



VEETEED AMETI TEATAJA 2009/4

Sadamarajatise turvaülevaatuse läbiviimise ning turvalisuse tunnistuse väljastamise kord ja tunnistuse vorm	3
Sadama eeskirja vorm	4
Vastastikuse mõistmise memorandum pakitud ohtlike kaupade veoks Läänemeresel	8
2009. aasta laevakontrolli kokkuvõte	15
Eesti laevaregistrite 2009. aasta aruanne	16
Laevade kinnipidamine	21
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused.....	21
Ülemaailmne laevaõnnetuste juurdlejate foorum MAIF-18.....	23
IMO teated	24
Eesti Mereakadeemia täienduskursused 2010. a esimesel poolaastal.....	35

Sadamarajatise turvaülevaatuse läbiviimise ning turvalisuse tunnistuse väljastamise kord ja tunnistuse vorm

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. detsembri 2009. a määrus nr 121

MKM, RTL, 11.12.2009, 91, 1327

Määrus kehtestatakse «[Sadamaseaduse](#)» § 24 lõike 12 alusel.

§ 1. Määruse reguleerimisala

Määrusega kehtestatakse sadamarajatise turvaülevaatuse läbiviimise ning turvalisuse tunnistuse väljastamise kord ja tunnistuse vorm.

§ 2. Teabe asutusesiseseks tunnistamine

Turvaülevaatuse käigus saadud või loodud mis tahes viisil ja mis tahes teabekandjale jäädvustatud ja dokumenteeritud teave tunnistatakse asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teabeks vastavalt «Avaliku teabe seaduses» sätestatule.

§ 3. Sadamarajatise korralise ja täisülevaatuse läbiviimine

- (1) Sadamarajatise korralise ja täisülevaatuse viib Veeteede Amet läbi sadamarajatise valdaja taotluse alusel.
- (2) Taotlus ülevaatuse läbiviimiseks tuleb esitada vähemalt 30 päeva enne taotletavat ülevaatuse aega.
- (3) Ülevaatuse taotluses peavad sisalduma:
 - 1) sadama ja sadamarajatise nimi;
 - 2) taotletav ülevaatuse aeg;
 - 3) sadamarajatise valdaja esindaja nimi ja kontaktandmed.
- (4) Ülevaatuse läbiviimise aja määrab Veeteede Amet, arvestades võimalusel sadamarajatise valdaja taotletud ajaga.

§ 4. Sadamarajatise erakorralise ja esmase turvaülevaatuse läbiviimine

- (1) Erakorralise ülevaatuse läbiviimise vajadusest teavitab sadamarajatise valdajat Veeteede Amet.
- (2) Erakorraline ülevaatus viiakse läbi eelkõige järgmistel juhtudel:
 - 1) sadamarajatise turvaplaanis on tehtud oluline muudatus;
 - 2) vahetub sadamarajatise valdaja;
 - 3) sadamarajatisel on toimunud oluline turvaintsident;
 - 4) on vaja kontrollida eelneva ülevaatuse käigus avastatud puuduste kõrvaldamist.
- (3) Erakorralise ja esmase ülevaatuse läbiviimise aja määrab Veeteede Amet, arvestades võimalusel sadamarajatise valdaja arvamusega.

§ 5. Sadamarajatise turvaülevaatuse vormistamine

- (1) Sadamarajatise turvaülevaatuse tulemuste kohta koostatakse ning saadetakse sadamarajatise valdajale ülevaatuse akt 30 päeva jooksul pärast ülevaatuse läbiviimist. Vajadusel lisatakse aktile ettekirjutus ülevaatusel ilmnunud puuduste kõrvaldamiseks.

- (2) Täiendatavate asjaolude selgitamiseks võib lõikes 1 nimetatud tähtaega pikendada 15 päeva võrra teavitades sellest sadamarajatise valdajat.
- (3) Sadamarajatise kohta väljastatakse turvalisuse tunnistus või tehakse tunnistusele märge korralise ülevaatuse läbimise kohta 5 tööpäeva jooksul pärast riigilõivu tasumist ja tunnistuse esitamist märke tegemiseks.
- (4) Turvalisuse tunnistuse väljastamisel näidatakse sellel vaid laevatüübid, mille osas sadamarajatise turvaplaan on kooskõlastatud. Teenindatavate laevatüüpide muutumisel väljastatakse sadamarajatisele sama kehtivusajaga uus turvalisuse tunnistus pärast vastava turvaplaani muudatuse kooskõlastamist ja erakorralise ülevaatuse läbiviimist.

Minister Juhan PARTS
Kantsler Marika PRISKE

Määruse lisa on avaldatud elektroonilises Riigi Teatajas. Alus: «Riigi Teataja seaduse» § 4 lõige 2 ja riigisekretäri 9.12.2009. a resolutsioon nr 17-1/09-06077.

Sadama eeskirja vorm

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. detsembri 2009. a määrus nr 129

MKM, RTL, 05.01.2010, 1, 10

Määrus kehtestatakse «[Sadamaseaduse](#)» § 12 lõike 7 alusel.

§ 1. Reguleerimisala

Määrus kehtestab sadama eeskirja vormi vastavalt lisale 1.

§ 2. Sadama eeskirja koostamine

Sadama eeskirja koostab ja kinnitab sadama pidaja.

Minister Juhan PARTS
Kantsler Marika PRISKE

SADAMA EESKIRI

1. Sadama üldandmed
1. Sadama pidaja ettevõtluse vormi määratlus viitega vastavatele dokumentidele:
2. Sadama asukoht, sadama maa-ala ja akvatooriumi piiritlus:
3. Sadamaala skeem ning navigatsioonimärkide ja tähiste asendiplaan:
4. Sadama tehnilised andmed:
5. Veesõidukite gabariidipiirangud:
6. Keskkonnakaitse nõuetest, lasti ohtlikkusest jm tulenevad piirangud:
7. Sadama tööaeg:
8. Sadama navigatsioonihooaeg:
9. Kohaliku aja erinevus UTC-st:
10. Üldandmed sadamas tegutsevate ettevõtjate kohta:
2. Veesõidukite sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus
1. Sisenemis- ja väljumiskavatsusest teatamine:
2. Sisenemis- ja väljumisloa andmine:
3. Sisenemis- ja lahkumisteatise menetlemine ja nõutav informatsioon:
4. Sisenemisformaalsuste korraldamine ja nõutavad dokumendid vastavalt karantiini, tolli- ja piirivalverežiimile:
5. Karantiini-, tolli- ja piirivalveformaalsused ning dokumentide vormistamine:
6. Side korraldamine veesõidukitega sadamasse sisenemisel, sadamas seismisel ja sadamast väljumisel:
7. Nõuded sildunud veesõidukitele (keelud, kohustused, piirangud ning muud tingimused):

8. Sise- ja tekitööd sildunud veesõidukitel (müra ja prahti tekitavate tööde teostamine, keevitustööd ja tööd lahtise tulega, pardatagused tööd, paatide ja parvede veeskamine, ballasti pumpamine ja tankide pesemine, peamasina remont):
3. Laevaliikluse korraldus sadama akvatooriumil
1. Veesõidukite liiklemine sadama akvatooriumil (ümberpaigutus, manöövrid):
2. Veesõidukitele esitatavad nõuded liiklemisel normaal- ja eritingimustes (udu, tugev tuul, jää jt), manööverdamisel ja ümberpaigutamisel:
3. Sildumine:
4. Pukseerimine:
5. Liiklus jääoludes, jäämurdja tellimine:
6. Erinõuded sõltuvalt veesõiduki klassist, laadungi iseloomust jne:
4. Osutatavad sadamateenused ja nendega seonduvad teenused ning nende osutamise korraldus
1. Lastimine, lossimine, kaupade ladustamine ja hoiustamine (sh ohtlikud kaubad):
2. Stividoritööd:
3. Veega varustamine:
4. Laevaheitmete ja lastijätmete vastuvõtt:
5. Kütuse ja määrdeainetega varustamine:
6. Tuukritööd:
7. Remondi- ja värvimistööd:
8. Veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega:
9. Muud sadama poolt osutatavad teenused:
5. Reisijate teenindamise korraldus sadamas
1. Laevale ja laevalt mahamineku korraldamine:

2. Piletimüügi korraldamine:
3. Ohutusnõuded:
4. Teenused reisijatele:
6. Meditsiiniabi korraldamine sadamas
1. Sadama meditsiinipunkti olemasolu:
2. Meditsiiniabi väljakutse võimalused:
7. Tuleohutusnõuded sadamas ja päästetööde korraldus
1. Tuleohutusnõuded sadamas seisvatel laevadel:
2. Pääste- ja tuletõrjevahendite paigutus:
3. Viide sadama reostustõrje plaanile:
8. Päästeasutuse ja muu abi andva või järelevalvet teostava asutuse väljakutsumise kord
1. Päästeteenistus:
2. Politsei:

Vastastikuse mõistmise memorandum pakitud ohtlike kaupade veoks Läänemerel

**§ 1
Rakendus**

- (1) Tingimusel, et alljärgnevad nõuded on täidetud, võib neid rakendada IMDG koodeksi nõuete suhtes ülimuslikena kõikidel ro-ro tüüpi laevadel, mis opereerivad Läänemerel, Botnia lahel, Soome lahel ja Läänemerre sissepääsul, mille põhjapoolsem piir on määratud Skagen-Lysekil joonega.
- (2) Ro-ro laevad, mis omavad pädevat, §-ga 8 kooskõlas olevat vastavuse tunnistust, võivad samaaegselt vedada kaubaüksusi (CTU), mis täidavad kas RID/ADR või IMDG koodeksi nõudeid.
- (3) Ohtlikke kaupu võib paigutada kokku samasse kaubaüksusse, kui need täidavad kas RID/ADR või IMDG koodeksi nõudeid (vt § 4).

**§ 2
Mõisted**

- (1) MOU kasutab IMDG koodeksi mõisteid, välja arvatud need, mis on toodud allpool loetelus.
- (2) Laevaomanik tähendab kompaniid, nii nagu määrab ISM koodeks.
- (3) Teki peale stoovimine tähendab stoovimist lahtisele tekile.
- (4) Teki alla stoovimine tähendab stoovimist kas lastiruumi, suletud ro-ro lastiruumi ja/või avatud ro-ro lastiruumi, kui viimane ei ole pädeva ametiasutuse poolt võrdsustatud lahtise tekiga.
- (5) Madala lainekõrgusega piirkond (LWHA) vastavalt 1. aprillil 1997 jõustunud 28. veebruari 1996 ro-ro reisilaevade püstuvuse erinõuete kokkuleppele (Stockholmi kokkulepe) laevadele, mis sooritavad rahvusvahelisi regulaarse Loode-Euroopa ja Läänemere kindlate sadamate vahel või neisse sadamatesse või nendest sadamatest, ja kus tähelepanuvääriva laine kõrgus ei ületa 2,3 meetrit rohkem kui 10% aastast (vt lisa 1,

* Veeteede Ameti Teatajas 2004/3 on lk 29 avaldatud memorandumi Kopenhaageni 15.-17. juuni 2004 versioon koos memorandumi põhitektstiga. Inglisekeelne memorandumi Haapsalu versioon koos lisadega on kättesaadav Veeteede Ameti koduleheküljelt (www.vta.ee/ / meresõiduohutuse teenistus / ohtlik last).

liides 1). Pädevad ametivõimud võivad laevaliikluse teistes piirkondades võrdsustada LWHA laevaliiklusega, kui suudetakse tagada samaväärne ohutus.

(6) Pädevad ametivõimud antud tingimustele vastavalt on:

Taanis	Danish Maritime Authority Vermundsgade 38 C DK-2100 COPENHAGEN E-post: info@dma.dk
Eestis	Veeteede Amet Meresõiduohutuse teenistus Valge 4 EE-11413 TALLINN E-post: mot@vta.ee
Soomes	Finnish Maritime Administration P.O. Box 171 FIN-00181 HELSINKI E-post: kirjaamo@fma.fi
Saksamaal	Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs P.O. Box 20 01 00 D-53170 BONN E-post: ref-a33@bmvbs.bund.de
Leedus	Lithuanian Maritime Safety Administration 24 J. Janonio str. LT-92251 KLAIPEDA E-post: msa@msa.lt
Lätis	Maritime Administration of Latvia 5 Trijādibas iela LV- 1048 RIGA E-post: lja@lja.bkc.lv
Poolas	Ministry of Infrastructure Ul. Chalubinskiego 4/6 PL-00928 WARSAW E-post: info@mi.gov.pl
Rootsis	Swedish Transport Agency Box 653 SE-601 15 NORRKÖPING E-post: kontakt@transportstyrelsen.se

§ 3 **Ohtlike kaupade vedu**

(1) Ohtlikku kaupa, mis on klassifitseeritud, pakitud, märgistatud, varustatud ohumärgistega ja kokku pakitud kas CTU või lastiüksuse sees või peal, vastavalt kas RID/ADR või IMDG koodeksi järgi võib vedada käesoleva MOU nõuete kohaselt.

(2) ADR/RID paragrahvi 4.1.4 pakendusinstruktsiooni R001 rakendamine on lubatud ainult LWHA laevaliikluse korral.

(3) Paagid peavad vastama kas ADR/RID/IMDG koodeksi peatüki 4.2 koos parandustega või ADR/RID peatüki 4.3 koos parandustega nõuetele. Avatud tuulutusseadmetega paake ei tohiks lubada vedada ro-ro laevadega.

(4) Mahtkonteinerid peavad vastama kas ADR peatüki 7.3 koos parandustega või IMDG koodeksi peatüki 4.3 koos parandustega nõuetele.

§ 4 **CTU-de lastimine ja plakatitega varustamine**

(1) Ohtlikku kaupa sisaldavad pakid (pakendid, suurpakendid või vahekonteinerid) peab CTU sees segregeerima vastavalt IMDG koodeksi nõuetele. LWHA liikluse korral võib IMDG koodeksi tabeli 7.2.1.16 alusel segregeerimiskategooriatesse 1 ja 2 kuuluvaid pakendeid laadida kokku samasse CTU-sse. LWHA laevaliikluse korral võib juhinduda RID/ADR punkti 7.5.2.2 märkusest **a**.

(2) Ained ja kaubad, mis kuuluvad klassi 1 või kannavad klass 1 lisaohu märki, tuleb paigutada ja segregeerida vastavalt RID/ADR või IMDG koodeksi nõuetele.

(3) Ohtlikku kaupa sisaldava CTU varustamine plakatite ja ohumärkidega peab toimuma vastavuses IMDG koodeksi või RID/ADR nõuetega, vaata § 5. CTU, mis sisaldab merereostusainet, tuleb märgistada vastavalt IMDG koodeksi nõuetele, kui see ei ole märgistatud vastavalt RID/ADR punkti 5.3.6 nõuetele.

§ 5 **CTU-de vedu**

Ohtliku kaubaga CTU-d võib vedada ro-ro laevadel järgmiste nõuete täitmise korral:

(1) Konteineri/sõiduki pakkimise sertifikaat (CTU pakkimise sertifikaat) tuleb koostada iga ohtlikku kaupa sisaldava CTU kohta. CTU pakkimise sertifikaadi vorm peab vastama IMO/ILO/UN/ECE kaubaüksuse (CTU) pakkimise juhendi¹ paragrahvi 9 lõikele 2. Ohtlike kaupade LWHA laevaliikluse korral peab ohtlike kaupade kokkupakkimisel CTU pakkimise sertifikaat väljendama, et iga segakoorma kohta käiva keeluga on arvestatud,

¹ Vaata IMDG koodeksis 5.4.2 ja lisakõites 4.4.2

mis tuleneb paragrahv 4 lõike 1 teisest lausest. Sellisel juhul peab pakkimise sertifikaadil olema märgitud: "Kokku pakitud vastavalt MOU nõuetele".

(2) Kui ohtlikku kaupa veetakse RID/ADR peatüki 3.4 ja/või 3.5 järgi, peab kauba saatja või tema esindaja edastama veetava kauba kohta laeva kaptenile järgneva teabe: "Klass/ klasside ... ohtlikud kaubad piiratud ja/või erandlikes koguses".

Kui ohtlikku kaupa veetakse RID/ADR paragrahvide 1.1.3.1 (b)-(f) või 1.1.3.2 (a)-(c) või (e) või 1.1.3.4.1 järgi ilma, et IMDG koodeks annaks vabastuse, peab kaubasaatja või tema esindaja teavitama kaptenit, et nimetatud paragrahvid on kasutusel.

(3) RID/ADR paragrahvi 1.1.3.4.2 ja ADR paragrahvi 1.1.3.6 järgi peavad veoüksuse kahel vastasküljel asuma neutraalsed oranži värvi tahvlid ro-ro laevale laadimise algusest kuni nende mahalaadimiseni, välja arvatud need, mis on märgistatud RID/ADR peatüki 3.4 kohaselt. Nende tahvlite asjakohasuse eest peab vastutama isik, kes seab CTU valmis ro-ro laevale laadimiseks.

(4) Kui ilma vedukita treileri märgistus ei vasta IMDG koodeksi nõuetele, siis ro-ro laevale laadimise algusest kuni mahalaadimiseni peavad treileri kahel vastasküljel olema neutraalsed oranži värvi tahvlid. Niisuguste tahvlite paigutamise kohustus on isikul, kes tegelikult valmistab treileri ette ro-ro laevale laadimiseks.

(5) Punktides 5(3) ja 5(4) mainitud oranži värvi tahvel tähendab tahvlit, mis vastab RID/ADR 5.3.2 nõuetele. Ainult MoU-s nõutav lisatahvel peab olema selgelt nähtav ja vastama mõõtude ja värvi osas RID/ADR 5.3.2.2.1 tingimustele. Selle tahvli asemel võib kasutada isekleepuvat kilet, värvimist või mis tahes muud samaväärset menetlust.

§ 6

CTU-de stoovimine ja omavaheline segregerimine

(1) CTU-de omavaheline segregerimine peab toimuma vastavuses IMDG koodeksi nõuetega, välja arvatud LWHA laevaliikluse korral, kus IMDG koodeksi tabeli 7.2.4.2 nõuded segregerimiskategooriate 1 ja 2 korral ei ole täitmiseks kohustuslikud.

(2) Stoovimine ja segregerimine klassi 1 korral peab toimuma vastavuses IMDG koodeksi ja laeva vastavuse tunnistusega (*Document of Compliance*, SOLAS 1974, II-2/19).

(3) Ohtliku kaubaga CTU -de stoovimisel tuleb kasutada järgnevat tabelit:

Klass 2 - 9 ohtliku kaubaga pakitud CTU-de stoovimistabel

Märkus: Stoovimine peab olema samuti kooskõlas vastavuse dokumendiga (SOLAS 1974, II-2/19) või käesoleva MOU § 8 viidatud vastavuse kirjaga

Kirjeldus ja klass, nagu määratleb IMDG koodeks/RID/ADR		Kauba- või reisilaev, kus reisijate arv ei ületa 25 või 1 reisija laeva üldpikkuse iga 3 m kohta*)		Teised reisilaevad	
Kirjeldus	Klass	Tekil	Teki all	Tekil	Teki all
Gaasid	2				
- põlevad gaasid	2.1	lubatud	keelatud	keelatud	keelatud
- mittepõlevad, mittemürgised gaasid	2.2	lubatud	lubatud ³⁾	lubatud ³⁾	lubatud ³⁾
- mürgised gaasid	2.3	lubatud	keelatud	keelatud	keelatud
Põlevad vedelikud	3				
- pakendirühm I või II		lubatud	lubatud	lubatud	keelatud
- pakendirühm III		lubatud	lubatud	lubatud	lubatud
Põlevad tahkised	4.1 ²⁾				
- UN No.1944, 1945, 2254, 2623		lubatud	lubatud	lubatud	lubatud
- teised UN numbrid		lubatud	keelatud	lubatud	keelatud
Isesüttivad tahked ained	4.2	lubatud	keelatud	lubatud	keelatud
Ained, mis veega kokku puutudes eraldavad põlevaid gaase	4.3	lubatud ¹⁾	keelatud	lubatud ¹⁾	keelatud
Oksüdeerivad ained	5.1	lubatud	lubatud	lubatud	keelatud
Orgaanilised peroksiidid	5.2 ²⁾	lubatud	keelatud	keelatud	keelatud
Mürgised ained	6.1				
- pakendirühm I või II		lubatud	keelatud	lubatud	keelatud
- pakendirühm III		lubatud	lubatud	lubatud	lubatud
Nakkusohtlikud ained	6.2	lubatud	lubatud	keelatud	keelatud
Radioaktiivsed ained	7	lubatud	lubatud	lubatud	lubatud
Sööbivad ained	8				
- pakendirühm I või II		lubatud	keelatud	keelatud	keelatud
- vedelikud pakendirühm III		lubatud	lubatud	lubatud	keelatud
- tahkised pakendirühm III		lubatud	lubatud	lubatud	lubatud
Muud ohtlikud ained ja esemed	9	lubatud	lubatud	lubatud	lubatud

1) Alumiiniumferrosilikoopulbri, UN No1395, pindamata (*uncoated*) alumiiniumsilikoopulbri UN No 1398, kaltsiumsilitsiidi UN No 1405 ja ferrosilikoone vedu UN No 1408 on lubatud mahtpakendis, konteineris, maanteesõidukis, raudteevagunis, paakkonteineris või teisaldatavas paagis kui kaasasolev sertifikaat tõendab, et materjal oli eelnevalt ladustatud katte all, kuid õhu käes ja osakeste suurus vastab ladustatud materjalile.

2) Nende ainete stoovimisel peab lisaks ADR nõuetele arvestama IMDG koodeksi peatüki 7.7 nõudeid.

3) Jahutamise veeldatud gaasid ADR järgi või stoovimiskategooria "D" IMDG koodeksi järgi on keelatud.

*) Reisijate koguarv ei tohi ületada 1 inimene laeva pikkuse 1 meetri kohta.

Tabeli kohta käivad märkused

A: Kui tabel keelab kas või ühe aine stoovimise erinevate ohtlike kaupadega laaditud CTU-s, siis laieneb keeld kogu veoüksusele selles laeva osas.

B: Keelatud on ained, mille kohta kehtivad IMDG koodeks erinõuded SP 900.

C: Kui tabel keelab või ei kata ohtliku kauba stoovimist laeva, aga seda lubab IMDG koodeks, siis võib IMDG koodeksi stoovimisnõudeid rakendada.

§ 7

Kaubasaatja lisakohustused

- (1) Kauba saatja peab tagama lisaks RID/ADR poolt nõutavale teabele vajadusel ka kauba määratlemise merereostusainena ("MARINE POLLUTANT") kogu dokumentatsioonis.
- (2) Kui veetakse vedelat ohtlikku kaupa leekpunktiga 60 °C või alla selle (määratud suletud tiigli meetodil (c.c.)), siis võib viidata leekpunkti piirkonnale vastavuses asjakohase pakendusrühmaga.

§ 8

Laevale rakendatavad nõuded

- (1) Konstruksiooni ja varustuse osas peab laev täielikult vastama SOLAS 74 koos parandustega, peatükk II-2 reegel 54 nõudmistele. Laevadele, mis on ehitatud 1. juulil 2002 või pärast seda, rakendatakse SOLAS 74 koos parandustega peatükk II-2 reegli 19 nõudeid. Vastavuse tunnistus peab sisaldama üksikasjalikku teavet ohtlike kaupade klasside kohta, mida võib paigutada laeva erinevatesse kaubaruumidesse.
- (2) Laevad, mis on ehitatud enne 1. septembrit 1984. a ja juba omavad vastavuse kirja, võivad jätkata ohtlike kaupade vedu vastavalt nendele nõuetele, mis olid kasutusel sellel ajal, kui vastavuse kiri koostati. Siiski peavad need laevad vastama IMDG koodeksi peatüki 7.4 nõuetele.
- (3) MOU alusel väljastatud vastavuse kirja tuleb pidada samaväärseks IMDG koodeksis 7.4.5.7 all antud määratlusega.

§ 9

Lisanõuded

- (1) Ohtliku kaubaga CTU-d peavad olema kogu merereisi jooksul kinnitatud vastavalt Veeteede Ameti või tunnustatud klassiühingu poolt heakskiidetud lasti paigutamise ja kinnitamise juhendile. Niipalju kui on otstarbekas, tuleb järgida IMO resolutsiooni A. 581 (14) 20. novembrist 1985. Kinnitusvõimaluseta CTU-d ei tohi pakkuda MOU järgi vedamiseks.
- (2) IMO /ILO/UN/ECE juhendeid kauba pakkimiseks CTU-sse tuleb rakendada kõikide CTU-de korral.

- (3) Ro-ro laeva pardal peab olema kehtiv:
- a) rahvusvaheline ohtlike kaupade mereveo eeskiri (*IMDG Code*);
 - b) hädaolukorras tegutsemise juhend (*Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS)*);
 - c) meditsiinilise esmaabi juhend (*Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)*);
 - d) vastavalt veomoodusele kas “Rahvusvahelise ohtlike kaupade raudteevedude kord” (RID) või “Rahvusvahelist ohtlike kaupade autovedusid puudutav Euroopa kokkulepe” (ADR) lisad A ja B.

(4) Laevaomanik peab kindlustama, et isikud, kes on seotud CTU-de veoga käesoleva MOU järgi, on täiendõppe kaudu tuttavad asjakohaste, eelkõige RID/ADR nõuete järgi töötama. Laevaomanik peab tagama, et nimetatud isikutele on välja antud tunnistused, mis tõendavad nende vastavat väljaõpet ja informeeritust.

(5) Asjasse puutuv pädev ametivõim võib teha mööndusi kuni üheks aastaks tingimusel, et tagatakse samaväärne ohutuse tase. MOU liikmesriike tuleb nimetatud mööndustest teavitada.

(6) § 2 loetletud pädevad ametivõimud peaksid kokku leppima esinduslikus mahus kaubasaadetiste kontrollis, kasutades kontroll-lehti (liides 2).

(7) Kontrollide arvust ja tulemustest tuleb ette kanda MOU nõupidamistel ja teavitada asjasse puutuvaid pädevaid ametivõime.

§ 10 Ülemineku reeglid

Kaubalaevas ja reisilaevas, kus reisijate arv ei ületa 1 reisija 1 meetri laeva pikkuse kohta, võib CTU-d teki alla stoovida pädeva ametivõimu heakskiidul kui niisugust stoovimist lubav tunnistus on väljastatud enne 31. detsembril 2002. CTU-de segregerimine sellel tekil peab toimuma vastavuses IMDG koodeksi peatükk 7.2.4.2 nõuetega (kaubaüksuste segregerimistabel ro-ro laeva pardal).

§ 11 Jõustumine

(1) Käesolev vastastikuse mõistmise memorandum jõustub hiljemalt 1. jaanuaril 2010.

(2) Käesoleva vastastikuse mõistmise memorandumi saksa- ja ingliskeelne variant on samaväärsed.

2009. aasta laevakontrolli kokkuvõte

Veeteede Ameti inspektorid kontrollisid 2009. aastal Eesti riigilippu kandvaid laevu 246 korral, neist 218 olid tehnilised ülevaatused ja 28 pistelised kontrollid. Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 503 ettekirjutust, ettekirjutuseta lõppes 109 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni, raadio ja üldise ohutuse valdkonnas.

Välissadamates (Paris MOU regioonis) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 34 korral (kontrolliti 24 laeva). Laevu kinni ei peetud. Kokku tehti 47 ettekirjutust ja ilma ettekirjutusteta läbiti kontroll 21 korral. Eesti on hetkel Paris MOU valges nimekirjas.

Eesti sadamaid külastanud välisriigi lippu kandvaid laevu kontrolliti 2009. aastal 402 korral. Kinni peeti 3 laeva. Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 271 ettekirjutust, ettekirjutusteta lõppes 285 kontrolli. Enim puudusi esines laeva ja laevapere tunnistustes ning navigatsiooni, laeva jõuseadmete ja tuleohutuse valdkonnas.

Nimi	Lipp	Tüüp	Ehitus-aasta	Klassifikatsiooni-ühing	Kinnipidamise põhjus
MARS	Venemaa	vedurlaev	1999	RMRS	Meeskonna dokumendid ei vastanud nõuetele
TRUD R	Taani	süvendaja	1988	GL	Kapten ei teavitanud madalikule sõidust
NAVA ELIZA	Marshalli Saared	Puistlasti-laev	1984	LR	Avarii diisel-generaator ei käivitunud

2009. aastal trahviti ühte juriidilist ja kolme füüsilist isikut. Kahele füüsilisele isikule tehti suuline hoiatus.

[Otsing Paris MOU andmebaasist](#)

Eesti laevaregistrite 2009. aasta aruanne

I LAEVAREGISTER / SHIP REGISTER

1. Merelaevad / Seagoing Ships

1.1 Kaubalaevad / Merchant Ships

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	20	42207,00	60469,55
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	1	14,20	5,00
KOKKU / TOTAL -	21	42221,20	60474,55

1.2 Reisilaevad / Passenger Ships

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	15	28726,00	6164,80
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	5	249,00	47,60
KOKKU / TOTAL -	20	28975,00	6212,40

1.3 Tehnilised ja abilaevad / Technical and Auxiliary Ships

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	36	15910,52	16521,58
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	48	1405,91	309,97
KOKKU / TOTAL -	84	17316,43	16831,55

1.4 Kalalaevad / Fishing Vessels

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	47	15712,00	7475,35
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	72	2397,08	1190,57
KOKKU / TOTAL -	119	18109,08	8665,92

1.5 Lõbusõidu- ja huvilaevad / Pleasure and Tour Ship

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	1	2420,37	1534,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	96	452,96	226,02
KOKKU / TOTAL -	97	2873,33	1760,02

Merelaevad / Seagoing Ships

(tabelite / Tables 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 ja / and 1.5 kokkuvõte / summary)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle Gross tonnage of 100 and above	119	104975,89	92165,28
b) kogumahutavusega alla 100 / Gross tonnage less than 100	222	4519,15	1779,16
KOKKU / TOTAL -	341	109495,04	93944,44

2. SISEVEELAEVAD / INLAND VESSELS**2.1 Kaubalaevad / Merchant Ships**

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle Gross tonnage of 100 and above	1	116,00	140,00
b) kogumahutavusega alla 100 / Gross tonnage less than 100	0	0,00	0,00
KOKKU / TOTAL -	1	116,00	140,00

2.2 Reisilaevad / Passenger ships

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle Gross tonnage of 100 and above	2	352,00	195,20
b) kogumahutavusega alla 100 / Gross tonnage less than 100	5	202,78	5,45
KOKKU / TOTAL -	7	554,78	200,65

2.3 Tehnilised ja abilaevad / Technical and Auxiliary Ships

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
b) kogumahutavusega alla 100 / Gross tonnage less than 100	7	183,80	41,25
KOKKU / TOTAL -	7	183,80	41,25

2.4 Kalalaevad / Fishing Vessels

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
b) kogumahutavusega alla 100 / Gross tonnage less than 100	14	142,00	89,30
KOKKU / TOTAL -	14	142,00	89,30

2.5 Lõbusõidu- ja huvilaevad / *Pleasure and Tour Ships*

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	0	0,00	0,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	1	14,00	2,00
KOKKU / TOTAL -	1	14,00	2,00

2.6 Siseveelaevad / *Inland Vessels*

(tabelite / *Tables 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 ja / and 2.5 kokkuvõte / summary*)

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	3	468,00	335,20
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	27	542,58	138,00
KOKKU / TOTAL -	30	1010,58	473,20

I (A) Laevaregister / *Ship Register* (tabelite / *Tables 1.6 ja / and 2.6 kokkuvõte / summary*)

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	122	105443,89	92500,48
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	249	5061,73	1917,16
KOKKU / TOTAL -	371	110505,62	94417,64

II EHITATAVATE LAEVADE REGISTER / *REGISTER OF SHIPS UNDER CONSTRUCTION*

1. Ehitatavad laevad / *Ships under Construction*

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	-	-	-
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	158,00	-
KOKKU / TOTAL -	2	158,00	0,00

2. Teisaldatavad laevad / *Non-propelled Ships*

2.1a Teisaldatavad

MERELAEVAD / *Non-propelled Seagoing Ships*

	Laevade arv / <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus / <i>Gross tonnage</i>	Dedveit / <i>Deadweight</i>
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	16	47796,22	35894,50
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	190,00	135,00
KOKKU / TOTAL -	18	47986,22	36029,50

2.2b Teisaldatavad

SISEVEELAEVAD / Non-propelled Inland Vessels

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	5	1802,37	1200,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	22,00	42,60
KOKKU / TOTAL -	7	1824,37	1242,60

II (B) Ehitatavate laevade register / Register of Ships under Construction

(tabelite / Tables I. 2.1a ja / and 2.2b kokkuvõte / summary)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	21	49598,59	37094,50
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	6	370,00	177,60
KOKKU / TOTAL -	27	49968,59	37272,10

C. Laevakinnistusraamat / Ship's Registration Book

(tabelite / Tables I (A) ja II (B) kokkuvõte / summary)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	143	155042,48	129594,98
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	255	5431,73	2094,76
KOKKU / TOTAL -	398	160474,21	131689,74

III Laevapereta prahitud laevade register / Register of Bareboat Chartered Ships

3. MERELAEVAD / Seagoing Ships

3.1 Kaubalaevad / Merchant Ships

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
b) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	2	5316,00	6474,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
KOKKU / TOTAL -	2	5316,00	6474,00

3.2 Reisilaevad / Passenger Ships

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	9	294746,00	46763,90
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
KOKKU / TOTAL -	9	294746,00	46763,90

**3.3 Laevapereta prahitud tehnilised ja abilaevad /
Bareboat Chartered Technical and Auxiliary Ships**

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
b) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	3	789,00	428,89
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
KOKKU / TOTAL-	3	789,00	428,89

III Laevapereta prahitud laevade register / Register of Bareboat Chartered Ships
(tabelite / Tables 3.1; 3.2 ja / and 3.3 kokkuvõte / summary)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	14	300851,00	53166,79
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
KOKKU / TOTAL -	14	300851,00	53166,79

IV RHÜT laevade andmekogu / Register of Ships FSAD

1. Riigihaldusülesandeid täitvad laevad / Ships Fulfilling State Administrative Duties

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	2	4823,00	1845,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	28	353,00	72,32
KOKKU / TOTAL -	30	5176,00	1917,32

V Eesti laevaregistrid / Estonian Ship Registers

(tabelite / Tables C, III ja / and IV kokkuvõte / summary)

	Laevade arv / Number of Ships	Kogumahutavus / Gross tonnage	Dedveit / Deadweight
a) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	159	460716,48	185106,77
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	283	5784,73	2167,08
KOKKU / TOTAL-	442	466501,21	187273,85

Andmed on esitatud 1. jaanuari 2010. a seisuga.
Data is submitted as of 1st January, 2010.

Laevade kinnipidamine

Laeva nimi: **NAVA ELIZA**
IMO nr: 8312045
laevatüüp: puistlastilaev
ehitusaasta: 1984
operaator/reeder: Stinas Shipping Company, Kreeka
lipuriik: Marshalli Saared
klassifikatsiooniühing: LR
kinnipidamise kuupäev: 15.12.09
kinnipidamise sadam: Paldiski
kinnipidamise põhjus: avariigeneraator ei käivitud
kinnipidamisest vabastamise kuupäev: 16.12.09

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 200

AVANPORT OÜ

Väljastamise kuupäev: 28.09.2009

Tegevusala:

- jetijuhtide väljaõppe korraldamine.

Tunnustamisotsus nr 201

Akton Jahtlaevad OÜ

Väljastamise kuupäev: 13.10.2009

Tegevusala:

- plastikust ja puidust väikelaevade remontimine.

Tunnustamisotsus nr 204

ESS Kalev Jahtklubi

Väljastamise kuupäev: 14.12.2009

Tegevusala:

- väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine.

Tunnustamisotsus nr 205

Paadikuur OÜ

Väljastamise kuupäev: 14.12.2009

Tegevusala:

- puidust ja plastikust väikelaevade remontimine.

Tunnustamisotsus nr 207

OÜ DIANEKTA

Väljastamise kuupäev: 19.01.2010

Tegevusala:

- laevaremont,
sh laevamehhanismide ja -seadmete remont;
- laevasüsteemide kontrollimine ja katsetamine
(gaasikustutussüsteemide kontrollimine, katsetamine, paigaldamine ja hooldamine).

Ülemaailmne laevaõnnetuste juurdlejate foorum MAIIF-18

12.10.–16.10.2009 toimus Limassolis iga-aastane ülemaailmne laevaõnnetuste juurdlejate foorum MAIIF-18. Osalejad esindasid 29 liikmesriiki, lisaks vaatlejad valitsusvälistest organisatsioonidest.

Päevakorrapunktid:

- liikmesriikide tegevus eelnenud aasta jooksul;
- MAIIFI staatus konsultatiivse organisatsioonina IMO juures;
- MAIIFI tulevikuperspektiivid organisatsioonina;
- MAIIFI liikmeks astumise kriteeriumid;
- regionaalsete laevaõnnetuste juurdlejate foorumite ettekandeid (EMAIIF (Euroopa); MAIFA (Aasia); AMAIF (Ameerika));
- ILO konventsiooni MLC 2006 (*Maritime Labour Convention*), mis liidab nüüd üheks kõik olemasolevad ILO konventsioonid ja jõustub 2012;
- koostööd liikmesriikide vahel laevaõnnetuste juurdlemisel.

Suurema alateemana käsitleti ettekannetes õnnetusi, mis on seotud laevapere liikmete sisenemisega suletud ruumidesse laeval ning vastavate protseduurireeglite mittejärgimisega ja/või vajaliku väljaõppe puudumisega. Veel pöörati ettekannetes suurt tähelepanu kalalaevade püstuvuse kaotusest tingitud laevaõnnetustele.

Veeteede Ametit esindasid foorumil meresõiduohutuse teenistuse juhataja asetäitja Jaanus Matso ja mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna juhataja Raul Tell.

IMO teated

1. 21.–25. septembrini 2009. a toimus Londonis IMO ohtliku kauba, puistmaterjalide ja konteinerite alakomitee 14. istungjärk DSC 14.

Arutuse all olnud teemad

IMDG koodeksi täiendusettepanekute läbivaatamine

Erandlikult otsustati, et IMDG koodeksi 34-08 (jõustub kohustuslikuna 1. jaanuarist 2010) trükivigade korrektuuriga (*errata*) muudetakse mitme jahutamise veeldatud gaasi stoovimiskategooriat rangemaks, senise B asemel tuleb D. See tähendab keeldu stoovida teki alla gaase, mis on tähistatud UN numbriga: UN 1913, UN 1951, UN 1963, UN 1970, UN 2187, UN 2201 ja UN 2591.

IMDG koodeksi 2010. aastal ilmuva versiooni (35-10) väljatöötamine ja selle harmoniseerimine ÜRO transpordisoovitustega.

Seoses sellega käsitleti põhjalikumalt järgmisi kitsamaid teemasid:

- ÜRO soovitude samaaegne kohustuslik rakendamine erinevate transpordiliikide eeskirjadega;
- globaalselt harmoniseeritud kemikaalide klassifitseerimise süsteemi (GHS) kriteeriumite rakendamine (Märkus: Eestis on GHS rakendatud euromäärusega 1336/2008/EC alates 21. jaanuarist 2009.);
- teatud kemikaalide veol vajalikud vastumürgid (antidootid);
- probleemid tuleohtlike aure eraldavate plastgraanulite (UN 2211) ja -lehtede (UN 3314) veol konteinerites, ohutuse tagamiseks peab konteiner olema tuulutatav. Hamburgi sadamas peatatakse konteineri edasiliikumine, kui tuleohtlike aurude sisaldus konteineris ületab 20% alumisest plahvatusohtlikkuse piirist (LEL);
- granuleeritud tahkete nitraatide vedu (välja arvatud ammooniumnitraat). Tšiili esitas ÜRO testidega kooskõlas läbi viidud katsete tulemused. Leiti, et testide tulemused ei võimalda teha üldistusi ja on veoeskirja täiendamiseks rakendatavad ainult katsetatud graanulitüüpide korral. Kuna granuleeritud nitraatide vedu ei toimu mitte ainult meritsi, vaid ka maismaatranspordiga, siis on tegemist multimodaalse veo probleemiga ja seda saab lahendada ainult ÜRO tasemel. Seniks võib Tšiili kasutada administratsioonile IMDG koodeksi peatükiga 7.9 antud erandite tegemise võimalust;
- probleemid nikkel-metallhüdroiid (NMH) akude/patareide, näiteks UN 3028, veol. Need akud on konteinerites plahvatanud ja põhjustanud tulekahju. Ohtlike kaupade nimistusse lisatakse uus nimetus, UN 3496 NMH patareid (*BATTERIES, NICKEL METAL HYDRIDE*) koos nõudega stoovida need eemale soojusallikatest;

- fumigeeritud konteinerile peab jääma pärast tuulutamist teave, et selle sisemus oli eelnevalt täidetud fumigeerimisainega.

IMSBC koodeksi täiendamine ja puistekaupade omaduste hindamine

Töörühmale antavate ülesannete täpsustamiseks käsitleti eelnevalt järgmisi teemasid (töörühm esitab oma tööst kokkuvõtte DSC 15. istungjärgule).

Otsustati uuesti arutamisele ja edasiarendamisele võtta kunagine USA ettepanek (DSC11/4/7), milles pakuti välja puistlastide ohtlikkuse hindamise kriteeriumid. Tõsise väitluse tekitas paberipropside vedu trümmis, sest puit neelab õhust hapnikku (võib tekkida ka vingugaasi ehk CO-d). Kas ikka on tegemist ohtliku puistkaubaga ja IMSBC koodeksi probleemiga? Rõhutati vajadust rangelt järgida kinnisesse ruumi sisenemise juhendit.

Võeti teadmiseks Venezuela ning Trinidad ja Tobago taandatud raua (DRI) peenfraktsiooni (C) ohutuskatsete tulemused. Peenfraktsiooni (C) veoeskirja väljatöötamiseni ei jõutud ja kõlama jäi üleskutse mitte vedada taandatud raua peenfraktsiooni puistlastina.

Puidust ja teistest orgaanilistest materjalidest küttebriketi vedu puistlastina.

Ammooniumnitraadi ja seda sisaldavate väetiste vedu puistlastina. Selleteemalise ettekande tegi Euroopa Väetisetootjate Assotsiatsiooni (EFMA) esindaja.

MSC istungil detsembris 2008 otsustati, et IMSBC koodeks jõustub kohustusliku eeskirjana (allub SOLAS-e VI ja VII peatükile) 1. jaanuarist 2011.

Lasti paigutamise ja kinnitamise koodeks (*CSS Code*) ja sellega seotud soovitused

Konteinerite pakkimise mudelkursus käsitleb ainult standardseid lastiveoüksusi, kuid mittestandardsete lastiveoüksuste, näiteks kaubaalused (rolleralused), jaoks sobivad juhised puuduvad. Reguleerimata on kauba kinnitamise (kinnitustugevuse mõistes) nõuded konteineri sees. Kapten (meeskond) ei ole võimeline kontrollima kinnituste otstarbekust ja kinnitustugevuse piisavust lastiveoüksuse sees.

Jätkus vaidlus sorija töökoha minimaalsete mõõtmete üle. SOLAS-est lähtuvalt piisaks 600 mm, sest meresõiduohutus ei sõltu sorija töökoha mõõtmetest, kuna konteinerid soritakse enne merele minekut (IMO). ILO-le viidates nõuatakse töökoha minimaalseks mõõtmeks 750 mm (töökoha ohutus).

Vahejuhtumid ohtlike lastide veol ja sadamates läbi viidud kontrollide tulemused

Lähemalt käsitleti Saksamaa lipu all sõitval konteinerlaeval PUNJAB SENATOR 30. mai 2005. a trümmis toimunud plahvatuse ja tulekahju põhjusi. MSC 85 suunas omal ajal selle juhtumi põhjalikumale uurimisele tingimusega, et tulemused esitatakse DSC 14.

istungjärgule. Laeva lossimisel selgus, et tuli oli kahjustanud kaht konteinerit, mis olid täidetud standardsete HR6 AA mõõtu nikkel-metallhüdriid akudega. Konteinerid asusid laevas raskekütuse settetankide kohal, milles kütuse temperatuur oli vahemikus 70–80 °C. Laboratooriumis läbi viidud katsed näitasid, et seda tüüpi akude pikaajalisel soojendamisel võivad need akud põhjustada tulekahju, sest soojendamisel eralduv vesinik süttib.

Võeti teadmiseks Soome, Belgia, Kanada, Holland, Rootsi, Iraan, Saksamaa, USA, Korea, Itaalia ja Tšiili sadamates läbi viidud konteinerite ja veokite kontrollimise tulemused. Korea tegi ettepaneku, kuidas konteinerite kontrolli sadamates saaks veelgi tõhusamaks muuta. Ka teisi riike kutsuti üles kontrollima sadamatest merele saadetavaid konteinereid vastavalt ringkirjas MSC.1/Circ. 1202 toodud programmile.

Puistlastide käsitlemist sadamas käsitleva BLU koodeksi läbivaatamine

Otsustati teha vajalikud parandused ja täiendused siis, kui IMSBC koodeks on jõustunud, s.o 2011. aastal.

Pestitsiidide kasutamine laevas

Saksamaa eestvedamisel vaadatakse läbi soovitusel pestitsiidide ohutuks kasutamiseks laevas ja täiendatakse neid töögrupile saabuvate ettepanekute alusel. Täiendamist vajavad juhised fumigantide kasutamiseks trümmis ja lastiveoüksustes. Vajalikud täiendused viiakse olemasolevatesse soovitusel ringkirjaga MSC.1/Circ.1265, mis muudetud kujul avaldatakse IMDG koodeksi versioonis 35-10.

Kaitseriietus ja sellele esitatavad nõudete (SOLAS-e nõue)

Otsustati, et koostöös ISO-ga töötatakse välja laevadel kasutamiseks sobiva (keemia)kaitseriietuse standard.

Metsamaterjali vedu tekilaadungina

Rootsi ja Kanada eestvedamisel kokkukutsutud töörühm tegutseb juba mitmendat aastat ja töö tuleb lõpetada aastal 2010. Probleem on selles, et Euroopa jaoks koostatud rannasõidu eeskirjad metsaveol ei ole üle maailma rakendatavad. Lisaks kasutatakse Põhja-Ameerikas metsamaterjali vedamiseks tunduvalt suuremaid laevu kui Euroopas ja neil laevadel ei ole tehniliselt võimalik rakendada Euroopas lubatud tekikoormuse näitajaid.

Rahvusvaheline ohutu konteineri konventsiooni (CSC) täiendamine

Probleem on selles, et maailmas ringlevad konteinerid on erineva virnastamistugevusega. Kui alumisse kihti satub mittepiisava tugevusvaruga konteiner, siis võib konteiner puruneda või deformeeruda. Deformeerunud konteinerid on aga tõsine probleem, sest konteinerite kinnitamiseks kasutatavad automaatsed pöördlukud (*twist locks*) on väga

tundlikud konteineri kinnituskohtade nihkumise suhtes. Leiti, et merekonteinerite vastupidavus virnastamisele vajab unifitseeritud lähenemist.

Merekeskkonnale ohtlikku ainet sisaldava pakendi märgistamine

Kuna MARPOL III lisa rakendab globaalselt harmoniseeritud kemikaalide klassifitseerimise süsteemi (GHS) põhimõtteid, siis täiendatakse MARPOL III lisa viitega, et kahjulik aine (*harmful substance*) tuleb märgistada vastavalt IMDG koodeksi nõuetele. Selle tulemusena lihtsustub oluliselt muudatuste tegemine IMDG koodeksis, kuna hetkel kehtiva III lisa reegli 3(3) võib kustutada.

Kinnisesse ruumi sisenemise juhendi täiendamine

Seoses hapnikku neelavate lastide (hakkepuit, puidu graanulid, mets jm) vedamisega trümmis vajab juhend sisenemiseks kinnisesse ruumi (resolutsioon A.864(20)) täiendamist. Sageli kaasneb hapniku sisalduse vähenemisega trümmis ka ohtlikus koguses CO (süsinikmonooksiid, vingugaas) eraldumine, mis väga kergesti imbub ka kõrvalasuvatesse laeva ruumidesse. Peetakse vajalikuks regulaarsete õppuste läbiviimist laevas (analoogselt tulekahjuhäiretega), sest väga sageli unustavad isegi suurte kogemustega meremehed ettevaatusabinõud kinnisesse ruumi sisenemisel ja tagajärjeks on surmajuhtumid.

Muudest teemadest käsitleti Iraani ettepanekut koostada juhend kiirgusdetektorite kasutamiseks sadama väravas radioaktiivsete materjalide tuvastamiseks. Leiti, et vajaliku juhendi töötab välja Rahvusvaheline Aatomienergia Agentuur (IAEA).

Toetati püüdlusi konteinerite ja teiste veovahendite liikumise üleilmse jälgimissüsteemi väljatöötamiseks, DSC nõuanded saadetakse COMSAR 14. istungjärgule. Niisuguse jälgimissüsteemi ülesandeks on suurendada laevade ja sadamate turvalisust.

Veeteede Ametist osales IMO ohtliku kauba, puistmaterjalide ja konteinerite alakomitee 14. istungjärgu töös ohtliku lasti talituse juhataja Jaak Arro.



2. IMO 26. assamblee istungjärg toimus ajavahemikul 23. novembrist kuni 4. detsembrini 2009. a IMO peamajas Londonis. Peahoone suured renoveerimistööd lõppesid 2008. aasta kevadel. Eesti delegatsiooni kuulus neli liiget: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna juhataja Andres Lippmaa, Veeteede Ameti peadirektor Andrus Maide, Veeteede Ameti meresõiduohutuse

teenistuse juhataja René Sirol ja Veeteede Ameti välissuhete ja info osakonna juhataja Dan Heering.

Assambleest võttis osa 169 riigi ja kolme assotsieerunud liikme (Hongkong, Fääri saared, Aomen) esindajad. Kokku osales assamblee töös ligi 1200 delegaati.

IMO 26. assamblee presidendiks valiti Georg Boomgaarden (Saksamaa). Asepresidentideks valiti Paul Farquharson QPM (Bahama) ja Hamida Mrabet Labidi (Tuneesia).

IMO assamblee koguneb kord kahe aasta jooksul, mille ajal kinnitatakse organisatsiooni tööplaani, eelarve ning valitakse 40-liikmeline nõukogu. Avasõnaga esines peasekretär E. E. Mitropoulos, kes peatus lühidalt organisatsioonis kahe aasta jooksul tehtud töö ning eelseisvatel ülesannetel. Oma kõnes rõhutas peasekretär CO₂ emissioonide vähendamise tähtsust laevanduses, lühidalt rääkis piraatlusest ning relvastatud rünnakutest laevadele maailma meredel. Kahjuks näitavad numbrid, et rünnakute arv kasvab. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon on alates 1980-ndate algusest toetanud aktiivselt võitlust piraatluse vastu ning pakkunud riikidele mitmekülgset abi (Malacca väin, Singapur, Lõuna-Hiina meri). Piraadid on muutunud jultunumaks, paremini relvastatumaks ning varustatumaks. 2009. aasta novembris oli piraatide käes 10 laeva ning kokku 236 meremeest.



27. novembril 2009. aastal valiti järgmiseks kaheks aastaks uus nõukogu, mis koosneb kolmest kategooriast:

- A kategooria – riigid, mille põhiühiks on rahvusvahelised laevandusteenused;
- B kategooria – riigid, mille põhiühiks on rahvusvaheline merekaubandus;
- C kategooria – riigid, mis ei kuulu A ega B kategooriasse, kuid omavad erihuve meretranspordi ja -liikluse valdkonnas (oluline on siinkohal õiglase geograafilise esindatuse tagamine).



Kategooriasse A valiti:

Jaapan (142), Hiina (138), Korea (138), Itaalia (131), Kreeka (130), Suurbritannia (130), USA (129), Panama (124), Venemaa (122), Norra (109). Välja jäi Libeeria 101 häälega.

Kategooriasse B valiti:

Argentina, Bangladesh, Brasiilia, Kanada, Prantsusmaa, Holland, India, Hispaania, Rootsi ja Saksamaa.

Kategooriasse C valiti:

Singapur (141), Küpros (134), Indoneesia (132), Türgi (129), Tai (129), Filipiinid (124), Malta (123), Egiptus (123), Nigeeria (121), Malaisia (118), Lõuna-Aafrika Vabariik (117), Tšiili (116), Taani (113), Bahama (113), Mehhiko (113), Keenia (110), Saudi Araabia (109), Belgia (102), Austraalia (101), Jamaica (100).

Nõukogu C kategooriast jäid välja Kuveit (95), Araabia Ühendemiraadid (91), Marshalli Saared (84), Cooki saared (71), Iraan (70) ja Pakistan (54).

Uueks nõukogu esimeheks valiti Jeffrey G. Lantz (USA). Aseesimeheks valiti tagasi Dumisani Ntuli (Lõuna-Aafrika Vabariik).

Assamblee vaatas üle organisatsiooni 2008. ja 2009. aastal teostatud tööd.

Olulisemad teemad

- *IMO Member State Audit Scheme*. IMO resolutsiooniga A.1018(26) muudab organisatsioon auditeerimissüsteemi liikmesriikidele kohustuslikuks. *IMO Member State Audit Scheme* jõustub 1. jaanuaril 2015. aastal. Assamblee julgustas liikmesriike osalema vabatahtlikus auditeerimises parema kogemuse saamiseks. Assamblee võttis vastu ka kohustuslike IMO instrumentide rakendamise koodeksi (2007), mida rakendatakse kui auditeerimise standardit IMO liikmesriikide auditeerimissüsteemile.
- Assamblee uuendas organisatsiooni strateegilist plaani järgmiseks kuueks aastaks ning kinnitas kõrgetasemelise tegevuskava järgmiseks kaheks aastaks.

Tegevuskava alla kuuluvad:

- suurem tähelepanu piraatlusjuhtumitele ja relvastatud röövimiste vältimisele ja ohjamisele merel, eriti Somaalia ranniku ääres ja Adeni lahes;
 - teha ettevalmistusi STCW konventsiooni ja koodeksi efektiivseks uuendamiseks (juuni 2010);
 - anda oma panus kliimamuutuste ja ülemaailmse soojenemisega toimetulekuks, vähendades kasvuhoonegaaside emissiooni laevadelt ja rakendades selle jaoks vastavaid meetmeid;
 - laevanduse tõhusam propageerimine ning selle profiili, kvaliteedi ja keskkonnakaitse teadlikkuse tõstmine;
 - IMO poolt katmata laevade (väikelaevad ning kohalikke vedusid tegevad laevad) vajaduste kaardistamine (ohutuse ning keskkonnavalased aspektid).
- Assamblee kinnitas organisatsiooni eelarve:
£30'290'900 aastaks 2010 ning £30'860'300 aastaks 2011.

- Assamblee võttis vastu resolutsiooni piraatluse ja relvastatud rünnakute kohta Somaalia rannikul, millega muuhulgas mõistab hukka kõik rünnakud laevadele, olenemata juhtumi asukohast. Uus resolutsioon tervitab ÜRO Julgeolekunõukogu otsust (resolutsioon 1897 (2009)), millega pikendati 12 kuu võrra õigust siseneda Somaalia territoriaalvetesse piraatlusega võitlemiseks. Samuti võttis vastu assamblee resolutsiooni, millega uuendati piraatluse ja laevade relvastatud röövimise alaste kuritegude uurimise praktika koodeksit.
- Assamblee kinnitas resolutsiooni, millega võeti vastu juhend polaarvetes töötavate laevadele, mis on ehitatud 1. jaanuaril 2011 või pärast seda. Samas kutsutakse liikmesriike üles rakendama juhiseid niipea kui võimalik enne eelmainitud kuupäeva;
- Assamblee kinnitas resolutsiooni, millega võeti vastu teisaldatavate avamere puurtornide ehitamise ja varustuse 2009. aasta koodeks. Uus koodeks täiendab eelmist, 1989. aastal vastuvõetud koodeksit. Juurde lisati uue konstruktsiooniga teisaldatavate puurtornide rahvusvaheline standard nende rahvusvahelise veo ja opereerimise hõlbustamiseks, ohutuks kasutamiseks ning personali turvalisuse suurendamiseks. Koodeks rakendub puurtornidele, mis ehitatakse 1. jaanuaril 2012. aastal või pärast seda.
- Assamblee kinnitas resolutsiooni, millega võeti vastu ohuhoiatuste ja näidikute koodeks (2009), kus sätestatakse üldised suunised disainile ning soositakse SOLAS ja MARPOL konventsiooniga nõutud ohuhoiatuste ja näidikute ühetaolise tüübi, asukoha ning eelistuste kasutamist. See koodeks vahetab välja 1995. aasta koodeksi.
- Assamblee kinnitas resolutsiooni, millega sätestatakse suunised osapooltele, kellel on kohustus väljastada punkerdaja sertifikaat (*Bunkers Certificate*) laevapereta prahitud laevade registris olevatele laevadele.
- Assamblee kinnitas resolutsiooni, millega tunnistatakse vajadust üle vaadata juhised vastutuse jaotuse osas resolutsiooni A.871(20) edukamaks rakendamiseks *stowaway* (laevajänesed) juhtumite puhul.

Assamblee moodustas töö korraldamiseks kaks komiteed: esimene neist tegeles administratiivsete, finantsiliste, juriidiliste ja tehnilise koostöö küsimustega; teine tehniliste küsimustega.

Esimese komitee esimeheks valiti Graham Peachey (Austraalia) ning aseesimeesteks Kees Polderman (Holland) ja Oscar P. Debalí de Palleja (Uruguay).

Teise komitee esimeheks valiti Sveinung Oftedal (Norra) ning aseesimeesteks Lindsay Sturt (Uus-Meremaa) ja Rosa Benigna Francisco Sobrinho (Angoola).

Mandaatkomisjon (*Credential Committee*) kogunes 25. novembril, et üle vaadata delegatsioonide mandaadid.

Mandaatkomisjon moodustati järgnevate riikide esindajatest:

- Kamerun (Aguste Mbappe Penda ja Willie Tsanga);
- Iraan (Ali Akbar Marzban, komisjoni esimees);
- Singapur (Charles Chew);
- Türgi (Ahmet Gucl);
- Venezuela (Yaruma Rodríguez).

Komitee tulemus:

- 154 riigi volitused vastasid assamblee kodukorra reeglile 9;
- 5 riigi volitused aktsepteeriti tinglikult (Austria, Djibouti, Maldiivid, Mauritaania, Nicaragua);
- tinglikult aktsepteeriti ühe riigi volitused, kuid nende esindajad polnud kohale jõudnud (Samoa).



Vastuvõetud resolutsioonid:

1	A.1011(26)	Organisatsiooni strateegiline plaan (2010–2015)
2	A.1012(26)	Organisatsiooni kõrgetasemeline tegevusplaan ja prioriteedid (2010–2011)
3	A.1013(26)	Juhised organisatsiooni strateegilise plaani ja kõrgetasemelise tegevusplaani rakendamiseks
4	A.1014(26)	Eelarve (2010–2011)
5	A.1015(26)	Finantsaruanne ja auditi raportid
6	A.1016(26)	Laekumata maksed
7	A.1017(26)	Organisatsiooni finantsmääruste täiendused (kehtib 01.01.2010)
8	A.1018(26)	IMO vabatahtliku auditeerimissüsteemi edasiarendamine
9	A.1019(26)	Kohustuslike IMO instrumentide rakendamise 2007. aasta koodeksi muudatused vastuvõtmine
10	A.1020(26)	Ülevaatuste ja tunnistuste väljastamise harmoniseeritud süsteemi alusel ülevaatuse juhendi muudatuste vastuvõtmine
11	A.1021(26)	Ohuhoiatuste ja näidikute koodeks (2009)
12	A.1022(26)	Juhend ISM koodeksi rakendamiseks administratsioonidele
13	A.1023(26)	Teisaldatavate avamere puurtornide ehitamise ja varustuse koodeks (2009)
14	A.1024(26)	Juhend polaarvetes töötavate laevadele
15	A.1025(26)	Piraatluse ja laevade relvastatud röövimise alaste kuritegude uurimise praktika koodeks
16	A.1026(26)	Piraatlus ja laevade relvastatud röövimine Somaalia rannikuvetes
17	A.1027(26)	Ettepanek üle vaadata juhised vastutuse jaotuse osas resolutsiooni A.871(20) edukamaks rakendamiseks <i>stowaway</i> (laevajänesed) juhtumite puhul
18	A.1028(26)	Punkerdaja sertifikaadi väljaandmine laevapereta prahitud laevade registris olevatele laevadele
19	A.1029(26)	GISIS (ülemaailmne integreeritud laevanduse infosüsteem)
20	A.1030(26)	Maailma Mereülikooli (WMU) harta
21	A.1031(26)	Jätkusuutlik finantsiline toetus Maailma Mereülikoolile
22	A.1032(26)	Suhted mitteriiklike organisatsioonidega

Kõik IMO assamblee 26. istungjärgu resolutsioonid on allalaaditavad Veeteede Ameti veebilehelt aadressil: <http://www.vta.ee/atp/index.php?id=13729>.

3. Veeteede Ametisse on jõudnud järgmised ringkirjad:

- MSC.4/Circ.139 (22.09.2009) – 2009. a esimese kvartali (jaanuarist märtsini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (esimese kvartali jooksul raporteeriti 97 juhtumist);

- MSC.4/Circ.140 (22.09.2009) – 2009. a teise kvartali (aprillist juunini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (teise kvartali jooksul raporteeriti 138 juhtumist);
- MSC.4/Circ.142 (02.09.2009) – augustikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (augustikuu jooksul raporteeriti 20 juhtumist);
- MSC.6/Circ.4 (02.10.2009) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (juulist septembrini);
- MSC.3/Circ.17 (02.11.2009) – informatsioon migrantide vedudest meritsi ajavahemikul 1. jaanuarist kuni 31. juunini 2009 (376 juhtumit kokku 8747 migrantiga);
- MSC.1/Circ.1335 (29.09.2009) – parimad juhtimistavad piraatlusega võitlemiseks Adeni lahes ja Somaalia rannikul;
- MEPC.1/Circ.680 (27.07.2009) – süsteemide ja operatsioonide tehniline informatsioon lenduvate orgaaniliste ühendite (LOÜ) juhtimisplaanide arendamise toetuseks;
- MEPC.1/Circ.685 (18.08.2009) – reisilaevade reovee merreheitmine poolsuletud ja suletud alas;
- MEPC.1/Circ.686 (26.08.2009) – Aserbaidžaaani administratsioon teatab nende lipu all sõitva tankeri tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist; selle kohta on võimalik informatsiooni saada IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.687 (24.08.2009) – Austraalia ja Venemaa administratsioon teatavad, millise MARPOL lisa I reegli kohaselt on nende lipu all sõitvatel tankerite seisund vastavuses reeglitega;
- MEPC.1/Circ.688 (04.09.2009) – juhend rikutud kaupade/veoste haldamiseks;
- MEPC.1/Circ.689 (28.08.2009) – Brasiilia, Hongkongi, Hiina ja Malta administratsioon teatavad nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist ja tagasivõtmisest; selle kohta on võimalik informatsiooni saada IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.690 (10.09.2009) – Panama administratsioon teatab nende lipu all sõitva tankeri tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist ning mille kohta on võimalik saada informatsiooni IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.691 (01.09.2009) – Panama administratsioon teatab, milliste MARPOL lisa I reeglite kohaselt on nende lipu all sõitvatel tankerite seisund vastavuses reeglitega;
- MEPC.1/Circ.692 (29.10.2009) – Venemaa, Vietnami ja Panama administratsioon teatavad, milliste MARPOL lisa I reeglite kohaselt on nende lipu all sõitvatel tankerite seisund vastavuses reeglitega;
- MEPC.1/Circ.693 (29.09.2009) – Brasiilia administratsioon teatab nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist ning mille kohta on võimalik saada informatsiooni IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.694 (29.10.2009) – Venemaa administratsioon teatab, milliste MARPOL lisa I reeglite kohaselt on nende lipu all sõitva tankeri seisund vastavuses reeglitega;

- MEPC.1/Circ.697 (19.10.2009) – Malta administratsioon teatab nende lipu all sõitva tankeri tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist ning mille kohta on võimalik saada informatsiooni IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.698 (29.10.2009) – Kreeka ja Panama administratsioon teatavad nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist ning mille kohta on võimalik saada informatsiooni IMO CAS andmebaasist;
- STCW.2/Circ.25 (26.10.2009) – STCW osalusriigi administratsiooni välja antud meremehetunnistuse tunnustamise kinnituslehe näidis, mille on välja andnud Serbia Vabariik;
- STCW.2/Circ.26 (23.10.2009) – Läti Mereadministratsiooni välja antud meremeeste registri näidissertifikaadid;
- SAR.6/Circ.39 (26.08.2009) – Venemaa ja Poola vaheline leping merepääste ja -otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SAR.6/Circ.40 (06.11.2009) – Tšiili Vabariigi ja Uus-Meremaa vaheline leping merepääste ja -otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- FAL.2/Circ.115 (02.11.2009) – informatsioon õnnetustest laadimisel 2009. a maist augustini (kokku 55 juhtumit);
- FAL.3/Circ.199 (12.08.2009) – Kuuba Vabariik andis teada, et nende praktika erineb sellest, mis FAL konventsioonis kirjas;
- BWM.2/Circ.22 (14.08.2009) – Rootsi administratsioon on Helsingi konventsiooni (HELCOM) ja Kirde-Atlandi merekeskkonna kaitse konventsiooni (OSPAR) lepingupartnerite nimel võtnud ühendust seoses ajutise vabatahtliku rakendamise üldise juhendiga ballastivee vahetuse standardite osas, mis tulenevad BWM konventsiooni regulatsioonist D-1, laevadele, mis lahkuvad Läänemerest ja liiklevad läbi Atlandi ookeani kirde osa teistesse sihtpunktidesse;
- LC-LP.1/Circ.31 (02.11.2009) – parima praktika suunised kattumisvastase värvi/katte eemaldamiseks, kaasa arvatud TBT (tinaorgaanilised) laevakere värve;
- SLS.14/Circ.355 (17.08.2009) – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni peasekretär edastas Leedu valitsuse info seoses erandiga, mis tehti m/v Kaunasele SOLAS regulatsiooni I/4(B) järgselt ning LSA koodeksi paragrahvide 4.1.5.3 ja 4.4.8.32 alusel;
- SLS.14/Circ.363 (16.10.2009) – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni peasekretär edastas teatise Saksamaa valitsuselt, mis puudutab täispuhutavate päästeparvede hooldusperioodi pikendamise kinnitamist SOLAS konventsiooni reegel III/20.8.3 järgi.

Eesti Mereakadeemia täienduskursused 2010. a esimesel poolaastal

Õppekursuse nimetus	Algus	Lõpp	Sihtgrupp	Hind (EEK)	Märkused
Laevajuhtide erialane täiendusõpe vastavalt STCW 95 A-I/II Laevamehaanikute erialane täiendusõpe vastavalt STCW 95 A-I/II Elektrimehaanikute erialane täiendusõpe	04.01 01.02 01.03 05.04 03.05 07.06	08.01 05.02 05.03 09.04 07.05 11.06	laevajuhid	3342	8 tundi simulaatoril
Meresõidualane inglise keel vastavalt STCW 95 A-II/1 ja A-III/1			laevajuhid laeva- mehaanikud	1994	kursus 10 t; vastavalt grupi kogunemisele
Elektronkaartide (ECDIS) kasutamine STCW95 A-II/1			laevajuhid	3334	vastavalt grupi kogunemisele
GMDSS GOC kursus STCW 95 A-IV/2			laevajuhid	6900	Telenori ja Hollandi kinnitus
GMDSS ROC kursus STCW 95A-IV/2			laevajuhid	3000	Telenori ja Hollandi kinnitus
GMDSS täienduskursus ROC ja GOC STCW 95 A-IV/2 ja B-I/12 *ROC 3 päeva	04.01 18.01 01.02 15.02 08.03 22.03 12.04 26.04 10.05 24.05 14.06	08.01 22.01 05.02 19.02 12.03 26.03 16.04 30.04 14.05 28.05 18.06	laevajuhid	3376 2389	Telenori ja Hollandi kinnitus
Radarvaatleja STCW 95 A-II/1 ja A-II/3			kuni 500 GT laevajuhid	1900	vastavalt grupi kogunemisele
Radarsüsteemide ja ARPA kasutamine, sillatöö organiseerimine ja päästetööde korraldamine STCW95 A-II/2			Vanem-tüürimees kaptan	3452	vastavalt grupi kogunemisele
Radarvaatleja ja ARPA kasutamine STCW 95 A-II/1 ja A-II/3			laevajuhid	2900	vastavalt grupi kogunemisele
Esmaabiõpe STCW 95 A-VI/4-1	11.01 08.02 08.03 12.04 10.05 14.06	13.01 10.02 10.03 14.04 12.05 16.06	laevajuhid laeva- mehaanikud	2303	

Meditsiiniabikoolitus STCW 95 A-VI/4-2	11.01 08.02 08.03 12.04 10.05 14.06	15.01 12.02 12.03 16.04 14.05 18.06	kaptenid vanemtüürimehed	3366	
Ohtlike kaupade vedu STCW 78/95 B-V/c, IMDG koodeks			laevajuhid kaldapersonal laevapere liikmed		16 tundi; vastavalt grupi kogunemisele
Miimum nõuded tööks nafta-, keemia- ja gaasitankeritel STCW 78/95 V/1			laevapere liikmed terminalide töötajad	3000	inglise keeles; vastavalt grupi kogunemisele
Täiendav väljaõpe kaptenitele ja teistele juhtkonna liikmetele tööks naftatankeritel STCW 78/95 V/1			kaptenid juhtkond	3777	inglise keeles; vastavalt grupi kogunemisele
Väikelaevajuhtide õppekursus	11.01 08.03 03.05	04.03 29.04 30.06		6700 (sisald km)	kestvus u 8 nädalat
Sadama- ja merelootside täiendus- kursus			lootsid	7000	vastavalt kokkuleppele
Reisijate, kauba ja laeva ohutuse tagamine ja inimekäitumine kriisi- situatsioonis STCW95 A-V/2,V/3			reisilaevade meeskonnad	1100	vastavalt grupi kogunemisele
Laeva juhtimine ja manööverdamine STCW95 A-II/1,A-II/2 ja B-VIII/2			laevajuhid	7600	vastavalt grupi kogunemisele
Sillatöö organiseerimine ja juhtimine STCW95 A-II/1,A-II/2,B-VIII/2			laevajuhid	6900	vastavalt grupi kogunemisele
Kiir-laeva täienduskursus tüürimeestele B-V/3			kaptenid vanemtüüri- mehed	7350	vastavalt kokkuleppele
Siseaudiitorite ettevalmistus SOLAS 74 pt IX, ISM koodeks			laevanduse töötajad laevapere liikmed	1560	3 tööpäeva; vastavalt vajadusele
Laeva turvalisuse alane õppekursus laevapere liikmetele vastavalt ISPS koodeksi nõudmistele			laevapere liikmed	1000	8 tundi; vastavalt vajadusele
Kursus laevade turvaohvitseride ettevalmistamiseks ja julgestus- plaanide koostamiseks SOLAS 74 pt XI-2, ISPS koodeks			laevanduse töötajad laevapere liikmed	3800	vastavalt grupi kogunemisele
Merendusosalased algteadmised „maarottidele” 3 päeva Merendusosalased teadmised edasijõudnud „maarottidele” 2 päeva Võõrist ahtrini 1 päev			kõigile merendusest huvituvatele inimestele	3708 2400 1830	vastavalt tellimusele

Märkus: GMDSS kursused omavad Norra Telenori ja Hollandi Radiocommunication Agency kinnitust.

NB! Soodustused: graafikuväliseid kursuseid korraldatakse vajadusel, kui organisatsioon tellib terve kursuse. Hind kokkuleppel.

Informatsioon ja registreerimine tel 613 5588, faks 613 5581, emk01@online.ee