiruumide lastimise või lossimise järjekorrast, kogusest ja kiirusest kinnipidamise eest ning ei tohi eelnevalt kapteniga konsulteerimata ega tema kirjaliku nõusolekuta kõrvale kalduda kokkulepitud lastimis- või lossimiskavast.

(7) Lastimise või lossimise lõpetamisel kinnitavad kapten ja terminali esindaja kirjalikult, et lastimine või lossimine toimus vastavalt lastimis- või lossimiskavale ning selle muudatustele, kui neid oli. Lossimise korral märgitakse nimetatud kinnituses, et lastiruumid on kapteni nõudmiste kohaselt tühjendatud ja puhastatud ning pannakse kirja laevale tekitatud vigastused ja teostatud remonditööd, kui neid oli.

(8) Vajadusel teavitatakse Veeteede Ametit kapteni ja terminali esindaja erimeelsustest käesolevas paragrahvis nimetatud protseduuride osas.

**§ 11. Lastimisel ja lossimisel tekitatud vigastuste parandamine**

(1) Kui lastimise või lossimise käigus vigastatakse laeva konstruktsiooni, kannab terminali esindaja sellest kaptenile ette.

(2) Kui vigastus võib rikkuda konstruktsioonide merekõlblikkust või kere veekindlust või laeva olulisi tehnosüsteeme, teavitab terminali esindaja või kapten sadamariigi mereadministratsiooni ning laeva lipuriigi mereadministratsiooni või laeva klassifikatsiooniühingut. Otsuse remondi möödapääsmatuse või edasilükkamise kohta teeb Veeteede Amet. Otsuse tegemisel võetakse arvesse laeva lipuriigi mereadministratsiooni, laeva klassifikatsiooniühingu ja kapteni arvamust. Kui leitakse, et remont on möödapääsmatu, teostatakse see kapteni ja Veeteede Ameti nõudmiste kohaselt enne laeva sadamast lahkumist.

(3) Lõikes 2 nimetatud otsuse tegemisel võib Veeteede Amet vigastuste uurimise ja otsuse tegemise remondi möödapääsmatuse või edasilükatavuse kohta delegeerida volitatud klassifikatsiooniühingule.

# 4. peatükk

# RAKENDUSSÄTTED

**§ 12. Erisäte**

Paragrahvi 4 punkti 3 kohaldatakse asutatava terminali suhtes 12 kuu möödudes asutamisest, kui terminal tõendab, et kavatseb kvaliteedijuhtimise süsteemi rakendada.
[RTL 2005, 99, 1504- jõust. 30.09.2005]

**§ 13. Jõustumine**

(1) Määrus jõustub 2005. aasta 1. septembril.

(2) Määruse § 4 punkt 3 jõustub 2006. aasta 1. veebruaril.

(3) [kehtetu - RTL 2005, 99, 1504- jõust. 30.09.2005]

[1] Euroopa Parlamendi ja Euroopa Liidu nõukogu direktiivi (EÜ) nr 2001/96, millega kehtestatakse puistlastilaevade ohutu lastimise ja lossimise ühtlustatud nõuded ja protseduurid (EMPs kohaldatav tekst) (EÜT L 13, 16.01.2002, lk 9##20).

| | |
|---|---|
| | **Minister Edgar SAVISAAR** |

| | |
|---|---|
| | **Kantsler Marika PRISKE** |

| | |
|---|---|
| | Majandus- ja kommunikatsiooniministri 10. augusti 2005. a määruse nr 88 «Puistlastilaevade lisaohutusnõuded, puistlastilaevade ohutu laadimise ja lossimise nõuded, puistlastilaevade terminalide ohutusnõuded ning laeva kapteni ja terminali esindaja teavitamise kord» lisa 1 |

Lastimis- või lossimiskava tegemisel kasutatakse allpool toodud vormi.

**IMISE KAVA** Teistsugust vormi võib kasutada, kui see sisaldab andmeid, mis on esitatud jämeda joonega piiratud alal.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| E KAVA | Kuupäev | LAEV | | | | Reis |
| | Last(id) | Eeldatav lasti stoovimise faktor | Ballasti pumpamise kiirus | Vee tihedus kai ääres | Max võimalik süvis (HW) | Max kai ä |
| | Viimane last | Laadurite arv | Lastimise/lossimise kiirus | | Min võimalik süvis (LW) | Max saab |

| 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

timent: Tonnid Sortiment: Tonnid Kokku: Tonne

| ST | Ballastioperatsioonid | Nõutav | MÄRKUSED | Arvutatud suurused | | | | Arvutatud suurused | | | | Teg SÜ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Süvis | | Max | | Kõrgus vee-pinnast | Kesk-mine süvis | Trimm kreen/ dif | | V |
| Tonnid | | aeg (h) | | Vöör | Ahter | BM* | SF* | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

Terminal/allkiri

Laev/allkiri

ja lõikejõud (SF) tuleb väljendada %-des maksimaalväärtustest, mis on lubatud lastioperatsioonide käigus sadamas ja lastioperatsioonide tapil lastimis- või lossimiskavas peavad laevakere lõikejõud, paindemomendid ja iga trümmi tonnaaž jääma lubatud piiridesse, tav. Lastimine või lossimine võidakse peatada ballastimiseks või deballastimiseks, et hoida tegelikke väärtusi lubatud piirides.

na muudatusi vaid vanemtüürimehe heakskiidul.
A, 1B, 2A, 2B jne, kui kasutatakse kaht laadurit.
mpamine; GI = sissepuiste; F = täis; PO = väljapumpamine; GO = väljapuiste; MT = tühi
se tuleb teha nii kiiresti kui võimalik. Sissekanded väljaspool lahtreid on vabad.

The loading or unloading plan should be prepared in a form such as shown below.

**DING PLAN** A different form may be used provided it contains the essential information enclosed in the heavy line box

| G PLAN | Date | Vessel | | | | Voy |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Cargo(es) | Assumed stowage factor of cargo(es) | Ballast pumping rate | Dock water density | Max draught available (HW) | Max in be |
| | Last cargo | No of loaders/ discharges | Load/discharge rate | | Min draught available (LW) | Max drau |

| 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

e: Tonnes Grade: Tonnes Total:

| go | Ballast operations | Time requi-red | Comments | Calculated values | | | | Calculated values | | | | Ob Dra |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Draught | | Maximum | | Air draught | Draught | Trim | | F |
| Tonnes | | | | Fwd | Aft | BM* | SF* | | mid | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| Sadam | Terminal / kai |
| *Port* | *Quay* |
| Sügavus kai ääres | Kõrgus veepinnast |
| *Available depth of water in berth* | *Minimum air draught* |
| Laeva nimi | |
| *Ship's name* | |
| Süvis saabumisel (vaadeldud/ arvestatud) | Kõrgus veepinnast |
| *Arrival draught*(*read*/*calculated*) | *Air draught* |
| Arvestatud süvis väljumisel | Kõrgus veepinnast |
| *Calculated departure draught* | *Air draught* |

Kapten ja terminali operaator või nende esindajad on kohustatud koos täitma kontroll-lehe. Käsitletavad teemad on esitatud küsimustikuna. Ohutuse tagamiseks on vajalik, et kõik küsimused oleks vastatud jaatavalt ja kõik ruudud oleks täidetud. Juhul, kui see ei ole võimalik, tuleb põhjus ära märkida ning võttes kasutusele laeva ja terminali vahelised ettevaatusabinõud, saavutada kokkulepe. Kui kokkulepet ei ole võimalik saavutada, kirjutada «N/A», selgitades, miks nii on vajalik.
*The Master and terminal manager, or their representatives, should complete the check-list jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write «N/A», explaining why if appropriate.*

| | | LAEV/*SHIP* | TERMINAL/*TERMINAL* |
|---|---|---|---|
| 1. | Kas sügavus kai ääres ja kõrgus veepinnast on küllaldane lastioperatsioonideks? | ☐ | ☐ |
| | *Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation?* | | |
| 2. | Kas haalamisseadmed vastavad kohalikele tingimustele (looded, hoovus, ilmastik, liiklus ja ümbritsevad laevad) | ☐ | ☐ |
| | *Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?* | | |
| 3. | Kas laev on hädaolukorras võimeline iga hetk lahkuma kai äärest? | ☐ | ☐ |
| | *In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?* | | |
| 4. | Kas ühendus laeva ja kai vahel on ohutu? | ☐ | ☐ |
| | *Is there safe access between the ship and the wharf?* | | |
| | Tagatud laeva/terminali poolt | | |
| | *Tended by ship/terminal* | | |
| | (mittevajalik maha kriipsutada) / (*cross out as appropriate*) | | |
| 5. | Kas kokkulepitud laeva/ terminali sidesüsteem on töökorras? | ☐ | ☐ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | *Is the agreed ship/terminal communication system operative?* | | |
| | Sidevahendid / *Communication method* | | |
| | Keel / *Language* | | |
| | Raadio kanal / *Radio channels* | | |
| | Telefoni numbrid / *Phone numbers* | | |
| 6. | Kas kontaktisikud on lastioperatsioonide ajal hästi äratuntavad? | ☐ | ☐ |
| | *Are the liaison contact persons during operations positively identified?* | | |
| | Laeva kontaktisikud / *Ship contact persons* | | |
| | Kalda kontaktisikud / *Shore contact person(s)* | | |
| | Asukoht / *Location* | | |
| 7. | Kas hädaolukorra juhuks on laevas vajalik arv laevapere liikmeid ja terminalis personali? | ☐ | ☐ |
| | *Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency?* | | |
| 8. | Kas punkerdamise operatsioonid on teatavaks tehtud ja heaks kiidetud? | ☐ | ☐ |
| | *Have any bunkering operations been advised and agreed?* | | |
| 9. | Kas ettenähtud kai või laeva remont on teatavaks tehtud ja heaks kiidetud? | ☐ | ☐ |
| | *Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?* | | |
| 10. | Kas lastioperatsioonide puhul aset leidnud vigastuste ettekannete ja ülestähenduste protseduur on heaks kiidetud? | ☐ | ☐ |
| | *Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?* | | |
| 11. | Kas laev on varustatud sadama ja terminali eeskirjadega, sealhulgas ohutuse ja reostuse vältimise nõuetega ja üksikasjadega hädaolukorra teenistustest? | ☐ | ☐ |
| | *Has the ship been provided with copies of port and Terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?* | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12. | Kas kaubasaatja on informeerinud kaptenit kauba omadustest kooskõlas SOLAS-e VI peatüki nõuetega? | ☐ | ☐ |
| | *Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of the chapter VI of SOLAS?* | | |
| 13. | Kas trümmides ja suletud laevaruumides, kuhu on vajalik juurdepääs, on ohutu atmosfäär, kas fumigeeritud last on märgistatud ja kas vajadus õhu kontrolli teostamiseks on heaks kiidetud laeva ja terminali poolt? | ☐ | ☐ |
| | *Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which the access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?* | | |
| 14. | Kas lasti mahutamise ja mis tahes laadurite liikumise piirangud on edasi antud laevale/ terminalile? | ☐ | ☐ |
| | *Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/ unloader been passed to the ship/terminal?* | | |
| | Laadur / *Loader* | | |
| | Laadur / *Loader* | | |
| | Laadur / *Loader* | | |
| 15. | Kas lastioperatsioonide plaan on välja arvestatud lastimise/ deballastimise või lossimise/ballastimise iga staadiumi kohta? | ☐ | ☐ |
| | *Has a cargo operations plan been calculated for all stages of loading/ deballasting or unloading/ballasting?* | | |
| | Koopia asub / *Copy lodged with* | | |
| 16. | Kas lastimis- või lossimiskavas on selgesti tähistatud trümmid, kus käib töö, näidates tehtud tööde järjekorda, mahtu ja lasti tonnaaži mis tahes ajal? | ☐ | ☐ |
| | *Have the holds to be worked been clearly* | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | *identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?* | | |
| 17. | Kas lasti trimmimise vajadus trümmides on läbi arutatud ja trimmimise viis ning ulatus kokkulepitud? | ☐ | ☐ |
| | *Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed?* | | |
| 18. | Kas mõlemad, nii laev kui ka terminal, on aru saanud ja heaks kiitnud, et ballastimise programmi täitmine tuleneb lastioperatsioonide käigust ja et on vajalik katkestada lastioperatsioonid, kuni operatsioonid ballastiga on järele jõudnud? | ☐ | ☐ |
| | *Do both ship and terminal, understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has cought up?* | | |
| 19. | Kas enne lossimist on laevale selgitatud ja heaks kiidetud lasti jääkide trümmist eemaldamise kava? | ☐ | ☐ |
| | *Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?* | | |
| 20. | Kas lastimisel on lõpliku trimmimise viis otsustatud ja kokkulepitud? | ☐ | ☐ |
| | *Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed?* | | |
| | Tonnaaž terminali konveiersüsteemi järgi | | |
| | *Tonnage hold by the terminal conveyor system* | | |
| 21. | Kas teminal on informeeritud ajast, mis on vajalik laeva mereklaariks tegemiseks lastitööde lõpetamisel? | ☐ | ☐ |
| | *Has the terminal been advised of the time required for ship to prepare for sea, on completion of cargo work?* | | |

Ülaltoodu on kokkulepitud:

*The above has been agreed*:

| | |
|---|---|
| Kellaaeg / *Time* | Kuupäev / *Date* |
| Laev / *For Ship* | Terminal / *For Terminal* |
| Ametikoht / *Rank* | Ametikoht / *Position/Title* |

[RTL 2005, 99, 1504- jõust. 30.09.2005]