



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
Eesti Mereakadeemia
Teadus- ja Arenduskeskus

**Rahvusvahelise mereorganisatsiooni kalalaevade
laevapereliikmete väljaõppe, diplomeerimise
ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline
konventsiooni ja 2012. aasta Kaplinna lepingu
(1977. aasta Torremolinose rahvusvahelise
konventsiooniga kalalaevade ohutusest seotud
1993. aasta protokollide sätete rakendamise
kohta) rakendamiseks vajalikud tegevused ja
sotsiaalmajanduslikud mõjud**

Tallinn 2016



Uuringu tellis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
ning selle maksumus tasuti riigieelarvest



MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

Uuringu autorid:

Eha Merirand TTÜ Eesti Mereakadeemia, lektor, eha.merirand@ttu.ee
Rein Raudsalu TTÜ Eesti Mereakadeemia, lektor, rein.raudsalu@ttu.ee
Maret Guldenkoh TTÜ Eesti Mereakadeemia, lektor, maret.guldenkoh@ttu.ee

ISBN 978-9949-83-61-9

© TTÜ Eesti Mereakadeemia, 2016

Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia

Kopli 101, 11712 Tallinn

Tel: 613 5500

emera@ttu.ee



SISUKORD

Sisukord	3
Jooniste loetelu	4
Tabelite loetelu.....	5
Lühendid.....	6
Mõisted	7
1. Ülevaade Eesti kalalaevastikust	8
2. 2012. aasta Kaplinna leping	10
2.1 Taust	10
2.2 Lepingu mõjuala.....	11
2.3 Eesti ja Euroopa Liidu seadusandlus.....	13
2.4 Kaplinna lepingu ja Torremolinose protokollil analüüs	15
2.5 Lepinguga ühinemise mõjud.....	28
2.6 Järeldused	28
3. STCW-F 1995	29
3.1 Ülevaade	29
3.2 Konventsiooni artiklid	29
3.3 Konventsiooni ja lisa analüüs.....	31
3.4 Eesti kalalaevade personaliga juhtunud tööõnnetused	47
3.5 Konventsiooniga ühinemise mõjud	48
3.6 Järeldused	49
4. Majanduslikud arvutused	50
4.1 Teoreetilised lähtekohad	50
4.2 Metoodika	52
4.3 Analüüs	53
4.4 Tulemused	55
Viidatud allikad.....	57
Lisad	60
Lisa 1. Analüüsitava äriühingute puhaskasum aastatel 2010-2015	60
Lisa 2. Analüüsitava äriühingute müügitulu aastatel 2010-2015.....	61
Lisa 3. Analüüsitava äriühingute puhaskasum aastatel 2010-2015	62
Lisa 4. Analüüsitava äriühingute puhaskasumi muutus koolitusest tingitud tegevuskulude tõttu.....	63



JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Eesti kalalaevastiku jaotus pikkuse järgi (%)	8
Joonis 2. Eesti kalalaevad püügipiirkonna järgi.....	2
Joonis 3. Eesti sadamaid külastanud välismaalt saabunud kalalaevad (Statistikaamet).....	12
Joonis 4. Merekalapüügi tegevusala olulisemad majandusnäitajad aastatel 2010-2015 (miljon eurot), autorite arvutused majandusaasta aruannete põhjal (lisad 1-4)	54
Joonis 5. Merekalapüügi tegevusala olulisemad suhtarvud aastatel 2010-2015, autorite arvutused aruandeaasta majandusaasta aruannete põhjal.....	54



TABELITE LOETELU

Tabel 1. Kalalaevad ehitamisaasta järgi.	9
Tabel 2. Torremolinose protokolliga liitunud riigid.	11
Tabel 3. Lepingu üldised kohustused	17
Tabel 4. Tabeli 3 jätk.	18
Tabel 5. Tabeli 3 jätk.	19
Tabel 6. Tabeli 3 jätk.	20
Tabel 7. Tabeli 3 jätk.	21
Tabel 8. Tabeli 3 jätk.	22
Tabel 9. Tabeli 3 jätk.	23
Tabel 10. Tabeli 3 jätk.	24
Tabel 11. Lepingu tehnilised kohustused.....	25
Tabel 12. Tabeli 11 jätk.	26
Tabel 13. Tabeli 11 jätk.	27
Tabel 14. Lepingu ühinemise mõjud.....	28
Tabel 15. Minimaalsed nõutavad teadmised.....	33
Tabel 16. Tabeli 15 jätk.	34
Tabel 17. Tabeli 15 jätk.	35
Tabel 18. Tabeli 15 jätk.	36
Tabel 19. Tabel 15 jätk.	37
Tabel 20. Tabeli 15 jätk.	38
Tabel 21. Tabeli 15 jätk.	39
Tabel 22. Tabeli 15 jätk.	40
Tabel 23. Tabeli 15 jätk.	41
Tabel 24. Jaotis II/2 täiendavad teadmised	42
Tabel 25. Jaotis II/3 täiendavad teadmised.	43
Tabel 26. Tööõnnetused kalandussektoris 2005-2015	47
Tabel 27. Konventsiooniga ühinemise mõjud.....	48
Tabel 28. Tabeli 27 jätk.	49
Tabel 29. Muudatused töötajate arvus tegevusalade lõikes.	50



LÜHENDID

Administratsioon – riigi mereadministratsioon. Eestis Veeteede Amet.

COLREG 72 – *International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972*. Rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskiri 1972.

GMDSS – *Global Maritime Distress and Safety System*. Ülemaailmne merehädä ja –ohutuse süsteem.

GT – *gross tonnage*. Kogumahutavus.

IMO – *International Maritime Organization*. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon.

IMO SMCP – *IMO Standard Marine Communication Phrases*. IMO meresidepidamise standardväljendid.

KLO - määrus 233 „Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded ning ohutusnõuded“

KO – määrus 222 „Kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid“

LSA koodeks – *Life-saving appliances and arrangements code*. IMO rahvusvaheline päästevahendite koodeks. (SOLAS III peatükk)

MSOS – meresõiduohutuse seadus

SOLAS – *The International Convention for the Safety of Life at Sea*. Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel.

STCW 78 – *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978*. Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon 1978.

STCW-F – *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995*. Kalalaevade personali väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon, 1995.



MÕISTED

O

Olemasolev kalalaev – kalalaev, mida ei loeta uueks kalalaevaks.

R

Rannapüük – kalapüük toimub 12 meremiili ulatuses või kuni 20 m samasügavusjoones.

U

Uus kalalaev – Torremolinose protokollis loetakse uueks kalalaevaks laeva:

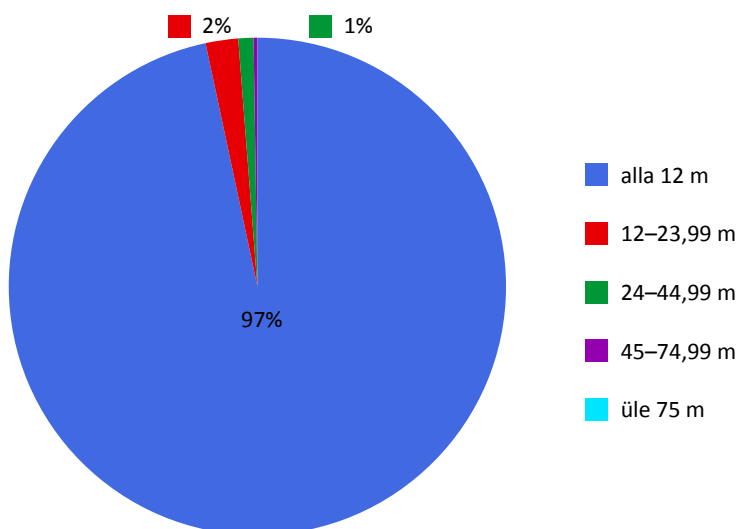
1. mille ehitamist või olulist ümberehitamist käsitlev leping on sõlmitud pärast Kaplinna lepinguga ühinemist;
2. mille ehitamist või olulist ümberehitamist käsitlev leping on sõlmitud enne Lepinguga ühinemist ja mis antakse üle vähemalt kolm aastat pärast seda kuupäeva või
3. mille puhul toimub ehituslepingu puudumisel üks järgmistest tegevustest peale Lepinguga liitumist:
 - 3.1. kiil pannakse maha või
 - 3.2. algab kindla laeva ehitusena äratuntav tegevus või
 - 3.3. algab kokkupanek, mis hõlmab vähemalt 50 tonni või 1% kõikide ehitusainete arvestuslikust massist, olenevalt sellest, kumb arv on väiksem.



1 ÜLEVAADE EESTI KALALAEVASTIKUST

Kalapüük moodustas 2015. aastal 0,1% Eesti sisemajanduse koguproduktist¹. Hoolimata tagasihoidlikust panusest sisemajandusse, on kalapüügil Eesti rannikualade piirkondades suur majanduslik roll, kuna seal võivad puududa teised alternatiivsed tegevusvaldkonnad. Kalapüügi ja vesiviljeluse sektoris saab tööd Statistikaameti 2014. aasta andmetel² 740 inimest, kellest 634 on otseselt seotud kalapüügiga.

Seisuga august 2016 on Eesti riiklikku kalalaevalde registrisse kantud 2033 kalalaeval (joonis 1), millest alla 12 meetri pikkuseid kalalaeval on 1965; 12-23,99 m pikkuseid kalalaeval on 43; 24-44,99 m pikkuseid kalalaeval on 20; 45-74,99 meetri pikkuseid kalalaeval on 5; üle 75 meetri pikkuseid kalalaeval meie registrisse ei ole kantud.



Joonis 1. Eesti kalalaevalde jaotus pikkuse järgi (%)

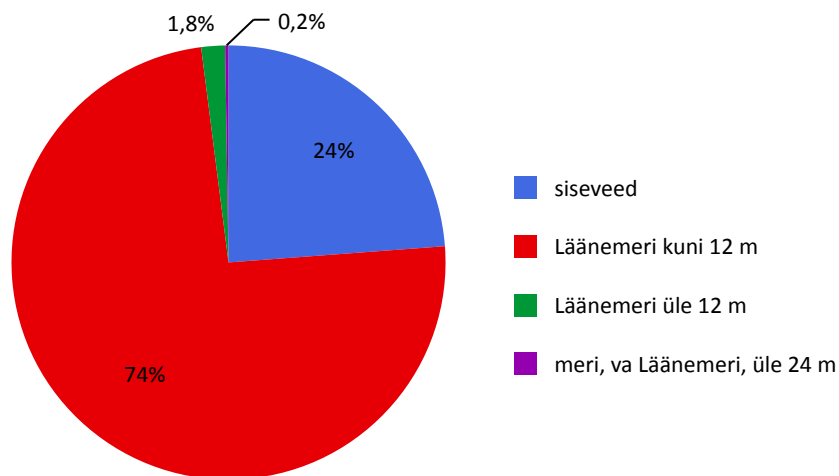
Püügi piirkonna järgi jagunevad kalalaeval siseveekogudel kalastavateks laevadeks, Läänemerel kalastavateks alla 12 meetri pikkusteks laevadeks, Läänemerel kalastavateks üle 12 meetri pikkusteks laevadeks ning merel, v.a Läänemerel kalastavateks üle 24 meetri pikkusteks kalalaevaldeks. (Joonis 2). Sisevetel tegeleb kalapüügiga 484 laeva, kuni 12 meetri pikkuseid kalalaeval Läänemerel on 1508, üle 12 meetri pikkuseid kalalaeval on Läänemerel 36 ning mujal, v.a Läänemeres, tegeleb kalapüügiga 5 kalalaeval.

1 Lisandväärtus tegevusalal (EMTAK 2008, 2-kohaline kood) järgi (ESA 2010). Statistikaameti kodulehekülj: http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=RAA0046&ti=LISANDV%C4%RTUS+TEGEVUSALA+%28EMTAK+2008%2C+2%2DKOHALINE+KOOD%29+-J%C4RGI+%28ESA+2010%29&path=../Database/Majandus/15Rahvamajanduse_arvepidamine/06Sisemajanduse_koguprodukt_%28SKP%29/09Sisemajanduse_koguprodukt_tootmise_meetodil/&lang=2 (24.11.2016)

2 Ettevõtete tulud, kulud ja kasum tegevusala (EMTAK 2008) ja tööga hõivatud isikute arvu järgi. Statistikaameti kodulehekülj: http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=EM001&ti=ETTEV%D5TETE+TULUD%2C+KULUD+JA+KASUM+TEGEVUSALA+%28EMTAK+2008%29+JA+T%D6%D6GA+H%D5IVATUD+ISIKUTE+ARVU+J%C4RGI&path=../Database/Majandus/03Ettevete_majandusnaitajad/06Ettevete_tulud_kulud_kasum/02Aastastatistika/&lang=2 (24.11.2016)



Kalalaevade püügipiirkonnad



Joonis 2. Eesti kalalaevad püügipiirkonna järgi

Eesti kalalaevade keskmine vanus on umbes 30 aastat (tabel 1). Kõige vanemad registris olevad kalalaevad (2 tk) pärinevad 1950. aastast. Kokku on 1950ndatest aastatest Eestis veel kasutusel 6 kalalaeva. 1960ndatest 38 kalalaeva, 1970ndatest 146 kalalaeva, 1980ndatest 552 kalalaeva, 1990ndatest 734 kalalaeva, 2000ndatest 455 kalalaeva ning 2010ndatest 102 kalalaeva.

Kalalaeva ehitamise aeg	Kalalaevade arv
1950–1960	6
1960–1970	38
1970–1980	146
1980–1990	552
1990–2000	734
2000–2010	455
2010–...	102

Tabel 1. Kalalaevad ehitamisaasta järgi.

Riiklikus kalalaevade registris olevate kalalaevade kogumahutavus on 16 247,9, millest 15 050,69 on merekalalaevade ning 1197,21 on sisevetes püüdvate kalalaevade kogumahutavus.



2 2012. AASTA KAPLINNA LEPING

2.1 Taust

Kaplinna leping 2012 (edaspidi *leping*) on Rahvusvahelise Merendusorganisatsiooni (IMO) poolt vastu võetud konventsioon. Lepingu peamine eesmärk on läbi erinevate nõuete kalalaevade ehitusele, seadmetele ja varustusele parandada nende meresõiduohutust.

Leping asendab selle aluseks olevat Torremolinose protokollit, tuginedes antud protokollit sisule ja täpsustades sätteid, mis kohalduvad Torremolinose protokollit ja selle eelkäijast Torremolinose konventsioonist. Kaplinna lepingus sätestatakse, et kõiki kohaldatavaid sätteid tuleb lugeda koos kui lepingut.

Algset 1977. aasta Torremolinose rahvusvahelist kalalaevade ohutusega seotud konventsiooni on muudetud ja parandatud kaks korda. 1993. aasta protokoll uuendab peamiselt tehnilisi nõudeid ning 2012. aasta Kaplinna leping leevendab muuhulgas lepingu jõustumise nõudeid – lepingu peavad ratifitseerima vähemalt 22 riiki, kellele kuulub kokku minimaalselt 3600 24-meetrist ja pikemat kalalaeva.

2016. aasta oktoobri seisuga on ratifitseerinud Kaplinna lepingu 7 riiki³, mille kalalaevastik moodustab 4,03% maailma laevastiku kogutonnažist⁴:

1. Island
2. Kongo
3. Lõuna-Aafrika Vabariik
4. Madalmaad
5. Norra
6. Saksamaa
7. Taani

2016. aasta oktoobri seisuga ühinenud 1993. aasta Torremolinose protokolliga, kuid ei ole veel ratifitseerinud Kaplinna lepingut 17 riiki¹, kelle kalalaevastik moodustab 17,53% maailma laevastiku kogutonnažist²:

3 IMO kodulehekülj „Status of conventions“ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (21.11.2016)

4 IMO kodulehekülj „Summary of Conventions“ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (21.11.2016)



Tabel 2. Torremolinose protokolliga liitunud riigid.

Bulgaaria	Libeeria
Hispaania	Madalmaad
Horvaatia	Norra*
Iirimaa	Prantsusmaa
Island*	Rootsi
Itaalia	Saint Kitts ja Nevis
Kiribati	Saksamaa*
Kuuba	Taani*
Leedu	

* riigid, kes on liitunud ka Kaplinna lepinguga

1993. aasta Torremolinose protokolliga ratifitseerinud riigid ei ühinenud automaatselt Kaplinna lepinguga. Seega on oodata, et Torremolinose protokolliga ratifitseerinud riigid on ühinemas teatud aja jooksul ka Kaplinna lepinguga.

Isegi kui kõik Torremolinose protokolliga ratifitseerinud riigid ühineksid ka Kaplinna lepinguga, oleks nõutavast 22-st riigist koos 19 riiki. Kui 22 riiki 24-meetriste ja pikemate kalalaevade koguarvuga 3600 on liitunud, jõustub Torremolinose protokoll 12 pärast kuu möödumist viimase liikmesriigi liitumisest.

Praeguse seisuga ei ole Eesti liitunud Torremolinose protokolliga ega ka Kaplinna lepinguga. Ratifitseerimisega seonduvad tegevused on tavapärase konsultatsioonide protsess.

2.2 Lepingu mõjuala

Leping mõjutab 24-meetriseid ja pikemaid (või kogumahutavusega 300 ja enam) kalalaevu, mis tegelevad kalapüügiga väljaspool rannapüügi ala. Lepingu tehnilised ja ehituslikud nõuded on seatud enamasti 24, 45 ja 75 meetri pikkustele ja pikematele uutele kalalaevadele, ent osa nõudeid tuleb rakendada ka 24, 45 ja 75 meetri pikkustele olemasolevatele kalalaevadele.

Kohaldamisala on sätestatud Torremolinose protokollis artiklis 3: protokoll kohaldub merekalalaevadele, sh laevadele, mis ühtlasi töötlevad oma saaki ning mis sõidavad lepingupoole lipu all. Protokoll ei kohaldata laevadele, mida kasutatakse üksnes:

- spordi- ja vabaajasõitudeks;
- kalade- või muude elusressursside töötlemiseks;
- teadus- ja koolitustegevuseks või
- kalaveolaevadena.



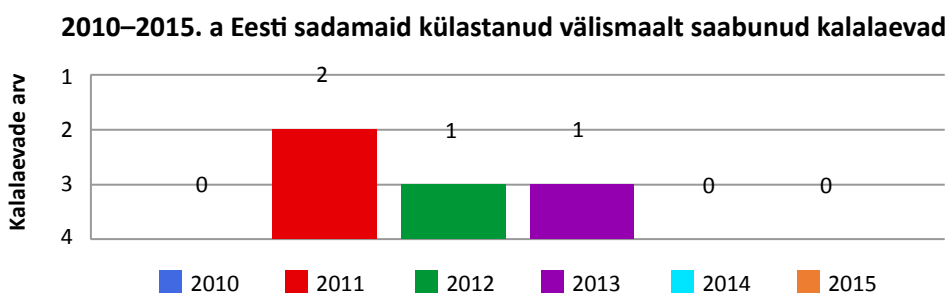
2.2.1 Ratifitseerimise mõju Eesti kalalaevastikule

Kaplinna lepingu mõjualasse jääb 25 kalalaeva, mis kuuluvad 14 ettevõttele ning moodustavad 2016. aasta augusti seisuga 1,23% kogu Eesti Kalalaevade riiklikusse registrisse kantud kalalaevadest (sh sisevete kalalaevad) ning 1,61% merekalalaevadest (segmentid Läänemeri ja meri, v.a Läänemeri).

Eesti riigisiseseid kalalaevu puudutav seadusandlus vastab kõrgetele rahvusvahelistele nõuetele ning on juba kooskõlas lepingus toodud miinimumnõuetega. Näiteks on Kaplinna lepingus soodsamat kohtlemist keelav säte (artikkel 4(7)), mis ütleb, et lepingupooleks mitte olevate riikide laevade suhtes, mis meie sadamatesse sisenevad, kohaldatakse samasuguseid inspekteerimisstandardeid kui lepingupoole kalalaevadele. Eestis on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi määrusega 29.12.2004 nr 222 „Kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid“ §1 (3)3 kehtestatud samasugused põhimõtted. Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna juhataja kohusetäitja sõnul inspekteeritakse Euroopa Liidu kalalaevu vastavalt Euroopa Liidu direktiividele ning teatud määral ka vastavalt Eesti seadusandlusele. Kolmandate riikide kalalaevade inspekteerimine toimub samade põhimõtete järgi, nagu Euroopa Liidu kalalaevade inspeksioon. Inspektorite põhimõte on, et Eesti vetes kala püüdvad või siin lossivad kalalaevad peavad olema samaväärsed Eesti lipu all sõitvate laevadega (ei tohi olla kehvemad). Kalalaevadel peavad olema väljastatud tunnistused vastavalt lipuriigi nõuetele. Kui neil ei ole kõiki Eestis nõutud tunnistusi, hindavad inspektorid kontrolli käigus, kas antud laev vastab oma seisukorralt ja varustuselt samadele kriteeriumitele kui Eesti lipu all olevad kalalaevad.

2.2.1.1 Välisriigi lipu kandvate kalalaevade inspekteerimine

Kuna ühtset andmebaasi kalalaevade külastustest Eesti sadamatesse ei ole, on lähtutud ühelt poolt andmetest, mis on saadud Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna juhataja kohusetäitjalt, lähtudes nende organisatsioonisisest andmebaasist (algusega 1. juuli 2013, varasemalt neil andmed puuduvad), teiselt poolt Statistikaameti avalikest andmetest. Veeteede Ameti andmetel külastas ajavahemikul 1. juuli 2013 – 31. detsember 2015 Eesti sadamaid 104 välisriigi lippu kandvat kalalaeva pikkusega 24 meetrit ja enam, millest kontrolliti 15. Statistikaameti andmetel külastas ajavahemikul 2010 – 2015 Eesti sadamaid 4 välismaalt saabunud kalalaeva (GT alla 1000). (Joonis 3)



Joonis 3. Eesti sadamaid külastanud välismaalt saabunud kalalaevad (Statistikaamet)



2.2.1.2 Veeteede Ameti puuduste statistika

Ajavahemikul 1. juuli 2013 – 31. detsember 2015 inspekteeriti välisriigi lipu kandvad üle 24- meetriseid kalalaevu 15 korral. Inspektsioonide käigus tehti 43 märkust ning toimus 1 kinnipidamine aegunud dokumentide ja seadmete tõttu.

Põhilised leiud inspekteerimistel:

- dokumentide puudumine või ebatäpsused;
- seadmete ebapiisav hooldus;
- meremeeste puudulik dokumentatsioon (dokumendid aegunud);
- naftaraamatu puudumine või vale täitmine;
- prügiraamatu puudumine või vale täitmine.

2.3 Eesti ja Euroopa Liidu seadusandlus

Euroopa tasandil on Torremolinose protokoll rakendatud alates 1997. aastast nõukogu direktiiviga 97/70/EÜ⁵. Seoses piirkondlike kokkulepete sõlmimise võimalusega jääb Euroopa Liidu tasandil direktiiv 97/70/EÜ kaudu rakendatud Torremolinose protokoll muutumatuks. See tähendab, et praegused Euroopa Liidu normid, mida kohaldatakse nii Euroopa Liidu liikmesriigi lipu all sõitvatele kalalaevadele kui ka kolmandate riikide lipu all sõitvate selliste kalalaevade suhtes, mis tegutsuvad liikmesriigi sisevetes või territoriaalmeres või lossivad oma saaki liikmesriigi sadamas, on kaitstud. Euroopa Liidu vetes ohutuskorra säilitamiseks ei kohaldata seepärast Kaplinna lepingus ettenähtud erandeid, mis on sätestatud iga-aastase ülevaatuslega seotud sättes 1.6 ja ühist kalasuvvööndit või majandusvööndit käsitlevas sättes 3.3.

Eestis kehtestab nõuded kalalaevade projekteerimisele, ehitamisele ja seadistamisele Meresõiduohutuse seaduse (edaspidi *MSOS*)⁶ §19, mille lõige 5 sõnastab: kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid kehtestab valdkonna eest vastutav minister.

Määruses 222 „Kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid“⁷ §3 määrab nõuded uue laeva projekteerimisele, ehitamisele ja seadistamisele. Antud paragrahv viitab Meresõiduohutuse seaduse §19 lõikele 1, arvestades Euroopa Liidu nõukogu direktiivi 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele

5 Nõukogu direktiiv 97/70/EÜ, 11.12.1997, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997L0070&from=EN> (22.11.2016)

6 Meresõiduohutuse seadus: <https://www.riigiteataja.ee/akt/131122010063?leiaKehtiv> (22.11.2016)

7 Määrus 222 „Kalalaeva ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid“: <https://www.riigiteataja.ee/akt/104112014002> (22.11.2016)



ühtne ohutuskord, mida muudavad Euroopa Komisjoni direktiivid 1999/19/EÜ⁸ ja 2002/35/EÜ⁹.

Määruses 222 §4 määratakse üldnõuded olemasolevatele kalalaevadele, mis peavad vastama samuti määruses sätestatud nõuetele ja volitatud klassifikatsiooniühingu või mereadministratsiooni poolt nende laevade projekteerimise, ehitamise (ümberehitamise) ja seadistamise (ümberseadistamise) ajal kehtestatud nõuetele, mis ei ole vastuolus määruse 222 nõuetega.

Eesti riigisisene seadusandlus koos Euroopa Liidu seadusandlusega saadab tugeva rahvusvahelise signaali kalalaevade omanikele, näidates, et Eesti on riik, kus kalalaevade ohutus on prioriteet.

2.3.1 Eesti lipu all sõitvate kalalaevade dokumentatsioon

MSOS-ist tulenevad tunnistused, sertifikaadid, dokumendid:

1. Merekõlblikkuse tunnistus
2. Ohutu mehitamise tunnistus (laevadel GT>20)
3. Mõõtekiri
4. Rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus
5. Rahvusvaheline veeorganismide tõrje süsteemi tunnistus (laevadel GT>400) lisadega
6. Logiraamat (laevadel GT>20)
7. Masina- ja raadiopävaraamat (laevade GT>150)

Määrusest 222 "Kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid" (edaspidi *KO*) tulenevad tunnistused, sertifikaadid ja dokumendid:

1. Kalalaeva vastavuse tunnistus koos varustuse nimekirjaga
2. Vabastuse tunnistus
3. GMDSS seadmete kaldahooldus või alternatiivne lahendus

8 Euroopa Komisjoni direktiiv 1999/19/EÜ, 18.03.1999, millega muudetakse nõukogu direktiivi 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0019&from=EN> (22.11.2016)

9 Euroopa Komisjoni direktiiv 2002/35/EÜ, 25.04.2002, millega muudetakse nõukogu direktiivi 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0035&from=EN> (22.11.2016)



Muudest seadustest ja määrustest tulenevad tunnistused, sertifikaadid ja dokumendid:

1. Liputunnistus või merelaevatunnistus (laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seadus)
2. Klassitunnistus (väljastab Klassifikatsiooniühing)
3. Rahvusvaheline naftareostuse vältimise tunnistus (MARPOL)
4. Rahvusvaheline õhusaaste vältimise tunnistus (MARPOL)
5. Veesõiduki raadioluba (Elektroonilise side seadus)
6. PUNKRIKÜTUSEREOSTUSEST PÕHJUSTATUD KAHJU VASTUTUSKINDLUSTUSE VÕI MUU RAHALISE TAGATISE OLEMASOLU KINNITAV TÕEND (GT>1000 laevadel, kes teevad välisreise; Bunker 2001, art. 7)
7. Kapteni ja meeskonna diplomid ja tunnistused (rahvusvahelises meresõidus vastavalt STCW-78, kohalikus rannasõidus vastavalt määrusele 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“)
8. Lasti tõsteseadmete katsetamise tunnistused (määrus 87 „Laeva tõsteseadmete kasutamise nõuded ning ülevaatuse ja katsetuste kord“)
9. Vahigraafik (määrus 34 „Laeva vahiteenistuse kord“)

2.4 Kaplinna lepingu ja Torremolinose protokollide analüüs

Leping sisaldab 10 peatükki, mis koosnevad omakorda eeskirjadest. Peatükkides ja eeskirjades sätestatakse põhinõuded ja põhimõtted, sh kohaldamis- ja väljaarvamiskriteeriumid ja mõisted.

Peatükid:

1. peatükk: üldsätted;
2. peatükk: konstruktsioon, veetihedus ja seadmed;
3. peatükk: püstuvus ja sellega seotud merekõlbulikkus;
4. peatükk: jõu- ja elektriseadmed ning ajuti mehitamata masinaruumid;
5. peatükk: tulekaitse, kahjutule avastamine, tule kustutamine ja tuletõrje;
6. peatükk: meeskonna ohutus (kaitse);
7. peatükk: päästevahendid ja seadmed;
8. peatükk: avariiprotseduurid, õppusteks kogunemine ja õppused;
9. peatükk: raadioside;
10. peatükk: laevale paigaldatud navigatsiooniseadmed ja –vahendid.



Kohaldamine

1. 1. peatüki regulatsioon 1 („kohaldamine“) järgi kohaldatakse sätteid uutele laevadele, kui ei ole sätestatud teisiti. Lepingut võib kohaldada laevadele pikkuse või kogumahutavuse põhjal.
2. Lepingupool võib 9. peatükki järkjärguliselt rakendada kuni 10 aastase perioodi vältel ning peatükke 7, 8 ja 10 kuni 5 aastase perioodi vältel.

Erandid

1. 1. peatüki regulatsioon 3 („erandid“) võimaldab lepingupooltel teha laevale lepingu nõuete suhtes erandi, kui peab nende kohaldamist ebamõislikuks või teostamatuks. Lepingupool võib teha laevale erandi ka siis, kui see tegutseb ainult riigi majandusvõõndis.
2. Pool võib teha peatükkides 2 – 6 toodud nõuete suhtes erandi laevadele, millel on uuenduslikku tüüpi omadused, kui nende nõuete rakendamine võiks takistada selliste omaduste väljatöötamise uurimist.

Ekvivalendid

1. 1. peatüki regulatsioon 4 („ekvivalendid“) võimaldavad laeval kasutada või olla varustatud lepingus sätestatud eeskirjadele vastava ekvivalendiga, kui need vastavad Administratsiooni nõuetele.

Tunnistus ja sadamariigi kontroll

1. Torremolinose protokoll artikkel 4 sätestab, et laeva, mis on lepingu järgi kohustatud tunnistust omama, kontrollitakse juhul, kui teise poole sadamas on selle kontrolli eesmärk tõendada, et lepingu sätete alusel väljastatud tunnistus on kehtiv.
2. Kui tunnistus on kehtiv, tuleb seda aktsepteerida, välja arvatud siis, kui on põhjust uskuda, et laev või selle seadmed ei vasta tunnistusele või ei ole lepinguga kooskõlas.
3. Kui tunnistus on aegunud või kehtivuse kaotanud, ei tohi laev merele sõita, välja arvatud sõiduks laevaremonditehasesse, kui sellega ei kaasne ohtu laevale ega inimestele.
4. Igast kontrollametnike sekkumisest tuleb teavitada laeva lipuriigi konsulit või lähimat diplomaatilist esindust.
5. Kontrolli ajal tuleb teha kõik tagamaks, et laeva ei peeta põhjendamatult kinni ega tekitata põhjendamatuid viivitusi. Kui laev on põhjendamatult kinni peetud või tekitatud põhjendamatuid viivitusi, on laevaomanikul õigus saada hüvitist antud aja eest.



Vääramatu jõud

1. Laev, mis ei kuulu lepingu kohaldamisalasse, ei muutu lepingu kohaldamisalas olevaks, kui kaldub esialgsest kursist kõrvale ilmastiku või muu vääramatu jõu tagajärjel.

Õnnetused kalalaevadega

1. Juhul, kui õnnetus juhtub lepingupoole laevaga, mille suhtes kohaldatakse lepingu sätteid, on uurimine nõutav.

Reservatsioon ja vaidluste lahendamine

1. Lepingus puudub vaidluste lahendamise kord ja säte, mis võimaldaks pooltel ühinemisel reservatsiooni esitada.

2.4.1 Kokkuvõtte üldistest ja tehnilistest kohustustest

2.4.1.1 Lepingu üldised kohustused

Tabel 3. Lepingu üldised kohustused

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				Selgitused, viited
Chapter 1 Regulation 5 Repairs, alterations and modifications	1. peatükk Regulatsioon 5. Remont, ümberehitus ja muudatused	Repairs, alterations, modifications and outfitting's shall comply with at least the requirements previously applicable to the vessel while major repairs shall meet the requirements for a new vessel where the Administration deems reasonable and practicable.	Remont, ümberehitus, muudatused ja kohandused peavad vastama vähemalt nõuetele, mis laeva suhtes eelnevalt kohaldusid, kuid kapitaalremont peab vastama uute laevade nõuetele, kui Administratsioon seda mõistlikuks ja teostatavaks peab.	Puuduvad. Antud nõue on Eesti seadusandluses reguleeritud MSOS seaduse § 19 lõikega 1, KO § 4 lõikega 1 ning määruses 233 „Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded ning ohutusnõuded“ (edaspidi KLO) lõikega 5.
Chapter 1 Regulation 6 Inspection and survey	1. peatükk Regulatsioon 6. Inspekteerimine ja ülevaatus	Inspection and survey of vessels under the Agreement shall be inspectors from the Administration. The Administration may delegate to nominated surveyors.	Lepingule vastava laevade inspekteerimise ja ülevaatus peavad korraldama Administratsiooni inspektorid. Administratsioon võib selle delegerida määratud inspektoritele.	Puuduvad. Antud nõue on reguleeritud MSOS § 12 lõikega 3.



Tabel 4. Tabeli 3 jätk.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				Selgitused, viited
Chapter 1 Regulation 6 Inspection and survey	1. peatükk Regulatsioon 6. Inspektee- rimine ja ülevaatus	If nominated surveyors conduct inspections and surveys, those surveyors shall be empowered to: (a) require repairs to a vessel; and (b) carry out inspections and surveys if requested by the authorities of a port State.	Kui määratud inspektorid korraldavad inspeksi- oone või ülevaatusi, on neil õigus: (a) nõuda laeva parandus- töid ja (b) korraldada inspektee- rimisi ja ülevaatusi, kui sadamariigi ametivõimud seda nõuavad.	Puuduvad. MSOS § 12 annab üldised volitused Administrat- sioonile. Administratsioo- ni sisesed dokumendid kehtestavad konkreetsed nõuded inspektoritele.
Chapter 1 Regulation 6 Inspection and survey	1. peatükk Regulatsioon 6. Inspektee- rimine ja ülevaatus	The Agreement requires corrective action should a survey reveal a vessel does not comply with its certificate, or presents a danger to the vessel or persons on board. If corrective action is not taken, the certificate may be withdrawn and if the vessel is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. The government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, ensuring that it shall not proceed to sea or leave port to a repair yard unless there is no danger to the vessel or persons on board. The Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey.	Leping nõuab parandus- meetmete rakendamist, kui ülevaatus käigus peaks selguma, et laev ei vasta oma tunnistusele või kujutab ohtu laevale või pardal olevatele inimes- tele. Kui parandusmeetmeid kasutusele ei võeta, või- dakse tunnistus tühistada ja kui laev viibib teise lepingupoole sadamas, tuleb viivitamatult teavi- tada sadamariigi vastavaid ametkondi. Asjassepuu- tuva sadamariigi valitsus peab andma vastavale ametnikule, inspektorile või organisatsioonile vaja- likku abi nende kohustuste täitmiseks selle regulat- siooni alusel, tagades, et laev ei saaks sõita merele või lahkuda sadamast laevaremonditehasesse, välja arvatud juhul, kui puudub oht laevale või par- dal olevatele isikutele. Administratsioon peab täieli- kult tagama inspekterimise ja ülevaatus terviklikkuse ja tõhususe.	Puuduvad. Antud nõue on vastavus- es MSOS § 13 lõikega 7 ja § 18.



Tabel 5. Tabeli 3 jätk.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				Selgitused, viited
Chapter 1 Regulation 7(1)(a) 7(1) (b) 7(1)(d) 7(1)(e) 8(1) (a) 8(1)(b) 8(1)(c) 8(1)(d) 9(1)(b) 9(1)(c) 9(1)(d) 9(1)(f)	1. peatükk Regulatsioon 7(1)(a) 7(1) (b) 7(1)(d) 7(1)(e) 8(1) (a) 8(1)(b) 8(1)(c) 8(1)(d) 9(1)(b) 9(1)(c) 9(1)(d) 9(1)(f)	Outlines timing of initial surveys, renewal survey intervals (not exceeding 5 years), periodical surveys and annual surveys of lifesaving appliances, radio installations and other equipment.	Päästevahendite, raadioseadmete ja muude seadmete esmase ülevaatuse, korralise ülevaatuse intervallide (mitte üle 5 aasta), perioodiliste ülevaatuste ja iga-aastaste ülevaatuste ajaline raamistik.	Puuduvad. Nõue on tagatud MSOS § 13 lõikega 4.
Chapter 1 Regulation 7(1)(c) Surveys of lifesaving appliance and other equipment	1. peatükk Regulatsioon 7(1)(c). Päästevahendite ja muude seadmete ülevaatused	A periodical survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the International Fishing Vessel Safety (IFVS) Certificate shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph (1)(d). Alternatively, the Administration may decide that the periodical survey shall be carried out within 3 months before the second anniversary date and three months after the third anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate.	Perioodiline ülevaatus 3 kuu jooksul enne või pärast teist jõustumistähtaega või 3 kuu jooksul enne või pärast rahvusvahelise kalalaeva ohutustunnistuse kolmandat jõustumistähtaega asendab ühte lõikes (1)(d) nimetatud iga-aastast ülevaatus. Teise võimalusena võib Administratsioon otsustada, et perioodiline ülevaatus tuleb teha 3 kuu jooksul enne teist rahvusvahelise kalalaeva ohutustunnistuse jõustumistähtpäeva ja 3 kuu jooksul pärast selle kolmandat jõustumiskuupäeva.	Puuduvad Vastavuses EL direktiivi 97/70/EÜ nõuetega.
Chapter 1 Regulation 7(2)(a) 7(2) (b) Surveys of lifesaving appliance and other equipment	1. peatükk Regulatsioon 7(2)(a) 7(2) (b). Päästevahendite ja muude seadmete ülevaatused	Details the equipment to be covered in an initial survey. Renewal and periodical surveys to include compliance with the International Regulations for Preventing Collisions at sea.	Täpsustab seadmed, mis peavad sisalduma esimeses ülevaatuses. Korralised ja perioodilised ülevaatused hõlmavad vastavust rahvusvahelistele laevakokkupõrgete vältimise eeskirjadele.	Puuduvad. Vastavuses EL direktiivi 97/70/EÜ nõuetega.



Tabel 6. Tabeli 3 jätk.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				Selgitused, viited
Chapter 1 Regulation 7(2)(c) Surveys of lifesaving appliance and other equipment	1. peatükk Regulatsioon 7(2)(c). Päästevahendite ja muude seadmete ülevaatused	Annual surveys required for Regulation 7(2)(a) equipment.	Regulatsiooni 7(2)(a) seadmetele on nõutav iga-aastane ülevaatus.	Puuduvad. Kõik klassifitseeritud ja klassifitseerimata (KLO §26 lõige 1) laevade pääs- tevahendid peavad vasta- ma LSA koodeksis toodud nõuetele ja tähtaegade- le, kus on ette nähtud iga-aastased ülevaatused. (LSA koodeks, regulat- sioon 20 (8.1(1))).
Chapter 1 Regulation 7(3) 8(3) 9(3)	1. peatükk Regulatsioon 7(3) 8(3) 9(3)	Obligation to ensure peri- odical and annual surveys are endorsed on the IFVS Certificate.	Kohustus tagada perioodi- lised ja iga-aastased üle- vaatused on märgitud ka rahvusvahelisele kalalaeva ohutustunnistusele.	Välja töötada rahvus- vaheline kalalaevade ohutustunnistuse vorm vastavalt IMO nõuetele. Muuta/parandada KO lisa 1 olev vastavuse tunnistus rahvusvaheli- seks kalalaevade ohutuse tunnistuseks ning lisada sinna vajalik sisu.
Chapter 1 Regulation 8(2)(a) 8(2) (b) Surveys of radio in- stallations	1. peatükk Regulatsioon 8(2)(a) 8(2) (b). Raadio- seadmete ülevaatused	Outlines that lifesaving appliances and radio in- stallations to be covered under initial, renewal and periodical surveys.	Toob esile, et päästeva- hendeid ja raadiosead- meid tuleb kontrollida esimese, korralise ja perioodilise ülevaatus käigus.	Puuduvad KO lisa 3 „varustuse nime- kiri“, mis käib vastavuse tunnistuse juurde, on ette nähtud ka raadioseadme- te kontroll.
Chapter 1 Regulation 9(1)(a) Surveys of structure, machinery and equip- ment	1. peatükk Regulatsioon 9(1)(a). Konstruktsio- oni masinate ja seadmesti- ku ülevaatus	Equipment other than items in Regulations 7 and 8 shall be subject to an initial survey including an inspection of the outside of the vessel's bottom before the vessel is put in service.	Seadmed, mida ei ole nimetatud regulatsioon- ides 7 ja 8, läbivad esimese ülevaatus, mis hõlmab laeva põhja inspekteerim- ist, enne laeva käikulask- mist.	Puuduvad Nõue on tagatud MSOS § 13 lõikes 4.



Tabel 7. Tabeli 3 jätk.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				Selgitused, viited
Chapter 1 Regulation 9(1)(e) Surveys of structure, machinery and equip- ment	1. peatükk Regulatsioon 9(1)(e). Konstruktsio- onimasinate ja seadmesti- ku ülevaatus	A minimum of two inspec- tions of the outside of the vessel's bottom during any five-year period. The interval between any two such inspections shall not exceed 36 months.	Minimaalselt kaks laeva põhja välimist inspekteeri- mist iga viie aasta pikkuse perioodi jooksul. Intervall kahe sellise inspekteeri- mise vahel ei tohi ületada 36 kuud.	Puuduvad Nõue on tagatud MSOS § 13 lõike 4 punktis 5.
Chapter 1 Regulation 9(2)(a) 9(2) (b) Surveys of structure, machinery and equip- ment	1. peatükk Regulatsioon 9(2)(a) 9(2) (b). Konstruktsio- oni masinate ja seadmesti- ku ülevaatus	The initial survey shall include a complete in- spection of the structure, machinery and equipment to ensure it complies with the Agreement and are fit for service.	Esmane ülevaatus peab hõlmama konstruktsiooni, masinate ja seadmete täielikku ülevaatus, et tagada vastavus lepingule ja töökõlblikkus.	Puuduvad Nõue on tagatud KLO § 4 lõigetega 1 ja 2. Eesti seadusandlus kohus- tab antud konstruktsioo- nide, masinate ja sead- mete täielikku ülevaatus.
Chapter 1 Regulation 10 Main- tenance of conditions after survey	1. peatükk Regulatsioon 10. Seisu- korra säilita- mine pärast ülevaatus	Obligations to ensure the condition of the vessel and its equipment be maintained to the Agree- ment standards, including no structural change after surveys and determining whether a survey is neces- sary following an accident, or defect discovery.	Kohustus tagada laeva ja selle seadmete seisukorra säilitamine lepingu stan- dardite alusel, sealhulgas mitte teha struktuurilisi muudatusi pärast ülevaa- tust ja teha kindlaks, kas õnnetuse või puuduse avastamise järgselt on vajalik ülevaatus.	Puuduvad Nõue on tagatud MSOS § 13 lõikega 7, mis kohus- tab reederit teavitama Administratsiooni ja klassifikatsiooniühingut avastatud vigastustest ja riketest, mis avaldavad mõju laeva merekõlblik- kusele.
Chapter 1 Regulation 11 Issue or en- dorsement of certifi- cates	1. peatükk Regulatsioon 11. Tunnistuste väljastamine või kinnita- mine	Requirement to issue and IFVS Certificate indi- cating compliance with the Agreement. The IFVS Certificate shall be sup- plemented by a Record of Equipment. The IFVS Cer- tificate shall be endorsed by the Administration.	Nõue väljastada rahvus- vaheline kalalaeva ohu- tustunnistus, mis näitab lepingule vastavust. Rah- vusvahelisele kalalaeva ohutustunnistusele tuleb lisada varustuse nimekiri. Rahvusvahelise kalalaeva ohutustunnistuse kinnitab Administrat-sioon.	Välja töötada rahvusva- heline kalalaevade ohu- tustunnistuse vorm koos varustuse nimekirjaga vastavalt IMO nõuetele. Muuta/parandada KO lisa 1 olev vastavuse tunnistus rahvusvaheli- seks kalalaevade ohutuse tunnistuseks ning lisada sinna vajalik sisu. Samuti muuta/parandada KO lisa 3 varustuse nimekiri.



Tabel 8. Tabeli 3 jätk.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				Selgitused, viited
Chapter 1 Regulation 12 Issue or endorsement of certificates by another party	1. peatükk Regulatsioon 12. Tunnistuste väljastamine ja kinnitamine teise poole poolt	Another Party to the Agreement may request a vessel is to be surveyed, and if satisfied, issue a certificate of compliance. Any certificate issued under this regulation shall have a statement saying it was issued at the request of the Government of the State-flag of the vessel.	Teine lepingupool võib nõuda laeva ülevaatust ning rahuldava tulemuse korral väljastada vastavustunnistuse. Selle sätte alusel väljastatud tunnistusel peab olema märge, mis ütleb, et see väljastati laeva lipuriigi valitsuse taotlusel.	Vajalik muudatus KO lisas 1 olev vastavuse tunnistus vastab nõuetele, ent lisada tuleb märge, et vastavus-tunnistus väljastati laeva lipuriigi valitsuse taotlusel.
Chapter 1 Regulation 13(1) 13(2) (a) 13(2)(b) 13(2)(c) 13(3) 13(4) 13(6) 13(7)(a) 13(7)(b) 13(7)(c)	1. peatükk Regulatsioon 13(1) 13(2) (a) 13(2)(b) 13(2)(c) 13(3) 13(4) 13(6) 13(7)(a) 13(7)(b) 13(7)(c)	An IFVS Certificate shall not exceed 5 years. Renewal surveys are valid from the date of completion. Certificate valid from the date of expiry of previous Certificate if renewal survey occurred after the expiry of the previous Certificate. Administration may amend the anniversary date of the Certificate if annual, intermediate or periodical surveys are completed before the original anniversary date.	Rahvusvahelise kalalaeva ohutustunnistuse kehtivus ei tohi ületada 5 aastat. Korralised ülevaadused kehtivad alates nende lõpetamise kuupäevast. Tunnistus kehtib alates eelmise tunnistuse kehtivuse lõppemise kuupäevast, kui korraline ülevaatus toimus pärast eelmise tunnistuse kehtivuse lõppu. Administratsioon võib muuta tunnistuse jõustumise kuupäeva, kui iga-aastased, vahepealsed või perioodilised ülevaadused	Puuduvad. Nõue tagatud EL direktiiviga 97/70/EÜ
Chapter 1 Regulation 13(1) 13(2) (a) 13(2)(b) 13(2)(c) 13(3) 13(4) 13(6) 13(7)(a) 13(7)(b) 13(7)(c)	1. peatükk Regulatsioon 13(1) 13(2) (a) 13(2)(b) 13(2)(c) 13(3) 13(4) 13(6) 13(7)(a) 13(7)(b) 13(7)(c)		toimuvad enne algset jõustumise kuupäeva.	



Tabel 9. Tabeli 3 jätk.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				Selgitused, viited
Chapter 1 Regulation 13(5)	1. peatükk Regulatsioon 13(5)	If a Certificate expires when the vessel is not in port, an extension to the period of validity can be granted but only to allow the vessel to complete its voyage to the survey port. Extension shall be no longer than 3 months. The vessel is not able to leave the survey port until a new IFVS Certificate is issued.	Kui tunnistus aegub ajal, mil laev ei ole sadamas, võib selle kehtivusperioodi pikendada ainult selleks, et võimaldada laeval lõpetada teekond sadamasse, kus ülevaatus toimub. Pikendust ei tohi anda kauemaks kui 3 kuud. Laev ei saa lahkuda sadamast, kus ülevaatus toimub, enne uue rahvusvahelise kalalaeva ohutustunnistuse väljastamist.	<p>Puuduvad.</p> <p>Nõue tagatud EL direktiiviga 97/70/EÜ</p>
Chapter 1 Regulation 13(8)	1. peatükk Regulatsioon 13(8)	Certificates cease to be valid if the surveys are not completed in the periods specified in the Agreement, if the IFVS Certificate is not endorsed with the Agreement or if the vessel transfers to the flag of another State. A new certificate shall only be issued if the government issuing the IFVS Certificate is fully satisfied the vessel complies with the Agreement. The former flag-state Government is required to transmit to the new Flag-State copies of the certificates and survey reports carried by the vessel before a transfer.	Tunnistused kaotavad kehtivuse, kui ülevaatusi ei tehta lepingus sätestatud ajavahemike jooksul, kui rahvusvahelist kalalaeva ohutustunnistust ei ole lepinguga heaks kiidetud või kui laev liigub teise riigi lipu alla. Uus tunnistus väljastatakse ainult siis, kui rahvusvahelist kalalaeva ohutustunnistust väljastav valitsus on täiesti rahul laeva lepingule vastavusega. Endise lipuriigi valitsus on kohustatud edastama uuele lipuriigile tunnistuste koopiad ja enne laeva üleviimist tehtud ülevaate aruanded.	<p>Puuduvad</p> <p>Nõue on kaetud MSOS § 18.</p>



Tabel 10. Tabeli 3 jätk.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				Selgitused, viited
Chapter 1 Regulation 14, 16 Forms of certificates, records of equipment and acceptance of certificates	1. peatükk Regulatsioon 14, 16. Tunnistuste ja varustuse nimekirjade vormid ning tunnistuste aktsepteerimine	Certificates and records of equipment to be in the form of the models in the Appendix to the Agreement. Certificates issued under the authority of a party shall be accepted by the other party, and have the same force as certificates issued by them.	Tunnistused ja varustuse nimekirjad peavad olema lepingu lisas olevate näidete vormis. Poole väljastatud tunnistusi peab teine pool aktsepteerima ning neil on võrdne jõud teise poole väljastatud tunnistustega.	<p>Puuduvad</p> <p>Nõue on kaetud MSOS § 1 lõigetega 6¹ ja § 4; KO § 1 lõikega 3.</p>
Chapter 1 Regulation 15 Availability of certificates	1. peatükk Regulatsioon 15. Tunnistuste kättesaadavus	Certificates shall be readily available for on board inspection.	Tunnistused peavad pardal toimuva inspekteerimise jaoks olema kergesti kättesaadavad.	<p>Puuduvad</p> <p>Nõue on tagatud MSOS § 3 lõikega 1.</p>
Chapter 1 Regulation 17	1. peatükk Regulatsioon 17	The privileges of the Agreement may not be claimed in favor of any vessel unless it holds appropriate valid certificates.	Lepingust tulenevaid õigusi ei saa kasutada laev, millel puuduvad vastavad kehtivad tunnistused.	<p>Puuduvad</p> <p>Nõue on tagatud MSOS § 1.</p>



2.4.1.2 Lepingu tehnilised kohustused vastavalt peatükkidele 2-10

Tabel 11. Lepingu tehnilised kohustused.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				selgitused, viited
Chapter II Construction, Watertight Integrity and Equipment	II peatükk. Konstruktsiooniveetihedus ja seadmed	Technical specifications for: <ul style="list-style-type: none"> • construction • watertight doors • hull integrity • weathertight doors • hatchways • machinery space openings • other deck opening • ventilators • air pipes • sounding devices • sidescuttles and windows • inlets and discharges • freeing ports • anchor and mooring equipment. 	Tehnilised kirjeldused järgneva kohta: <ul style="list-style-type: none"> • konstruktsioon • veetihedad uksed • kere terviklikkus • ilmastikukindlad uksed • luugid • masinaruumide avad • muud tekiavad • ventilaatorid • õhutorud • tankide mõõtmisseadmed • pardailuminaatorid ja aknad • sisse- ja väljalaskeavad • tormiluugid umbrellingus • ankurdus- ja sildumisseadmed. 	Puuduvad Vastavad EL nõukogu direktiivile 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 m pikkusele kalalaevadele ühtne ohutuskord.
Chapter III Stability and Associated Seaworthiness	III peatükk. Püstuvus ja sellega seotud merekõlblikkus	Technical specifications for: <ul style="list-style-type: none"> • stability criteria • flooding of fish-holds • particular fishing methods • severe wind and rolling • water on deck • operating conditions • ice accretion • inclining test • stability information • portable fish-hold divisions • bow height • maximum permissible operating draught • subdivision and damage stability. 	Tehnilised kirjeldused järgneva kohta: <ul style="list-style-type: none"> • püstuvuskriteerium • kalatruummide veega täitumine • erilised kalapüügi viisid • tugev tuul ja külgõõtsumine • vesi tekil • töötingimused • jääkuhje • kreenikatse • püstuvuse teave • teisaldatav kalade hoidmise vaheruum • vööri kõrgus • maksimaalne lubatud süvis • laeva vaheruumideks jaotamine ja vigastatud laeva püstuvus 	Puuduvad Nõue tagatud KO § 32 (püstuvuse kriteeriumid), § 33 (püstuvuse informatsioon), § 34 (liisaohutus-nõuded eriliste püügiviiside korral), § 35 (kreenikatse); KLO peatükkidega 9, 12, 13 ning EL direktiiviga 97/70/EÜ.



Tabel 12. Tabeli 11 jätk.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				selgitused, viited
Chapter IV Machinery and Electrical Installations and Periodically Unattended Machinery Spaces	IV peatükk. Jõu- ja elektri-seadmed ning ajuti mehitamata masinaruumid	Technical specifications for application to vessels 45 meters in length and over: <ul style="list-style-type: none"> • machinery installations • electrical installations • periodically unattended machinery spaces. 	Tehnilised spetsifikatsioonid kohaldamiseks laevadele pikkusega 45 meetrit ja rohkem: <ul style="list-style-type: none"> • jõuseadmed • elektriseadmed • ajutiselt mehitamata masinaruumid. 	Puuduvad Nõue tagatud EL direktiiviga 97/70/EÜ, KLO peatükkidega 9, 10, 11.
Chapter V Fire Protection, Fire Detection, Fire Extinction and Fire Fighting	V peatükk. Tulekaitse, kahjutule avastamine, tule kustutamine ja tuletõrje	Technical specifications for: <ul style="list-style-type: none"> • fire safety measures in vessels of 60 meters in length and over • fire safety measures in vessels of 45 meters in length and over but less than 60 meters. 	Tehnilised kirjeldused järgneva kohta: <ul style="list-style-type: none"> • tuleohutusmeetmed laevadel pikkusega 60 ja enam meetrit • tuleohutusmeetmed laevadel pikkusega 45 ja enam, kuid vähem kui 60 meetrit. 	Puuduvad Nõue tagatud EL direktiiviga 97/70/EÜ, KLO peatükiga 5.
Chapter VI Protection of the Crew	VI peatükk. Meeskonna kaitse	Technical specifications for: <ul style="list-style-type: none"> • general protection measures • deck openings • bulwarks, rails and guards • stairways and ladders. 	Tehnilised kirjeldused järgneva kohta: <ul style="list-style-type: none"> • üldised kaitsemeetmed • tekiavad • umbreelingud, reelingud ja piirded 	Puuduvad EL direktiiv 97/70/EÜ
Chapter VI Protection of the Crew	VI peatükk. Meeskonna kaitse		<ul style="list-style-type: none"> • trepid ja redelid. 	
Chapter VII Life-Saving Appliances and Arrangements	VII peatükk. Päästevahendid ja -seadmed	Technical specifications for: <ul style="list-style-type: none"> • evaluation, testing and approval of lifesaving appliances and arrangements • production tests • vessel requirements • life-saving appliances requirements. 	Tehnilised kirjeldused järgneva kohta: <ul style="list-style-type: none"> • päästevahendite ja -seadmete hindamine, katsetamine ja heakskiit • tootmiskatsed • laevade nõuded • nõuded päästevahenditele 	Puuduvad Nõue tagatud KO peatükiga 5, KLO peatükiga 4 ja EL direktiiviga 97/70/EÜ



Tabel 13. Tabeli 11 jätk.

Regulation	Peatükk	Detail of obligation	Kohustuse sisu	Vajalikud muudatused
				selgitused, viited
Chapter VIII Emergency Procedures, Musters and Drills	VIII peatükk. Hädaolukorra juhend, õppusteks kogunemine ja õppused	Technical specifications for: <ul style="list-style-type: none"> • general emergency alarm system, muster list and emergency instructions • abandon ship training and drills • training in emergency procedures. 	Tehnilised kirjeldused järgneva kohta: <ul style="list-style-type: none"> • üldhäire, laevahäirete kava ja hädaolukorra juhend • laeva mahajätmise treeningud ja õppused • õppused hädaolukorra juhendi järgi 	Puuduvad Nõue tagatud KO peatükiga 2, KLO peatükiga 8 ja EL direktiiviga 97/70/EÜ
Chapter IX Radio communications	IX peatükk. Raadioside	Technical specifications for ship requirements	Laeva raadioseadmete nõuete tehniline kirjeldus	Puuduvad Nõue tagatud KO peatükiga 3, KLO peatükiga 2 ja EL direktiiviga 97/70/EÜ
Chapter X Shipborne Navigational Equipment and Arrangements	X peatükk. Laevale paigutatud navigatsiooniseadmed ja -vahendid.	Technical specifications for: <ul style="list-style-type: none"> • ship borne navigational equipment • nautical instruments and publications • signaling equipment • navigation bridge visibility. 	Tehnilised kirjeldused järgneva kohta: <ul style="list-style-type: none"> • laevale paigutatud navigatsiooniseadmed • navigatsioonivahendid ja meretrükised • signaliseerimisseadmed • nähtavus navigatsioonisillast 	Puuduvad Nõue tagatud KO peatükk 4. KLO peatükiga 3 ja EL direktiiviga 97/70/EÜ
Appendices	Lisad	Templates and forms for Certificates and Records of Equipment.	Mallid ja vormid tunnistuste ja varustuse nimekirjade jaoks.	Muudatus vajalik Välja töötada vastavad vormid.



2.5 Lepinguga ühinemise mõjud

Tabel 14. Lepingu ühinemise mõjud

Kohustuse sisu	Mõjud	Võimalik rahastaja
Välja töötada rahvusvaheline kalalaevade ohutustunnistus koos vajalike lisadega vastavalt IMO nõuetele.	Kaasneb täiendav halduskoormus ning sellega seonduvad kulud (sh täiendava personali kulud).	Seotud ministeeriumid, Vee- teede Amet
MSOS, KO ja KLO lisada rahvusvaheline kalalaevade ohutustunnistuse väljastamise ja nõuetega seonduvad sätted.	Täiendava seadusandluse loomine ja selle loomise ning rakendamisega seotud otsesed ja kaudsed kulud.	Seotud ministeeriumid
Nõuetekohaste tunnistuste väljastamine, registri pidamine.	Võimalikud täiendava personali kulud, halduskulud.	Seotud ministeeriumid, Vee- teede Amet

2.6 Järeldused

1. Eesti seadusandlus on juba vastavuses Kaplinna lepingu ja Torremolinose protokollis kajastatud sätetega. Vajalikud on väiksed muudatused merendusalasest seadusloomes. Vastavus lepingule tuleb märkida väljastatavale rahvusvahelisele kalalaevade ohutustunnistusele, mis sisuliselt vastab KO määruse lisale 1 („Vastavuse tunnistus“).
2. Lepinguga ühinemise tulemusena ei muutu Eesti kalalaevade tehnilised nõuded.
3. Lepinguga ühinemine hõlmab vaid ca 1% Eesti kalalaevastikust ning ühinemise ettevalmistamine, ratifitseerimine ning hilisem haldamine ei ole vastavuses saavutatud tulemusega.
4. Eesti sadamaid ei külasta palju mitte Euroopa Liidu lipuga kalalaevu, kes võiksid nõuetele mittevastavuse tõttu põhjustada kahju Eesti merekeskkonnale.
5. Uuringu autorid ei näe küllaldaselt põhjusi, mis näitaksid lepingu ratifitseerimise vajalikkust.



3. STCW-F 1995

3.1 Ülevaade

Kalalaevade personali väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon 1995 (STCW-F), jõustus 29. septembril 2012 pärast 15 ratifitseerimiskirja laekumist 29. septembriks 2011.

STCW-F (edaspidi *konventsioon*) sätestab merel tegutsevate kalalaevade pikkusega 24 m ja enam meeskonna liikmete diplomite ja kvalifikatsiooni kinnitavate tunnistuste väljastamise korra ning miinimumnõuded väljaõppele. Seisuga 28.oktoober 2016 on konventsiooniga ühinenud 19 riiki ja üks assotsieerunud osapool¹⁰. Eesti naabritest on konventsiooni jõustanud Leedu, Läti ja Vene Föderatsioon.

Konventsioon sisaldab 15 artiklit, nelja peatükiga lisa koos reeglistikuga ja 9 resolutsiooni. See on esimene ja ainuke vastavaid nõudeid rahvusvahelisel tasemel tõestav dokument. Riikide ühinemine konventsiooni nõuetega on vabatahtlik.

Konventsiooni algatas IMO lootuses leevendada ohutusega seotud madalseisu merekalanduses, mis teadete kohaselt tõi igal aastal kaasa enam kui 24 000¹¹ elu kaotuse. Eesmärgiks oli tõsta kalalaevade meeskondade hariduse ja kvalifikatsiooni taset ning seada sellekohaseid standardid koos vastavate tunnistuse väljaandmise korraga.

Kalalaevade personali diplomeerimist puudutab ka varasem dokument: IMO Resolution A.539(13) 1983. aastast „*Certification of skippers and officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 meters in length and over*“ millele viidatakse konventsiooni jaotises I/1¹²

3.2 Konventsiooni artiklid

Artikkel 1 näeb ette, et konventsiooniga ühinenud osapool ehk konventsiooni jõustanud riik võtab meetmeid oma seadusandluse ühildamiseks konventsiooni sätetega.

Artikkel 2 määratleb kalalaevana alust, mis püüab kala või muid mereressursse majandustegevusena merel väljaspool siseveekogusid, kaldaäärset madalvett ja sadamate veeala.

Artikliga 3 määratakse konventsiooni nõuete kehtivus konventsiooni jõustanud riigi lippu kandvate merekalalaevade meeskonnaliikmete suhtes.

Artiklis 4 pannakse osapolele kohustus teatada IMO peasekretärile tegevusest konventsiooni jõustamiseks ning edastada talle väljastavate diplomite ja sertifikaatide näidised.

10 IMO kodulehekülj „Status of Conventions“ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (06.12.2016)

11 ILO 2001. Aasta aruanne ohutuse ja tervishoiu kohta kalandussektoris

12 EL ametliku dokumendina välja antud STCW-konventsiooni Manila muudatustega parandatud lisa tõlkes kasutatakse sõna *Regulation* tõlkena Jaotis. Antud tõlget kasutatakse uurimistöös ka STCW-F konventsiooni lisale viidates.



Artiklis 5 kehtestatakse, et kõik konventsiooni osapoolte varasemad lepped ükskõik kellega, mis puudutavad kalalaevade personali väljaõpet, diplomeerimise ja vahiteenistuse nõudeid, säilitavad oma kehtivuse nagu ka seadusandlikud aktid, mis otseselt ei haaku konventsiooni nõuetega.

Artikkel 6 kehtestab, et kalalaevade personali diplomid peavad olema väljastatud vastavalt konventsiooni lisas sätestatud nõuetele.

Artikkel 7 näeb ette, et konventsiooni osaline riik peab sisse seadma protseduurid järelevalve teostamiseks, et väljastatud diplomite ja tunnistuste omanike teadmiste ja oskuste tase vastaks konventsiooni lisas sätestatud tasemele ning kehtestama sanktsioonid laevaomanike ja kipperite suhtes, kes neid nõudeid ignoreerides värbavad personali. Samuti tuleb kehtestada administratiivsed karistused isikutele, kes on omandanud tunnistused pettuse teel või kasutavad võltsitud tunnistusi.

Artikkel 8 kehtestab, et osapoolte kompetentsed ametnikud sadamates võivad kontrollida teise osapoolte laevapere liikmetele väljastatud tunnistuste korrektsust ja seaduspärasust. Igal sellisel juhul tuleb vältida välisriigi laevaperele oma riigis kehtivatest kõrgemate nõuete esitamist ja laeva alusetut kinnipidamist.

Artiklis 9 kutsutakse osapooli üles arendama koostööd tehnilistes ja väljaõpet puudutavates küsimustes.

Artiklis 10 kehtestatakse konventsioonis tehtavate muudatuste läbiviimise ja jõustamise kord.

Artiklis 11 kehtestatakse konventsiooni allkirjastamise, ratifitseerimise, ühinemise ja tunnustamise kord. Konventsioon on avatud ühinemiseks kõikidele riikidele.

Artiklis 12 kehtestatakse konventsiooni jõustamise tingimused: 12 kuud pärast ratifitseerimiskirjade laekumist IMO peasekretärile 15 riigilt.

Artiklis 13 antakse riikidele võimalus katkestada oma osalus konventsioonis 5 aasta möödumisel pärast selle jõustumise, esitades vastavasisulise teate IMO peasekretärile. Osalus katkeb 12 kuud pärast teate esitamist.

Artiklis 14 määratakse, et konventsiooni haldab IMO peasekretär, teatades ratifitseerinud riikidele selle jõustumisest ning edastades teate koos tekstiga ÜRO peasekretärile registreerimiseks ja avaldamiseks.

Artikkel 15 loetleb keeled, mis on autentsed ja milles konventsioon on koostatud. Nendeks on araabia, hiina, hispaania, inglise, prantsuse ja vene keel.



3.3 Konventsiooni ja lisa analüüs

Konventsiooni tekst oma mõttelt ei erine STCW 78 tekstist väljendades neidsamu põhimõtteid lühendatud vormis. Määratlustes on defineeritud eraldi „kalalaev“ ja „merekalalaev“, kusjuures esimene neist langeb ühte sama määratlusega STCW 78-s, teise sõnastus on ligilähedane STCW 78 terminile *sea-going ship*.

Konventsiooniga ühinenud riik võtab endale kohustuse sisse seada protseduurid järelevalve teostamiseks, et väljastatud diplomite ja tunnistuste omanike teadmiste ja oskuste tase vastaks konventsiooni lisa sätestatud tasemele ning kehtestama sanktsioonid laevaomanike ja kipperite suhtes, kes neid nõudeid ignoreerides värbavad personali. Samuti tuleb kehtestada administratiivsed karistused isikutele, kes on omandanud tunnistuse pettuse teel või kasutavad võltsitud tunnistusi (artikkel 7).

Artikkel 9 kutsub konventsiooniga ühinenud riiki abistama teisi osapooli nii administratiivse kui kalalaevadel töötava personali väljaõppes oma õppeasutustes ja toetama õppeasutuste, õppeprogrammide ja praktikavõimaluste loomist. See peaks toimuma regionaalsel põhimõttel, kuid suunitlusega arengumaadele.

Konventsiooni lisa ülesehitus on säilitanud varasema dokumendiga (IMO Resolution A.539(13) *Certification of Skippers and Officers in Charge of a Navigational Watch on Fishing Vessels of 24 meters in Length and Over*) sisu ja ülesehituse. See ülesehitus erineb täielikult STCW 78 ja selle Koodeksi ülesehitusest. Raske on mõista, miks IMO uuendas 1995 aastal STCW 78 lisa ja andes välja STCW Koodeksi (*STCW Code*), kiitis samal ajal heaks STCW-F konventsiooni sellises redaktsioonis. Seda enam, et konventsiooni on juba algselt sisestatud vajadus seda täiendada ja uuendada suunitlusega STCW 78-le (resolutsioon 6: *Training and certification of personnel on board large fishing vessels*, mehaanikute väljaõpet puudutav resolutsioon 7: *Requirements for officers in charge of an engine watch and watchkeeping provisions* ning GMDSS puudutavate pädevuste koha käivad sätted).

3.3.1 Lisa (Annex)

Konventsiooni lisa on jagatud neljaks peatükiks:

1. Üldsätted (*general provisions*);
2. Diplomeerimine (*certification of skippers, officers, engineers officers and radio operators*);
3. Ohutusalane baasväljaõpe (*Basic safety training for all fishing vessel personnel*);
4. Vahiteenistus (*watchkeeping*).

On veel kolm lisa diplomite vormi näidistega ja 9 resolutsiooni, millest osa kannab peatükkide tekstist välja jäänud pädevusi kirjeldavaid nõudeid.



3.3.1.1 Peatükk I: Üldsätted

- Jaotis I/1: definitsioonid.

Määratlused annavad definitsiooni „piiratud veeala“ kohta (*limited waters*), mis tähendab piirkonda kus kalalaeva personali kvalifikatsioonile esitatakse madalamaid nõudeid. Sellise piirkonna määramise kohta on tehtud viide Resolutsioonile A.539(13). See aga sätestab asjaolud, mida sellise piirkonna määramisel tuleb arvesse võtta.

- Jaotis I/2: kohaldumine.
- Jaotis I/3: tunnistused ja kinnituslehed.

Nõuded sarnanevad STCW 78 diplomite ja nende kehtivust tunnistavate dokumentide samadele nõuetele (Jaotis I/2). Mehaanikute ja radiooperaatorite suhtes loetakse konventsioonile vastavaks STCW 78 nõuete kohaselt väljastatud diplom. Diplomite ja nende kehtivust kinnitavate dokumentide vorm võib erineda konventsiooni lisades (*Appendix*) toodud vormist. Lubatud on piiratud vetes tegutsevate kalalaevade pikkusega alla 45 meetri personalile rakendada veelgi madalamaid kvalifikatsiooninõudeid kui on sätestatud piiratud vetes tegutsevate kalalaevade personalile jaotistes II/3, II/4 ja II/5 ja nõuded inglise keele osas. Seda siis, kui nimetatud jaotiste nõuete täitmine ei ole mõttekas või osutub praktiliselt võimatuks.

- Jaotis I/4: järelevalve protseduurid.

Kontrolli ja nõuetele mittevastavusele reageerimise nõuded ei erine põhimõtteliselt STCW78 samadest nõuetest (Jaotised I/4 ja I/5).

- Jaotised I/5 – I/8: teabe edastamine, tegevused seoses diplomeerimisega, tunnistuste tunnustamine, üleminekusätted.

Kajastavad lühemas sõnastuses sätteid, mis on samasugused STCW 78 peatüki I vastavate sätetega.

- Jaotised I/9 ja I/10: vabastused, ekvivalendid.

Lubavad tungival vajadusel anda välja tunnistusi, mis võimaldavad teatud kvalifikatsiooninõuetega ametikohale määrata ühe astme võrra madalama kvalifikatsioonitasemega spetsialisti, viies vajadusel läbi pädevuse kontrolli. Samuti on lubatud välja anda tunnistusi isikutele, kelle tööstaž kinnitab nende pädevust vastaval ametikohal kalalaevas.

3.3.1.2 Peatükk II: diplomeerimine

Jaotised II/1 – II/2 sätestavad kohustuslikud miinimumnõuded kipperitele ja vahiohvitseridele kalalaevadel pikkusega üle 24 meetri, mida kasutatakse väljaspool piiratud veeala ehk piiramatul veealal.



- Jaotis II/1 „Mandatory minimum requirements for certification of skippers on fishing vessels of 24 meters in length and over operating in unlimited waters“ Kipperiplomide saamiseks peab omama staaži vahihvitserina 12 kuud kalalaeval pikkusega enam kui 12 meetrit. Pool sellest ajast võib olla töötanud vahihvitserina laeval, mille personalile kehtivad STCW 78 nõuded. Kandidaat peab sooritama eksami, kinnitamaks jaotise lisas toodud teadmiste ja oskuste omamist. STCW 78 nõuetele vastava diplomiga omanik ei pea kordama eksamit teadmistes, mida kontrolliti selle diplomiga samaväärse või kõrgema taseme omamisel.
 - Lisa: *Appendix to regulation 1. Minimum knowledge required for certification of skippers on fishing vessels of 24 meters in length and over operating in unlimited waters*

Kipper kannab täit vastutust laeva ja laevapere ohutuse eest. Eksam peab tõestama, et ta seda mõistab ja oskab kasutada kogu olemasolevat teavet ohutuse tagamiseks.

Järgnevas võrdlustabelis (tabel 2) võrreldakse kalalaeva (pikkusega üle 24 m) kipperile sätestatud pädevusnõudeid STCW 78 koodeksi **Tabelis A-II/3** „Väiksema kui 500-se kogumahutavusega laeva, mida kasutatakse kohalikus rannasõidus, vahitüürimehe ja kapteni minimaalse pädevustaseme kirjeldus“ nõuetega. Mõnel juhul on võrdlemiseks kasutatud ka STCW 78 koodeksi tabeleid A-II/1 ja **A-II/2**, mis puudutavad suurema kogumahutavusega kui 500, vastavalt kapteni ja navigatsioonivahihvitseri pädevusi.

Tabelis 2 on kajastatud STCW-F-st tulenevad pädevused ingliskeelsetena, kuid vastavused STCW 78 on toodud eestikeelsena.

Kahe võrreldava dokumendi vahe seisneb ka selles, et STCW 78 Koodeksi pädevustabelid sisaldavad kahte täiendavat veergu: pädevuse tõestamise meetodeid ja kriteeriumeid pädevuse hindamiseks. STCW-F jaotiste lisad aga nimetavad vaid nõutavaid minimaalseid teadmisi.

Tabel 15. Minimaalsed nõutavad teadmised.

STCW-F II/1	Vastavus STCW 78-le
<p>Navigation and position determination</p> <p>Voyage planning and navigation for all conditions:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 by acceptable methods of determining ocean tracks; .2 within restricted waters; .3 where applicable, in ice; .4 in restricted visibility; .5 where applicable, in traffic separation schemes; and .6 in areas affected by tides or currents. 	<p><i>Tabel A-II/3</i></p> <p>Reisi planeerimine ja navigeerimine igasugustes tingimustes, kasutades kõiki sobivaid teekonna märkimise meetodeid, arvestades muuhulgas järgmist:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 kitsused; .2 ilmastikutingimused; .3 jääolud; .4 piiratud nähtavus; .5 liikluseralduskeemid; .6 laevaliiklusteeninduse (VTS) piirkonnad; .7 ulatusliku loodete mõjuga alad.



Tabel 16. Tabeli 15 jätk.

STCW-F II/1	Vastavus STCW 78-le
	<p><i>Tabel A-II/2</i></p> <p>Reisi planeerimine ja navigeerimine igasugustes tingimustes, kasutades kõiki sobivaid teekonna märkimise meetodeid, arvestades muuhulgas järgmist:</p> <ul style="list-style-type: none">.1 kitsused;.2 ilmastikutingimused;.3 jääolud;.4 piiratud nähtavus;.5 liikluseralduskeemid;.6 laevaliiklus- teeninduse (VTS) piirkonnad;.7 ulatusliku loodete mõjuga alad
<p>Position determination:</p> <ul style="list-style-type: none">.1 by celestial observations;.2 by terrestrial observations, including the ability to use bearings from landmarks and aids to navigation such as lighthouses, beacons and buoys in conjunction with appropriate charts, notices to mariners and other publications to assess the accuracy of the resulting position fix; and.3 by using, to the satisfaction of the Party, modern ship electronic navigational aids as provided in fishing vessels, with specific reference to knowledge of their operating principles, limitations, sources of error, detection of misrepresentation of information and methods of correction to obtain accurate position fixing.	<p><i>Tabel A-II/3</i></p> <p><i>Navigeerimine</i></p> <p>Oskus laeva asukohta määrata:</p> <ul style="list-style-type: none">.1 maamärkide abil;.2 navigatsiooni-vahendite, sh tuletornide, meremärkide ja poide abil;.3 laakimise abil, arvestades tuuli, loodeid, hoovusi ja eeldatavat kiirust. <p>Põhjalikud teadmised ja oskus kasutada merekaarte ja navigatsioonialaseid väljaandeid, nagu lootsiraamatud, loodete tabelid, teadaanded meremeestele, navigatsiooni-raadiohoiatused ja laevateede valikut puudutav teave.</p> <p><i>Tabel A-II/2</i></p> <p>Asukoha määramine igas olukorras:</p> <ul style="list-style-type: none">.1 taevakehade vaatlemise abil;.2 maamärkide vaatlemise abil, sh oskus kasutada asjakohaseid merekaarte, teadaandeid meremeestele ja teisi väljaandeid selleks, et kontrollida saadud asukohamäärangu õigsust;.3 kaasaegsete elektrooniliste navigatsioonivahendite abil, omades seejuures konkreetseid teadmisi nende tööpõhimõtete, piirangute, vigade allikate, teabe väärity esitamise tuvastamise ja selle korrigeerimise meetodite kohta, et võimaldada õigesti määrata asukohta
<p>Watchkeeping</p> <ul style="list-style-type: none">.1 Demonstrate thorough knowledge of the content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, especially annexes II and IV concerned with safe navigation..2 Demonstrate knowledge of Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch as prescribed in chapter IV.	<p><i>Tabel A-II/3</i></p> <p><i>Vahiteenistus</i></p> <p>Põhjalikud teadmised rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja 1972 (koos muudatustega) sisust, kohaldamisest ja eesmärkidest.</p> <p>Põhjalikud teadmised navigatsioonivahis järgitavatest põhimõtete sisust.</p>



Tabel 17. Tabeli 15 jätk.

STCW-F II/1	Vastavus STCW 78-le
	<p>Laevateede kasutamine IMO kogumiku „Üldised laevateede kasutamise tingimused“ (<i>General Provisions on Ships' Routing</i>) alusel.</p> <p>Laevaettekannete tegemine vastavalt laevaettekannete süsteemi üldpõhimõtetele ning VTS laevaliiklusteeninduse korrale.</p>
<p>Radar navigation</p> <p>.1 Demonstrate, using a radar simulator or, when not available, maneuvering board, knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar, and in the interpretation and analysis of information obtained from the equipment,* including the following:</p> <p>.1.1 factors affecting performance and accuracy;</p> <p>.1.2 setting up and maintaining displays;</p> <p>.1.3 detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return;</p> <p>.1.4 range and bearing;</p> <p>.1.5 identification of critical echoes;</p> <p>.1.6 course and speed of other ships;</p> <p>.1.7 time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;</p> <p>.1.8 detecting course and speed changes of other ships;</p> <p>.1.9 effect of changes in own vessel's course or speed or both; and</p> <p>.1.10 application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.</p> <p>* Reference is made to resolution 2 of the 1995 STCW-F Conference.</p>	<p><i>Tabel A-II/1</i> <i>Radarnavigatsioon</i></p> <p>Teadmised radari ja automaatradarmärkuri (ARPA) tööpõhimõtetest.</p> <p>Oskus radarit kasutada ning saadud teavet tõlgendada ja analüüsida, arvestades sealhulgas alljärgnevat:</p> <p>Toimivus, sh</p> <ol style="list-style-type: none">1. toimivust ja täpsust mõjutavad tegurid;2. radaripildi kuvamine ja säilitamine;3. teabe vääriti esitamise, libakaja, meresäri jms, radarpoide, SART radartranspondrite tuvastamine. <p>Kasutamine, sh:</p> <ol style="list-style-type: none">1. kaugus ja peiling; teiste laevade kurss ja kiirus; löikuvate kurssidega, vastutulevate või möödasõitvate laevadega vähima lahknemispunktini jõudmise aeg ja kaugus;2. oluliste kajasignaalide äratundmine, teiste laevade kursi- ja kiirusemuutuste tähelepanek; oma laeva kursi ja/või kiiruse muutuste mõju;3. laevakokkupõrgete vältimise 1972. aasta rahvusvahelise eeskirja (ja selle hilisemate muudatuste) kohaldamine;4. radarandmete planšetile kandmise tehnikad, suhtelise ja tõelise liikumise režiimid;5. paralleelindeksi kasutamine.
<p>Magnetic and gyro-compasses</p> <p>Ability, using terrestrial and celestial means, to determine and apply the errors of the magnetic and gyro-compasses.</p>	<p><i>Tabel A-II/3</i> <i>Kompassid</i></p> <p>Teadmised magnetkompasside parandustest ja paranduste tegemise võimalustest.</p> <p>Oskus maamärkide abil kompasside parandusi määrata ning parandustega arvestada.</p> <p><i>Tabel A-II/1</i> <i>Magnet- ja gürokompass</i></p> <p>Magnet- ja gürokompasside tööpõhimõtete tundmine.</p> <p>Oskus taevakehade ja maamärkide abil magnet- ja gürokompasside vigu kindlaks määrata ning selliste vigade esinemise võimalust ette näha.</p>



Tabel 18. Tabeli 15 jätk.

STCW-F II/1	Vastavus STCW 78-le
<p>Meteorology and oceanography</p> <p>.1 Knowledge of meteorological instruments and their application.</p> <p>.2 Ability to apply meteorological information available.</p> <p>.3 Knowledge of characteristics of various weather systems, including, at the discretion of the Party, tropical revolving storms and avoidance of storm centers and the dangerous quadrants.</p> <p>.4 Knowledge of weather conditions, such as fog, liable to endanger the vessel.</p> <p>.5 Ability to use appropriate navigational publications on tides and currents.</p> <p>.6 Ability to calculate times and heights of high and low water and estimate the direction and rate of tidal streams.</p>	<p><i>Tabel A-II/3</i> <i>Meteoroloogia</i></p> <p>Oskus laeva ilmavaatlusseadmetelt saadud teavet kasutada ja tõlgendada.</p> <p>Teadmised erinevate ilmasüsteemide olemuse, ilmaandmete edastamise ning salvestamise süsteemide kohta.</p> <p>Oskus olemasolevat ilmateavet kasutada.</p> <p><i>Tabel A-II/2</i></p> <p>Oskus mõista ja tõlgendada sünoptilisi kaarte ja ennustada piirkonna ilma, võttes arvesse kohalikke ilmastikutingimusi ja ilmafaksi teel saadud teavet.</p> <p>Teadmised erinevatest ilmasüsteemidest, sh troopilised tsüklonid, tormi keskme ja ohtlike sektorite vältimine.</p> <p>Teadmised ookeanihoovustest.</p> <p>Loodete väljaarvutamise oskus.</p>
	<p>Kõigi asjakohaste loodeid ja hoovusi puudutavate navigatsioonialaste väljaannete kasutamine.</p> <p><i>Tabel A-II/1</i> <i>Meteoroloogia</i></p> <p>Oskus laeva ilmavaatlusseadmetelt saadud teavet kasutada ja tõlgendada.</p> <p>Teadmised erinevate ilmasüsteemide olemuse, ilmaandmete edastamise ning salvestamise süsteemide kohta.</p> <p>Oskus olemasolevat ilmateavet kasutada</p>
<p>Fishing vessel maneuvering and handling</p> <p>.1 Maneuvering and handling of a fishing vessel in all conditions, including the following:</p> <p>.1.1 berthing, unberthing and anchor work under various conditions of wind and tide;</p> <p>.1.2 maneuvering in shallow water;</p> <p>.1.3 management and handling of fishing vessels in heavy weather, including appropriate speed, particularly in following and quartering seas, assisting a ship or aircraft in distress, means of keeping an unmanageable vessel out of a sea trough and lessening drift;</p> <p>.1.4 maneuvering the vessel during fishing operations, with special regard to factors which could adversely affect the vessel's safety during such operations;</p> <p>.1.5 precautions in maneuvering for launching rescue boats or survival craft in bad weather;</p>	<p><i>Tabel A-II/3</i> <i>Laeva manööverdamine ja juhtimine</i></p> <p>Teadmised ohutut manööverdameist ja käitamist mõjutavatest teguritest.</p> <p>Nõuetekohane ankurdamine ja haalamine.</p> <p><i>Tabel A-II/1</i> <i>Laeva manööverdamine ja juhtimine</i></p> <p>Teadmised alljärgnevast:</p> <p>.1 laeva kandevõime, süvise, diferendi, kiiruse ja kiiluluse sügavuse mõju laeva pöörderingile ja peatumistekonnale;</p> <p>.2 tuule ja hoovuste mõju laeva juhtimisele;</p> <p>.3 üle parda kukkunud inimese päästemanöövrid ja -protseduurid;</p> <p>.4 kiirusvaje, madalvee mõju ja muud sarnased mõjud;</p> <p>.5 nõuetekohane ankurdamine ja haalamine.</p>



Tabel 19. Tabeli 15 jätk.

STCW-F II/1	Vastavus STCW 78-le
<p>.1.6 methods of taking on board survivors from rescue boats or survival craft;</p> <p>.1.7 where applicable, practical measures to be taken when navigating in ice, icebergs or conditions of ice accretion on board the vessel;</p> <p>.1.8 the use of, and maneuvering in, traffic separation schemes;</p> <p>.1.9 the importance of navigating at reduced speed to avoid damage caused by own vessel's bow or stern wave;</p> <p><u>.1.10 transferring fish at sea to factory ships or other vessels; and</u></p> <p><u>.1.11 refuelling at sea</u></p>	<p><i>Tabel A-II/2</i></p> <p><i>Laeva manööverdamine ja juhtimine igas olukorras, sh:</i></p> <p>.1 manööverdamine lootsijaamale lähenemisel, lootsi pardale tulekul ja pardalt lahkumisel, võttes nõuetekohaselt arvesse ilmaolusid, loodeid, edasikäiguinertsit ja peatumisteedkonda;</p> <p>.2 laeva juhtimine jõgedes, suudmelahtedes ja kitsustes, võttes arvesse hoovuste, tuulte ning kitsuste mõju juhitavusele;</p> <p>seismine piirangutega ankrupaigas ja väljaviiratud ankruketi pikkust määravad tegurid;</p> <p>.10.3 püsiva nurkkiirusega pööramise tehnika kasutamine;</p> <p>.4 manööverdamine madalas vees, arvestades kiilualuse sügavuse vähenemist kiirusvaje, külg- ja pikiõõtsumise tagajärjel;</p> <p>.5 oma laeva ja mööduvate laevade ning lähedalasuvate kallaste vastasmõju (kanaliefekt);</p> <p>.6 sildumine ja lahtisildumine erinevate tuuleolude, loodete ja hoovuste tingimustes, pukseerimisega ja ilma;</p> <p>.7 laeva ja puksiiri vastasmõju;</p> <p>.8 käitur- ja manööverdamis-süsteemide kasutamine;</p> <p>.9 ankrupaiga valik, ühel või kahel ankrul ankrus lohisev ankur; sassis ankrute klaarimine;</p> <p>.11 vigastusega või vigastamata laeva kuivdokki viimine;</p> <p>.12 laeva juhtimine tormisel merel, sh merehädas oleva laeva või lennuki abistamine; pukseerimine; juhitamatu laevaga lainetuses toimetuleku viisid, triivi ja kütusekulu vähendamine;</p> <p>.13 halva ilmaga päästepaatide ja –parvede ning valvepaatide veeskamisel kasutatavad ettevaatusabinõud manööverdamisel;</p> <p>.14 päästepaatidelt ja –parvedelt ja valvepaatidelt päästetute pardale toimetamise meetodid;</p> <p>.15 oskus määrata kindlaks levinud laevatüüpide manööverdamis- ja käitamisomadusi, eriti nende peatumisteedkonda ja pöörderingi eri süviste ja kiiruste puhul;</p> <p>.16 vähendatud kiirusega sõidu tähtsus selleks, et vältida oma laeva tekitatud vööri- ja ahtrilainet;</p> <p>.17 praktilised meetmed jääolude lähedal või jääoludes navigeerimisel ning olukorras, kus pardale moodustub jää;</p> <p>.18 liikluseraldus-skeemide ja laevaliiklus-teeninduse (VTS) piirkondade kasutamine ja nende lähedal või nendel aladel manööverdamine.</p>



Tabel 20. Tabeli 15 jätk.

STCW-F II/1	Vastavus STCW 78-le
<p>Fishing vessel construction and stability</p> <p>.1 General knowledge of the principal structural members of a vessel and the proper names of the various parts.</p> <p>.2 Knowledge of the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve safe trim and stability.</p> <p>.3 Demonstrate ability to use stability data, stability and trim tables and pre-calculated operating conditions.</p> <p>.4 Knowledge of effects of free surfaces and ice accretion, where applicable.</p> <p>.5 Knowledge of effects of water on deck.</p> <p>.6 Knowledge of the significance of weathertight and watertight integrity.</p>	<p><i>Tabel A-II/3</i></p> <p><i>Laeva püstuvus</i></p> <p>Töölased teadmised püstuvuse, muutude ja pingete tabelite, graafikute ning pinge arvutamise seadmete kohta ning oskus neid kasutada.</p> <p>Arusaamine vigastamata laeva ujuvuse osalise kadumise korral võetavatest põhilistest meetmetest.</p> <p>Arusaamine veekindluse põhimõtetest.</p> <p><i>Laeva konstruktsioon</i></p> <p>Üldised teadmised laeva peamistest struktuuriüksustest ning eri laevaosade õigete nimede tundmine.</p>
<p><u>Catch handling and stowage</u></p> <p><u>.1 The stowage and securing of the catch on board vessels, including fishing gear.</u></p> <p><u>.2 Loading and discharging operations, with special regard to heeling moments from gear and catch.</u></p>	<p>STCW78 vastatud puuduvad</p>
<p>Fishing vessel power plants</p> <p>.1 Operating principles of marine power plants in fishing vessels.</p> <p>.2 Vessel's auxiliary machinery.</p> <p>.3 General knowledge of marine engineering terms.</p>	<p><i>Tabel A-II/3</i></p> <p>Väikelaeva pea- ja abimehhanismide käitamine.</p> <p><i>Tabel A-II/2</i></p> <p>Laeva jõuseadmete tööpõhimõtted.</p> <p>Laeva abimehhanismid.</p> <p>Üldised teadmised laevamehaanika aladest mõistetest.</p>
<p>Fire prevention and fire-fighting appliances</p> <p>.1 Organization of fire drills.</p> <p>.2 Classes and chemistry of fire.</p> <p>.3 Fire-fighting systems.</p> <p>.4 Participation in an approved fire-fighting course.</p> <p>.5 Knowledge of provisions concerning fire-fighting equipment.</p>	<p><i>Tabel A-II/3</i></p> <p><i>Tulekahju ennetamine ja tuletõrjevahendid</i></p> <p>Oskus korraldada tuletõrjeõppusi.</p> <p>Teadmised tuleklassidest ja keemilistest omadustest.</p> <p>Teadmised tulekustutusvahenditest.</p> <p>Teadmised tegutsemisest tulekahju, sh kütusesüsteemides puhkenud tulekahju korral.</p> <p><i>Tabel A-II/1</i></p> <p><i>Tulekahju ennetamine ja tuletõrjevahendid</i></p> <p>Oskus korraldada tuletõrjeõppusi.</p> <p>Teadmised tuleklassidest ja keemilistest omadustest.</p> <p>Teadmised tulekustutusvahenditest.</p> <p>Teadmised tegutsemisest tulekahju, sh kütusesüsteemides puhkenud tulekahju korral</p>



Tabel 21. Tabeli 15 jätk.

STCW-F II/1	Vastavus STCW 78-le
<p>Emergency procedures</p> <p>.1 Precautions when beaching a vessel.</p> <p>.2 Action to be taken prior to, and after, grounding.</p> <p><u>.3 Action to be taken when the gear becomes fast to the ground or other obstruction.</u></p> <p>.4 Floating a grounded vessel, with and without assistance.</p> <p>.5 Action to be taken following a collision.</p> <p>.6 Temporary plugging of leaks.</p> <p>.7 Measures for the protection and safety of crew in emergencies.</p> <p>.8 Limiting damage and salvaging the vessel following a fire or explosion.</p> <p>.9 Abandoning ship.</p> <p>.10 Emergency steering, rigging and use of jury steering and the means of rigging a jury rudder, where practicable.</p> <p>.11 Rescuing persons from a ship in distress or from a wreck.</p> <p>.12 Man-overboard procedures.</p> <p>.13 Towing and being towed.</p>	<p><i>Tabel A-II/3</i></p> <p><i>Ohuulukorras kohaldatavad meetmed, sh:</i></p> <p>.1 ohuulukorras reisijate kaitseks ja ohutuse tagamiseks võetavad ettevaatusabinõud;</p> <p>.2 esmane vigastuste hindamine ja elulisuse tagamine;</p> <p>.3 tegutsemise kokkupõrke järel;</p> <p>.4 tegutsemise madalikule sõitmise järel.</p> <p>Kapteni tunnistuse saamiseks lisandub alljärgnev:</p> <p>.1 avariiroolimine;</p> <p>.2 pukseerimise ja puksiirisõitmise korraldus;</p> <p>.3 inimeste merest päästmine;</p> <p>.4 merehädas oleva laeva abistamine;</p> <p>.5 sadamas juhtunud ohuulukorrale reageerimise korra tundmine.</p> <p><i>Inimelude päästmine</i></p> <p>Oskus korraldada laevalt lahkumise õppusi ning teadmised päästepaatide ja –parvede ning valvepaatide, nende veeskamise seadmete käitamise ja korra kohta, sh päästevahendite radioseadmed, õnnetuskoha määramise raadiopoid (EPIRB), radartranspondrid (SART), veeülikonnad ja termokaitsevahendid.</p>
<p>Medical care</p> <p>.1 Knowledge of first-aid procedures.</p> <p>.2 Knowledge of procedures for obtaining medical advice by radio.</p> <p>.3 A thorough knowledge of the use of the following publications:</p> <p>.3.1 <i>International Medical Guide for Ships</i> or equivalent national publications; and</p> <p>.3.2 Medical section of the <i>International Code of Signals</i>.</p>	<p><i>Tabel A-II/3</i></p> <p><i>Arstiabi</i></p> <p>Meditsiiniliste juhiste ja raadio teel saadud nõuannete praktiline rakendamine, sh oskus neid teadmisi tõhusalt kasutada laeval töenäoliste õnnetuste ja haiguste puhul.</p> <p><i>Tabel A-II/2</i></p> <p>Põhjalikud teadmised* alljärgnevate väljaannete sisust ja kasutamisest:</p> <p>.1 rahvusvaheline laevameditsiini juhend või samaväärne riigisisene väljaanne;</p> <p>.2 rahvusvahelise signaalkoodi arstiabi puudutav osa;</p> <p>.3 meditsiinilise esmaabi osutamise juhend ohtlike kaupade põhjustatud õnnetuste puhul.</p>
<p>Maritime law</p> <p>.1 A knowledge of international maritime law as embodied in the international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the skipper, particularly those concerning safety and the protection of the marine environment. Particular regard shall be paid to the following subjects:</p>	<p><i>Tabel A-II/2</i></p> <p><i>Rahvusvahelistesse lepingutesse ja konventsioonidesse kätkevad rahvusvahelise mereõiguse tundmine.</i></p> <p>Erilist tähelepanu pööratakse alljärgnevatele teemadele:</p> <p>.1 tunnistused ja muud dokumendid, mis peavad olema pardal vastavalt rahvusvahelistele konventsioonidele, nende saamise tingimused ning kehtivusaeg;</p>



Tabel 22. Tabeli 15 jätk.

STCW-F II/1	Vastavus STCW 78-le
<p><u>.1.1 certificates and other documents required to be carried on board fishing vessels by international conventions, how they may be obtained and the period of their legal validity;</u></p> <p><u>.1.2 responsibilities under the relevant requirements of the 1993 Torremolinos Protocol;</u></p> <p>.1.3 responsibilities under the relevant requirements of chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;</p> <p>.1.4 responsibilities under Annex I and Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 thereto;</p> <p>.1.5 maritime declarations of health and the requirements of the international health regulations;</p> <p>.1.6 responsibilities under the Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972; and</p> <p>.1.7 responsibilities under other international instruments affecting the safety of the ship and crew.</p> <p>.2 The extent of knowledge of national maritime legislation is left to the discretion of the Party, but shall include national arrangements for implementing applicable international agreements and conventions</p>	<p>.2 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni (ja selle hilisemate muudatuste) asjakohaste nõuetega seotud kohustused;</p> <p>.3 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (koos muudatustega) asjakohaste nõuetega seotud kohustused;</p> <p>.4 rahvusvahelisest laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioonist tulenevad kohustused;</p> <p>.5 tervise- deklaratsioonid ja rahvusvaheliste meditsiiniliste sanitaareeskirjade nõuded;</p> <p>.6 laeva, reisijate, meeskonna ja lasti ohutust reguleerivatest rahvusvahelistest dokumentidest tulenevad kohustused;</p> <p>.7 meetodid ja vahendid laevade põhjustatava merikeskkonna reostuse vältimiseks;</p> <p>.8 rahvusvaheliste lepingute ja konventsioonide rakendamise riigisiseseid õigusaktid.</p>
<p>English language</p> <p>Adequate knowledge of the English language enabling the skipper to use charts and other nautical publications, to understand meteorological information and measures concerning the vessel's safety and operation, and to communicate with other ships or coast stations. Ability to understand and use the IMO Standard Marine Communication Phrases.</p>	<p><i>Tabel A-II/1</i></p> <p><i>Inglise keel</i></p> <p>Piisav inglise keele oskus, mis võimaldab ohvitseril kasutada merekaarte ja muid navigatsioonialaseid väljaandeid, mõista ilmateateid ning laeva ohutust ja käitamist puudutavaid teateid, pidada sidet teiste laevade, kaldajaamade ja laevaliikluse juhtimise (VTS) keskustega, täita ohvitseri ülesandeid ka mitmekeelse meeskonna puhul, sh oskus kasutada ning mõista IMO meresidepidamise standardväljendeid (IMO SMCP).</p>
<p>Communications</p> <p>.1 General knowledge of the principles and basic factors necessary for the safe and efficient use of all sub-systems and equipment required by the global maritime distress and safety system (GMDSS).</p> <p>.2 Knowledge of navigational and meteorological warning systems and the selection of the appropriate communication services.</p> <p>.3 Knowledge of the adverse effect of misuse of such communication equipment.</p>	<p>Vastavad nõuded on sätestatud STCW78 Peatükis IV ja tabelis A-IV/2</p>



Tabel 23. Tabeli 15 jätk.

STCW-F II/1	Vastavus STCW 78-le
<p>.4 Where the Party has examined candidates in these subjects at lower levels of certification, they may have the option of not re-examining in these subjects.</p> <p>.5 Ability to transmit and receive signals by Morse light and to use the International Code of Signals.</p>	
<p>Life-saving</p> <p>.1 A thorough knowledge of life-saving appliances and arrangements.</p> <p>.2 A thorough knowledge of emergency procedures, musters and drills.</p>	<p><i>Tabel A-II/3</i></p> <p><i>Inimelude päästmine</i></p> <p>Oskus korraldada laevalt lahkumise õppusi ning teadmised päästepaatide ja –parvede ning valvepaatide, nende veeskamise seadmete käitamise ja korra kohta, sh päästevahendite raadioseadmed, õnnetuskoha määramise raadiopoid(EPIRB), radartranspondrid (SART), veeülikonnad ja termokaitse-vahendid</p>
<p>Search and rescue</p> <p>.1 A thorough knowledge of the <i>Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)</i>.</p>	<p>STCW78 sisaldab sama nõuet.</p>
<p>The FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels</p> <p>.1 Knowledge of part A of the FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels.</p>	<p>Antud dokument kujutab endas juhust, mis puudutab väikeste kalalaevade (pikkus alla 12 m) ohutuse tagamist.¹³</p>
<p>Methods for demonstration of proficiency</p> <p>.1 Navigation</p> <p>.1.1 Demonstrate the use of sextant, pelorus, azimuth mirror and ability to plot position, course and bearings.</p> <p>.2 Demonstrate thorough knowledge of the content, application and intent of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.</p> <p>.2.1 By the use of small models displaying proper signals or lights or by the use of a navigation light simulator.</p> <p>.3 Radar</p> <p>.3.1 By observation of radar simulators or maneuvering boards.</p> <p>.4 Fire fighting</p> <p>.4.1 By participation in an approved fire-fighting course.</p> <p>.5 Communications</p> <p>.5.1 By practical test.</p> <p>.6 Life-saving</p> <p>.6.1 By handling of life-saving appliances, including the donning of lifejackets and, as appropriate.</p>	<p>Pädevuse demonstreerimise ja selle hindamise nõuded STCW78-s moodustavad siin nimetatud tabelite kolmanda ja neljanda veeru</p>

Märkus 1: alla joonitud nõuded kehtivad vaid kalalaevade kipperitele ja ei ole kajastatud STCW 78 Koodeksi pädevusnõuetes.

13 The FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels (Part A) 2005. https://books.google.ee/books?id=iU4y6qYH9Cg-C&lpq=PP1&dq=safety+for+fishermen&pg=PP1&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false (05.12.2016)



- Jaotis II/2 „Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 meters in length and over operating in unlimited waters“

Määratleb vahiohvitseri miinimumvanuse – mitte noorem kui 18 aastat. Pädevuse tõendamisel (eksamil) ei ole vaja tõestada neid pädevusi, mis olid tõestatud STCW 78 nõuete alusel välja antud diplomi omandamisel.

- Lisa: *Appendix to regulation 2. Minimum knowledge required for certification of officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 meters in length and over operating in unlimited waters.*

Loetleb teadmisi, mida peab omama kalalaeva vahiohvitser. Tabelis 33 on välja toodud täiendavad pädevused võrreldes STCW 78 nõuetega.

Tabel 24. Jaotis II/2 täiendavad teadmised

Maneuvering during fishing operations with special regard to factors which could adversely affect the vessel's safety during such operations.	Manööverdamine kalalaevaga püügioperatsioonide käigus ja kaasnevad ohufaktorid.
Catch handling and stowage, knowledge of safe handling and stowage of catch and effect of these factors on the safety of the vessel.	Saagi ohutu käitlemine

- Jaotis II/3 „Mandatory minimum requirements for certification of skippers on fishing vessels of 24 meters in length and over operating in limited waters“

„Piiratud veealaks“ loetakse jaotises 1 defineeritud piirkonda võimalike konkreetsete üksik-asjadega. Ka antud jaotise pädevuse tõestamisel (eksamil) ei ole vaja tõestada neid pädevusi, mis olid tõestatud STCW 78 nõuete alusel välja antud diplomi omandamisel.

- Lisa: *Appendix to regulation 3. Mandatory minimum requirements for certification of skippers on fishing vessels of 24 meters in length and over operating in limited waters.*

Nõuded on lähedases Eestis kehtestatud väikelaevajuhte puudutavatele nõuetele (määrus 225 „Väikelaevajuhi teadmiste, oskuste ja väljaõppe nõuded ning tunnistuste vormid“¹⁴) koos täiendustega.

Spetsiifilised nõuded on toodud tabelis 25.

14 Väikelaevajuhi teadmiste, oskuste ja väljaõppe nõuded ning tunnistuste vormid, määrus 225 (29.08.2005). <https://www.riigiteataja.ee/akt/130052015003> (05.12.2016)



Tabel 25. Jaotis II/3 täiendavad teadmised.

Maneuvering during fishing operations with special regard to factors which could adversely affect the vessel's safety during such operations.	Manööverdamine kalalaevaga püügioperatsioonide käigus ja kaasnevad ohufaktorid.
Transferring fish at sea to factory ships or other vessels.	Merel kala üle andmine teisele laevale.
The stowage and securing of catch on board vessels, including fishing gear. Loading and discharging operations, with special regard to heeling moments from gear and catch.	Saagi käitlemine.
FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels	Juhise <i>FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels</i> ja asjakohase rahvusvahelise ning riigisisese seadusandluse tundmine.

- Jaotis II/4 „*Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 meters in length and over operating in limited waters.*“

Kehtestab vanusenõue (18 eluaastat). Nõutakse raadioside reglemendi tundmist. Pädevuse tõestamisel (eksamil) ei ole vaja tõestada neid pädevusi, mis olid tõestatud STCW 78 nõuete alusel välja antud diplomi omandamisel. Erisused on samad, mis jaotise II/3 puhul (tabel 3).

Kõigi jaotistes II/1 – II/4 nõutavate pädevuste tõestamise meetodid tuleb konventsiooni osapoolel ise välja töötada, seejuures on vaid jaotises II/1 loetletud teadmised, mida tuleb demonstreerida.

Jaotised II/2 – II/4 sisaldavad vahiteenistust puudutavaid nõudeid, mis nõuavad COLREG 72 (eriti selle lisade II ja IV) ning vahiteenistuse põhimõtete tundmist. Põhjalikumalt puudutab vahiteenistust konventsiooni IV peatükk.

- Jaotis II/5 „*Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers of fishing vessel powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more.*“

Kehtib vanusenõue (18 eluaastat). Mainitakse, et II mehaaniku teadmiste tase võib olla madalam, kuid millisel määral, seda ei konkretiseerita.

- Lisa: *Minimum knowledge required for certification of chief engineer officers and second officers of fishing vessel powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power and more.*

Loetletud teadmiste nõudeid on raske võrrelda STCW 78 koodeksi peatükis III toodud pädevustabeli nõuetega. Ilmselt on see ligilähedane STCW 78 jaotise A-III/3



„750 – 3000 kW peamasinat efektiivse koguvõimsusega laeva vanemmehaaniku ja teise mehaaniku diplomi saamiseks kohustuslikud miinimumnõuded“ nõuetele.

Kalalaeva vahimehaaniku teadmistele esitatavad nõuded konventsioonis puuduvad, mida tõdeb ka resolutsioon 7, mis soovib IMO Meresõiduohutuse komiteel need konventsioonile lisamiseks välja töötada.

- Jaotis II/6 „Mandatory minimum requirements for certification of personnel in charge of or performing radio communication duties on board fishing vessels“
- Nõuded olenevad laeva tööpiirkonnast ja väljaõpe võib vastata nii piiratud kui ka piiramata õigustega raadioside operaatori tasemele. Kui laev kannab raadioseadmeid GMDSS sagedustega, lisanduvad täiendavad nõuded, mis on välja toodud jaotise lisas „Minimum additional knowledge and training requirements for GMDSS radio personnel“, mis peaaegu täielikult langevad ühte STCA 78 koodeksi pädevustabeli A-IV/2 teises veerus toodud nõuetega.
- Jaotis II/7 „Mandatory minimum requirements to ensure the continued proficiency and updating of knowledge for skippers, officers and engineer officers“ ja
- Jaotis II/8 „Mandatory minimum requirements to ensure the continued proficiency and updating of GMDSS radio personnel“
- Jaotised II/7 ja II/8 püstivad nõuded kalalaevade personalile iga 5 aasta tagant ja pärast pikemat kui 4 aastat kestnud vahega kalalaevale naasvatel spetsialistidel tõestada oma pädevusi või neid täiendada. Tõestamise ja täiendamise meetodite määramine on jäetud konventsiooni osapoole otsustada.

3.3.1.3 Peatükk III: ohutusalane baasväljaõpe

- Jaotis III/1 „Basic safety training for all fishing vessel personnel“

Antud jaotises on äärmiselt napsõnaliselt ja kokkuvõtlikult, võiks isegi öelda, et puudulikult, loetletud ohufaktoreid, mille vältimiseks või mille puhul tegutsemiseks peab iga kalalaeval töötav isik omama vastavat väljaõpet.

Antud loetelu ei ole võrreldav STCW 78 koodeksi tabelite A-VI/1-1 „Enesepäästevõtete alase minimaalse pädevuse kirjeldus“, A-VI/1-2 „Tulekahju ennetamise ja tuletõrjumise alase minimaalse pädevustaseme kirjeldus“, A-VI/1-3 „Esmaabialaste baasteadmiste minimaalse pädevustaseme kirjeldus“ ja A-VI/1-4 „Isikliku ohutuse ja ühiskondliku vastutuse alase minimaalse pädevuse kirjeldus“ nõuetele.



3.3.1.4 Peatükk IV: vahiteenistus

- Jaotis IV/1 “Basic principles to be observed in keeping a navigational watch on board fishing vessels”

Jaotisesse on koondatud vahiteenistust puudutavad nõuded, mille kohta jaotise lõige 3 tunnistab, et need ei pruugi olla ammendavad.

Üldistest vahiteenistuse nõuetest, mis väga kokkuvõtlikult on sarnased STCW 78 peatüki VIII ja STCW 78 koodeksi peatüki A-VIII nõuetele (*En route to or from fishing grounds*) on eraldi välja toodud vahiteenistuse nõuded kalapüügi ja –otsingu operatsioonide käigus (*vessels engaged in fishing or searching for fish*).

Antud nõuded hõlmavad:

- teiste kalalaevade ja oma laeva manöövrite jälgimist, arvestades parda taga olevate püügivahendite mõju nii oma kui teiste laevade manööverdusvõimele;
 - tekil töötavate inimeste ohutuse tagamist;
 - püügivahendite kasutamisest, kala käitlemisest ja ilmastikuoludest tulenevate püstuvust ja ujuvust mõjutavate ning endas laevale ja inimestele ohtu kätkevate asjaolude arvestamist;
 - kalda ja mererajatiste lähedusele ning ohutsoonidele pööratavat erilist tähelepanu;
 - vrakkide ja muude veealuste taksituste poolt püügivahendite võimalikku vigastamist.
- Lisad 1, 2, 3

Toovad ära konventsiooniga ühinenud osapoolte poolt kalalaevade personalile väljastavate diplomite näidised.

3.3.1.5 Resolutsioonid

- Resolutsioon 1 „Training of radio operators for the global maritime distress and safety system (GMDSS)“ rõhutab veelkord vajadust välja õpetada võimalikult palju ohvitseri, kes oleks võimelised kasutama GMDSS raadiovarustust.
- Resolutsioon 2 „Radar simulator training“ soovitab kõigil kalalaevade kipperitel ja vahiohvitseridel läbida radarvaatleja väljaõpe radarvalmendil.



- Resolutsioon 3 „*Guidelines and recommendations for fishing vessel personnel*“ soovib kalalaevade personalil juhendada STCW 78 juhistest järgmistest ohutuse tagamise aspektides:
 - valmendite kasutamises väljaõppel;
 - raadiooperaatorite väljaõppes;
 - päästevahendite kasutamise pädevuste omandamisel;
 - avariolukordades tegutsemisel, tööohutusel, meditsiinilises hoolduses laeval ja isiklikus ohutuses;
 - vahiteenistuses;
 - väsimuse ja kurnatuse vältimises.
- Resolutsioon 4 „*Training of deck-hands on board fishing vessels of 24 meters in length and over*“ tõdeb, et kalalaevade tekil töötamine on ohtlik, vastava väljaõppe läbiviimise võimalused aga piiratud. Lisas („*Recommendation on training of deck-hands working on fishing vessels of 24 meters in length and over*“) pakutakse välja soovitud vastavaks väljaõppeks. Soovitused puudutavad:
 - ohufaktorite mõistmist kõikuval ja libedal tekil töötamisel, tuleohutusmeetmete ja isikukaitsevahendite kasutamist;
 - kalalaeva ehituse, püügivahendite, püügi- ja tekimehhanismide tundmist;
 - püstuvust ja ujuvust mõjutavate faktorite ja tegevuse mõistmist;
 - püügivahendite, püügi- ja tekimehhanismide ning nende detailide käsitlemist ja hooldamist, pleissimistöid, haalamisoperatsioone ja rooli- ning ankruseadme kasutamist.

Huvitav on märkida, et laevaohvitseride pädevuste kirjelduses kõike seda ei kajastata.

- Resolutsioon 5 „*Training of fishing vessel personnel in personal survival techniques*“ võtab enda peale peatükis III nõutava isiklikule ohutusele suunatud väljaõppe sisu, kuid jätab selle soovituslikuks.
 - Lisa „*Guidelines' for training of fishing vessel personnel in personal survival techniques*“ pakub välja instrueerimise küsimustes, mis mingil määral kattuvad STCW 78 koodeksi pädevustabelis A-VI/1-1 „Enesepäästevõtete alase minimaalse pädevustaseme kirjeldus“, kuid on välja toodud üsna primitiivsel tasemel. Samas ei ole võimalik tagada lühikese väljaõppega kõigi loetletud punktide käsitlemist ning seetõttu tuleks läbida pikem kursus. Konkreetset kursuse ajalist mahtu antud lisas ei nimetata.



- Resolutsioonis 6 „Training and certification of personnel on board large fishing vessels“ tehakse IMO Meresõiduohutuse komiteele ettepanek töötada välja suurte laevade personali pädevusnõuded lähtudes STCW 78 samadest nõuetest. Samal ajal ei nimetata STCW-F konventsioonis millise suurusega üle 24 meetri pikkust kalalaeva loetakse suureks kalalaevaks.
- Resolutsioon 7 „Requirements for officers in charge of an engineering watch and watch-keeping provisions“ konstateerib, et konventsioon ei ole sätestanud pädevusnõudeid kalalaevade vahimehaanikutele ja soovib IMO Meresõiduohutuse komiteel sellised nõuded võimalikult kiiresti kehtestada.
- Resolutsioon 8 „Promotion of the participation of women in the fishing industry“ soovib kasutusele võtta meetmeid naiste kaasamiseks kalamajanduse kõigil tasemetel, sealhulgas laevadel ja soodustada naistele vastava väljaõppe andmist.
- Resolutsioon 9 „Human relationships“ kutsub pöörama tähelepanu laevade ja ka kalalaevade ohvitseride väljaõppes inimfaktorile, rõhutades vajadust säilitada häid suhteid laevapere liikmete vahel, vältida väljatõrjumise või üksildustunde tekkimise juhtumeid ning tagama personalile täisväärtusliku puhkuse võimalust.

3.4 Eesti kalalaevade personaliga juhtunud tööõnnetused

Ajavahemikul 2005 – 2015 juhtus kalandussektoris Tööinspeksioonist saadud andmetele tuginedes¹⁵ 37 tööõnnetust, mida võib lugeda väga madalaks (nagu eelnevalt kirjutatud, siis kalandussektoris töötas 2014 aasta seisuga 740 inimest, tööõnnetusse sattus samal aastal neist vaid 3, mis moodustab 0,40% kalandussektoris töötajatest.)

Tabel 26. Tööõnnetused kalandussektoris 2005-2015.

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4	4	2	5	1	2	8	2	4	3	2

Viimasel 5 aastal on tööõnnetusi olnud 21 ning otseselt kalalaevadel juhtus neist 12, ülejäänud toimusid kas külmuhoonetes või muudes kalatöötlemisega seotud kohtades. Raske kehavigastusega lõppes 10 tööõnnetust, kuid tööinspektorid uurisid vaid kolme juhtumit. Samuti tuleb ära märkida, et vaid ühel juhul oli põhjuseks märgitud puudulik väljaõpe ja juhendamine.

Teisalt ei tohi unustada, et Eestis tegutseb kalapüügi ja vesiviljeluse sektoris Statistikaameti 2014. aasta andmete põhjal 876 füüsilisest ettevõtjast isikut, kelle üle Tööinspeksioon järelevalvet ei teosta ja kellega toimunud tööõnnetusi Eestis tööõnnetusteks ei loeta. Seega ei kajasta antud statistika täielikult tegelikku olukorda kalandussektoris.

¹⁵ Andmete allikaks on Tööinspeksiooni töökeskkonna osakonna analüüsi- ja arengutalituse analüütik Krista Vaikmetsa poolt saadetud informatsioon.



3.5 Konventsiooniga ühinemise mõjud

Tabel 27. Konventsiooniga ühinemise mõjud.

Kohustuse sisu	Mõjud	Võimalik rahastaja
Tekib teabevahetuse kohustus IMO-ga vastavalt artiklike 4 ja jaotisele I/5.	Kaasneb täiendav halduskoormus ning sellega seonduvad kulud.	Seotud ministeeriumid.
Kalalaevade personali diplomid vastavalt artiklile 6.	Kaasnevad kulud, mis on seotud diplomite väljatöötamise ning edaspidise väljastamisega.	Seotud ministeeriumid, Veeteede Amet.
Täiendav järelevalve ja reageerimine pädevusnormide rikkumise korral ja võltsimisjuhtude avastamiseks vastavalt artiklile 7.1.	Täiendava personali värbamisega seotud kulud, halduskulud.	Veeteede Amet.
Sanktsioonide ja distsiplinaarmedetete kasutamine füüsiliste ja juriidiliste isikute suhtes konventsiooni nõuete rikkumise või mittetäitmise korral vastavalt artiklitele 7.2 ja 7.3.	Täiendava seadusandluse loomine ja selle loomise ning rakendamisega seotud otse-sed ja kaudsed kulud.	Seotud ministeeriumid.
Konventsioonile vastavate diplomite olemasolu kontroll teise konventsiooni osapoolle sadamaid külastavatel laevadel, mis võib kaasa tuua sanktsioone ja laeva kinni pidamise kontrolli käigus avastatud rikkumiste korral ning täiendava infovahetuse vastavalt artiklitele 8.1 ja 8.2.	Otsesed kulud laeva-omanikule, halduskoormus ja –kulud. Vastavalt artiklile 8.4 ei ole kontroll välistatud ka konventsiooniga mitteühinenud riigi lipu all sõitvate laevade suhtes, kuna konventsioon annab õiguse mitteühinenud riigi laeva spetsialistidele esitada konventsiooniga ühinenud riigi spetsialistidega samaväärseid nõudeid.	Veeteede Amet, laevaomanikud.
Osalisriik võtab endale kohustuse IMO soovitusel osutada abi riikidele, kes pöörduvad tehnilise või intellektuaalse toetuse saamiseks, personali väljaõppeks, õppeasutuste loomiseks, õppe-programmide koostamiseks ja võimaldama neile praktikat oma lipu all sõitvatel laevadel (artikkel 9).	Tekkida võivad ettenägematud küllaltki suured kulud.	Seotud ministeeriumid, Veeteede Amet, õppeasutused.
Osalusriigi pädevad võimud peavad peale diplomite olemasolu kontrollima ka teiste osalusriigi lipu all sõitvate laevade spetsialistide tegelikku pädevust kui on alus selles kahelda (jaotis I/4-1.2).	Võivad tekkida kulud laevaomanikule.	Veeteede Amet, laevaomanikud.
Osalisriigi mereadministratsioon peab vastu võtma ja reageerima oma lipu all sõitvate ja teises osalisriigis kontrolli käigus avastatud mittevastavustele (jaotis I/4-2; I/4-2).	Halduskoormuse suurenemine ja sellega seotud kulud.	Veeteede Amet.



Tabel 28. Tabeli 27 jätk.

Kohustuse sisu	Mõjud	Võimalik rahastaja
Osalisriik peab tagama konventsiooni kohaselt diplo-meerimist võimaldavate õppe-programmide koostamise ja nende hoidmise aktuaalsel tasemel (jaotis I/6-1).	Õppekavade koostamisega seotud personali ja halduskulud, kavade rakenda-misega seotud kulud õppe-asutustele või uute õppeasutuste loomine koos infrastruktuuri ja personaliga.	Seotud ministeeriumid, õppeasutused.
Osalisriik peab sisse seadma eraldi arvestuse kõigi konvent-siooni nõuete kohaselt välja antud diplomite, tunnis-tuste, kinnituste, kadunud ja peatatud kehtivusega diplomite kohta ning edasta-ma teise osapoole palvel vastavat infor-matsiooni (jaotis I/6-2).	Halduskoormuse suurenemine ja sellega seotud kulud.	Veeteede Amet.

Positiivsed küljed

1. Nõuete ühildumine konventsiooniga ühinenud naaberriikides kehtivate nõuetega.
2. Madalamad pädevusnõuded võivad soodustada kutsevalikut.
3. Võimalus töötada osalisriikide laevadel, kus samuti kehtivad madalamad pädevusnõuded.

Negatiivsed küljed

1. Suur juriidilise ja haldusalase töö maht ühinemise ette valmistamisel.
2. Spetsiaalsete õppekavade puudumine Eesti mereõppeasutustes.
3. Konventsiooni järgi nõutava väljaõppe saanud spetsialist ei leia tööd teistes meresõidu valdkondades.

Mida annab konventsiooniga ühinemine?

Uurimuse käigus intervjueriti Läti Mereadministratsiooni meremeeste registri juhatajat kapten Jazpens Spridzans-it, kelle arvamisest võis välja lugeda, et erist kasu pole ühinemisest saadud ning ilmselt ei teki ka mingit kahju, kui antud konventsiooniga ei ühineta.

3.6 Järeldused

1. Uuringu teostaja ei näe küllaldaselt argumente, mis näitaksid konventsiooniga ühinemise vajalikkust.
2. Sügavat kahtlust tekitab konventsiooni poolt võimaldatav STCW 78 nõuetest tunduvalt madalama pädevustasemega spetsialistide ettevalmistamise otstarbekus, sest nende tööalase karjääri võimalused on piiratud.



3. Suured maailmameredel tegutsevad kalapüügiettevõtted kasutavad oma laevadel edukalt TTÜ Eesti Mereakadeemias ja Eesti Merekoolis hariduse ja pädevused omandanud spetsialiste. Mõnel juhul võimaldab tööandja ise vajalike lisateadmiste ja pädevuste omandamise, mille maht ei ole suur.
4. Täna ei ole Eestis nõudlust avamerekalurite järgi suur.

Tabel 29. Muudatused töötajate arvus tegevusalade lõikes¹⁶.

Tegevusala	Töötajate arv 2011	Muutus 2011-2013	Muutus 2013-2020	Muutus 2011-2020
Kalatöötlemine	889	+16%	+5%	+22%
Traalpüük	94	+4%	-13%	-10%
Sisevetepüük	84	+1%	+6%	+7%
Rannapüük	83	+6%	+36%	+45%
Kaugpüük	79	+28%	+23%	+57%
Kala- või vähikasvatus	51	+26%	+64%	+106%
Püüniste tootmine/ ehitus ja remont	12	-50%	0%	-50%
Muu	150	+ 11%	+15%	+27%
KOKKU	1442	+16%	+8%	+25%

5. Nii ranna- kui avamerekalurite väljaõpe nendes punktes, mida STCW 78 nõuded ei sisalda, on võimalik koostada täiendusõppe programmid, mis võiksid huvitatutele kättesaadavad olla.
6. Diplomeerimisel võiks STCW-F konventsiooniga nõutavate spetsiaalsete teadmiste omamine leida ära märkimist ametikohta kinnitaval kinnituslehel.
7. Kalalaevade reakoosseisu väljaõpe võib baseeruda STCW 78 nõuete kohasele õppele täiendava teadmiste mooduli lisamisega. Arvestades STCW 78 tunduvalt kõrgemaid nõudeid, oleks selline spetsialist ka kalalaeval tunduvalt pädevam.

4 MAJANDUSLIKUD ARVUTUSED

4.1 Teoreetilised lähtekohad

Konkurentsitingimustes pole madala efektiivsusega majandustegevus jätkusuutlik, kuna pole võimalik kasumit teenida. Majanduslik efektiivsus saavutatakse siis, kui olemasolevate ressurssidega

16 Tööjõu kompetentside ja oskuste taseme ning tööturu vajaduste väljaselgitamine kalandussektoris, 2012



tagatakse maksimaalne võimalik kogus toodangut¹⁷. Sellisel moel kasutatakse efektiivsuse tõstmiseks endisest vähem ressursse või tehakse vähem kulusid, ilma et toodangu kvaliteet alaneks.

Riiklikud regulatsioonid võivad kaasa tuua jaotusliku ebaefektiivsuse, mille kohaselt kasutatakse ressursse ebasoodsates proportsioonides¹⁸. Lihtsaks näiteks on alampalga kehtestamine, mille korral omanikud asendavad töjõu efektiivsemate seadmete või masinatega, kuigi alampalganõude puudumisel eelistatakse töjõudu masinatele/seadmetele, kuna sel juhul oleksid kulud madalamad. Olulisemaks efektiivsuse tõusu allikaks on mastaabisääst, mis ei tulene niivõrd ressursside kasutamise proportsioonidest ega konkurentsitingimustest, vaid toodangu mastaapidest. Mastaapide suurenemine võimaldab teatud tegevusi sooritada väiksema ressursikuluga. Mastaabisäästu all mõistetakse keskmiste kulude alanemist, kuid seda vaid pakutavate toodete/teenuste mitmekesistamisest¹⁹.

Selgituseks, kui tegevusvaldkonnas tehakse alginvesteeringuid, mille vajadus tegevuse mahtude kasvades ei muutu, alaneb investeeringu ühikukulu toodangumahu suurenedes. Kui tekib vajadus omada suuremas koguses sisendeid (näiteks abimasinaid), on nende pakkujal võimalik sageli müüa sisendeid madalama hinnaga (kuna kogeb mastaabisäästu). Tegevusvaldkonnas on võimalik tootmisel kasutada spetsialiseerunud töjõudu ja ka kapitali, sest ressursiühikute (inimeste, seadmete jms) arv iga tegevuse kohta on suurem. See tõstab omakorda ressursside produktiivsust, vähendades toodangu ühikukulu.

Loomulikult võivad ühes ja samas tegevusvaldkonnas olevad ettevõtjad kogeda märkimisväärsete keskmiste kulude alanemist, samas kui teised kogevad seda minimaalselt või üldse mitte. Mastaabisäästu ärakasutamine tegevusvaldkonnas võib kaasa tuua olulise tootmiseefektiivsuse kasvu. Toodangu laienedes ilmnevad sageli kulusid suurendavad tegurid, siis ei pruugi kõigil ettevõtjatel olla otstarbekas toodangutaset suurendada. Sellele vaatamata seostub mastaabisääst konkreetsete tootmisprotsesse iseloomustavate tunnustega, mis võimaldab tootmise planeerimisel leida võimalused selle kaudu efektiivsust tõsta.

Äriühingute põhieesmärgiks on omanike jõukuse kasv, kuid samas ei tohi eirata ka sotsiaalset vastutust, mis väljendab keskkonna- ja töökaitstes, töötajate töötasu tasemetes ja tarbijate huvide kaitstes. Sotsiaalne vastutus on seotud teatud kuludega, millest ilma õigusliku kohustusega soovitakse pigem loobuda. Sotsiaalne vastutus toob kaasa kulude kasvu ja kasumi vähenemise. Kui tegevusvaldkonnas tegutsevatel ettevõtjatel on õigusaktidega määratud kohustused, mille täitmata jätmise korral, ei ole võimalik müügitulu teenida, siis saadakse teada majandusnäitajate muutused ajaperioodil finantsanalüüsi teostades.

17 Farrell, M.J. (1957). The Measurement of Productive Efficiency. *Journal of the Royal Statistical Society. Series A (General)*, 120(3), pp. 253-290.

18 Evanoff, D.D., Israilevich, P.R. (1991). Productive efficiency in banking. *Federal Reserve Bank of Chicago, Economic Perspectives*, 15(4).

19 Lepine, A., Vassall, A., Chandrashekar, S., Blanc, E. (2015). Estimating unbiased economies of scale of HIV prevention projects: A case study of Avahan. *Social Science & Medicine*, 131, pp. 164-172.



Aruandluse mitme perioodi näitajate väärtuse võrdlus, muudatuste väljatoomine absoluutsummas ja protsentides teostatakse aruandluse horisontaalanalüüsi meetodil. Põhiliseks analüüsi meetodiks on rahandussuhtarvude arvutamine, mille tulemusena saab teostada trendianalüüsi ning planeerida edasisi majandustegevusi. Finantsanalüüsiga selgitatakse välja majandustegevuse efektiivsus.

Suhtarvude meetodi abil saadakse teada näiteks müügikäibe rentaablus, mis näitab müügikäibe iga euro tasuvust peale kulu ja maksude maha arvamist, ning mille arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

$$\text{müügikäibe rentaablus} = \frac{\text{puhaskasum}}{(\text{müügi netokäive})}$$

Näiteks saadakse teada investeeringute rentaablus, mis näitab varadesse tehtud investeeringute tasuvust ja selle arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

$$\text{investeeringute rentaablus} = \frac{\text{puhaskasum}}{(\text{müügi netokäive})}$$

Põhivara tootlus saadakse teada põhivara käibekordaja abil, mis näitab mitu netokäibe eurot annab üks põhivaradesse investeeritud euro²⁰.

Sotsiaalmajanduslikku mõju sihtrühmadele (merekalapüügi tegevusvaldkonnas tegutsevatele ettevõtjatele) saab hinnata mastaabisäästu efektiivsuse ja suhtarvude analüüsi alusel. Toodangumastaapide suurenedes kogevad teatud ulatuses mastaabisäästu valdav osa tegevusvaldkonna ettevõtjad, tegemist on toodanguprotsessi iseloomustava seaduspärasusega. Suhtarvude analüüsis selguvad kasumlikud investeeringud, põhivaradesse investeeringute teostamine ja müügikäibe kasumlikkus.

4.2 Metoodika

4.2.1 Andmete kogumise meetod

Majanduslike arvutuste aluseks on kalalaeva riiklikku registrisse kantud 24 meetriste ja pikemate kalalaevade ning selliste alla 24 meetri pikkuste kalalaevade, mille omanikel on kalalaevade riiklikku registrisse kantud 24 meetrine ja pikem kalalaev, äriühingute majandusaasta aruanded perioodil 2010-2015²⁰.

Analüüsimiseks kasutati 14 äriühingu majandusaasta aruandeid. Aruannete põhjal selgitati välja analüüsimiseks vajaliku tegevusvaldkonna (merekalapüük) majanduslikud näitajad. Tegevusvald-

20. Teearu, A. (2005). Ettevõtte finantsjuhtimine. Kirjastus Pegasus.

21. Registre ja Infosüsteemide Keskus, 2016



konna merekalapüük (EMTAK kood 03111) tegevusala hõlmab kaubanduslikku kalapüüki ookeanil ja rannikuvetes; vaalapüüki; vähilaadsete ja limuste püüki merest; mereloomade püüdmist; kala püüdmise, töötlemise ja säilitamisega tegelevaid laevu; muude mereandide kogumist²².

Analüüsiks vajalike andmete kogumisel selgus, et analüüsitavad äriühingud tegelevad mitmetel tegevusaladel. Analüüsimisel tuli välja arvutada äriühingute (ettevõtjate) merekalapüügi osakaal ja vastavalt osakaalule arvutada vajalikud arvnäitajad. Esmalt selgitati välja ettevõtjate seas merekalapüügi osakaal aastate lõikes, seejärel arvutati osakaalu arvestades müügitulu, puhaskasum ning kuludest toodi eraldi välja tegevuskulude osakaal. Analüüsi valitud ettevõtjatel on kokku riikliku kalalaevaregistrisse kuuluvaid laevu 37, neist analüüsis osalenuid (need, kelle tegevusvaldkonnaks oli merekalapüük) on kokku 35.

Müügitulu on äriühingu aruandeaasta müügikäive merekalapüügist, puhaskasum näitab aruandeaasta kasumlikkust (tulude ja kulude vahe), tegevuskulud iseloomustavad sotsiaalse vastutusega seotud põhitegevuse toimumiseks tehtud kulutusi, sh koolitused.

Ettevõtjate majandusandmeid eraldi välja ei tooda, st ei isikustata, vaid kasutatakse koondandmeid ettevõtjate ärinimedega seotult. Ühe ettevõtja majandustegevus oli peatatud aastatel 2010-2014, 2015 aastal merekalapüüki ei toimunud, saadi vaid toetust, et alustada merekalapüügiga aastal 2016. seetõttu eemaldati see ettevõtja edasisest analüüsisist.

Aastatel 2010-2012 ei kajastu analüüsis ühe ettevõtja majandusnäitajad, kuna majandustegevust alustati aastal 2013 ning aastatel 2013-2015 ei kajastu analüüsis ühe ettevõtja majandusnäitajad, kuna sel perioodil ei toimunud merekalapüüki.

Kokku analüüsiti aastatel 2010-2015 kaheteistkümne äriühingu majandusnäitajaid (müügikäive, puhaskasum, käibevara, lühiajalised kohustused, põhivara keskmine jääk, varade keskmine jääk ning varad). Kõikide äriühingute majandusnäitajate arvestamisel on aluseks võetud merekalapüügi osakaal. Analüüsi tulemused peegeldavad tegevusala merekalapüüki koondatuna. Koondandmed peegeldavad merekalapüügi valdkonna sotsiaalmajanduslikku mõju.

4.3 Analüüs

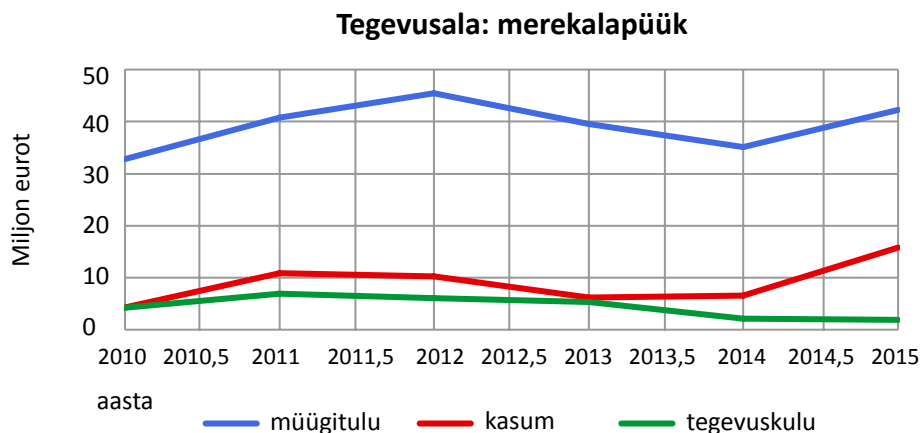
Sotsiaalmajanduslik mõju selgitati välja 2010. – 2015. aasta merekalapüügi müügitulu, puhaskasumi ja tegevuskulude trendianalüüsiga ning suhtarvude analüüsiga.

Aastatel 2010 – 2015 merekalapüügi müügitulu, puhaskasum ja tegevuskulud on arvatud kaheteistkümne äriühingu koondandmete alusel. Suurim merekalapüügist saadav müügitulu oli aastal 2012 (45,45 miljonit eurot) ja väikseim aastal 2010 (32,78 miljonit eurot). Keskmine müügitulu aastate lõikes oli 34,05 miljonit eurot, ettevõtja kohta keskmiselt 2,84 miljonit eurot. Suurim puhaskasum teeniti aastal 2015 (15,82 miljonit eurot) ja väikseim aastal 2010 (4,26 miljonit eurot),

22 Eesti Majanduse Tegevusalade Klassifikaator, 2008



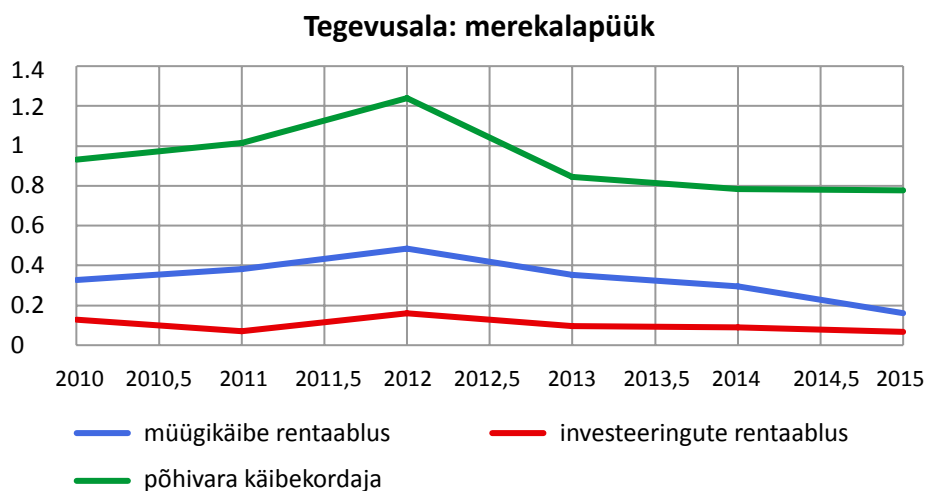
ettevõtja kohta keskmiselt 0,75 miljonit eurot. Tegevuskulu on aastate lõikes olnud stabiilne, keskmiselt ettevõtja kohta 0,37 miljonit eurot, suurim oli aastatel 2011 ja 2012 (joonis 4).



Joonis 4. Merekalapüügi tegevusala olulisemad majandusnäitajad aastatel 2010-2015 (miljon eurot), autorite arvutused majandusaasta aruannete põhjal (lisad 1-4)

Majandusnäitajate alusel teostati rahandussuhtarvude analüüs, suhtarv on kahe või enama majandusnäitaja jagatis, mida väljendatakse kordades, protsentides, eurodes. Analüüsi lähteülesannetest tulenes vajadus teostada kolme erineva suhtarvu analüüs: müügikäibe rentaablus, investeeringute rentaablus ja põhivara käibekordaja.

Analüüsitava perioodi keskmine müügikäibe rentaablus oli 0,34. Kõrgeim oli aastal 2012 (0,48) ja madalaim aastal 2015 (0,16). Analüüsitava perioodi keskmine investeeringute rentaablus on 0,10, kõrgeim aastal 2012 (0,16) ning madalaim aastatel 2011 ja 2015 (0,06). Analüüsitava perioodi keskmine põhivara käibekordaja on 0,93, kõrgeim aastal 2012 (1,23) ja madalaim aastal 2015 (0,77) (Joonis 5).



Joonis 5. Merekalapüügi tegevusala olulisemad suhtarvud aastatel 2010-2015, autorite arvutused aruandeaasta majandusaasta aruannete põhjal



Analüüsi valitud ettevõtjatel on kokku riiklikku kalalaevaregistrisse kuuluvaid laevu 37, nendest analüüsis osalenud (need, kelle tegevusvaldkonnaks oli merekalapüük) oli 35. IMO kalalaevade laevapere liikmete väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni eesmärk on tagada, et kalalaevadel töötav personal oleks kvalifitseeritud (omaks asjakohast ametlikku tunnistust) ja töövõimeline (läbinud arstliku läbivaatuse), nii et potentsiaalsed ohud, mis nende elu ja/või vara või merekeskkonda nende merel oleku ajal võiksid ähvardada, oleksid võimalikult väiksed. STCW-F konventsiooni kohaselt peavad töötajatel olema minimaalsed eriteadmised ja nad peavad olema läbinud teatava minimaalse kestusega teenistuse laeva pardal.

Selleks, et rakendada konventsiooni nõudeid, peaksid kalalaeva ohvitserid läbima koolituse. Eeldades, et kalalaevade majandustegevus toimub aastaringelt ja kalalaevadel on kaks meeskonda (meeskonnas kapten ja kaks tüürimeest), on koolitusvajadus 210 isiku osas. Vajalikku erialast täiendusõppe koolitust (eeldusel, et ohvitseridel on kutsetunnistused väljastatud vastavalt STCW 78 nõuetele) saaks pakkuda TTÜ Eesti Mereakadeemia. Hetkel on TTÜ Eesti Mereakadeemia täiendusõppe keskuses võimalik võtta „Tööstuslikku traalpüügi baaskursust“, mis peale STCW-F ettenähtud täienduste sisseviimist, võiks sobida STCW-F ettenähtud tunnistuste väljastamiseks. Kursuse kestvus on ca 32 tundi ja maksumus ühele isikule 500 eurot.

Traalpüügi baaskoolituse maksumus on tegevusvaldkonnas analüüsitud ettevõtjale kokku 105 000 eurot, mis suurendab koolitusaasta tegevuskulusid ning vähendab kasumlikkust. Koondarvestuses toob see kaasa tegevuskulude suurenemise ja müügitulude samaks jäädes kasumlikkuse vähenemise 2,38%.

Tegevusvaldkonnas tegutsevate ettevõtjate löikes toob see koolituse aastal kaasa konkurentsitingimuste vähenemise, kuna müügitulu ja puhaskasum on ettevõtjate löikes erinev. Analüüsitud ettevõtjate konkurentsivõime muutub, kuid ei too kaasa kahjumisse langemist. Koolitusega kaasneks pikemas perspektiivis mastaabisääst ning efektiivsuse tõus.

4.4 Tulemused

Analüüsitud ettevõtjate kasumlikkuse vähenemine analüüsitava perioodil on arvatavasti tingitud rahvusvaheliste ohutusnõuete täitmisega ning eeldatavasti väheneb IMO kalalaevade laevapere liikmete väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni rakendamise aastal veelgi, kuna tekib lisakoolituste vajadus. (Joonised 5 ja 7)

Muid rahvusvaheliste konventsioonidega soetud muudatusi ei ole vaja teha, muudatused on juba eelnevalt rakendatud. Arvestades merekalapüügi spetsiifikat on tegevusala näitajate muutused tingitud rahvusvahelise konventsiooni kalalaevade ohutuse meetmete rakendamisest, mille tõttu on vajalik teostada investeeringuid, sh põhivarasse. (Joonis 6)



Kaplinna lepingu ja STCW-F konventsiooni rakendamisega seotud mõjude hindamise analüüsi tulemused:

1. Lepingu ja konventsiooni rakendamisega ei kaasne olulist sotsiaalmajanduslikku mõju siht-rühmadele ja nende konkurentsivõimele.
2. Lepingu ja konventsiooni rakendamisega ei kaasne mõju elu- ja looduskeskkonnale, riigi julgeolekule, riigi välissuhetele ja regionaalarengule.
3. Lepingu ja konventsiooni rakendamisega ei kaasne riigi ja kohaliku omavalituse tegevustega seotud eeldatavat kulu ja tulu.



VIIDATUD ALLIKAD

Ainekava. Tööstusliku traalpüügi baaskursus. TTÜ Eesti Mereakadeemia. (10.10.2016)

Eesti Majanduse Tegevusalade Klassifikaator, 2008.

Euroopa Komisjoni direktiiv 1999/19/EÜ, 18.03.1999, millega muudetakse nõukogu direktiivi 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0019&from=EN> (22.11.2016)

Euroopa Komisjoni direktiiv 2002/35/EÜ, 25.04.2002, millega muudetakse nõukogu direktiivi 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0035&from=EN> (22.11.2016)

Euroopa Liidu nõukogu direktiiv 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord. Vastu võetud 11.12.1997. Euroopa Ühenduste Teataja 9.2.1998; L 34/1 (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997L0070&from=EN> 06.12.2016)

Ettevõtete tulud, kulud ja kasum tegevusala (EMTAK 2008) ja tööga hõivatud isikute arvu järgi. Statistikaameti kodulehekülj: http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=EM001&ti=ETTEV%D5TETE+TULUD%2C+KULUD+JA+KASUM+TEGEVUSALA+%28EMTAK+2008%29+JA+T%D6%D6GA+H%D5IVATUD+ISIKUTE+ARVU+J%C4RGI&path=../Database/Majandus/03Ettevotete_majandusnaitajad/06Ettevotete_tulud_kulud_kasum/02Aastastatistika/&lang=2 (24.11.2016)

Evanoff, D.D., Israilevich, P.R. (1991). Productive efficiency in banking. Federal Reserve Bank of Chicago, Economic Perspectives, 15(4)

FAO/ILO/IMO Document for guidance on training and certification of fishing vessel personnel. IMO 2001.

FAO/ILO/IMO Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels (Part A) 2005. https://books.google.ee/books?id=iU4y6qYH9CgC&lpg=PP1&dq=safety+for+fishermen&pg=PP1&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false (05.12.2016)

Farrell, M.J. (1957). The Measurement of Productive Efficiency. Journal of the Royal Statistical Society. Series A (General), 120(3), pp. 253-290.

Füüsilisest isikust ettevõtjate majandusnäitajad. Statistikaameti kodulehekülj: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp> (16.12.2016)

<http://worldmaritimenews.com/archives/34058/stcw-f-international-convention-to-enter-into-force-in-2012/> (06.12.2016)



<http://www.fish-platform.eu/Library/Syllabus%20on%20the%20general%20objectives%20for%20IMO%20STCW-F%20Basic%20Safety%20Training%20For%20All%20Fishing%20Vessel%20Personnel.pdf> (17.12.2016)

<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-F-Convention.aspx> (06.12.2016)

ILO 2001. Aasta aruanne ohutuse ja tervishoiu kohta kalandussektoris

IMO kodulehekül „Status of conventions“ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (21.11.2016)

IMO kodulehekül „Summary of Conventions“ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (21.11.2016)

International convention on standards of training, certification and watchkeeping for fishing vessel personnel, 1995. Entry into force: 29 September 2012

International Regulations for the Safety of Fishing Vessels. Consolidated text of the regulations annexed to the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International convention for the safety of fishing vessels, 1977, as modified by the Cape Town agreement of 2012 on the implementation of the provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International convention for the safety of fishing vessels, 1977.

Kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid. Vastu võetud: 29.12.2004 nr 222. Riigiteataja

Katrishen, F.A., Scordis, N.A. (1998). Economies of Scale in Services: A Study of Multinational Insurers. *Journal of International Business Studies*, 29(2), pp. 305-323.

Klassifitseerimata laevade seadmistamise ja varustamise nõuded ning ohutusnõuded. Vastu võetud: 29.09.2003 nr 233. Riigiteataja.

<https://emtak.rik.ee/EMTAK/pages/klassifikaatorOtsing.aspx> (30.09.2016)

Lepine, A., Vassall, A., Chandrashekar, S., Blanc, E. (2015). Estimating unbiased economies of scale of HIV prevention projects: A case study of Avahan. *Social Science & Medicine*, 131, pp. 164-172.

Lisandväärus tegevusalal (EMTAK 2008, 2-kohaline kood) järgi (ESA 2010). Statistikaameti kodulehekül: http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=RAA0046&ti=LISANDV%C4%RTUS+TEGEVUSALA+%28EMTAK+2008%2C+2%2DKOHALINE+KOOD%29+J%C4RGI+%28ESA+2010%29&path=../Database/Majandus/15Rahvamajanduse_arvepidamine/06Sisemajanduse_koguprodukt_%28SKP%29/09Sisemajanduse_koguprodukt_tootmise_meetodil/&lang=2 (24.11.2016)

Maaeluministerium. Kalalaevade riiklikku registrisse kuuluvad laevad. Andmepäring. 21.09.2016

Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon, 1978. RT II 1996, 8, 27



Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse koodeksi Manila konverentsi muudatused, 2010. RT II, 23.08.2013, 1

Meresõiduohutuse seadus. Vastu võetud: 12.12.2001. Riigiteataja

Registrite ja Infosüsteemide Keskus. Detailpäring. Majandusaasta aruanded 2010-2015.
<http://www.rik.ee/et/e-ariregister> (27.09.2016)

Silberston, A. (1972). Economies of Scale in Theory and Practice. The Economic Journal, 81(325), Special issue: In Honour of E.A.G. Robinson, pp. 369-391.

Teearu, A. (2005). Ettevõtte finantsjuhtimine. Kirjastus Pegasus

Tööjõu kompetentside ja oskuste taseme ning tööturu vajaduste väljaselgitamine kalandussektoris, 2012, OÜ Eesti Uuringukeskus

Väikelaevajahi teadmiste, oskuste ja väljaõppe nõuded ning tunnistuste vormid, määrus 225 (29.08.2005). <https://www.riigiteataja.ee/akt/130052015003> (05.12.2016)



LISAD

Lisa 1. Analüüsitavate äriühingute puhaskasum aastatel 2010-2015

Ettevõte	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	672280	342000	52700	86320	148960	837540
2	-1306	-6281	14360	141450	22405	21232
3	350753	785250	1612427	1472671	1637531	123324
4	142630	164318	329499	73686	443801	7582
5	-158793	464069	105946			
6	962935	74896	497262	202605	517763	-38973
7	238037	2154267	887439	816006	605442	-195060
8	374084	130027	1429052	594951	126167	305104
9	70008	455057	344971	131273	-8641	89947
10	-47243	-70667	243033	69429	68296	88465
11				25119	1339134	4814255
12	1463402	6201887	4772792	2110123	1636839	9760471
13	189206	145768	-85702	410164	6623	4320

Allikas: Registrate ja Infosüsteemide Keskus, 2016



Lisa 2. Analüüsitavate äriühingute müügitulu aastatel 2010-2015

Ettevõte	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	1397480	1525500	1845350	1947180	2758700	2754180
2	78677	100776	599271	746886	500956	519687
3	2223711	2138685	3510271	3985129	2978055	2752065
4	273618	227100	253987	271792	363011	268732
5	5427017	7391516	4552114			
6	572797	516695	511225	756088	1178034	606367
7	745416	872332	1506979	1283184	1 113 771	795284
8	811058	961342	981012	834246	690391	539541
9	1900673	1684298	2203841	1268405	1257362	1946132
10	269740	227571	293200	261089	311726	305900
11				7640618	9190684	12241693
12	18618955	24693067	28773466	20226995	14540797	19305281
13	460704	459035	415718	319467	266602	218259

Allikas: Registrate ja Infosüsteemide Keskus, 2016



Lisa 3. Analüüsitavate äriühingute puhaskasum aastatel 2010-2015

Ettevõte	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	49000	84280	68000	61420	80360	79200
2	20626	35283	116193	123739	131957	143574
3	279471	246486	266909	475646	580086	359000
4	4510	2707	1941	2843	7327	4271
5	1394709	1593499	1593821			
6	32426	15735	12153	59969	21203	20965
7	88074	79009	58333	52537	116211	128654
8	149894	105215	62706	53147	48773	49944
9	186625	183739	192738	106222	66327	105865
10	10368	6969	5495	6186	7819	7566
11				1029031	474306	365308
12	1844459	4462458	3715658	3327653	548851	606492
13	187636	64059	17436	18851	23808	19390

Allikas: Registrite ja Infosüsteemide Keskus, 2016



Lisa 4. Analüüsitavate äriühingute puhaskasumi muutus koolitusest tingitud tegevuskulude tõttu

Ettevõtte	aastate keskmine tegevuskulu	koolitusest tingitud tegevuskulu muutus	koolituse aasta tegevuskulu	koolitusest tingitud puhaskasumi muutus
1	70377	6000	76377	350633
2	95229	3000	98229	28977
3	367933	18000	385933	978993
4	3933	3000	6933	190586
5	27075	6000	33075	363415
6	87136	18000	105136	733022
7	78280	6000	84280	487231
8	140253	24000	164253	156436
9	7401	3000	10401	55552
10	311441	3000	314441	1026751
11	2417595	9000	2426595	4315252
12	55197	6000	61197	105730
13				

Allikas: Ainekava, 2016;

