



JRCC  
Transpordiamet  
Riigilaevastik  
Reederid  
Sadamakaptenid

Meie 10.07.2024 nr 12-4/1893-1

**Ohutusjuurdluse Keskuse laevaõnnetustega  
seotud kontaktisiku muudatus ning  
laevaõnnetustest teavitamine**

Austatud koostööpartnerid

Alates 1. juulist 2024 on Ohutusjuurdluse Keskuse kontaktisikuks laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest teavitamisel ning nendega seotud teabevahetusel:

Tauri Roosipuu  
laevaõnnetuste vanemuurija  
tauri.roosipuu@ojk.ee  
+372 5853 9060

Palume enda andmebaasides, dokumentides ja muudel andmekandjatel teha vajadusel vastavad muudatused, sh eemaldada eelmise kontaktisiku (Marii Metsmaa) kontaktandmed.

Muuhulgas juhime tähelepanu, et vastavalt meresõiduohutuse seadusele on:

- 1) Eesti riigilippu kandva laeva kapten või reeder kohustatud laevaõnnetuse korral teavitama viivitamata Transpordiametit ja Ohutusjuurdluse Keskust õnnetuse asjaoludest (MSOS § 72 lg 1);
- 2) Eesti riigilippu kandva laeva kapten või reeder kohustatud ohtliku juhtumi korral, mis oleks võinud lõppeda laevaõnnetusega ja mille ärahoidmiseks võeti erakorralisi meetmeid, teavitama viivitamata Transpordiametit, kes edastab vastava teabe viivitamata Ohutusjuurdluse Keskusele (MSOS § 72 lg 4);
- 3) sadamakapten kohustatud laevaõnnetuse korral teavitama viivitamata Transpordiametit ja Ohutusjuurdluse Keskust, kui laevaõnnetus toimus Eesti sadamas või sadama sissesõiduteel (MSOS § 72 lg 1<sup>1</sup>).

Vastupidiselt levinud eksiarvamusele käsitletakse rahvusvaheliste õigusaktide (CI-koodeks, III-koodeks ja direktiiv 2009/18/EÜ) kohaselt laevaõnnetusena ka surmaga lõppenud või rasket tööõnnetust (töövõimetus kauem kui 72 tundi), mis on seotud otseselt laeva käitamisega ehk eksploatatsiooniga laiemalt (inglise keeles *directly in connection with the operations of a ship*). See tähendab, et laevaõnnetus ja tööõnnetus ei ole alati üksteist välistavad sündmused, teatud juhtudel võivad need kattuda. Näiteks hõlmab laeva käitamine selles tähenduses kõiki ISM-koodeksiga kaetud tegevusi ja operatsioone, nagu laeva juhtimist, vahiteenistust, hooldamist, lastioperatsioone, sildumis- ja ankruperatsioone, seadmete ja süsteemide käitamist jne, olenemata

sellest, kas õnnetus toimus kai ääres, ankrus või dokis ning kas käitamise käigus sai vigastada laevapere liige või kaldatöötaja. Laevaõnnetuse ja ohtliku juhtumi mõisted on defineeritud meresõiduohutuse seaduses (MSOS § 69). Eelnevast tulenevalt tuleb Ohutusjuurdluse Keskust teavitada kindlasti ka surmaga lõppenud ja rasketest tööõnnetustest, mis on juhtunud laevadel ja/või mis on seotud nende käitamisega (kasutamisega).

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Märt Ots  
juhataja