



VEETEDE AMETI TEATAJA 2011/2

Õigusaktide muudatused	2
Laevaõnnetused 2011	8
Laevakontrolli kokkuvõte (2011. a I poolaasta)	10
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused	11
PIANCi aastakoosolek Berliinis	20
IMO teated	21
IMO trükised	28

Õigusaktide muudatused

Nõuded väikelaeva varustusele ning väikelaeva kategooriad vastavalt väikelaeva konstruktsioonile, samuti sellise väikelaeva ohutusnõuded, millega korraldatakse tasu eest vabaajareise

Vastu võetud 11.05.2011 nr 32, jõustus 16.05.2011

Määruses sisalduvad väikelaeva ohutuse tagamiseks minimaalse varustuse ühtsed miinimumnõuded, mis on kohustuslikud kõigile Eestis registreeritud väikelaevadele, samuti väikelaeva kategooriad ja tasu eest vabaajareise tegevate väikelaevade täiendavad varustus- ja ohutusnõuded.

Paragrahviga 1 on piiritletud määruse reguleerimisala – määrusega kehtestatakse väikelaevade kategooriad vastavalt konstruktsioonile, kõigile Eestis registreeritud väikelaevadele kohustuslikud ühtsed minimaalse varustuse nõuded ning ohutusnõuded väikelaevadele, millega korraldatakse tasu eest vabaajareise.

Paragrahvi 2 kohaselt vastutavad väikelaeva mere- ja sõidukõlblikkuse ning tehnilise korrasoleku eest nii väikelaeva omanik kui ka väikelaeva juht. Väikelaeva omanik võib samaaegselt olla ka väikelaeva juht, kuid paljudel juhtudel on tegemist erinevate isikutega.

Paragrahv 3 määratleb kasutatavad väikelaeva kategooriad. Kategooriate määramisel on aluseks võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 1994. a direktiivi 94/25/EÜ „Väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta”, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 2003. a direktiiviga 2003/44/EÜ „Väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta” I lisa.

2. peatükk (nõuded väikelaeva varustusele) koosneb kaheksast paragrahvist.

Paragrahvi 4 alusel on määruse lisas toodud tabeli vormis nõutud varustuse nimekiri sõltuvalt väikelaeva kategooriast.

Kuni 2. jaanuarini 2011. a kehtinud määrusega võrreldes on sisse viidud järgmised muudatused:

1. uue kategooriaga C* tähistatakse väikelaeva, mis konstruktsioonilt on C-kategooria väikelaev (rannalähedaseks sõiduks ehitatud väikelaev, kasutamiseks rannikuvetes, suurtel lahtedel, järvedel ja jõgedel tuule tugevusega kuni 6 palli ja laine kõrgusega kuni 2 meetrit), kuid kui sellega ei eemalduta kaldast rohkem kui 5 meremiili merel ja 9 km sisevetel, siis piisab D-kategooria varustusest;

2. tärniga (*) on tähistatud varustus, millel peab olema sertifikaat/markeering; sulgudes on lisatud näited, milliseid markeeringuid on silmas peetud (CE, SOLAS);

3. päästerõngas või päästeling ei ole enam nõutud C* ja D-kategooria väikelaevade puhul, sest nendel väikelaevadel on palju lihtsam ja ohutum häda korral abivajajani ise jõuda, kui hakata midagi viskama. C- ja D-kategooria väikelaevad on reeglina madala poordiga ning kergesti manööverdatavad. Istuvas asendis olles ei ole tõenäoline visata abivajajale päästerõngast piisava täpsusega ja õigele kaugusele, kuid sellises väikelaevas püstiseismine võib olla ohtlik väikelaeva stabiilsusele ja püstuvusele;

4. kuna päästevestide kriteerium algab 100 N, siis A-, B- ja C-kategoorial piisab sellise kandevõimega päästevestist (varem 150 N), eriti seetõttu, et 100 N kandevõimega päästeveste on saadaval erineva kehakaaluga isikutele, sh lastele (kg: 0–15, 10–20, 20–30, 30–40, 40–60, 60–70, 70–90, 90+), ja päästevest tuleb alati valida isiku kehakaalust lähtuvalt. 150 N päästevest nõuab kasutajalt kogemusi ja oskusi ning nende puhul ei ole suurt valikut erineva kehakaaluga isikutele. Määrav on ka asjaolu, et 150 N päästevestid on 100 N päästevestidest ligi 4 korda kallimad;

5. D-kategooria ja C* kategooria puhul piisab ujuvusvahendist. Ujuvusvahend on kas vest või ülikond, millel on vastavusmärk koos 50 N markeeringuga. Sellised ujuvusvahendid on kasutusmugavuse tõttu mujal maailmas laialt levinud, eriti kalda lähedal vabaaja veetmisel ja veesporti harrastades;

6. purjelahil (A-, B- ja C-kategooria) on ohutusvöö nõutav iga pardalolija jaoks, mitte enam ainult meeskonnaliikmetele, et tagada kõigi pardalolijate ohutus tugeva tuule ja lainetuse korral. C* kategooriale see nõue ei laiene;

7. tulekustutusvahendite puhul on arvestatud enim tuleohtu tekitada võivate allikatega ja väikelaeva konstruktsiooniga. Ühe tulekustuti olemasolu on nõutav C- ja D-kategooria väikelaeval, varem oli C-kategoorial nõutav tulekustuti ja D-kategoorial tulekustutustekk. Tulekustutustekk on mõeldud eelkõige lahtise leegiga tuleallikat, avatud väljalaskesüsteemi või kütusesüsteemi (paak, voolikud jms) omavate väikelaevade puhul tekkida võiva tulekahju kustutamiseks. D-kategooria väikelaevadel reeglina neid enam ei eksisteeri. Väiksemate mootorite puhul puuduvad ka eraldiasuvad kütusepaagid ja voolikud kui potentsiaalsed ohuallikad.

Tuleohtu tuleb realselt vältida ikkagi ohuallikast lähtuvalt, sõltumata väikelaeva kategooriast;

8. täpsustatud on navigeerimiseks vajalike vahendite nimetust – nõutud on navigatsioonivahendid asukoha määramiseks ja navigatsioonikaart. Väikelaevajuhi otsustada jääb, kas ta kasutab elektroonilisi (GPS, kaardiplotter jms) või mitteelektroonilisi vahendeid (paberkaart ja kaarditööriistad). „Navigatsioonivahendid ja navigatsioonikaart” all on mõeldud seda, et palja asukoha määramise vahendi GPS-ga pole midagi peale hakata ilma kaardita, kuhu oma asukoht kanda ja kurss määrata. Kaardid võivad olla nii paberkaardid kui ka elektronkaardid. Selle nõude puhul on

eelduseks, et väikelaevajuhiks vastava väljaõppe on läbinud teadlik (ehk väikelaevajuhi tunnistust omav) isik ja tema otsustabki, millised vahendid ta võtab navigeerimiseks kaasa;

9. pootshaaki nõutakse A- ja B-kategooria väikelaevalt, C- ja D-kategooria väikelaevalt nõutakse aerude või mõla olemasolu. Väga laialdaselt on C-kategooria väikelaevadel kasutuses kombineeritud variant, kus ühes otsas on mõla ja teises pootshaak. Varem oli pootshaak eraldi nõutud ka C-kategooria väikelaeval. D-kategooria väikelaevalt varem aerude või mõla olemasolu ei nõutud, samas on need enamikul D-kategooria väikelaevadel olemas ja mootori rikke korral ka otseselt vajalikud;

10. kajaloodi või loodi olemasolu ei nõuta enam ei C- ega D-kategooria väikelaevadel, varem oli see C-kategooria väikelaeval nõutav.

Paragrahv 5 esitab üldised nõuded väikelaeva varustusele. Lisaks kategooriale tuleb arvestada ka väikelaeva tegelikku sõidupiirkonda ja suurust.

Paragrahv 6 sätestab nõuded väikelaeva päästevarustusele ja selgitab erandit A- ja B-kategooria väikelaeva korral, kui sellise väikelaevaga ei sõideta kaldast kaugemale kui 20 meremiili. Paragrahvi 6 lõike 1 sõnastust on täpsustatud selliselt, et see hõlmaks päästevarustuse hooldamist ja kasutamist vastavalt valmistajatehase kasutusjuhendile, mis omakorda määrab kindlaks, kuidas päästevarustust kontrollida tuleb.

Paragrahv 7 esitab üldnõuded väikelaval kasutatavale pürotehnikale.

Paragrahvis 8 on toodud üldnõuded väikelaeval kasutatavatele tulekustutusvahenditele, viidates „Tuleohutuse seaduse“ § 32 lõike 5 alusel kehtestatud siseministri 30.08.2010 määruses nr 39 „Nõuded tulekustutitele ja voolikusüsteemidele, nende valikule, paigaldamisele, tähistamisele ja korrashoiule“ sätestatud nõuetele. Tulekustutussüsteemi korral määrab valmistaja perioodilise kontrolli tähtajad, mida tuleb järgida.

Paragrahv 9 sätestab nõuded esmaabivahenditele, mis peavad vastama M 1 - ja N 1-kategooria sõidukite puhul kasutatavatele vahenditele.

Paragrahv 10 kehtestab nõuded väikelaeva ankrutele ja pukseerimisvarustusele. Eelnõus on loobutud varasemas redaktsioonis sisaldunud empiirilise valemi esitamisest, kuna tulenevalt eri tüüpi ankrute erinevatest hoidmisvõimetest ning paadi kuju mõjust ankrus püsimisele ei tarvitse valemi kasutamine tagada ohutut ankrusseismist. Sama puudutab ka ankrutsa – väikelaeva juhil või omanikul on võimalus valida erinevate skeemide vahel (kett, sünteetilisest materjalist ots, mõlema kombinatsioon jne). Eelnõuga sätestatakse, et ankurdamise varustus peab tagama väikelaeva ohutu ankrusseismise ning antud väikelaevale sobiva skeemi valik on jäetud väikelaeva omanikule. Väikelaeva pukseerimisotsa pikkus on aga määratud kolme väikelaeva pikkusega, kuivõrd lühema pikkusega pukseerimisots ei tagaks ohutut pukseerimist lainetusega.

Paragrahviga 11 kehtestatakse täiendavad varustuse ja ohutuse nõuded väikelaevale, millega korraldatakse tasuta vabaajareise. Vastavalt MSOS § 35 lõikele 2 peab selline väikelaev olema varustatud päästeparve(de)ga, mille kohtade arv vastab pardal olevate inimeste arvule; ning vastavalt sama paragrahvi lõikele 4 peab selline väikelaev olema varustatud ka raadiojaamaga.

Lisaks MSOS-is sätestatud kehtestab määrus, et sellise väikelaeva varustus, isegi kui see on projekteeritud vastavalt D- või C-kategooria nõuetele, peab vastama B-kategooria väikelaeva jaoks ettenähtule. Kiire ja efektiivse abi tagamiseks üle parda kukkunud isikule peab selline väikelaev olema varustatud ühe täiendava viskeliiniga päästerõngaga ning erinevalt teistest väikelaeva kategooriatest peab olema läbinud tehnilise ülevaatuse.

Loe täiendavalt: majandus- ja kommunikatsiooniministri 11.05.2011 määrust nr 32 “Nõuded väikelaeva varustusele ning väikelaeva kategooriad vastavalt väikelaeva konstruktsioonile, samuti sellise väikelaeva ohutusnõuded, millega korraldatakse tasuta eest vabaajareise”.

Veealusele mälestisele sukeldumise loa väljaandmise, sukeldumisest teavitamise ja veealuse mälestise ning selle kaitsevööndi seisundist teavitamise kord, veealusele mälestisele sukeldumise loa vorm

Kultuuriministri 15.06.2011 määrus nr 9, jõustus 25.06.2011

Määruse kehtestamine tuleneb „Muinsuskaitseaduse“ (MuKS) muudatusest, millega täiendati MuKS senist teksti mitme sättega, mis ühiselt kehtestavad parema kaitse veealusele kultuuripärandile. Kuna muudetud MuKS-s on eraldi mälestise liigina esile toodud veealused mälestised, on eraldi kehtestatud ka neil kehtivad kitsendused. Nimetatud kitsenduste seas on ka veealusele mälestisele ilma Muinsuskaitseameti (MKA) loata sukeldumise keeld.

MuKS on sätestatud, et veealusel mälestisel ja selle kaitsevööndis võib sukelduda järgmistel juhtudel:

- 1) veealusele mälestisele sukeldumise teenuse osutaja järelevalve all;
- 2) Muinsuskaitseameti väljastatud veealusele mälestisele sukeldumise tähtajatu loa alusel.

Samuti sätestatakse MuKS-s, et sukeldumisest veealusele mälestisele ja selle kaitsevööndisse teavitab sukeldumise teenuse osutaja või sukelduja nii eelnevalt kui ka pärast sukeldumist Muinsuskaitseametit. MuKS-st tuleneb ka nõue, et pärast sukeldumist veealusele mälestisele ja selle kaitsevööndisse tuleb teavitada veealuse mälestise ja selle kaitsevööndi seisundist, eelkõige rikkumistest veealusel mälestisel ja selle kaitsevööndis ning veealusele mälestisele sukeldumise ohtlikkusest.

Eelnevast tulenevalt ja MuKS § 24² lõikes 9 antud volitusnormi alusel reguleeritakse määrusega sukeldumisloa väljaandmise, sukeldumisest teavitamise ja veealuse mälestise ja selle kaitsevööndi seisundist teavitamise korda ning kehtestatakse määruse lisana sukeldumisloa vorm.

Sätetatakse, et MKA annab sukeldumisloa tähtajatult ning esitatakse nõuded taotlusele. MuKS-st tulenevalt võib sukeldumisluba taotleda füüsiline isik, kes on vähemalt 18-aastane ja läbinud koolituse, mille käigus omandatakse oskus sukelduda veealusele mälestisele seda kahjustamata.

Samuti sätestatakse taotluse läbivaatamise tähtaeg 1 kuu, loa andmisest keeldumise alused, samuti sukeldumisloa hilisema kehtetuks tunnistamise alused. Loa kehtetuks tunnistamise aluseks on MuKS kohaselt igasugune „Muinsuskaitseaduses“ või selle alusel antud õigusaktides kehtestatud nõuete rikkumine, kuid määruses on õigusselguse eesmärgil eraldi esile toodud kõnealuse loa eesmärki silmas pidades teate esitamata jätmise või sukeldumisel avastatud rikkumistest või mälestisele sukeldumise ohtlikkusest teates mainimata jätmise.

Sukeldumisluba annab õiguse sukelduda kõigil veealustel mälestistel ja nende kaitsevööndites, kuid sukeldumine ei ole sellegipoolest lubatud mälestistel, millele Muinsuskaitseamet on piiranud juurdepääsu vastavalt MuKS § 26 lõikele 4. Sellekohane märge on toodud ka sukeldumisloa vormil.

Sukeldumist veealusele mälestisele soodustatakse juhul, kui juurdepääs vastab kaitse- ja haldusnõuetele. Veealusele mälestisele on juurdepääs piiratud reeglina juhul, kui sellega rikutakse inimsäilmete ja pühapaikade rahu ning ohustatakse kultuurilise, ajaloolise ja arheoloogilise teabe säilimist.

Määrusega nähakse ette, et sukeldumisest veealusele mälestisele ja selle kaitsevööndisse teavitab loa omanik või sukeldumise korraldamise teenuse osutaja järgmiselt:

- 1) vahetult enne sadamast ujuvvahendiga sukeldumisele väljumist ja vahetult pärast sukeldumiselt sadamasse naasmist Politsei- ja Piirivalveametit (PPA);
- 2) ühe nädala jooksul enne sukeldumist ja ühe nädala jooksul pärast sukeldumist MKA-d.

Määrusega kehtestatud sukeldumislubade ja teavitamise süsteem võimaldab huvigrupil arvestada ilmastikuoludega ning paindlikumalt planeerida oma tegevusi. Sukeldumisloa olemasolu annab neile õiguse sukelduda mälestisele ja selle kaitsevööndisse, kui vaba juurdepääsu mälestisele piiratud ei ole ning muid lubasid taotlema ei pea, seega lihtsustub oluliselt senine kord. Teavitamine võimaldab MKA-l teostada veealustel mälestistel järelevalvet ning samuti annab teavitamissüsteem MKA-le lisateavet mälestistele langevast koormusest ning operatiivset tagasisidet mälestisel aset leidnud rikkumiste või muude kahjustuste kohta.

Uue nõudena on kehtestatud mälestisele sukeldumise koolituse läbimine, mis annab sukeldujale vajalikud teadmised ja oskused mälestisele sukeldumiseks. Tänapäevase seisuga pannakse rikkumisi toime ning seeläbi ka kahjustatakse mälestisi valdavalt teadmatusel. Vastava koolituse läbimine tagab loa omanike teadlikkuse ning säästva käitumise mälestisel ja nende kaitsevööndites ja mälestiste säilimise järgnevatele põlvkondadele.

Täpsemalt loe kultuuriministri 15.06.2011 määrusest nr 9 "Veealusele mälestisele sukeldumise loa väljaandmise, sukeldumisest teavitamise ja veealuse mälestise ning selle kaitsevööndi seisundist teavitamise kord, veealusele mälestisele sukeldumise loa vorm.

Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord

Määruse muudatus jõustus 01.06.2011

Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määrusesse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord“ tehtavate muudatuste eesmärk on osaliselt ümber korraldada laevade ja väikelaevade teavitamise kord ning dokumentide esitamise kohustus Maksu- ja Tolliametiga (MTA) suhtes.

Määruses on laevandusega tegelevatele isikutele sätestatud kaks üldist kohustust – teavitamiskohustus saabumisest ja lahkumisest §-s 1 nimetatud asutustele ning dokumentide esitamise kohustus §-s 4 kirjeldatud korras.

Laevakaptenil edaspidi kohustus teavitada MTA-t liikumisest, mille laev teeb sisemerel või piiriveekogu Eestile kuuluvates vetes. Sätte eesmärk on tagada MTA-le kontrolli- ja riskianalüüsi teostamise võimalused, mis kehtivas korras selgelt puuduvad. Sellisest liikumisest teavitamise kohustusest on siiski ka edaspidi vabastatud kõik kohalikku rannasõitu sõitvad laevad (nt praamiliiklus, reisijatevedu), sadamalaevastik koos punkerlaevadega ja kalalaevad, samuti Eesti teadusasutuste omandis olevad laevad. Vabastus teavitamiskohustusest kehtib tingimusel, et laev ei välju sisemerest ega piiriveekogu Eestile kuuluvatest vetest, mil kehtib tavapärase väljumise ja saabumise kord. Teavitamise kohustusest on vabastatud ka regulaarlaevaliiniil liikuvad laevad.

Loe lisaks Vabariigi Valitsuse 19.05.2004. a määrusest nr 194 "Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord"

Laevaõnnetused 2011

15.02.2011 kell 06.00 sildus **ML Good Pacific** (India lipp, BT 19891, pikkus 178,7 m) Muuga sadama kai nr 32 äärde, sest laeva ahtriosas hakkas jääsõidu ajal tugev vibratsioon. Laeva lähtesadamaks oli Sankt-Petersburg.

Muuga sadamasse saabus laev tuukriülevaatuse läbiviimiseks. Laevakere veealuse osa ülevaatus teostati tuukrifirma Tuukritööde OÜ poolt samal päeval. Ülevaatus tulemusel tuvastati, et sõukruvi kõik neli laba olid jääsõidul otstest deformeerunud. Tuukriülevaatus teostati klassifikatsiooniühingu esindaja järelevalve all. Laeva tehnilist seisukorda ja dokumentatsiooni kontrollis Veeteede Ameti laevade järelevalve inspektor. Kuna nii suure laeva dokkimiseks võimalused kohapeal puudusid, otsustati keevitusega lõigata deformeerunud sõukruvi otsad ja anda laevale ühekordne luba ülesõiduks sihtsadamasse lasti lossimiseks ja sõukruvi vahetamiseks.

Vigastused liigitati ohtlikuks juhtumiks. Juurdlust ei teostatud.

02.03.2011 kell 13.30 toimus Meeruse sadamast väljumisel pöördel paremale lootsimise ajal **ML Gerd** (Antigua ja Barbuda lipp, BT 2650, pikkus 88,94 m) põhjapuude. Pöörde ajal kaldus laev ettenähtust rohkem paremale ja sõitis parema pardaga koordinaatidel 59°26,94'N ja 024°39,85'E madalikule, mis asus umbes 20 m kanalist N pool. Laev vabanes madalikult oma käiguga edasi-tagasi manööverdades ja kasutades vedurlaeva Meteor abi. Madalikult vabanedes kontrolliti allpool veeliini asuvad laevaruumid ja parema parda kütusetankid seestpoolt. Merevee leket laevaruumidesse ja tankidesse ei tuvastatud. Kapten jätkas reisi sihtsadamasse, kus pärast lossimist teostatakse tuukriülevaatus klassifikatsiooniühingu esindaja juuresolekul.

Juhtum liigitati kergeks laevaõnnetuseks. Juurdlust teostas Veeteede Amet.

02.03.2011 kell 16.30, olles ülesõidul Kunda sadamasse, seiskus jääs **ML Regina Magdaleena** (Norra lipp, BT 3593, pikkus 99,9 m). Laev jäi jääs seisma koordinaatidel 59°44,1'N ja 024°49,7'E jäämurdja ootele.

03.03.2011 kell 12.50 alustati laevas peamasina ettevalmistamist jäämurdja järel sõitmiseks. Kell 13.45 jõudis piirkonda jäämurdja Tarmo. Selleks ajaks oli peamasin ette valmistatud ja juhtimine silda antud. Kell 13.50 anti sillalt käsklus „Aeglane käik edasi“, et alustada liikumist jäämurdja järel sihtsadama poole. Kell 13.51 hakkas tööle peamasina raamlaagrite temperatuuriandurite signaalsatsioon. Silindri nr 4 temperatuur oli tõusnud 102°C. Kell 13.52 toimus peamasina avariiseiskamise. Kui avati peamasina karteriluugid, siis tuvastati, et raamlaager nr 4 on kahjustatud ja peamasinaga edasi töötada ei tohi. Peamasina väntvõll ja raamlaager vajasisid tehase remonti. Juhtunust informeeriti

jäämurdja kaptenit, Tallinn VTS-i operaatorit, laevaomanikku ja -agenti. Laev pukseeriti vedurlaeva abil Muuga sadamasse.

Juhtum liigitati raskeks laevaõnnetuseks. Juurdlust teostab Veeteede Amet.

31.03.2011.a kell 10.59 (UTC+2) sõitis **ML Listervik** (Gibraltari lipp, BT 2863, pikkus 90,0 m, IMO nr 9136216, laevaomanik Uman Rederi AB) Tallinn VTSi andmetel Pärnu lahel jääoludes koordinaatidel 58°07,06'N ja 024°10,9'E madalikule Laeva lastiks olid puidugraanul. Lekkis laeva vööriosas asuv parema parda ballastitank. Laeva seisund oli stabiilne, kreeni ei olnud. Merereostust ei tuvastatud. Laevapere liikmed vigastada ei saanud. Juhtumiga tegeles JRCC.

05.04.2011 teostati laevakere veealuse osa tuukriülevaatus ja laevaruumide seisukorda kontrollis klassifikatsiooniühingu GL esindaja. Tuukriülevaatusel põhjal tuvastati, et laevakere vasakus pardas allpool veeliini ballastitanki nr 2 juures on laevakere läbiv vigastus mõõtmetega 70 x 3 cm. Laevakere keskosa allpool veeliini oli tugevalt deformeerunud ja plaadistuses oli palju mülke ja väiksemaid läbivaid vigastusi.

Juurdlust teostab vastavalt kokkuleppele Gibraltari Mereadministratsioon kui lipuriik koostöös Veeteede Ametiga.

19.04.2011 kell 08.40 tekkis kalalaeval **Räim-6** (Eesti lipp, BT 12,02, Dw 6,60), mis teostas paaristraalimist kalalaevaga Eldorado, koordinaatidel 59°32,74'N ja 024°53,29'E peamasina rike. Pemasin seiskus ja laeva hakkas triivima kalda suunas. Ilmastikuolud: tuule kiirus kuni 10 m/s – NNW, laine kõrgus 1,0–1,5 m, nähtavus hea. Laevamehed veeskasid ankru, kuid ankur ei jäänud pidama ja laev triivis madalikule, vigastades puidust pardaplangust. Toimus laevaruumide osaline täitumine mereveega. Laeval olev pump ei jõudnud vett piisavalt välja pumbata, et iseseisvalt madalikult vabaneda. Merereostust ei tuvastatud. Laevapere liikmed vigastada ei saanud.

Pärast madalikult vabastamist pukseeriti laev Leppneeme sadamasse, tõsteti kraanaga kai peal olevatele kiilplokkidele ja teostati vajalikud remonttööd.

Juhtumi juurdlust teostab Veeteede Amet.

Laevakontrolli kokkuvõte (2011. a I poolaasta)

Veeteede Ameti inspektorid kontrollisid 2011. aasta I poolaastal Eesti riigilippu kandvaid laevu 101 korral, neist 90 olid tehnilised ülevaatused ja 11 pistelised kontrollid.

Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 194 ettekirjutust, ettekirjutuseta lõppes 45 kontrolli. Enim puudusi esines tuleohutuse ja üldise ohutuse valdkonnas.

Välissadamates ([Paris MoU](#) regioonis) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 15 korral (kontrolliti 11 laeva). Laevu kinni ei peetud. Kokku tehti 15 ettekirjutust ja ilma ettekirjutusteta läbiti kontroll 11 korral. Eesti on hetkel Paris MoU "valges nimekirjas".

Infot laevakontrollide kohta leiab Paris MOU andmebaasist:

http://www.parismou.org/Inspection_efforts.

[Inspection database search](#) võimaldab otsida informatsiooni EMSA (Euroopa Meresõiduohutuse Amet) laevakontrolli andmebaasist THETIS.

Eesti sadamaid külastanud välisriigi lippu kandvaid laevu kontrolliti 2011. a I poolaastal 93 korral. Laevu kinni ei peetud. Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 80 ettekirjutust. Ettekirjutusteta lõppes 64 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni ja tuleohutuse valdkonnas.

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 246

Atlas Baltic OÜ

Väljastamise kuupäev: 06.04.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 247

Esteve Terminal AS

Väljastamise kuupäev: 11.04.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 248

Estmare Logistika OÜ

Väljastamise kuupäev: 18.04.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 249

Estonian Maritime Services OÜ

Väljastamise kuupäev: 15.04.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 250

Tallinn Shipyard OÜ

Väljastamise kuupäev: 27.04.2011

Tegevusala:

1. laevaehitus ja -remont ning laevade ümberehitus;
2. laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatötamine ja laevade katsetamine.

Tunnustamisotsus nr 251

OÜ Seatrader Agency

Väljastamise kuupäev: 19.04.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 252

ÖSTERSTRÖMI Laevanduse OÜ

Väljastamise kuupäev: 19.04.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 253

CF&S Estonia AS

Väljastamise kuupäev: 27.04.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 254

AS INFLOT

Väljastamise kuupäev: 27.04.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 256

Denco Agency OÜ

Väljastamise kuupäev: 28.04.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 257

OÜ Rhenus Revival

Väljastamise kuupäev: 30.05.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 258

Vista Shipping Agency AS

Väljastamise kuupäev: 30.05.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 259

Victoria Shipping OÜ

Väljastamise kuupäev: 30.05.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 260

Laevatee Agentuuri OÜ

Väljastamise kuupäev: 01.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 261

AS Agent Only OÜ

Väljastamise kuupäev: 30.05.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 262

Nesco Agency AS

Väljastamise kuupäev: 30.05.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 263

OÜ Pirita Marine

Väljastamise kuupäev: 30.05.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 264
Baltic Marine Services Tallinn OÜ
Väljastamise kuupäev: 30.05.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 265
Abelco Agency OÜ
Väljastamise kuupäev: 30.05.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 266
Ariaship OÜ
Väljastamise kuupäev: 30.05.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 267
Sankotrans AS
Väljastamise kuupäev: 30.05.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 268
Eckerö Line AB OY Eesti filiaal
Väljastamise kuupäev: 30.05.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 269
Tschudi Logistics AS
Väljastamise kuupäev: 16.06.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 270
Tallship OÜ
Väljastamise kuupäev: 09.06.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 271
Transfennica OÜ
Väljastamise kuupäev: 07.06.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 272
Redlink OÜ
Väljastamise kuupäev: 16.06.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 273

OÜ Abelco Shipping

Väljastamise kuupäev: 16.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 274

St.Peter Line Limited Eesti filiaal

Väljastamise kuupäev: 01.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 276

Approve CeliSar OÜ

Väljastamise kuupäev: 22.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 277

NT Marine AS

Väljastamise kuupäev: 09.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 278

AS KG Knutsson

Väljastamise kuupäev: 16.06.2011

Tegevusala:

päästevahendite remont, kontrollimine ja katsetamine:

- Lade OÜ / Marinepool CmbH CO KG täispuhutavad päästevestid.

Tunnustamisotsus nr 279

HTG Invest

Väljastamise kuupäev: 16.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 280

Stivtrans OÜ

Väljastamise kuupäev: 04.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 283

Oakridge OÜ

Väljastamise kuupäev: 27.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 284

Unieveem Eesti AS

Väljastamise kuupäev: 22.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 285

Transocean Eesti OÜ

Väljastamise kuupäev: 22.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 287

Alfons Hakans OÜ

Väljastamise kuupäev: 22.06.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 288

Norfos Shipping OÜ

Väljastamise kuupäev: 04.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 292

NP Teenindus OÜ

Väljastamise kuupäev: 01.07.2011

Tegevusala:

Laevaremont:

- laevaseadmete, -mehhanismide ja süsteemide valmistamine, kontrollimine, remontimine ja katsetamine.

Tunnustamisotsus nr 293

LINKME OÜ

Väljastamise kuupäev: 07.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 294

OÜ Tramp Mereagentuur

Väljastamise kuupäev: 06.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 297

NavEst Shipping OÜ

Väljastamise kuupäev: 07.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 298

Amisco AS

Väljastamise kuupäev: 07.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 299
Astramar Shipping OÜ
Väljastamise kuupäev: 04.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 300
Compass Transit Tallinn OÜ
Väljastamise kuupäev: 06.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 302
Octoship OÜ
Väljastamise kuupäev: 07.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 303
Balticnova OÜ
Väljastamise kuupäev: 07.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 304
Worldwide Eesti OÜ
Väljastamise kuupäev: 07.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 305
Estonian Chartering & Maritime Agency
Väljastamise kuupäev: 07.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 306
OÜ More Chartering
Väljastamise kuupäev: 07.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 307
EBM Grupp AS
Väljastamise kuupäev: 07.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 308
Uniship OÜ
Väljastamise kuupäev: 07.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 309

AM Sealord OÜ

Väljastamise kuupäev: 14.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 310

OÜ Keeptrade

Väljastamise kuupäev: 13.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 311

Maersk Broker Agency K/S Eesti filiaal

Väljastamise kuupäev: 13.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 312

Quickport OÜ

Väljastamise kuupäev: 13.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 313

StarMarine OÜ

Väljastamise kuupäev: 13.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 314

MCS Eesti AS

Väljastamise kuupäev: 20.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 315

United Baltic Service OÜ

Väljastamise kuupäev: 13.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 316

Caerus OÜ

Väljastamise kuupäev: 13.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 317

AS Merktrans

Väljastamise kuupäev: 13.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 318
Baltic Scandinavian Lines AS
Väljastamise kuupäev: 13.07. 2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 319
ESTMA OÜ
Väljastamise kuupäev: 13.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 321
OÜ Aldena Shipping
Väljastamise kuupäev: 13.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 322
OÜ Atrica-Marine
Väljastamise kuupäev: 13.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 323
Inkontakt OÜ
Väljastamise kuupäev: 14.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 324
Grönqvist Shipping Estonia OÜ
Väljastamise kuupäev: 14.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 325
Nurminen Maritime Estonia AS
Väljastamise kuupäev: 14.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 326
Vaggen AS
Väljastamise kuupäev: 14.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 327
Freselle OÜ
Väljastamise kuupäev: 20.07.2011
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 328

Pakrichart OÜ

Väljastamise kuupäev: 20.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 330

Navirail OÜ

Väljastamise kuupäev: 20.07.2011

Tegevusala: laevade agenteerimine

PIANCI aastakoosolek Berliinis

16.–19. mail 2011 toimus Berliinis PIANCI aastakoosolek (PIANC AGA 2011 – *Annual General Assambly*) ja 18.–19. mail PIANCI saksamaa tehniline seminar.

Aastakoosoleku päevakorda kuulus organisatsiooni eelnenud perioodi (mai 2010 kuni mai 2011) tegevuse (presidendi, peasekretäri ja komiteede esimeeste ettekannete) ärakuulamine ja selle edukusele hinnangu andmine – mis oli positiivne. Koosolekul valiti PIANC-ile ka uus president, kelleks sai senine MarCom'i esimees hr Geoffroy Claude Prantsusmaalt. Hr Eric Van den Eede, endine president, valiti organisatsiooni aupresidendiks. Koosolek pikendas ka endise peasekretäri hr Louis Van Scheli mandaati kuni põhikohaga peasekretäri valimiseni. Anti ka üle autasu parimale PIANC-i rahvuslikule sektsioonile (Austraalia). Arutati ja kinnitati lähiaastate ürituste plaan (sh AGA 2012 koos Vahemere päevadega 21.–25. mai 2012, Valencia, Hispaania; Rahvusvaheline *Smart Rivers* kongress 13.–16. sept. 2011, New-Orleans, USA; PIANC – COPEDEC VIII 20.–24. veebruar 2012, Chennai, India).

PIANCI Saksamaa sektsiooni seminari ettekanded käsitlesid sisevete laevateede (kokku 7300 km, millest veerand on kanalid) kaasaegset seisukorda ja arengu perspektiive. Põhitähelepanu oli pööratud idaregiooni laevateedele, mis hõlmab Elbe-Oderi jõgikonda ja neid ühendavate kanalite süsteemi. Laevaliiklus Saksamaa siseveeteadel on hästi korraldatud ja selle osatähtsus kogu transpordis märkimisväärne. Eesti sisevete laevateede rajamisel või rekonstrueerimisel tasuks kindlasti arvestada Saksamaa (*Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*) kogemusega, eriti lüüside, liftide ja kanalite küsimustes.

Tehnilise ekskursiooni raames tutvustati AGA delegaate Magdeburgi piirkonna laevateede infrastruktuuri rajatistega, sh Hohenwarte lüüsidega, ehitusjärgus Rothensee kanali madala-vee lüüsiga ja Mittellandi kanali silla või akveduktiga (nimetatud kanal kulgeb risti üle Elbe, kusjuures akvedukti pikkus on 918 m, laevatee laius sellel 23 m, sügavus 4,25 m ja kõrgus Elbe pinnast vähemalt 6,5 m). Kanali akvedukt rajati 1998.–2003. a. ja on Euroopa pikim.

PIANCI aastakoosolekul osales ja kokkuvõtte koostas Veeteede Ameti nõunik Vaido Kraav

04.–08.04.2011 toimus Londonis IMO juriidilise komitee 98. istungjärk.

Istungi teemad

- HNS konventsiooni (konventsioon vastutusest ja kahjude hüvitamisest seoses kahjulike ja ohtlike ainete veoga merel) 2010. aasta protokollu rakendamine.

Kiideti heaks konventsiooni konsolideeritud tekst ja konventsiooni rakendamise juhend. Rakendamise juhend on esialgselt koostatud 2002. aastal ning seda täiendati seoses HNS 2010. aasta protokollu vastuvõtmisega. Konventsiooni konsolideeritud tekst ega rakendamise juhend ei oma õiguslikku tähendust ning on abistava iseloomuga konventsiooni kasutamisel.

Kiideti heaks HNS 2010. aasta protokollu järgi maksustatava lasti aruandluse näidisvorm. Konventsiooni konsolideeritud tekst, rakendamise juhend ja maksustatava lasti aruandluse näidisvorm avalikustatakse IMO veebilehel.

- Ülevaade tegevusest seoses ILO meretöö konventsiooni (MLC) jõustamisega. MLC jõustumiseks on vaja konventsiooni ratifitseerimist 30 riigi poolt, praeguseks 12 osalisriiki. Mitmed riigid teatasid, et nad valmistavad ette ühinemist konventsiooniga enne käesoleva aasta lõppu. Sellisel juhul võib saada võimalikuks MLC jõustumine 2012. aastal.

- Mereõnnetuse korral meremeeste õiglane kohtlemine – redigeeriti IMO assamblee sellesisulise resolutsiooni projekti teksti, mis esitatakse IMO nõukogule arutamiseks.

- Ettepaneku arutamine tõsta vastutuse piirmäärasid merinõuete korral vastutuse piiramise konventsiooni (LLMC 76/96) järgi. Konventsioon võimaldab kooskõlas vaikiva nõusoleku protseduuriga suurendada esialgseid piirmäärasid maksimaalselt 6% aasta kohta. Piirmäärasid muudeti viimati 1996. a. Küsimuse arutelu algas juriidilise komitee eelmisel istungil ning peaks lõpule jõudma järgmisel istungil.

- Piraatlus – rahvusvaheliste konventsioonide sätete analüüs, et tagada nende sätete ühetaoline kohaldamine riikide poolt. Komitee otsustas, et kokkuvõttev dokument vormistatakse ringkirjana.

- Nairobi vrakkide eemaldamise konventsiooni rakendamise küsimused.

Kiideti heaks IMO assamblee resolutsiooni projekt konventsiooni alusel tunnistuste väljastamiseks laevapereta prahitud laevadele. Resolutsioon tõlgendab konventsiooni

artikli 12 paragrahvi 2 mõistet *laeva registreerimisriik* laeva lipuriigina, kes on pädev väljastama laevapereta prahitud laevale konventsiooniga nõutavat tunnistust.

Veeteede Ametist osales istungjärgu töös juriidilise osakonna juhataja Ene Lillipuu.

11.–20.05.2011 toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee (MSC) 89. istungjärk. Osalesid 110 IMO liikmesriigi ja 2 assotsieerunud riigi ning 52 rahvusvahelise organisatsiooni esindajad. Komitee tööd juhatas viimast korda hr Neil Ferrer Filipiinidelt. 2012. aastaks valiti MSC juhatajaks hr Christian Breinholt Taanist.

Istungjärgul moodustati kokku 5 töögrupp:

- 1) mereturvalisuse ja piraatluse töögrupp;
- 2) eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite (GBS) ja formaalse ohutushindamise (FSA) töögrupp;
- 3) STCW konventsiooni Manila muudatuste rakendamise ja STW alakomitee tulevaste tööülesannete töögrupp;
- 4) kohustuslikesse instrumentidesse tehtavate muudatuste ettevalmistusgrupp;
- 5) võimekuse tõstmise vajaduste analüüsi ekspertgrupp.

Turvalisus ja piraatlus

MSC kiitis heaks kõrge riskiga merealadel sõitvatel laevadel relvastatud eraturvameeste kasutamist käsitlevad esialgsed soovitused lipuriikidele (MSC.1/Circ.1406) ja samasisulised esialgsed soovitused reederitele ja kaptenitele (MSC.1/Circ. 1405). Nimetatud soovitused ei ole mõeldud kasutamiseks, kui lipuriigi õigusaktid relvastatud eraturvameeste kasutamist laevadel ei võimalda, ning neid ei tohiks tõlgendada kui volituste andmist relvastatud eraturvameeste kasutamiseks laevadel.

MSC kiitis heaks ka piraatluse ja laevade vastu suunatud relvastatud röövimisega seotud kuritegude uurimisel abistava juhendi ja võttis vastu resolutsiooni parima korralduspraktika rakendamise juhendi kohta.

Päästepaadi vabastamismehhanismid

MSC võttis vastu SOLAS konventsiooni reegli III/1 uue lõike 5, mille kohaselt nõutakse uue päästevahendite koodeksi (*LSA Code*) nõuetele mittevastavate päästepaadi vabastamismehhanismide asendamist hiljemalt laeva esimeseks plaanipäraseks kuivdokkimiseks pärast 2014. aasta 1. juulit, kuid igal juhul mitte hiljem kui 2019. aasta 1. juuliks.

Nimetatud SOLAS konventsiooni muudatus jõustub eeldatavalt 2013. aasta 1. jaanuaril ning sellega kehtestatakse uued rangemad päästepaadi vabastamise- ja pardaletõstmise süsteemide ohutusnõuded, mille eesmärgiks on vältida õnnetusi päästepaatide veeskamisel ning mille kohaselt nõutakse suure osa päästepaatide vabastusmehhanismide hindamist ja võimalikku asendamist.

MSC võttis vastu ka päästepaatide vabastamise- ja pardaletõstmise süsteemide hindamise ja asendamise juhendi ja sellega seotud LSA koodeksi muudatused ja päästevahendite testimise uuendatud soovitude (MSC.81(70)) muudatused.

Kalalaevade ohutust käsitleva Torremolinose protokollu rakendamine

MSC kiitis heaks kalalaevade ohutust käsitleva 1977. aasta Torremolinose konventsiooni 1993. aasta protokollu rakendamise kokkuleppe eelnõu, mille eesmärgiks on saavutada 1993. aasta protokollu tehniliste nõuete jõustumine. MSC kiitis samuti heaks 1993. aasta protokollu muudatuste eelnõu, mis lisatakse kokkuleppe juurde eesmärgiga hõlbustada selle vastuvõtmist.

Pärast seda on riikidel võimalik 1993. aasta Torremolinose protokollu rakendada nimetatud kokkuleppes sisalduvatel tingimustel. Kokkulepe on eraldiseisev õiguslikult siduv välisleping, mis on vaja eraldi ratifitseerida.

Kokkuleppe eelnõu vastuvõtmise toimumisaja otsustab IMO nõukogu, MSC soovitas korraldada vastuvõtmise kas IMO assambleel 2011. aasta novembris või diplomaatilisel konverentsil enne 2012. aasta MSC istungit.

Eesmärgipõhised laevaehitusstandardid (GBS)

MSC vaatas läbi rahvusvaheliste eesmärgipõhiste puistlastilaevade ja naftatankerite laevaehitusstandardite ning tõendamise juhendi ja laeva ehitusdokumentide kogumi (*Ship Construction File*) rakendamise aruande. Nimetatud standardid võeti vastu MSC 87. istungil koos asjakohaste SOLAS konventsiooni peatüki II-1 muudatustega, millega tehti nimetatud standardite kasutamine kohustuslikuks.

Komitee leppis kokku, et GBS-alane töö peab jätkuma, st eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite väljaarendamise üldjuhendi eelnõu lõplikku väljatöötamist ning vastuvõetava ohutustaseme ja seda piiritleva mudeli (SLA) määramist.

Laevade kaugtuvastamise ja -jälgimise süsteem (LRIT)

MSC-l anti ülevaade LRIT andmekeskuste (DC) rajamise ja testimise arengutest ja LRIT süsteemi tööst.

MSC-l kiideti heaks LRIT rahvusvahelise andmevahetuse (IDE) tegevuse üleviimine ajutisest paiknemiskohast USA-s uude asukohta EMSA-sse Portugalis 2011. aasta lõpuks.

IMO auditi kohustuslikuks muutmine

MSC kiitis heaks FSI alakomiteel väljatöötatud IMO instrumentide rakendamise koodeksi (IIC) eelnõu, millega muudetakse hetkelkehtiva samasisulise koodeksi pealkiri. Koodeksi eelnõu saadetakse arutamiseks ja heakskiitmiseks ka merekeskkonnakaitse komiteele (MEPC) ning seejärel vastuvõtmiseks IMO assambleele.

STCW

MSC kiitis heaks STW alakomitee 42. istungi aruande, järgmine STW alakomitee istung toimub 30.04.–04.05.2012. MSC kinnitas alakomitee otsuse, mille kohaselt puudub vajadus mõiste “heakskiidetud meresõidupraktika“ ühtse tõlgendamise reguleerimiseks. STCW konventsiooni 2010. aasta Manila muudatuste ühetaolise rakendamise tagamiseks võeti vastu ringkirjad STCW.7/Circ.16 2010. aasta Manila muudatuste üleminekusätete selgitamise kohta ja STCW.7/Circ.17 2010. aasta Manila muudatuste täielikuks rakendamiseks kehtestatud üleminekusätete juhend sadamariigi laevakontrolli asutustele.

Muud teemad

Eesti delegatsioon pani koos teiste EL liikmesriikidega reservatsiooni USA väljapakutud ja paljude teiste riikide poolt toetatud sõnastusele IMO instrumentide rakendamise koodeksis, mille kohaselt lipuriik ei tohi volitada tema poolt tunnustatud klassifikatsiooniühinguid rakendama teiste lippude all sõitvate laevade suhtes konventsioonide nõuetest või IMO kohustuslikest instrumentidest rangemaid nõudeid, mis on seotud antud klassifikatsiooniühingu reeglite, nõuete, protseduuride või tunnistuste väljastamise protseduuridega. Selle sättega soovib USA saavutada EL määruse 391/2009 artikli 10 kehtetuks tunnistamist, mis nõuab EL poolt tunnustatud klassifikatsiooniühingutelt vastastikust klassitunnistuste tunnustamist eesmärgiga vältida klassi vahetamise korral reederi jaoks kulukat kõigi laeva tunnistuste ümbervahetamist uue klassifikatsiooniühingu poolt. USA soovib klassi vahetumise korral laevale uute klassitunnistuste väljastamist. Imselt on USA ettepaneku taga USA klassifikatsiooniühingu ABS majandushuvid, kellele EL määruse säte tähendab väiksemat teenimisvõimalust. Kahjuks jäi selles hääletuses peale USA ja teda toetavad riigid, mistõttu olid EL liikmesriigid sunnitud panema reservatsiooni antud sättele.

Norra, Jaapani, Lõuna-Korea, Uus-Meremaa ja Tšiili ettepanekul otsustati ühe uue IMO tööplani teemana võtta DE alakomiteel arutusele laeva tõsteseadmete valmistamise ja paigaldamise nõuete väljatöötamine. Kuigi esitati ka vastuväiteid, et hetkel kehtivad juba laevade tõsteseadmete kohta ILO nõuded ja ISO standardid, siis otsustati ikkagi täiendavate IMO poolsete nõuete väljatöötamist edasi arutada.

Assamblee resolutsioonid

MSC esitas 2011. aasta novembris toimuvale IMO assambleele arutamiseks ja vastuvõtmiseks järgmised resolutsioonide eelnõud:

- laevade suletud ruumidesse sisenemise uuendatud soovitude eelnõu;
- puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus teostatava kontrollimise tõhustatud programmi rahvusvahelise koodeksi (*2011 ESP Code*) eelnõu;
- 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni (LL) muudatuste eelnõu, millega viiakse talvise hooaja tsooni Aafrika lõunatipust 50 miili lõuna poole;
- 2011. aasta metsamaterjali tekilastina vedavate laevade ohutuse koodeksi (*2011 TDC Code*) eelnõu, millega uuendatakse algset 1973. aastal vastuvõetud koodeksit;
- IMO ja Maailma Meteoroloogiaorganisatsiooni (WMO) ülemaailmse ookeanimeteoroloogia teabe- ja hoiatusteenuse juhenddokumendi eelnõu;
- 2011. aasta sadamariigi kontrolli uuendatud protseduuride eelnõu;

- 2011. aasta ülevaatuste ja tunnistuste väljastamise harmoneeritud süsteemi alusel uuendatud ülevaatuse juhendi eelnõu, mis sisaldab viiteid asjakohastele muudatustele peamistes instrumentides, mis jõustuvad enne 2011. aasta 31. detsembrit;
- 2011. aasta uuendatud kohustuslike IMO instrumentide rakendamise koodeksi (mittekohustuslik) eelnõu, mis sisaldab asjakohastest IMO instrumentide muudatustest tulenevaid nõudeid, mis jõustuvad enne 2012. aasta 1. juulit.

Teiste IMO alakomiteede küsimused

Seoses IMO alamkomiteede raportitest tulenevate muude küsimustega otsustas MSC muuhulgas järgmist:

- võttis vastu muudatused rahvusvahelisse tahke puistlasti mereveo koodeksisse (*IMSBC Code*);
- võttis vastu 2008. aasta rahvusvahelise vigastamata laeva püstuvuse koodeksi (*2008 IS Code*) osa B muudatused, mis on seotud 2009. aasta mobiilsete avamerepuurtornide koodeksi (*MODU Code*) rakendamisega;
- kiitis heaks lämmastikku inertgaasina kasutatavate tankerite lastitanki sisenemise juhendi;
- kiitis heaks IMO kasutusjuhendi SOLAS konventsiooni peatüki XI-2 ja ISPS koodeksi kohta;
- kiitis heaks lastiveoühikute (CTU) pakkimist käsitleva IMO, ILO ja UNECE juhendi muudatused, mis edastatakse ILO-sse ja UNECE-sse nendepoolseks kinnitamiseks.

MSC resolutsioonid

MSC 89. istungil võeti vastu järgmised resolutsioonid:

- MSC.317(89) – 1974. aasta SOLAS konventsiooni muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.318(89) – rahvusvahelise tahke puistlasti mereveo koodeksisse (*IMSBC Code*) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.319(89) – 2008. aasta rahvusvahelise vigastamata laeva püstuvuse koodeksi (*2008 IS Code*) osa B muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.320(89) – rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (*LSA Code*) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.321(89) – päästevahendite testimise uuendatud soovitude (MSC.81(70)) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.322(89) – LRIT rahvusvahelise andmevahetuse (IDE) tegevusest;
- MSC.323(89) – päästevahendite testimise uuendatud soovitude (MSC.81(70)) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.324(89) – parima korralduspraktika rakendamise juhend.

Veeteede Ametit esindasid MSC 89. istungjärgul meresõiduohutuse teenistuse juhataja René Sirol ning mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõunik Priit Lööper.

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon – www.imo.org

Veeteede Ametisse on jõudnud järgmised ringkirjad:

- MSC.4/Circ.166 (31.03.2011) - 2010. a neljanda kvartali (oktoobrist detsembrini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (neljanda kvartali jooksul raporteeriti 160 juhtumist);
- MSC.4/Circ.168 (14.03.2011) - veebruarikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (veebruarikuu jooksul raporteeriti 53 juhtumist);
- MSC.4/Circ.169 (01.04.2011) - 2010. a raport piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.170 (11.04.2011) - märtsikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (märtsikuu jooksul raporteeriti 68 juhtumist);
- MSC.4/Circ.171 (23.05.2011) - aprillikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (aprillikuu jooksul raporteeriti 40 juhtumist);
- MSC.6/Circ.10 (14.04.2011) - laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (jaanuarist märtsini 2011);
- MSC.1/Circ.1163/Rev.7 (24.05.2011) - täiendatud nimekiri riikide kohta, kus meremeeste väljaõpe ja diplomeerimine vastab STCW konventsiooni kehtivatele nõuetele;
- MSC.1/Circ.1164/Rev.9 (24.05.2011) - nimekiri riikidest, kus vastavalt STCW konventsiooni reeglile I/8 läbiviidud sõltumatu hinnang kinnitab konventsiooni nõuete täielikku rakendamist;
- MSC.1/Circ.1377/Rev.3 (02.06.2011) - mereadministratsioonide nimel LRIT vastavustestide läbiviimiseks ja sellekohaste aruannete esitamiseks volitatud rakendusteenuse pakkujate nimekiri. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1377/Rev.2;
- MSC.1/Circ.1400 (27.05.2011) - juhised töökorralduseks reisilaeva kaptenitele ohutuks tagasi jõudmiseks sadamasse masinate jõul või puksiiri abil;
- MSC.1/Circ.1403 (23.05.2011) - soovituslik NAVTEXi käsiraamat;
- MSC.1/Circ.1404 (23.05.2011) - juhised kuidas assisteerida juurdluseid piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.1/Circ.1405 (23.05.2011) - ajutised juhised laevaomanikele, operaatoritele ja laevajuhtidele eraõigusliku relvastatud valvemeeskonna kasutamiseks kõrge turvariskiga aladel;

- MSC.1/Circ.1406 (23.05.2011) - ajutised soovituselised lipuriikidele seoses eraõiguslike relvastatud valvemeeskondade kasutamisega kõrge turvariskiga aladel;
- MEPC.1/Circ.745 (29.03.2011) - Bahama, Brasiilia ja Marshalli saarte administratsioonid teatavad nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist ning mille kohta on võimalik saada informatsiooni IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.746 (07.04.2011) - Norra administratsioon teatab, et on heakskiitnud meetodid MARPOL I lisa järgi;
- MEPC.1/Circ.747 (19.05.2011) - Brasiilia ja Maroko administratsioonid teatavad nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist ning mille kohta on võimalik saada informatsiooni IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.750 (27.05.2011) - MARPOL lisa 2 ja IBC koodeksi rakendamine Norras – laevadele vabastuste andmine;
- BLG.1/Circ.31 (20.04.2011) - GESAMP/EHS töögrupi 48. istungjärgu kokkuvõtte;
- FAL.1/Circ.122 (05.05.2011) - informatsioon õnnetustest laadimisel 2011. a jaanuarist aprillini (kokku 36 juhtumit);
- GMDSS.1/Circ.13 (23.05.2011) - kaldal asuvate merehädä ja ohutussüsteemide vahendite üldplaan (GMDSS Master plan);
- STCW.7/Circ.16 (24.05.2011) - 2010. aasta Manila muudatusi (Manila Amendments) STCW konventsiooni ja koodi puudutavate üleminekusätete selgitused;
- STCW.7/Circ.17 (24.05.2011) - nõuanded laevakontrolli inspektoritele ülemineku kokkulepete osas 2010. aasta Manila muudatuste osas kuni STCW konventsiooni ja koodi nõuete täieliku rakendamiseni 1. jaanuar 2017. a.

IMO trükised

IMO toote- kood	Väljaanne	Keel	Hind	Märkused
I175R	SOLAS Amendments 2008 - 2009	vene	12 GBP	Lisanduvad saatekulud

Varsti ilmuvad väljaanded:

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

IMO väljaandeid on võimalik soetada siit:

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

IMO uudiskirjad leiab siit:

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