



VEETEDE AMETI
TEATAJA





VEETEED AMETI TEATAJA 2014/1

Veeteede Ameti
püsimärkide ehitus ja
rekonstrueerimine aastatel
2012–2014

3

Merendus Euroopa Liidus

9

Eesti õigusaktide
muudatused

10

Veeteede Ameti
väljastatud
tunnustamisotsused

10

IMO teated

11

Veeteede Amet osales
üritusel "Mere ja vabaaja
mess 2014"

15

Vormsi saarega ühendust
pidama hakkav
reisiparvlaev sai kiilu

16

Hea lugeja!

Teie ees on Veeteede Ameti Teataja 2014. aasta esimene, järjekorras juba 95. number. Juubelihõngulise väljaande juures on sobilik heita pilk meie väljaande arengule.

Veeteede Ameti Teataja asutati peadirektori käskkirjaga nr 10/OP 13. jaanuaril 1993. a. Sellel ajahetkel oli väljaande põhieesmärgiks avaldada kõik Eesti Vabariigi merendust puudutavad seadusandlikud aktid ning Veeteede Ameti käsk- ja ringkirjad, lisaks veel informatsioon Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) toimuvast. 90ndad aastad olid Eesti merenduse ülesehitamises aktiivne periood. Uut seadusloomet ilmus palju ja seetõttu oli kalendriaasta jooksul välja antud kuus numbrit Veeteede Ameti Teatajat üsnagi tavapärase.

Tehniliste võimaluste laienemine ja elektrooniliste infosüsteemide areng tõi kaasa muutused Teataja vormis ja sisus. Alates 2009. aastast lõpetasime väljaande trükkimise paberile ning muutsime selle elektrooniliselt kättesaadavaks. Samuti loobusime oma väljaandes pikkade seadusloome tekstide avaldamisest. Selleks puudus vajadus, sest täna leiab huviline vajaliku õigusakti kehtiva redaktsiooni täisteksti Veeteede Ameti kodulehelt. Seal on kättesaadavad ka ringkirjad, õnnetusjuurdluste kokkuvõtted, tunnustatud ettevõtjate nimekirjad ja palju muud vajalikku. Selline lähenemine on lugeja jaoks tunduvalt mugavam, sest kodulehelt saab igal ajahetkel vajalikku infot leida. Meie aga saame võrreldes varasemaga tunduvalt operatiivsemalt teavet edastada. Teataja jaoks tähendas see ühe oma algse põhieesmärgi kaotamist ning ka lehekülgede arvult õhemaks muutumist.

Mis saab edasi? Väljaanne jätkab ilmumist elektroonisel kujul, pikkade seadusloome tekstide asemel anname lühiülevaate jõustunud aktidest. Traditsioonilistele rubriikidele üritame lisada kindlasti juurde midagi uut. Juba eelmises numbris ilmus ülevaade Euroopa Liidus merendusseadusloomes toimuvast. Sama rubriiki uute uudistega on ka selles numbris. Üritame olla rohkem informatiivsed nii pildis kui ka tekstis.

Märtsikuus toimunud meremessil oli Veeteede Amet juba tavapäraselt esindatud ning aasta alguses käisid meie inimesed Riias uue parvlaeva kiilupaneku tseremoonial. Mõlema sündmuse kohta leiab pildimaterjali käesolevast väljaandest.

Selle numbri põhilugu aga räägib Eesti tuletornide renoveerimisest. Veeteede Ametil on õnnestunud renoveerida viimase paari aasta jooksul 10 püsimärki. Kümme aastat märki on küll korda tehtud, kuid rahuloluks ei ole veel põhjust. Arvutused näitavad, et Eesti tuletornide ja tulepaakide korrastamiseks on järgmise kümne aasta jooksul vaja investeerida ligikaudu 7 miljonit eurot, mis aitaks tagada nende säilimise ja neid teenindavate inimeste ohutuse.

Veeteede Amet on koostanud „Tuletornide ja tulepaakide renoveerimisprogrammi aastateks 2015–2024“, mis loodetavasti saab ka aluseks järgmiste kaldamärkide remontimise rahastamisotsustele.

Parimate soovidega
Andrus Maide
peadirektor

Veeteede Ameti püsimärkide ehitus ja rekonstrueerimine aastatel 2012–2014

Veeteede Amet on kahel viimasel aastal renoveerinud kümme püsimärki. See number ei ole suur, aga algus on tehtud. Navigatsioonimärgistuse osakonna juhataja Andry Rütkinen annab artiklis ülevaate meie navigatsioonimärkidest ja kirjeldab lühidalt märkide taastamisel tehtud töödest. Kõigepealt aga lugejale selgituseks mõningad olulised definitsioonid.

Püsimärk on navigatsiooniteabes avaldatud tunnuste järgi visuaalselt äratuntav kohtkindel objekt, mis on rajatud navigeerimise hõlbustamiseks. Püsimärgid jagunevad kolmeks: tuletorn, tulepaak, päevamärk.

Eestis on kokku 285 püsimärki, nendest 41 tuletorni, 219 tulepaaki ja 25 päevamärki.

Veeteede Ameti hallata on 148 püsimärki sh kõik 41 tuletorni, 96 tulepaaki ja 11 päevamärki. Ülejäänud kuuluvad sadamatele.

Tuletorn ehk majakas eristub teistest püsimärkidest konstruktsioonilise ehitise poolest. Tuletorni definitsioon ütleb, et tegemist on laevasõidu ohutust tagava ja orienteerumist kergendava tornikujulise ehitisega, mille tipus on tugev tuli.

Tuletorniks nimetatakse ka neid rajatisi, mis kunagi töötasid tuletornina, kuid kaasajal tuld enam ei oma ja on täielikult minetanud oma navigatsioonilise tähenduse. Kuna navigatsiooniteabes ja õigusaktides on terminina kasutusel tuletorn ning ei ole kahtlust selle eesti päritolus, siis võiks seda sõna eelistada ka tavakasutuses.

Eesti vanim toimiv püsimärk on Kõpu tuletorn Hiiumaal, mis on maailma kolme vanima seni järjekestvalt toimiva navigatsioonimärgi hulgas, ehitatud aastal 1531.

Kõpu tuletorn on suveperioodil avatud ka kõigile külastajatele. Lisaks Kõpu tuletornile on Eestis külastajatele ava-

tud ka Ristna ja Tahkuna tuletornid Hiiumaal ning Kihnu tuletorn. VA ja MTÜ Suurupi Selts kokkuleppe kohaselt on peatselt kavas avada ka Suurupi sihi alumine ja ülemine tuletorn.

Maailmas on ligi 15 000 tuletorni, Läänemere ümbruses 360 ja Eestis 41 tuletorni. Hetkel on Veeteede Ameti hallata 13 muinsuskaitse all olevat tuletorni (osa neist koos abihoonetega): Kõpu, Suurupi ülemine ja alumine, Keri, Tallinna ülemine ja alumine, Vilsandi, Mohni, Vormsi, Ristna, Tahkuna, Ruhnu ja Pakri. Lisaks on rida ajalooliselt huvitavaid tuletorne/navigatsioonimärke, mis on kasutusest välja jäänud, kuid pakuvad huvi meresõidu ajaloo või arhitektuuriobjektidena (Laidunina, Kiipsaare, Käsmu).

Kahjuks on valdav osa püsimärkidest, sealhulgas mitmed ajaloolised tuletornid ja tulepaagid halvas ehituslikus seisukorras ja vajavad lähiajal suuremal või vähemal määral rekonstrueerimist. Kuna muinsuskaitse all olevate ajalooliste tuletornide korrastamine on väga spetsiifiline ja kallis, teostatakse töid vastavalt riigieelarveliste vahendite eraldamisele. Kuigi ehituslikult saaks püstitada ka täiesti uusi konstruktsioonilisi lahendusi, mis tagaksid meresõiduohutuse, siis merekultuuri olulise pärandina on ajalooliste tuletornide alles hoidmine oluline. Seetõttu on Veeteede Ameti eesmärk igati algupäraseid ehitisi säilitada.

Alljärgnevalt ülevaade Veeteede Ameti poolt 2012–2013 aastal läbiviidud ehitus- ja rekonstrueerimistöödest.

Maailmas on ligi
15 000 tuletorni,
Läänemere ümbruses
360 tuletorni.

Eestis on kokku 285 püsimärki,
nendest 41 tuletorni,
219 tulepaaki ja
25 päevamärki.

Sorgu tuletorn

- Teostati Sorgu tuletorni tüvikonstruksiooni kindlustustööd.
- Taastati sokliosa.
- Vahetati välja aknad ja uks.
- Remonditi laternaruumi katus ja välisplatvorm.

2013. aastal jätkati laternaruumi ukse ja seinte renoveerimistöödega. Sellega said kiiremad tööd Sorgu tuletorni juures läbi. Olulisematest töödest on vaja rekonstrueerida tuletorni fassaad ja teostada täielik siseremont. Edasiste tööde jaoks tellitakse 2014. aastal ehitusuuring.

Töö teostaja aastatel 2012–2013 GT Projekt AS.



Sorgu tuletorn enne ...



... ja pärast remonti

Narva-Jõesuu tuletorn

- Vahetati välja amortiseerunud laternaruumi katus ja tuletorni elektrisüsteem.
- Renoveeriti tuletorni välisseinad, sokliosa, sillutisriba ja aknad.
- Paigaldati uus sissepääsuks.

Tööd teostas aastatel 2012–2013 GT Projekt AS.



Narva-Jõesuu tuletorn enne ...



... ja pärast remonti



Väike-Pakri tulepaak enne ...



... ja pärast remonti



Suur-Pakri tuletorn enne...



... ja pärast remonti

Väike-Pakri ja Suur-Pakri tulepaagid

- Lammutati mõlemad amortiseerunud sõrestik-konstruktsioonid, mida polnud enam võimalik rekonstrueerida.
- Helikopteri abiga püstitati uued Väike-Pakri ja Suur-Pakri konstruktsioonid.

Väike-Pakri tulepaagi tüvi on terastoru, tulepaagil on neljaküljeline puidust tunnuskilp.

Suur-Pakri tulepaagi tüvi on terastoru, tulepaagil on puidust silinderkilp.

Tööd teostas aastatel 2012–2013 APL Production AS.

Rohuküla sihi ülemine ja alumine tulepaak

Rohuküla ülemine tulepaak oli nii amortiseerunud, et rekonstrueerimine ei olnud enam võimalik ja konstruktsioon lammutati.

- Rajati uus vundament, millele paigaldati uus märk. Rohuküla ülemise uue märgi tüvi on terastoru, millel on puidust tunnuskilp.
- Kaasajastati ka elektri-paigaldis.
- Veeteede Ameti spetsialistid paigaldasid peale ehitust tulepaagile uue kaasaegse leedlaterna.

Tööd teostas aastal 2012
APL Production AS.



Rohuküla sihi ülemine tulepaak enne ...



... ja pärast remonti

Rohuküla alumisel
tulepaagil rekonstrueeriti
vundament,
vaheplatvormid, metall-
konstruktsioonid ja
tunnuskilp.

- Tulepaagi metall-konstruktsioonid puhastati ja värviti üle täies mahus.
- Kaasajastati elektri-paigaldi.
- Veeteede Ameti spetsialistid paigaldasid peale rekonstrueerimist tulepaagile uue kaasaegse leedlaterna.



Rohuküla sihi alumine tulepaak enne ...



... ja pärast remonti



Hobulaiu lõuna-tulepaak enne ...



... ja pärast remonti

Hobulaiu lõuna-tulepaak

Vana Hobulaiu lõuna-tulepaak oli nii amortiseerunud, et rekonstrueerimine ei olnud enam võimalik ja konstruktsioon lammutati.

- Rajati uus vundament.
- Paigaldati uus märk.
- Veeteede Ameti spetsialistid paigaldasid peale ehitust tulepaagile uue kaasaegse leedlaterna.

Tööd teostas aastatel 2012–2013 APL Production AS.



Mehikoorma tuletorn enne 2013. aastat ...



... ja pärast remonti

Mehikoorma tuletorn

Mehikoorma tuletorn sai teise maailmasõja ajal mürsutabamuse ja peale sõda oli torn küll remonditud, aga mittekvaliteetselt ning vihmavesi pääses praegudest torni sisse, mis viis aja jooksul torni väga halba seisukorda. Mehikoorma tuletorn rekonstrueeriti täielikult.

- Rekonstrueeriti torni raudbetoonist välis- ja siseseinad, vaheplatvormid, välisplatvorm, katus, ukseid, laternaruum, sokkel, välistrepp ning sillutisriba.
- Veeteede Ameti spetsialistid paigaldasid peale rekonstrueerimist tuletornile uue kaasaegse leedlaterna.

Tööd teostas aastal 2013 GT Corporation SE.

Vormsi lõunasihi alumine tulepaak

Vormsi lõunasihi alumine tulepaak rekonstrueeriti täielikult.

- Rekonstrueeriti metall-sõrestik, vaheplatvormid, tugevdati vundament.
- Paigaldati uus tunnuskiilp.
- VA spetsialistid paigaldasid peale rekonstrueerimist tulepaagile uue kaasaegse leedlaterna.

Tööd teostas aastal 2013
GT Corporation SE.



Vormsi lõunasihi alumine tulepaak enne ...



... ja pärast remonti

Juminda tuletorn

- Juminda tuletornile paigaldati kinnitustrosside süsteem, et parandada torni vastupidavust tugevate tuulte ja tormide tekitatavale külgsurvele.
- Samuti uuendati laternaruumi väline värvkate ja rekonstrueeriti aknaplokid.

Tööd teostas aastal 2013
APL Production AS.



Juminda tuletorn

Veeteede Amet on koostanud kümne aasta kava tuletornide ja tulepaakide ning päevamärkide hea seisukorra tagamiseks. Arvestades, et iga ehitis vajab vähemalt 20 aasta tagant rekonstrueerimist ja iga 50 aasta tagant kapitaalremonti, siis on vajalik igal aastal teostada töid vähemalt üheteistkümnel püsivmärgil: kolm kapitaalremonti ja kaheksa rekonstrueerimist. Õigeaegselt tegemata jäetud tööd viivad hilisemate suuremate kulutusteni või hoopiski objekti hävimisele.

2014. aastal on plaanis täielikult rekonstrueerida Karala tulepaak Saaremaal ning Vormsi põhja-sihi ülemine tulepaak ja ehitada uued Saareotsa sihi tulepaagid Manilaiu saarel. Lisaks on plaanis väiksemad tööd: Suurupi sihi ülemisel tuletornil asendada katkised aknad ja uks, Tallin-namadala tuletornil asendada katkised redelid ja piirded, teostada taimestiku piiramist Narva-Jõesuu tuletorni, Me-hikoorma tuletorni, Madise sihi tulepaakide, Viimsi sihi tulepaakide ja Suurupi sihi ülemise tuletorni ümbruses.

1. Euroopa Parlament on peatanud määruse eelnõu, millega luuakse sadamateenuste valdkonnas turulepääs sadamate finantslõbipaistvuse raamistik, arutamise. Samuti pole kindel, kas mais valitav parlamendi uus koosseis soovib seda teemat oma päevakorda võtta või lükatakse eelnõu tagasi.

Põhjuseks on suutmatus alles jäänud lühikese tööperioodi jooksul leida lahendusi vastakaid seisukohti põhjustanud turu avanemist puudutavale eelnõu peatükile (milled sadamateenused peaksid olema avatud konkurentsile) ning eelnõu vastavus Euroopa Komisjoni poolt planeeritava sadamate riigiabi reeglistikuga. Eelnõu esialgsele tekstile on andnud negatiivse hinnangu ka Parlamendi Transpordi ja turismikomitee. Parlamentäärid tegid eelnõusse üle 500 parandus- või muudatuseettepaneku. Kuna eelnõu tulevik on ebaselge, siis suure tõenäosusega ei puudutata Kreeka eesistumise ajal seda teemat rohkem ka liikmesriikide esindajatest koosnev merenduse töögrupis. Mainitud määruse puhul on tegemist Euroopa Komisjoni poolse kolmanda katsega reguleerida sadamatega seonduvaid tegevusi. Nii 2003. kui 2006. aasta katsed lükati Euroopa Parlamendi poolt tagasi.

2. Eesistujariik Kreeka korraldas 7. ja 8. mail Ateenas transpordivaldkonna eest vastutavate ministrite mitteametliku kohtumise, mille raames võeti vastu ka merendusvaldkonda puudutav ühisdeklaratsioon. Avalduse eesmärk on anda vahetunnang Euroopa Komisjoni dokumendi „Meretranspordi strateegia aastani 2018“ rakendamisele.

Ministrite mitteametlikud kohtumised toimuvad tavapäraselt eesistuja koduriigis ning nende ürituste eesmärgiks on anda ministritele võimalus mitteametlikes õhkkonnas arutada valdkondlikke teemasid või valupunkte.

3. Euroopa Komisjon ja liikmesriigid valmistavad koostöös ette meresõidu turvalisuse strateegiat. Dokument tutvustab Euroopa Liidu laiapõhjalist, erinevaid valdkondi katvat mereturvalisuse visiooni, millega seatakse eesmärgid valdkondadeülese turvalisuse ühtse lähenemisviisi kujundamiseks. Strateegia eesmärk ei ole luua uusi struktuure või seadusloomet, vaid pigem kasutada ära juba olemasolevad võimalused.

Euroopa Komisjoni sõnul saab Euroopa Liidu meresõidu turvalisust oluliselt tugevdada, kui juhtpõhimõtteks seatakse siiras koostöö. Seda tugevdatakse veelgi kõikide meresõidu turvalisuse sidusrühmade partnerluste abil nii ELi tasandil kui ka liikmesriikide vahel ja nende sees. Koostöös peaks osalema ka tööstus, tööturu osapooled ja kodanikuühiskond.

ELi üha suurenev julgeolekuroll peaks olema kooskõlas ülemaailmse arenguga. Erasektori ja teadusasutuste tugev toetus ja pühendumine on samuti vajalikud, kuna nendel on tähtis roll meresõidu turvalisuse süvendamisel ja ELi strateegiliste merendushuvid kaitsmisel. Kõikides kindlaksmääratud valdkondades tuleks koostada konkreetseid tegevuskavade parema koostöö tegemiseks. Dokument peaks heakskiidu saama hiljemalt käesoleva aasta suvel.

4. Euroopa Parlament on taganenud oma esialgsest soovist muuta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust, milles käsitletakse meretranspordist pärit süsinikdioksiidide seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013 rakendusala ning lisada juurde kohustusele monitoorida süsinikdioksiid (CO₂) heitkogustele ka lämmastikoksiidi (NO_x) heitmeid.

Euroopa Komisjoni poolt väljatöötatud eelnõu eesmärk on kehtestada kord, mille järgi Euroopa Liidu sadamatesse saabuvatel laevadel, seal viibivatel või sealt lahkuvatel laevadel tuleb läbi viia seire ja pidada aruandlust kütuse põletamise tagajärjel tekkinud heitkoguste kohta. Reederid või laevade prahtijad peavad iga laeva puhul arvet kalendriaasta jooksul iga liikmesriigi sadamas ning liikmesriigi sadamast alanud või lõppenud reisi jooksul heitkoguste üle. Eelnõu esialgse versiooni järgi peavad mainitud arvestust pidama laevad kogumahutavusega alates 5000. Euroopa Parlamendi esialgne soov oli tuua alampiir kogumahutavuseni 400. Lisaks sooviti ka, et reederid peaksid mõõtma NO_x heitmete hulka. Parlamendi soov oli, et mõõtmised toimuksid laevadele paigaldatud mõõteseadmega, mitte aga kütuse kuluarvestuse tulemusena. Liikmesriikide pool ei ole veel eelnõu teksti menetlemist lõpetanud. Lõplikud läbirääkimised parlamendi uue koosseisu ja Nõukogu (liikmesriigid) vahel algavad 2014. aasta sügisel, seega on veel vara ennustada, milliseks kujuneb määruse lõplik tekst.

01.01 kuni 30.06. 2014
on Euroopa Liidu eesistuja
Kreeka.

Eesti õigusaktide muudatused

MKM 12.06.2013 määruse nr 39 „**Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus**“ muutmine. Määruse muudatused põhinesid vajadusel viia see vastavusse Euroopa Liidu õigusloomega.

Olulisim muudatus puudutab määruse paragrahv 4 lõige 2 punkti 3. Nüüdsest võib munsterrolli ja reisijate nimekirja andmeid sisestada elektroonilise mereinfosüsteemi üksikandmetena või elektroonilises formaadis XML. Senine võimalus seda teha ka PDF kujul ei vastanud Euroopa Liidu poolt kehtestatud nõuetele.

MKM 29.07.2009 määruse „**Laevaheitmete ja lastijäätmete üleandmise ja vastuvõtmise korralduslikud nõuded**“ muutmine.

Olemasolevas määruses tühistati osa, mis puudutas järelvalve teostamist. Mainitud valdkond oli juba reguleeritud

sadamaseaduses ning seega ei vajanud dubleerimist. Uuendati määruse olemasolevaid lisasid, kuna rahvusvahelised nõuded on täiustunud ning jätmete nimistu täpsustunud.

Määrust täiendati laevaheitmete vastuvõtmise akti vormiga.

MKM 17.04.2014 määrus „**Väikelaeva, alla 12 meetrise kogupikkusega laeva ja jeti registreerimise eeskiri**“.

Mainitud määrusega kehtestatakse väikelaevade, alla 12 m kogupikkusega laeva ja jeti registreerimise kord. Sealhulgas registrile esitatavate andmete loetelu, registriandmete muutmise, registrist kustutamise, registrinumbri ja registreerimismärgi väljastamise kord, registreerimistunnistuse vormi ja registreerimisnumbri paigaldamise ja teisaldatava registreerimismärgi kasutamise kord.

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 415

P. Dussmann Eesti OÜ

Väljastamise kuupäev: 10.01.2014

Tegevusala: tunnustatud turvaettevõtja sadamaseaduses sätestatud ülesannete täitmine

Tunnustamisotsus nr 416

OÜ Deneesti

Väljastamise kuupäev: 23.01.2014

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 417

Laxter Fishing OÜ

Väljastamise kuupäev: 20.02.2014

Tegevusala: plastikust väike-laevade ehitamine, remontimine ja katsetamine

Tunnustamisotsus nr 418

MTÜ Pärnu Jahtklubi

Väljastamise kuupäev 12.03.2014

Tegevusala: väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine – väikelaeva raadiosideoperaatori väljaõppe korradamine

Tunnustamisotsus nr 419

Põhjala Veod OÜ

Väljastamise kuupäev: 18.03.2014

Tegevusala: laevade agenteerimine

3.–7. veebruarini 2014. a toimus Londonis IMO **mere-reostuseks valmisoleku ja reageerimise alakomitee (PPR 1)** 1. istung. Tegemist on uue alakomiteega, mis tegeleb kõikide merekeskkonna, sealhulgas õhureostuse küsimustega ning lisaks veel laevade lammutamise ja ballastvete valdkonnaga.

Alakomitee eesistujaks valiti ühehäälselt Sveinung Ofte-dal (Norra) ja ase-eesistujaks dr. Flavio Fernandes (Bra-siilia).

Alakomitees arutatud olulisemate teemade kokkuvõte:

1. Kemikaalide merekeskkonnaohtlikkuse hindamise töögrupi (ESPH) ettepanekud rahvusvahelisse vedelastide koodeksi (IBC koodeks) täienduste osas:

- 1) ümberklassifitseerida kõrge viskoossusega polüisobutüleen (PIB) ja lisada polu(4+) isobutüleen uue nimetusena IBC koodeksi peatüki 17 nimekirja (ohtlikkuse kategooria X). Ühtlasi lisatakse ka sünonüüm „*Highly Reactive Polyisobutylene*“ IBC koodeks peatüki 19 nimekirja;
- 2) MEPC.2 ringkirja alusel (kolmepoolsed kokkulepped) veetavate uute ohtlike kemikaalide ja segude hindamine ja lisamine ringkirja 3. lissasse on kehtiv kõikides riikides ilma aegumistähtajata;
- 3) ringkirja MEPC.2/Circ.19 eelnõu läbivaatamine ning aegunud kemikaali(saaduste) nimekirjast kustutamine või uuendamine;
- 4) kemikaali andmete esitamise vormi BLG Product Data Reporting Form pealkirja muutmine – PPR Product Data Reporting Form.

Hindamiseks esitati 8 uut toodet ja 25 puhastuslisandit, nende võimaliku lisamisega IBC koodeksi nimekirja. IBC koodeksi täienduste eelnõu on plaanis vastu võtta hiljemalt käesoleva aasta oktoobriks.

2. OSV kemikaalikoodeksi väljatöötamine

Merekeskkonna kaitse komitee (MEPC) 60. istungil 2010. aastal tehti ettepanek töötada välja OSV kemikaalikoodeks avameremajanduse (nt naftaplatvormid) teeninduslaevadele (laevad, mis veavad piiratud kogustes kahjulikke ja ohtlikke kemikaale). Vedellastide ja gaaside alakomitee (BLG) poolt alustatud töö koodeksi väljatöötamisel jätkus ka PPR alakomitees. Aluseks on võetud juhised, mis on sätestatud IMO Assamblee resolutsioonis A.673(16). OSV koodeks näeb ette ohutusstandardi laevade ehitusest, püstuvusest, tuleohutusest, reostusohutusest ja sätestab nõuded laevatoimingute kohta. Peamiselt arutleti järgmiste punktide üle:

- 1) püstuvusstandardi kinnitamine, arvestades hetkel kehtivaid IMO koodekseid ja juhiseid, mida saaks rakendada avameremajanduse teeninduslaevadele;
- 2) määratleda veomaht vastavalt veetavale lastile;
- 3) ühildada OSV kemikaalikoodeks IBC koodeksi peatükkidega 17 ja 18 ning
- 4) ringkirjaga MEPC 2/Circ. (kolmepoolsed kokkulepped).

Eesmärk on välja töötada ühtne ja arusaadav sertifitseerimissüsteem, võttes arvesse avameremajanduse ning neid teenindavate laevade eripära.

3. Musta süsiniku ehk BC (Black Carbon) emissioonid.

Mida täielikum ja efektiivsem on kütuse põlemine, seda väiksem on tahkete osakeste (tahma) osakaal heitgaasides, kuid seda rohkem tekib ülipeeneid tahkeid osakesi (läbimõõduga kõigest 20–50 nanomeetrit), mille osakaal heitgaasides sõltub laevakütuses oleva süsiniku põlemise astmest. Kuna laevades kasutatavas raskekütuses on lisaks väävlile ka raskemetalle, siis selline tahm ei koosne mitte ainult grafiitst süsinikust, vaid sisaldab ka nende elementide oksiide ja muid kõrge sulamistemperatuuriga ühendeid. Töögrupis arutati kahe võimaliku nimetuse üle, kuidas täpsemalt defineerida BC mõistet. Üheks pakuti välja ekvivalentne BC (eBC) – määratud optilise neeldumise meetodi teel, mis kasutab massipõhist neeldumise koefitsienti. Teiseks pakuti välja valgust neelavad süsinikuosakesed (*light absorbing carbonaceous compounds* (LAC)), mis on pärit raskekütuste mittetäielikust põlemisest. Alakomitee märkis, et on mitmeid asjakohaseid mõõtmismeetodeid (5), mis toetaksid eelmainitud mõistete lõplikku väljatöötamist. Oдавaim ning lihtsaim meetod on spetsiaalse heitgaasifiltri visuaalne vaatlemine. Võetakse arvesse aega ja kasutatud laevakütuse kogust ning filtri tumenemise järgi saab umbkaudselt hinnata õhkupaisatud BC kogust. Sellest tunduvalt tõhusam on kasutada fotoakustilist meetodit – süsinikuosakesed tekitavad heli, kui neid kuumutada laseri abil. Spetsiaalse sensori abil kinnipüütud helirõhu ning laserkiire võimsuse suhte kaudu arvutatakse valgusneeldumise koefitsient, mille abil omakorda saab arvutada süsiniku kontsentratsiooni laeva heitgaasis. Alakomitee otsustas saata mainitud mõõtmismeetodite ettepanekud tulevasele MEPC 66 istungile otsustamiseks ja vajadusel kinnitamiseks.

4. MARPOL lisa V parandused. MEPC 65. istungil Marshall saarte delegatsiooni poolt tehtud ettepanek

toiduõli suunamiseks kõnstatanki (*sludge tank*) juhtimise teel tekitas alakomitees vastakaid arvamusi. Itaalia delegatsiooni dokumendis PPR 1/15 täheldati, et vastavalt 1. jaanuaril 2013 jõustunud resolutsioonile MEPC.201(62)MARPOL lisa V täienduste osas on toiduõli jääde, mis tuleb anda kaldale. Vastav jäätmekategooria on lisatud ka täiendatud prügiraamatu vormi. Vastuoluna toodi asjaolu, et MARPOL lisa I defineerib mõiste „oil“ kui mistahes kujul naftasaaduse, mille alla ei kuulu toiduõli, kuna see on taimset päritolu. Seega, igasugust kogumist, põletamist või tuhastamist MARPOL lisa I mõistes ei saa toiduõli puhul kasutada. Samuti oleks väärt teha vastavaid sissekanded naftaraamatu I jaotisesse, mis hõlmab masinaruumi. Lisaks juhiti tähelepanu, et toiduõli on taaskasutatav, kuid selle lisamisel kõnstatanki koos naftaproduktidega see võimalus kaoks.

Ettepanekut arutati ka Euroopa Liidu koordineerimiskomitee koostöös, kus tehti otsus toetada kõikide liikmesriikide poolt Itaalia delegatsiooni ettepanekut. Kuna plenaaristungil üksmeelt ei saavutatud, kutsus alakomitee liikmesriike üles tegema ettepanekud järgmisele PPR istungile.

5. PPR istungil tehti töögrupile ülesandeks **MARPOL VI lisa ning NO_x koodeks 2008 juhiste eelnõu** väljatöötamine:

- 1) laeva peamasina vahetamiseks – (paigaldatud laevale, mis on ehitatud enne aastat 2000), kui see ei pea vastama Tier III nõuetele (MARPOL lisa VI, reegel 13.2.2). Hõlbustamiseks liikmesriikide administratsioonidel laevamootorite sertifitseerimist (MARPOL lisa VI, reegel 13.7.1) võib heakskiidetud meetodi (lämmastikoksiidide tase) alusel teostada laeva peamasina sertifitseerimist, eeldusel, et NO_x emissioonide tase vastab MARPOL lisa VI reegli 13.7.4 nõuetele.
- 2) IMO teavitamiseks liikmesriigi poolt tunnustatud meetodidest (lisa VI, reegel 13.7.1) – laevamootoreid tootvate liikmesriikide mootorisertifikaatide väljatöötamine ja mõistete ühtlustamine.
3. muud juhised, võttes arvesse lisa VI reegel 4 sätteid.

6. MEPC 59. istungil vastuvõetud resolutsiooni MEPC.184(59) võimalikud muudatused.

Resolutsioon sätestab juhised heitgaaside pesemiseks, sealhulgas skruuberite (seade laeva korstnas heitgaaside pesemiseks, et vähendada vääveloksiidide emissioone) heitveele esitatavad tingimused. Taani delegatsiooni poolt esitatud resolutsiooni parandusettepanek dokumendis BLG 17/INF.3 juhtis tähelepanu asjaolule, et resolutsioonis ei ole defineeritud korrektselt skruuberite pesuvee merreheitmise tingimused sadamates

ja avamerel. Kuna heitgaasides sisalduvad SO_x gaasid on happelised, siis võimalused nende neutraliseerimiseks on tavaliselt kas naatriumhüdroksiidi (NaOH) või piisava soolsuse korral ka mereveega (Läänemere soolsus on ebapiisav). Skruuberite heitvee happelisus on suhteliselt madal (pH~3) puhastusprotsessis (reaktsioonis) tekkiva väävelhappe tõttu. Resolutsioonis MEPC.184(59) on sätestatud, et pesuvee pH väärtus ei tohi olla madalam kui 6.5. Taani poolt tehti uuring, mille tulemusel selgus, et väga raske, kui mitte võimatu on mõõta pH-d kui laev liigub. Seega saab mõõtmisi teha vaid sadamas olles. Sellisel juhul oleks aga nõuded merel olles rangemad kui liikmesriigi sadamas. Veelgi on merel olles pH mõõtmine keeruline vee liikumise tõttu ning sellises situatsioonis tuleks rakendada rohkem energiat pumpade tööks, mis suurendaks vaid CO₂ emissioone. Otsus, mis tehti juba BLG 17 istungil ja tehti taas PPR 1 istungil, oli järgmine. Alakomitee rõhutas, et analoogseid väljundeid liikmesriikide poolt on vaja veel, et oleks põhjust hakata muutma resolutsioonis toodud juhiseid. Seetõttu kutsus alakomitee liikmesriike üles:

- 1) uurima veel kõrge happelisusega heitvee avaldatavat mõju merekeskkonnale ja
- 2) heitgaaside puhastusseadmete kättesaadavust, mille vääveloksiidide puhastusaste vastab resolutsioonis MEPC.184(59) toodud tingimustele ja seadmete osas, mis ei vasta tingimustele.

7. Jätkati juhendite väljatöötamist **ballastvee konventsiooni (BWM) ühtlustatud rakendamiseks**.

Hetkel on konventsiooni rakendanud 38 riiki (jõustumiseks on vaja 30) ja 30,38% maailma laevastiku tonnaažist (vaja on 35%). Alakomitee võttis arvesse Prantsusmaa, Norra ja Kanada delegatsioonide ettepanekud kasutada spetsiaalse veejoapumba poolt tekitatud vaakumit ballastitankide (täielikuks) tühjendamiseks ehk „stripping“ meetodit. Nimelt kasutavad paljud laevad ballastvee tühjendamisel/vahetusel pumpasid, mis teatud ballastitankide tühjenemise taseme juures hakkavad kaotama imemisvõimsust. Seetõttu jääb umbes 5–10 cm ballastvett tankidesse. Märksa tõhusamalt töötavad süsteemid, mis kasutavad imitorusid, mille otsas asuvad spetsiaalsed veejoapumbad võimaldaksid ballastitankid tühjendada täielikult. Kui sissevõetud ballastvee desinfitseerimiseks kasutatakse kemikaale ja vahetusalas on ballastvesi ilma neutraliseerivate kemikaalideta merekeskkonnale ohutu, siis seda on ka ballastitankides olev jääkvesi. Seda võib eelmainitud meetodit kasutades merre heita, kasutades surveveeks kohalikku merevett. Redaktsioonigrupile anti ülesanne täiendada testperioodil ballastvee proovivõtu ja analüüsi juhiseid G2 (ringkiri BWM.2/Circ.42), mis saadetakse MEPC 66. istungile kinnitamiseks.

Liikmesriike kutsuti üles osalema uuringutes, mis hõlmavad magevee (joogivee) kasutamist ballastina ja sellest tingitud mõju ballastitankidele. Kuigi paljude delegatsioonide arvates tekitab magevesi tankide korrosiooni, täheldati, et jõgedel ja järvedel sõitvate laevade puhul on korrosioon minimaalne ning seda ei peaks arvestama antud küsimuse puhul.

Alakomitee tegi eelnõu töögrupile ülesandeks lõpetada juhise (ballastvee proovivõtt G2) väljatöötamine ja esitamine märtsi lõpus k.a toimuvale MEPC 66. istungile. Juhisesse lisatakse mõõndus, et liikmesriikidele jääks BWM konventsiooni jõustumisel rakendada see 2–3 aastase katseajaga. See annaks liikmesriikidele võimaluse kogemuste vahetamiseks ja võimalike parandusettepanekute tegemiseks. Lisaks ei tohiks rakendada selle perioodi kestel sanktsioone laevade suhtes, mille ballastvee käitlemiseseadmed ning dokumendid on kooskõlas BWM konventsiooni nõuetega, kuid võetud proovid ei vasta konventsiooni standarditele D1 ja D2.

17.02–21.02.2014. a toimus Londonis IMO inimfaktori, väljaõppe ja vahiteenistuse alakomitee (HTW komitee, endise nimega STW) esimene istung.

Alakomitee istungi päevakorras olid erinevate mudelkursoruste väljatöötamine ja edastamine heakskiitmiseks MSC-le. Elavat arutelu tekitasid ettepanekud meremeeste väljaõppe nõuetele väljatöötatavas Polaar koodeksis (Polar Code), kuid esialgu nõustuti vaid täiendava väljaõppe vajadusega kaptenitele ja tekiohvitseridele (nii esmane kui ka laiendatud treening) ja tööd selles valdkonnas jätkatakse korrespondentgrupi (Correspondence Group) liikmete vahel.

Liikmesriigid võtsid teadmiseks informatsiooni, mis käsitles uut meetodit meremeeste nägemisvõime testimisel, samuti Austraalia esitatud kokkuvõtet väsimusriskide juhtimiseks, mida viimase kolme aasta jooksul on uuritud.

Arutelude käigus lükati tagasi ettepanekud ühtsete vormide kehtestamisest meresõidudokumentidele, kuna konventsioon reguleerib ainult dokumentide sisu, mitte vormi. Lisaks leiti, et pole vaja kehtestada täiendavaid nõudeid vedurlaevadel ja pargastel töötavatele meremeestele, kuna see dubleeriks STCW konventsiooni ja koodeksi nõudeid. Osade liikmesriikide ettepanek töötada välja täiendav juhend väljaõppe käigus päästevahendite kasutamiseks ei leidnud samuti toetust, sest olemasolevad juhendid ja soovitusel loeti piisavaks. Toetust leidis ettepanek täiendada IMO infosüsteemi (Global Integrated Shipping Information System – GISIS), et liikmesriikidel oleks võimalik edastada nõutud informatsioon elektrooniliselt liigse bürokraatia ning aja- ja paberikulu vältimiseks.

Alakomitee kiitis heaks täiendavate ringkirjade väljaandmise, millest:

- üks sisaldab tegevusjuhendit laevakontrolliinspektori-tele, volitatud klassifikatsioonühingutele ja volitatud turvalisusorganisatsioonidele. Juhul, kui laevapereliikmed ei oma STCW konventsiooni reegel VI/6 ja STCW koodeksi jaotise A-VI/6 § 4 ja 6 kohaseid tunnistusi, siis tuleks aktsepteerida kuni 01.07.2015 laevapere liikme väljaõppe vastavust ISPS koodeksi jaotise 13 nõuetele;
- teine selgitab, et laeva turvaohvitseridel ja määratud turvakohustustega laevapere liikmetel pole vaja läbida alamaastme turvaalaseid koolitusi. Laeva turvaohvitseri kursus kui kõrgeim turvaalane koolitus katab STCW koodeksi jaotise A-VI/6 nõuded ning laeva turvaohvitser ei pea omama tunnistust sellise väljaõppe läbimise kohta. Sama põhimõtet rakendatakse ka määratud turvakohustustega laevapere liikmetele, kes on läbinud meresõidupraktika STCW koodeksi jaotise A-VI/6 § 5 nõuete kohaselt. Need laevapere liikmed ei pea läbima STCW koodeksi jaotise A-VI/6 § 4 turvaalast koolitust.

Alakomitee istungist võtsid osa J. Matso ja R. Tell Vee- teede Ametist ning R. Raudsalu Eesti Mereakadeemiast.

Veeteede Ametisse on saabunud järgmised ringkirjad:

- MSC.6/Circ.19 (13.01.2014) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (2013. a neljanda kvartali raport);
- MSC.4/Circ.203 (15.01.2014) – 2013. a oktoobrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (oktoobrikuu jooksul raporteeriti 36 juhtumist);
- MSC.4/Circ.204 (16.01.2014) – 2013. a novembrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (novembrikuu jooksul raporteeriti 24 juhtumist);
- MSC.4/Circ.205 (15.01.2014) – 2013. a detsembrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (detsembrikuu jooksul raporteeriti 24 juhtumist);

- MSC.4/Circ.206 (07.03.2014) – 2014. a jaanuarikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (jaanuarikuu jooksul raporteeriti 13 juhtumist);
- MSC.4/Circ.208 (01.03.2014) – 2013. a informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (aasta jooksul raporteeriti 245 juhtumist);
- MEPC.1/Circ.738/Add.3 (07.03.2014) – Taani administratsiooni teadaanne nende poolt heakskiidetud meetoditest MARPOL lisa VI kohta;
- MEPC.1/Circ.827 (08.01.2014) – Panama ja Brasiilia administratsioonid teatavad nende lipu all sõitvate laevade tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamisest;
- MEPC.1/Circ.828 (08.01.2014) – Panama administratsioon teatab nende lipu all sõitvate laevade tehnilise seisundi vastavuse/mittevastavuse kinnitamisest;
- MEPC.1/Circ.829 (09.01.2014) – Hiina, Hong Kongi, Libeeria ja Küprose mereadministratsioonide kokkuvõtte vaidlustest, mis on seotud MARPOL lisa VI-ga;
- FAL.2/Circ.128 (24.01.2014) – informatsioon õnnestustest laadimisel 2013. aastal (kokku 70 juhtumit);
- SAR.6/Circ. 50 (06.03.2014) – Küprose ja Israeli vaheline leping merepääste ja -otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SN.1/Circ. 325 (06.01.2014) – mastitulede paigutuse kohandamine ringkirjas nimetatud laeval;
- SLS,14/Circ 540 (04.03.2014) – vabastuse andmine Bulgaaria lipu all sõitvatele nimetatud laevadele kooskõlas SOLAS konventsiooni reeglina III/2.1;
- SLS.14/Circ.541 (05.03.2014) – samaväärsse korra lubamine Malta lipu all sõitvale laevale kooskõlas SOLAS konventsiooni reeglina I/5.

IMO ringkirjadega on võimalik tutvuda IMO kodulehel:
docs.imo.org

Varsti ilmuvad IMO 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/NewslettersMailables.aspx>

Veeteede Amet osales üritusel „Mere ja vabaaja mess 2014“



Veeteede Ameti
stend meremessil

Veeteede Ameti esindajad (vasakult): kommunikatsiooniosakonna juhataja Tarmo Ots, Andres Mägi kartograafiaosakonnast, Oleg Barinski-Gesjuk väike- ja siseveelaevade osakonnast ning Dana Kuznetsova kartograafiaosakonnast



Veeteede Ameti esindajad (vasakult): väike- ja siseveelaevade osakonna vaneminspektorid Mart Samel ja Peeter Kask, kartograafid Darja Kotšan ning Dorrit Talts



Laevateede osakonna vanemspetsialist Liina Härm õpetab päästevesti kasutamist



Päästeametist Ott Lagemaa ja kartograaf Dana Kuznetsova proovivad paukvesti töökorras olekut

14.–16. märtsini toimunud Meremessil oli teiste riigiametite kõrval esindatud ka Veeteede Amet.

Huvilistele jagati infot väikelaevade, soovitatavate laevateede, olemasolevate navigatsioonikaartide ja pidevalt uuendatava elektroonilise lootsiraamatu kohta.

Kõik huvilised said võimaluse proovida selga päästeveste ning lastele jagati värvimiseks kunstnik Roman Matkewitzi poolt spetsiaalselt Veeteede Ameti jaoks kujundatud mereteemalisi joonistuslehti.

Vormsi saarega ühendust pidama hakkav reisiparvlaev sai kiilu

Jaanuari alguses toimus Baltic Workboats AS laevatehase Riia tootmisüksuses Veeteede Ameti poolt tellitava uue laeva kiilupaneku tseremoonia.



Baltic Workboats AS projektijuht Eerik Aleksejev (vasakul) ja Veeteede Ameti laevastiku osakonna projektijuht Kunnar Nilp



Hüdrograafia ja navigatsiooni-märgistuse teenistuse juhataja, peadirektori asetäitja Taivo Kivimäe, tahvlit paigaldamas



AS Baltic Workboats ekspordijuht Jüri Taal kõnet pidamas



Plaat kinnitati meeskonna ruumide ja tankiruumi vaheseina külge

Tegemist on Vormsi liinil sõitma hakkava reisiparvlaevaga, mis vastavalt ehitajaga sõlmitud lepingule peab valmima 1. maiks 2015.

Laev on 45 m pikk, 12 m lai ning võib vedada kuni 200 reisijat, laeva kandevõime on 32 sõidu- või 2 veoautot. Laeva ehitab AS Baltic Workboats ning see maksab 9,4 miljonit eurot. Rahastamine toimub täies mahus Euroopa Regionaalarengu Fondist.

Olulist sündmust olid tähistamas lisaks laevaehitusettevõtte ja Veeteede Ameti esindajatele ka Lääne maavanem hr Innar Mäesalu ja Vormsi saare esindajad. Laevakere keevitatakse kokku Riias ning pukseeritakse seejärel Nasvale.

See on juba neljas reisilaev, mis tellitakse projekti „Väikesaartega ühenduse pidamiseks laevade soetamine“ raames. Senini on valminud parvlaevad Runö, Abro ja Wrangö.