



VEETEED AMETI TEATAJA 2012/2

Allkirjastati leping Prangli parvlaeva ehitamiseks.....	2
Valmis parvlaev Ruhnu liinile	3
Veeteede Amet sai uue hüdrograafialaeva	4
Õigusaktide muudatused.....	8
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused	12
IMO teated.....	13

Allkirjastati leping Prangli parvlaeva ehitamiseks

Veeteede Amet sõlmis 19. märtsil 2012. a lepingu mandri ja Prangli saare vahel ühenduse pidamiseks ette nähtud jääklassiga teraskerega reisiparvlaeva soetamiseks väljakuulutatud riigihanke võitjaga Reval Shipbuilding OÜ.

2 985 600 eurot maksev laev valmib eeldatavalt 19. märtsiks 2014 (24 kuud pärast lepingu allkirjastamist).

Laeva peamised tehnilised andmed: maksimaalne pikkus 24,6 m; laius 6 m; maksimaalne süvis 1,9 m; laeva kandevõime kokku 27,4 t; laevapere 3 inimest; reisijate arv kokku 74 (42 salongis, 32 avatud silla päikesetekil); avatud peatekil koht ühele autole pikkusega kuni 8 m ja kaaluga kuni 10 t või kahele sõiduautole. Laev peab olema võimeline liikuma purustatud jääs ja läbima kuni 20 cm silejääd.

Laev tellitakse projekti „Väikesaartega ühenduse pidamiseks laevade soetamine“ raames ja projekti rahastatakse 100% ulatuses Euroopa Regionaalarengu Fondist.



Lepingu allkirjastamine Prangli liinil sõitva parvlaeva ehitamiseks (vasakult: Veeteede Ameti peadirektor Andrus Maide ja

Valmis parvlaev Ruhnu liinile

27. aprillil 2012. a toimus Baltic Workboats AS laevatehases Nasva sadamas Saaremaal uue Ruhnu liinil sõitma hakkava katamaraan-tüüpi parvlaeva RUNÖ vettelaskmise ja ni-meandmise tseremoonia.

Ruhnu saarega ühenduse pidamiseks ehitatud parvlaev on alumiiniumkerega katamaraan-tüüpi laev, mis mahutab vähemalt 60 reisijat ja kaubateki kandevõime on kuni 5 tonni, kuhu saab paigutada kaupa või 1–2 mootorsõidukit. Laeva pikkus on 23,9 m ja laius 8 m, maksimaalne süvis 1,8 meetrit ning kiirus vähemalt 20 sõlme. Laev kuulub riigi omandisse ja selle operaatorfirma leitakse konkursiga.

Laeva maksumus on 3,8 mln eurot. Laeva ehitati ajavahemikus 2010. a detsembrist kuni 2012. a aprillini. Laev telliti Euroopa Regionaalarengu Fondi projekti „Väikesaartega ühenduse pidamiseks laevade soetamine“ raames ja rahastati täies ulatuses Euroopa Regionaalarengu Fondist.

Projekti „Väikesaartega ühenduse pidamiseks laevade soetamine“ raames valmivad lähitulevikus parvlaevad ka Prangli, Kihnu, Vormsi ja Abruca saarega ühenduse pidamiseks.

FOTO???

Veeteede Amet sai uue hüdrograafialeava

2012. a kevadel valmis Veeteede Ameti tellimusel Eestis ainulaadne hüdrograafialeav Jakob Prei.

Uue SWATH-tüüpi avamere mõõdistusleava Jakob Prei vastuvõtmise ja nimeandmise tseremoonia toimus 18. aprillil 2012. a Saksamaal laevaehitusfirma Abeking ja Rasmussen laevatehases. Laeva ristiema on 2011. aastal aasta naise tiitli pälvinud TTÜ innovatsiooni- ja ettevõtluskeskuse direktor Tea Varrak.



Hüdrograafialeava Jakob Prei vastuvõtmise ja nimeandmise tseremoonia 18.04.2012 Saksamaal (pildil vasakult:

Hüdrograafialeav Jakob Prei valmis Saksa laevaehitustehases Abeking ja Rasmussen ning selle maksumus oli 14 085 000 eurot.

Laeva ehitati ajavahemikus 2009. a oktoobrist kuni 2012. a aprillini. Projekti rahastati täies ulatuses Euroopa Regionaalarengu Fondist.

2. mail nimetati hüdrograafialaev Jakob Prei Tallinnas Hundipea sadamas pidulikult teenistusse.



Tallinnas Hundipea sadamas 02.05.2012

Hüdrograafialaev Jakob Prei hakkab tegema hüdrograafilisi avamere möödistustöid, vajaduse korral ka mereuuringuid ja osalema merepäästeoperatsioonidel. Vastvalminud laev võimaldab täita HELCOMi nõuet möödistada Eesti vetes paiknevad rahvusvahelised laevateed ja olulisemate sadamate sissesõiduteed Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni standardi S-44 kõrgeimate soovitude kohaselt, et tagada Soome lahel ja Läänemere põhjaosas ohutu laevaliiklus.

Läänemere Hüdrograafiakomisjonile antud tähtaeg HELCOMi kohustuse täitmise osas on 2018. aasta. Projekti elluviimisel täidetakse kohustus hiljemalt aastal 2015 ning kogu Eesti avameri möödistatakse aastaks 2029.

Hüdrograafialaev Jakob Prei on SWATH-tüüpi (inglise keeles *Small Waterplane Area Twin Hull*) ujuklaev, mille põhikonstruktsioon on platvormikujuline ja seda kannavad veealused ujukid.

Konstruksiooni eeliseks on võimalikult väike veeliini pindala, mistõttu ei sõltu laev oluliselt lainetusest, lisandub ökonoomsus ja kiirusevõit. Ligilähedaste omaduste saavutamiseks peab katamaraani pikkus ületama ujuklaeva pikkust vähemalt 2,5 ja ühekerelise laeva pikkus vähemalt 4 korda.

Ujuklaeva tehnoloogia on küll teistest tehnoloogiatest kallim, kuid kuna sellega tagatakse vajalik stabiilsus lühema kerepikkuse juures, siis on võrreldava stabiilsusega ujuklaeva maksumus ligikaudu võrdne katamaraaniga ning tunduvalt odavam ühekerelisest laevast. Väiksema laeva tõttu on aastasaged kogukulud oluliselt madalamad.

Hüdrograafialaev Jakob Prei valmis projekti "Meresõiduohutuse tõhustamine Eesti veeteedel (mõõdistuslaeva soetamine veeteede hüdrograafiliseks mõõdistamiseks)" raames Veeteede Ameti tellimisel.

Laev on nime saanud Eesti hüdrograafiateenistuse ühe alusepanija kolonel Jakob Prei auks (vt lisainfot http://www.vta.ee/atp/public/VA_Teataja_2011-3.pdf).



Hüdrograafialaeva Jakob Prei pidulik teenistusse nimetamise tseremoonia Hundipea sadamas 02.05.2012
Fotol Veeteede Ameti peadirektor Andrus Maide

Hüdrograafialeva Jakob Prei tehnilised andmed

Pikkus	25,65 meetrit
Laius	13 meetrit
Max süvis	2,7 meetrit
Kere materjal	alumiinium
Kogumahutavus (GT)	235 tonni
Kandevõime (dedveit)	42 tonni
Meeskond	4 inimest (kapten, tüürimees, mehaanik, vanemmadrus), lisaks kuni 3 hüdrograafi
Kohtade arv	8
Töövõimekus	mõõdistamine kuni 3,5 m lainega
Mõõdistuskiirus	8–12 sõlme, külgvaatesonariga kuni 6 sõlme
Max kiirus	20 sõlme
Sõiduulatus	1000 miili kiirusega 12 sõlme
Jõuseadmed	2 x 809 kW (diiseli)
Mõõdistustehnika	lehviksonar, helikiiruse mõõtja, kaks hüdraulilist vintsi, külgvaatesonar, merepõhja profileerija
Laeva tüüp	hüdrograafialev
Kere tüüp	ujuklaev (SWATH – <i>Small Waterplane Area Twin Hull</i>)
Ehitusaasta	2012

Õigusaktide muudatused

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 10.05.2012. a määrusega number 39 muudeti ministri 15. mai 2003. a määrust nr 89 "Laevaliikluse juhtimise keskuse operaatore koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, kutsetunnistuse vorm ning väljastamise kord".

Muudatused jõustusid 18.05.2012. Määruse muudatused on redaktsioonilised.

Määruse uus pealkiri on „Laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatore koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, kutsetunnistuse vorm ja väljastamise kord ning operaatore atesteerimise kord“.

Määruses on läbivalt asendatud sõnad „juhtimise keskus“ sõnadega „korraldamise süsteem“.

Nüüdsest peab operatuur läbima täienduskoolituse iga 5 aasta järel (varasema 36 kuu asemel), samuti väljastatakse operaatore teenistusraamatu kinnitusleht 5 aastaks.

Keskkonnaministri 29.11.2002. a määruse nr 67 „Veesõidukite hoidmise ja kasutamise nõuded“ muudatused (vastu võetud 30.05.2012 määrusega nr 20) jõustusid 08.06.2012.

Muudatusega lisatakse määruse paragrahvile 2 kolmas lõige, mille alusel Keskkonnaamet võib kohaliku omavalitsuse taotluse alusel lubada määrusega sätestatud 30 km/h piirkirusest suuremat veesõidukite kiirust veemotospordivõistluste ajaks. Eelduseks on, et see tegevus ei ohusta vee-elustikku ega veekeskkonda ning et maavanem ei ole veeseadusest tulenevalt veesõidukite liikumiskiirust piiranud.

Seoses politsei ja piirivalve seaduse muutmiseiga täiendati meresõiduohutuse seaduse (MSOS) § 94²⁶ lõiget 4. Muudatus jõustub 1.09.2012

Muudatusega antakse Politsei- ja Piirivalveametile pädevus menetleda MSOS § 82 sätestatud reisijateveo ohutusnõuete rikkumist mere- ja siseveetranspordis (kontrollida reisijate nimekirja vastavust laeval tegelikult viibivatele isikutele ning reisijate laevalemineku, teeloleku ja mahatuleku ohutust). Praegu on MSOS § 82 alusel kohtuväliseks menetlejaks üksnes Veeteede Amet.

Ülevaate õigusaktide muudatustest koostas
Veeteede Ameti juriidilise osakonna juhataja Ene Lillipuu

Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni XVIII konverents

Eesti on Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni (IHO – International Hydrographic Organization) liige alates 1997. aastast. IHO põhieesmärgiks on koordineerida rahvusvahelist koostööd hüdrograafiliste mõõdistustööde läbiviimise, navigatsioonikaartide koostamise ja operatiivse navigatsiooniteabe kogumise ja edastamise valdkonnas.

Eeltoodu tagamiseks tegeleb IHO:

- liikmesriikide hüdrograafiteenistuste tegevuse koordineerimisega;
- navigatsioonikaartide ja muu navigatsiooniteabe maksimaalse ühetaolisuse tagamisega kogu maailmas;
- efektiivsete ja usaldusväärsete meetodite väljatöötamise ja kinnitamisega hüdrograafiliste mõõdistustööde tarbeks;
- teaduse ja väljaõppe arendamisega hüdrograafia ja rakendusokeanograafia valdkonnas.

IHO korraline XVIII konverents toimus 23.–27. aprillil 2012. a Monacos. Konverentsi avas tema kõrgus Monaco prints Albert II ja konverentsi presidendiks valiti Läti Mereadministratsiooni peadirektor Janis Krastinš, kes sai selle ülesandega suurepäraselt hakkama. Konverentsi programm oli mahukas ja pühendatud organisatsiooni komiteede, komisjonide ja töörühmade eelnenud perioodi (2007–2012) tegevuse aruannete ärakuulamisele ja kinnitamisele, hetkeseisukorra hindamisele ja lähituleviku (2013–2017) arengukavade läbiarutamisele ja kinnitamisele.

Üheks oluliseks küsimuseks, millele loodeti konverentsil lahendust leida, oli IHO „Ookeanide ja merede piiride“ standardi (väljaanne S-23) kaasajastamine. Käesoleval ajal on kehtiv IHO väljaanne S-23, mis ilmus 1953. aastal (Edition 3). Arvestades muudatusi maailma poliitilisel kaardil ja reaalsel situatsiooni käesoleval ajal vajab väljaanne hädasti kaasajastamist. Seda ka Eesti kontekstis, kes taastas oma iseseisvuse 1991. aastal. Küsimus muutus IHO-s eriti aktuaalseks möödunud sajandi viimasel kümnendil, kui alustati S-23 neljanda väljaande (Edition 4) ettevalmistamisega.

Ootamatuks takistuseks osutus Korea poolsaare ja Jaapani vahel asuva mereala ingliskeelse nime küsimus. Senini oli see mereala kandnud Jaapani mere nime (seda ka S-23 1953. a väljaandes). Korea on aga antud nime vaidlustanud ja nõuab selle asemel uue nime „East Sea“ kasutuselevõttu. Sellega ei ole soostunud Jaapan, kes nõuab senise nime säilimist. Vaidlus on kestnud aastaid, kuid mingisugust kompromissi konfliktsete poolte vahel senini saavutatud ei ole ja Jaapan ning Korea on blokeerinud kõik IHO ettepanekud selle küsimuse lahendamiseks. Lahenduse leidmiseks moodustas IHO juhtkomitee spetsiaalse töörühma, kelle ülesandeks sai tagada hiljemalt 2011. a suveks ettepanekute väljatöötamine, mis võimaldaksid kaasajastatud S-23 väljaandmist. Kahjuks ei osutunud ka töörühma ettepanekud („Important Notice“) ühele eelnimetatud pooltest vastuvõetavaks.

S-23 kaasajastamise küsimuses ei suutnud konverents saavutada konsensust ning mingit edasiviivat otsust selles küsimuses vastu ei võetud. Jaapani delegatsiooni ettepanek oli

säilitada mereala senine nimi (Jaapani meri) ning jätkata läbirääkimisi antud mereala nime küsimuses, S-23 uuendamiseaga aga edasi minna piirkondades, kus ei ole lahkarmuusi. Korea delegatsiooni ettepanek oli uuendada S-23, kusjuures eelnimetatud mereala puhul kasutada nime „East Sea/Sea of Japan“. Kumbki antud ettepanekutest konverentsi toetust ei leidnud. USA delegatsioon tegi ettepaneku minna edasi S-23 uuendamisega osade kaupa, kuid võttis selle üldise toetuse arvatava puudumise tõttu hiljem tagasi ja ettepanek ei läinud hääletamisele. Seega jäi S-23 neljanda väljaande küsimus lahendamata ja jääb loota, et IHO uus juhtkomitee leiab mingi võimaluse, kuidas kaasajastamisega edasi minna.

Juba pikema aja jooksul on püütud ajakohastada IHO juhtimist ja struktuuri. Vastavalt põhikirjale on IHO ainukeseks pädevaks organiks oluliste küsimuste lahendamisel viieaastase vahega toimuvad konverentsid. Vahepealsel perioodil tegeleb jooksva tööga organisatsiooni büroo (IHB), milline koosneb juhtkomiteest (president ja kaks direktorit) ja sekretariaadist. Kahjuks ei ole selline struktuur kaasaja arenguid arvestades nii teaduse ja tehnika kui ka poliitika vallas piisavalt paindlik ja operatiivne oluliste küsimuste lahendamiseks. Seetõttu on olukorra parandamiseks alates 1995. aastast konverentside vahepealsetel perioodidel korraldatud erakorralisi konverentse, kuid see on vaid leevendanud probleeme ja olnud ajutiseks lahenduseks. Probleemi lahendamiseks võttis III erekorraline IHO konverents 2005. aastal vastu otsuse muuta senist põhikirja moel, mis sätestaks organisatsiooni juhtorganiks nõukogu ja täidesaatvaks institutsiooniks peasekretäri (analoogselt teisele rahvusvahelistele organisatsioonidele, nt ÜRO, IMO, IALA jt). Muudatuste jõustumiseks peaksid need saama 2/3 liikmesriikide toetuse. Eesti Riigikogu võttis juba 2006. aastal vastu IHO konventsiooni muutmise protokolliga heakskiitmise seaduse. Kahjuks pole seda senini teinud piisav hulk liikmesriike ja käesoleval konverentsil tuli tõdeda, et vajalikuks jõustumiseks puudub veel 13 liikmesriigi toetus. Seega pidi konverents juhtorganite valimisel toetuma senisele põhikirjale.

IHO juhtkomitee valimine toimus salajasel hääletusel kaheksa kandidaadi hulgast (A. Kampter Lõuna-Aafrika Vabariigist võttis oma kandidatuuri tagasi).

Kandidaadid olid:

1. R. Ward (Austraalia, oli senini IHO direktor)
2. R. Essoussi (Tuneesia)
3. G. Bessero (Prantsusmaa)
4. M. Iptes (Türgi)
5. W. Cavalheiro (Brasiilia)
6. B. R. Rou (India)
7. F. P. J. de Haan (Holland)
8. V. A. Nail (UK).

Liikmesriigi häälte arv valimisel (2–6 häält) sõltub riigi laevastiku suurusel, mistõttu olulisem roll valiku tegemisel oli suure laevastikuga riikidel (USA, Hiina, Venemaa, India, Jaapan jt). Hääletuse tulemusena valiti IHO presidendiks R. Ward ja direktoriteks M. Iptes ja G. Bessero. Valikut võib lugeda IHO-le üldiselt soodsaks (kõik kandidaadid kogunud juhid ja antud valdkonna tunnustatud spetsialistid ning presidendiks saanu IHO

juhtkomitee kogemusega) ja ka Eestile sobivaks (direktoriteks Euroopa esindajad, kusjuures Bessero ühtlasi ka Euroopa Liidu esindaja). Nimetatud koosseis juhib organisatsiooni ajavahemikul 2012–2017.



Fotol: IHO uus juhtkomitee (vasakult):

IHO majandamise küsimustes otsustas konverents, et eelarve summaarset suurenemist lähiaastatel (ajavahemikul 2012–2015) ei toimu. Alles 2016. aastal suureneb eelarve 1% ja 2017. aastal 2% võrra, et kompenseerida potentsiaalset elukalliduse tõusu. Küll aga leidis konverents, et on vaja suurendada arengufondi osatähtsust eelarves (20 tuhande euro võõra aastas). Arengufondi on toetanud ka liikmesriigid, kusjuures Jaapani ja Korea panus on siin viimasel ajal olnud märkimisväärt. Arengufond on ette nähtud hüdrograafia arendamisele ja selle valdkonna spetsialistide koolitamisele arengumaades.

Konverentsi raames toimus ka näitus Hydro Industry Exhibition, mis oli pühendatud hüdrograafiliste mõõdistustöödega seonduva riist- ja tarkvara tutvustamisele. Näitusel olid esindatud selle valdkonna tuntumad firmad kogu maailmast. Tutvumist ja tunnustamist väärts ka liikmesriikide hüdrograafia teenistuste kartograafiaalane väljapanek.

Eestit esindasid konverentsil Veeteede Ameti peadirektori asetäitja Taivo Kivimäe, nõunik dr Vaiko Kraav, hüdrograafiaosakonna juhataja dr Jaan Lutt ja kartograafiaosakonna juhataja Tõnis Siilinarusk.



Fotol: Eesti delegatsioon IHO XVIII konverentsil (vasakult): Tõnis Siilanas, Jaan Lutt, Vaido Kraav, Taivo Kivimäe

Kokkuvõtte IHO XVIII konverentsist koostas nõunik Vaido Kraav.

Veeeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 373

Marsped Agencies LLC OÜ

Väljastamise kuupäev: 02.05.2012

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 375

USS Security Eesti AS

Väljastamise kuupäev: 10.05.2012

Tegevusala: tunnustatud turvaettevõtja sadamaseaduses sätestatud ülesannete täitmine

Tunnustamisotsus nr 376

OÜ M&R BoatArt

Väljastamise kuupäev: 04.06.2012

Tegevusala: plastikust väikelaevade ehitamine, remontimine ja katsetamine

IMO teated

16.–25. mail 2012. a toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee (MSC) 90. istungjärk.

Istungil osalesid 112 IMO liikmesriigi ja 3 assotsieerunud riigi ning 51 rahvusvahelise organisatsiooni esindajad. Komitee tööd juhatas hr Christian Breinholt Taanist.

Istungil moodustati 5 töögrupp:

- 1) mereturvalisuse ja piraatluse töögrupp;
- 2) eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite (GBS) ja formaalse ohutushindamise (FSA) töögrupp;
- 3) reisilaeva ohutuse töögrupp;
- 4) kohustuslikesse instrumentidesse tehtavate muudatuste ettevalmistusgrupp;
- 5) võimekuse tõstmise vajaduste analüüsi ekspertgrupp.

Mereturvalisus ja piraatlus

Enne piraatluse ja laevade relvastatud röövimist käsitleva päevakorrapunkti arutamist toimus esimese pooleteist päeva jooksul kõrgetasemeline poliitiline arutelu relvastatud eraturvapersonali (PCASP) kasutamise ja relvade pardalelubamise teemal, kus oma seisukohti esitasid paljude riikide ministrid ja esindajad.

MSC kiitis pärast poliitilist arutelu ning töögrupis toimunud arutelu heaks esialgsed soovitusel eraõiguslikele mereturvaettevõtetele (PMSC), kes osutavad relvastatud eraturvapersonali teenust kõrge riskiga merealadel sõitvatele laevadele. Soovitused sisaldavad ametialaste tunnistuste väljastamise soovitusel relvastatud eraturvapersonalile vastavalt siseriiklikele ja rahvusvahelistele eraõiguslike mereturvaettevõtete teenuste standarditele, kui need tulevikus kehtestatakse, ning soovitusel mereturvaettevõtete tegevusele ja jõu kasutamisele.

MSC otsustas, et Rahvusvaheline Standardiorganisatsioon (ISO) on pädevaim organ, kes peaks välja töötama rahvusvahelised standardid eraõiguslikele mereturvaettevõtetele.

Samuti otsustati tulenevalt heakskiidetud soovitustest mereturvaettevõtetele uuesti üle vaadata esialgsed soovitusel reederitele ja kaptenitele ning lipuriikidele ja sadamariikidele.

2011. aastal toimus maailmas 544 piraatluse ja laevade relvastatud röövimise juhtumit. Võrreldes 2010. aastaga toimus 55 juhtumit rohkem ehk kasv oli 11,3%. Enim toimus piraatlusjuhtumeid Ida-Aafrikas ja Kaug-Idas. Kuigi piraatlusjuhtumite arv on kasvanud, siis piraatide jaoks õnnestunud röövide arv on kahanenud. Näiteks Somaaliast lähtuvate piraatide rünnakud õnnestusid 33 juhul 286 katsest ehk 11,5% juhtudest. Samas 2010. aastal oli õnnestumisprotsent 29, kui 172 katsest õnnestusid 50 rünnakut. Ülemaailmselt

tapeti 2011. a rünnakute käigus seitse meremeest (2010. a kaks), pantvangi võeti 2011. a 569 meremeest (2010. a 1027).

Reisilaeva ohutus

MSC võttis vastu resolutsiooni, millega kehtestati esialgsed soovituslikud operatiivsed meetmed tõhustamaks suurte reisilaevade ohutust enne ml Costa Concordiaga toimunud laevaõnnetuse ametliku juurdluskokkuvõtte analüüsi põhjal võetavaid meetmeid.

Nimetatud esialgsed meetmed sisaldavad järgmisi soovitusi:

- avalikes laevaruumides kogunemiskohtades, tekil või päästepaatides kergelt kättesaadavate lisapäästevestide olemasolu, et reisijad ei peaks hädaolukorras pöörduma tagasi kajutitesse sealolevaid päästeveste tooma;
- hädaolukorras laeval antavate juhiste edastamise asjakohasuse läbivaatamine;
- laevale tulevate reisijate kogunemise läbiviimine enne igast reisijate pealevõtmise sadamast lahkumist, kui reis kestab üle 24 tunni;
- piiratud manööverdamisolukorras või manööverdades kõrgendatud valvsust nõudvas olukorras navigatsioonisillale pääsu piiramine isikutele, kelle tööülesanded ei ole seotud laeva käitamisega;
- laeva teekonna planeerimisel IMO vastavate juhendite järgimise tagamine.

MSC kiitis põhimõtteliselt heaks tegevuskava pikaajaliseks tööks reisilaevade ohutuse alal tulenevalt ml Costa Concordia huku juurdluskokkuvõtte tulemustest.

MSC kiitis samuti heaks uue SOLAS konventsiooni reegli III/17-1 eelnõu, millega nõutakse laevalt inimeste veest päästmise plaane ja protseduure, ning nimetatud plaanide ja protseduuride väljatöötamise juhendi eesmärgiga võtta need vastu MSC 91. istungil. Samuti kiideti heaks MSC resolutsiooni eelnõu SOLAS konventsiooni reegli III/17-1 rakendamiseks laevadele, mis ei sõida rahvusvahelises meresõidus.

SOLAS konventsiooni muudatuste vastuvõtmine

MSC 90. istungil võeti vastu järgmised SOLAS konventsiooni muudatused, mille eeldatav jõustumisaeg on 1. jaanuaril 2014. a:

- reegel II-1/8-1, millega kehtestatakse uutele reisilaevadele pardalasuva püstuvuse arvutite või kaldalasuva toetuse nõue eesmärgiga anda kaptenile operatiivselt teavet ohutuks sadamasse tagasipöördumiseks pärast laevaõnnetust, millega kaasnes laevaruumide veega täitumine;
- reegel III/20.11.2, mis käsitleb vabalang päästepaatide testimisel nõuet, et kasutusesoleva päästepaadi vabastamismehhanismide testimine viiakse läbi veeskamisel ainult päästepaadi meeskonnaga pardal või ilma meeskonnata simuleeritud veeskamisega;
- reegel V/14 laeva mehitamise kohta, mis nõuab administratsioonilt iga laeva kohta asjakohaste miinimumkoosseisu tasemete kehtestamist pärast läbipaistvat menetlust, arvestades IMO juhendeid (resolutsioon A.1047(27));
- uus reegel VI/5-2, millega keelatakse vedela mahtlasti segamine merereisi käigus ja tootmistegevus laevade pardal;
- reegel VII/4, mis käsitleb pakitud ohtliku lasti veol nõutavaid dokumente ja konteineri või sõiduki pakkimistunnistust;

- reegel XI-1/2, mis käsitleb tõhustatud kontrole ning millega tehakse kohustuslikuks 2011. aasta puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi rahvusvaheline koodeks (*2011 ESP Code*, resolutsioon A.1049(27)).

Laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokollide muudatuste vastuvõtmine

MSC 90. istungil võeti vastu muudatused 1966. aasta laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokollide, millega nihutatakse talvist hooajalist tsooni Aafrika lõunatipust 50 mere miili lõuna poole. Muudatused jõustuvad eeldatavasti 1. jaanuaril 2014 vaikiva kokkuleppe menetluse teel.

SOLAS konventsiooni kohustuslike koodeksite muudatuste vastuvõtmine

MSC 90. istungil võeti vastu järgmised SOLAS konventsiooni kohustuslike koodeksite muudatused, mille eeldatav jõustumisaeg on 1. jaanuaril 2014. a:

- 2000. aasta rahvusvahelise kiiralaevade ohutuse koodeksi (*2000 HSC Code*) muudatused, mis puudutavad raadiosidet ja satelliit avariiraadiopoid (EPIRB) testimist;
- tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi (*FSS Code*) muudatused, mis puudutavad statsionaarseid vahttulekustutuse süsteeme ning automaatseid sprinklereid ja tulekahju avastamis- ja alarmsüsteeme;
- rahvusvahelise ohtlike kaupade mereveo koodeksi (*IMDG Code*) muudatused, millega harmoneeritakse koodeks ÜRO ohtlike kaupade transpordi soovitusetega. Kuigi muudatused jõustuvad 1. jaanuaril 2014, võivad osalisriigid kohaldada muudatusi vabatahtlikult ka 1. jaanuarist 2013 tulenevalt MSC 75. istungil vastuvõetud IMDG koodeksi muudatuste vastuvõtmise protseduurist.

Laevade kaugtuvastamise ja -jälgimise süsteem (LRIT)

MSC-l anti ülevaade LRIT andmekeskuste (DC) rajamise ja testimise arengutest ja LRIT süsteemi tööst võrreldes eelmise istungiga. Alates 18. oktoobrist 2011. a on LRIT rahvusvahelise andmevahetuse (IDE) tegevus üle viidud EMSA-sse Lissabonis ning selle toimimine on SOLAS konventsiooni või IMO osalisriikidele tasuta. IDE-ga oli 2011. a novembri seisuga ühendatud 66 DC-d.

STCW konventsioon

MSC kiitis heaks peasekretäri raporti 12 riigi kohta, kelle sõltumatu hindamine on lõpetatud pärast eelmise MSC istungi toimumist, ja kinnitas, et nimetatud 12 riiki täidavad jätkuvalt täielikult STCW konventsiooni nõudeid.

Eesmärgipõhised laevaehitusstandardid (GBS)

MSC lõi korrespondentsgrupi eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite küsimuses selleks, et välja töötada juhendi eelnõu IMO konventsioonidega võimaldatud võrdväärsete ja alternatiivsete meetmete heakskiitmiseks, ja kinnitas tööplaani ohutustasemel põhineva lähenemise (SLA) esialgse juhendi väljatöötamiseks.

MSC 91. istungil moodustatakse GBS töögrupp selleks, et arutada edasi ohutustasemel põhineva lähenemisega ja korrespondentsgrupi poolt väljatöötatud juhendi eelnõuga seotud küsimusi.

Muud teemad

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

- võttis vastu laevade reisiinfosalvestite (VDR) täiendatud toimumisstandardid, mis uuendavad kehtivaid toimumisstandardeid (resolutsioon A.861(20), mida on täiendatud resolutsiooniga MSC.214(81));
- kiitis heaks täiendatud laevade mürataseme koodeksi eelnõu eesmärgiga võtta see vastu MSC 91. istungil. Eelnõu kehtestab kohustuslikud müratasemed masinaruumidele, juhtimisruumidele, töökodadele, meeskonnaruumidele ja teistele laeva ruumidele ning uuendab koodeksi eelmist 1973. aasta redaktsiooni (resolutsioon A.468 (XII));
- seoses eelneva punktiga kiitis samuti heaks uue SOLAS konventsiooni reegli II-1/3-12 eelnõu, mis kohustab uued laevad ehitama väiksema pardamüra tasemega ja kaitses meeskonda müra eest;
- kiitis heaks ühtlustatud 1972. aasta rahvusvahelise laevade kokkupõrgete vältimise eeskirja konventsiooni (COLREG) tõlgendused, mis puudutavad navigatsioonitulesid (lisa I/9(a)(i) ja 10(a)(i));
- kiitis heaks MSC ringkirja lootsi pardalemineku korraldamise kohta, mis hõlmab nõutava pardalemineku uuendatud graafilist kirjeldust, võttes arvesse SOLAS konventsiooni reegli V/23 muudatusi ja assamblee resolutsiooni A.1045(27) lootsi pardalemineku korralduse kohta;
- võttis vastu kiiruse ja kauguse mõõtmis- ja kuvamisseadmete toimumisstandardeid käsitleva MSC resolutsiooni MSC.263(84) muudatused, millega viidatakse kahe eraldi seadme vajadusele, kui laevadelt nõutakse kiiruslogi mõõtes kiirust vee suhtes ja maa suhtes. Samuti kiideti heaks seonduv MSC ringkirja eelnõu SOLAS konventsiooni reegli V/19.2.9.2 tõlgendamise ja kahe eraldi seadme nõude kohta;
- kiitis heaks MSC ringkirjad ro-ro ruumide ja erikategooria ruumide statsionaarsete veepõhiste tuletõrjesüsteemide projekteerimise ja heakskiitmise uuendatud juhendi kohta, helikopteriteki vahttulekustutuse seadmete heakskiitmise juhendi kohta ning tulekaitsesüsteemide ja -seadmete hoolduse ja kontrolli uuendatud juhendi kohta;
- kiitis tulevikus vastuvõtmise eesmärgil heaks SOLAS konventsiooni reegli II-2/10 muudatuste eelnõu, millega nõutakse vähemalt kahte kahepoolse sidega kaasaskantavat raadiotelefoni tuletõrjajate suhtlemiseks, ning reegli II-2/15 muudatuste eelnõu, millega nõutakse instrueerimise, laeval läbiviidavat koolituste ja harjutuste korral kasutatavate hingamisaparaatide hapnikuballoonide täitmise vahendeid laeva pardal või piisavat arvu varuballoone;
- kiitis heaks MSC ringkirja peamiste ohutusjuhiste kohta purjetamisvõistlustel või mitteregeleeritud veesõidukitega ookeanireise tehes;
- kiitis heaks muudatused IAMSAR juhendisse ja otsustas, et muudatusi tuleks kohaldada 1. juunist 2013. a;
- otsustas, et GMDSS tuleks üle vaadata ja lülitada selle moderniseerimise küsimus COMSAR alakomitee päevakorda lõpptähtajaga 2017. a, kaasates ka NAV ja STW alakomiteed;
- kiitis heaks MSC ringkirja rahvusvahelisse tahke puistlasti mereveo koodeksi (*IMSBC Code*) muudatuste vabatahtliku varajase rakendamise kohta.

MSC resolutsioonid

MSC 90. istungil võeti vastu järgmised resolutsioonid:

- MSC.325(90) – 1974. aasta SOLAS konventsiooni muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.326(90) – 2000. aasta rahvusvahelise kiirlaevade ohutuse koodeksi (*2000 HSC Code*) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.327(90) – tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi (*FSS Code*) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.328(90) – rahvusvahelise ohtlike kaupade mereveo koodeksi (*IMDG Code*) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.329(90) – 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokolliga muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.330(90) – laevade kaugtuvastamise ja -jälgimise süsteemi (LRIT) täiendatud toimumisstandardite ja talitlusnõuete (MSC.263(84)) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.331(90) – jaotusteenuse loomise resolutsiooni MSC.298(87) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.332(90) – olemasoleva kohustusliku laevaettekannete süsteemi “Suur-Belti laevate (BELTREP)” muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.333(90) – laevade reisiinfosalvestite (VDR) täiendatud toimumisstandardite vastuvõtmine;
- MSC.334(90) – kiiruse ja kauguse mõõtmis- ja kuvamisseadmete toimumisstandardite (MSC.263(84)) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.335(90) – avamere puurtornide varustuslaevade projekteerimise ja ehitamise 2006. aasta juhendi (MSC.235(82)) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.336(90) – reisilaevade ohutuse tõhustamise meetmete vastuvõtmine.

Veeteede Ametist osalesid MSC 90. istungil meresõiduohutuse teenistuse juhataja-peadirektori asetäitja René Sirol ja mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõunik Priit Lööper.

Kokkuvõtte MSC 90. istungjärgust koostas mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõunik Priit Lööper

Veeteede Ametisse on jõudnud ringkirjad:

- MSC.1/Circ.797/Rev.22 (31.05.2012) – vastavalt STCW koodeksi sättele A-I/7 IMO peasekretäri koostatud nimekiri pädevatest isikutest;
- MSC.1/Circ.1375/Rev.1 (28.05.2012) – ühtlustatud SOLAS reegli V/23 tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1376/Rev.1 (28.05.2012) – varuplaan LIRT süsteemi järjepideva töö tagamiseks. Asendab ringkirja MSC.1/Circ. 1376;
- MSC.1/Circ.1382/Rev.1 (25.05.2012) – küsimustik ülemaailmse merehädä ja -ohutuse süsteemi (GMDSS) maapealsetele kaldajaamadele. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1382;
- MSC.1/Circ.1405/Rev.2 (25.05.2012) – ajutised juhised laevaomanikele, operaatoritele ja laevajuhtidele eraõigusliku relvastatud valvemeeskonna kasutamiseks kõrge turvariskiga aladel. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1405/Rev.1;

- MSC.1/Circ.1410 (29.03.2012) – ohtlik last ja IMDG koodeks: riiklike pädevate asutuste kontaktandmed. Asendab ringkirja MSC.1/Circ. 1336;
- MSC.1/Circ.1412 (28.05.2012) – LRIT andmekeskuste ja rahvusvahelise LRIT andmevahetuse auditeerimise juhised ja põhimõtted;
- MSC.1/Circ.1427 (28.05.2012) – COLREGi lisade ühtne tõlgendamine;
- MSC.4/Circ.182 (30.04.2012) – veebruarikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (veebruarikuu jooksul raporteeriti 39 juhtumist);
- MSC.6/Circ.12 (26.04.2012) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (2012. a esimese kvartali raport);
- MEPC.1/Circ.776 (16.05.2012) – Panama ja Brasiilia administratsioonid teatavad nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist; informatsiooni on võimalik saada IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.781 (16.05.2012) – Panama administratsioon teatab, milliste MARPOL lisa I reeglite kohaselt on nende lipu all sõitvate tankerite sertifikaadid pikendatud ja vabastatud vastavalt reeglitega;
- LEG.1/Circ.7 (11.05.2012) – IMO juriidilise komitee töömeetodite ja töö organiseerimise juhend. Asendab ringkirja LEG.1/Circ.6;
- BC.1/Circ.69 (29.03.2012) – kontaktandmed pädevatest institutsioonidest, kes IMO liikmesriikides vastutavad vilja ja tahke puistlasti vedude ohutuse eest. Asendab ringkirja BC.1/Circ.68;
- FAL.5/Circ.35/Rev.1 (23.05.2012) – lühikokkuvõtte elektroonilisest andmete edastamisest laevade klaarimise hõlbustamiseks. Asendab ringkirja FAL.5/Circ.15;
- FSI.3/Circ.7 (30.04.2012) – ringkirjas on informatsioon, mida peaks sisaldama mereõnnetuste juurdluse raport;
- BWM.2/Circ.13/Rev.1 (26.04.2012) – informatsioon, kuidas koguda teavet ja korraldada tööd GESMAP töögrupis;
- COMSAR.1/Circ.54 (28.05.2012) – nimekiri riikidest, kus teostati LRIT keskuste auditeerimine;
- STCW.7/Circ.18 (22.05.2012) – juhised elektroonkaardi (ECDIS) koolituse läbiviimiseks;
- LC-LP.1/Circ.52 (01.05.2012) – lõpparuanne 2008. aastal välja antud jäätmete ladustamisega seotud lubade kohta.