



VEETEED AMETI TEATAJA 2009/1

Meresõidudiplomite ja -tunnistuste kehtetuks tunnistamine	2
Terminid	4
Laevaõnnetused	7
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused.....	8
Laevade kinnipidamine	9
AFS konventsiooni jõustumine Eesti Vabariigis	10
Kampaania „Mine merele!”	10
IMO kohtumiste programm	11
IMO TEATED	13

Meresõidudiplomite ja -tunnistuste kehtetuks tunnistamine

Veeteede Ameti peadirektori 6. veebruari 2009. a käskkiri nr 31-OP

Aluseks võttes inimeste isiklikud avaldused meresõidudiplomite ja -tunnistuste kaotamise kohta:

1. Tunnistan kehtetuks järgmised meresõidudiplomid ja -tunnistused:
 - 1) Tammeorg, Kaimole 30.06.2004. a väljastatud väiksema kui 500-se kogumahutavusega laeva vahitüürimehe tunnistus nr LB 000049;
 - 2) Vedešin, Aleksandrile 17.01.2002. a väljastatud 3000 kW ja suurema peamasinate koguvõimsusega mootorlaeva vanemmehaaniku diplomi nr MM 000272;
 - 3) Ševeljov, Sergeile 27.02.2002. a väljastatud raadioside operaatori tunnistuse nr RS 001519;
 - 4) Weigel, Denissile 11.04.2002. a väljastatud raadioside operaatori tunnistuse nr RS 001576;
 - 5) Tammeorg, Kaimole 15.08.2005. a väljastatud raadioside operaatori tunnistuse nr RS 001813;
 - 6) Allikmäe, Jaagule 30.01.2006. a väljastatud piirangutega raadioside operaatori tunnistuse nr RK 000754;
 - 7) Leeman, Tarmole 23.10.2007. a väljastatud piirangutega raadioside operaatori tunnistuse nr RK 000911;
 - 8) Linde, Silverile 30.09.1999. a väljastatud vanemadruse tunnistuse nr AD 001514;
 - 9) Pajula, Mihklile 19.09.2005. a väljastatud vahimadruse tunnistuse nr AA 000464;
 - 10) Tarto, Kasparile 06.06.1997. a väljastatud nooremadruse tunnistuse nr AB 001331;
 - 11) Jakobson, Rasmusele 04.07.2005. a väljastatud adruse tunnistuse nr AC 005088;
 - 12) Zõrjanov, Eduardile 05.10.2006. a väljastatud adruse tunnistuse nr AC 005259;
 - 13) Semenov, Aleksandrile 29.08.2002. a väljastatud motoristi tunnistuse nr MC 001800;
 - 14) Sõtšjov, Alekseile 11.02.2003. a väljastatud motoristi tunnistuse nr MC 001886;
 - 15) Kuznetsov, Pavelile 26.06.2008. a väljastatud motoristi tunnistuse nr MC 002358;
 - 16) Semenov, Alexandrile 27.07.2001. a väljastatud elektrikuni tunnistuse nr EE 000390;
 - 17) Patsanjuk, Eduardile 02.11.1999. a väljastatud laevakoka tunnistuse nr LK 000184;
 - 18) Lyukov, Valeryle 04.05.2006. a väljastatud päästevahendite vanema tunnistuse nr EA 002792;
 - 19) Traburov, Alexandrile 25.05.2007. a väljastatud päästevahendite vanema tunnistuse nr EA 003252;
 - 20) Küttim, Tagmarile 07.06.2005. a väljastatud päästeparve vanema tunnistuse nr ES 002269;
 - 21) Rand, Aivarile 28.07.2005. a väljastatud päästeparve vanema tunnistuse nr ES 002293;
2. Meremeeste diplomeerimise ja registri bürool (hr E. Ots) viia sisse parandused kehtetuks tunnistatud diplomitest ja tunnistustest meremeeste registrisse.

3. Laevade järelevalve osakonnal (hr M. Rauk) jälgida, et laevadel ei kasutataks kehtetuks tunnistatud diplomeid ja tunnistusi.
4. Arhiivitalitusel (pr M. Juuresoo) teha märkused kehtetuks tunnistatud diplomite ja tunnistuste väljastamise algdokumentidele.
5. Käesolev käskkiri avaldada Veeteede Ameti Teatajas.

Peadirektor Andrus Maide

Terminid

Austatud veeteede kasutaja

Usaldusväärne teave navigatsioonimuutuste kohta on määrava tähtsusega ohutu meresõidu tagamisel. Siinjuures on äärmiselt oluline, et kasutatav terminoloogia oleks ühetähenduslik ja üheselt mõistetav. Kahjuks ei ole senini eesti keeles paljudel merendusega ja veeliiklusega seonduvatel mõistetel sobivat terminit või vastupidi – ühe asja või tegevuse kohta on kasutusel mitu erinevat sõna. Kiiresti suurenevast huvisõitjate arvust tulenevalt peavad navigatsiooniteabe allikad suutma kajastada kõiki olemasolevaid randumiskohti tagamaks turvalisust ja mugavust veeteede kasutamisel.

Olukorra normaliseerimiseks ning ühise terminoloogia kasutuselevõtmiseks teeme ettepaneku kasutada tulevikus käesoleva kirja lisa toodud veeliiklusega seonduvaid termineid.

Veeteede Amet on antud terminid võtnud kasutusele oma sisemises suhtlemises ning suhtluses sisevete ja merealade veeteede rekonstrueerimise projektide kontaktaladega ning konsultantidega. Terminite kasutuselevõtt on oluliselt lihtsustanud kõigi osapooltega suhtlemist just seoses määratlematuse vähenemisega. Antud terminid annaksid ka aluse korrastada ja lihtsustada õigusakte.

Kui Teil on ettepanekuid veeteid ja randumiskohti kirjeldavate terminite osas, palume Teid oma ettepanekutest teavitada.

Lugupidamisega

Taivo Kivimäe

Veeteede Amet

Hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja asetäitja

Lisa: märksõnad ja nende seletused

Märksõnad, mis seonduvad „-teega”:

VEETEE

- laevatatav veeala Eesti merealadel ja laevatatavatel sisevetel (MSOS VA ettepanek dets`07);

ÜLDKASUTATAV VEETEE

- veete osa, mis asub väljaspool sadama akvatooriumi ja selle sissesõiduteed (MSOS VA ettepanek dets`07);

LAEVATEE

- veete osa, mis on veeliikluseks sobivaim ning navigatsiooniteabes avaldatud ja vajaduse korral looduses tähistatud;

SADAMA SISSESÕIDUTEED

- veete osa, mis võimaldab laeval sadamasse siseneda ja sadamast väljuda ning kus selleks on vajalik korraldada laevaliiklust. Sadama sissesõiduteena käsitatakse ka sadama jagunemisega kaheks või enamaks sadamaks tekkivate sadamate ühist sissesõiduteed ja sissesõiduteed, kus sadamasse sissesõit toimub läbi teise sadama akvatooriumi (SadS VA ettepanek juuli`07).

Märksõnad, mis seonduvad kohtadega, kust algab ja lõpeb veetee:

RANDUMISKOHT

- koht mererannal või siseveekogu kaldal, mis sobib või on kohaldatud/rajatud veesõidukite randumiseks või sildumiseks. Randumiskohtade hulka kuuluvad maabumiskohad, lautrid, slippid, maabumissillad, väikesadamad ja sadamad.

1. MAABUMISKOHT

- veesõidukilt maale minekut võimaldav looduslik mereranna või kaldapiirkond;

2. LAUTER

- kohapealsete looduslike materjalide ümberpaigutamise teel rajatud koht veesõidukite randumiseks;

3. SLIPP

- kaldpind veesõidukite vettelaskmiseks või väljavõtmiseks;

4. MAABUMISSILD

- veesõidukite sildumiseks ja seismiseks vajalik rajatis (sild, kai vm), kus puudub infrastruktuur veesõidukite teenindamiseks;

5. VÄIKESADAM

- sadam või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele (SadS VA ettepanek veeb`09);

6. SADAM

- veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav piiritletud maa-ala ja akvatoorium (koos sadamaala) ning nendel asuvad ehitised (SadS VA ettepanek juuli`07).

Laevaõnnetused

09.12.2008 kell 05.43 sõitis Muuga sadamas sildumise ajal **punkrilaev SKORPION** (Eesti lipp, BT 1660, pikkus 86,4 m) pärast voolukatkestust graniitkividega ääristatud kaldasse. Laeva peamasin seisati avariiseiskamise lüliti abil. Pärast kaldassesõitu vähenes laeva ahtrisüvis 20 cm võrra. Kohe kontrollis laevapere üle kõik ruumid allpool peatekki, samuti mõõdeti kõikide tankide nivoosid. Merevee sissevoolu ei avastatud, lekkeid ja merereostust ei täheldatud.

Pärast laevakere veealuse osa ülevaatuset tuukrifirma UWS Baltic OÜ poolt selgus, et vigastada olid saanud sõukruvi labad, rooli baller ja laevakere ahtriosas ülevalpool veeliini oli tekkinud pragu pikkusega 700 mm. Klassifikatsiooniühingu esindaja peatas klassitunnistuse kehtivuse kuni vigastuste likvideerimiseni. Laev vajab remondiettevõttes dokiremonti.

Juhtum liigitati raskeks laevaõnnetuseks. Juurdlust teostas Veeteede Amet.

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 185

Alunaut OÜ

Väljastamise kuupäev: 27.01.2009

Tegevusala:

- alumiiniumist väikelaevade ehitamine, remontimine ja katsetamine.

Tunnustamisotsus nr 186

Baltic Boat Center OÜ

Väljastamise kuupäev: 09.03.2009

Tegevusala:

- väikelaevade remontimine

Tunnustamisotsus nr 187

AS Gaur

Väljastamise kuupäev: 20.03.2009

Tegevusala

Laeva ning laevaseadmete ja -süsteemide kontrollimine ja katsetamine (kaasa arvatud valmistamine).

- Laeva elektrisüsteemide ning elektri jaotusseadmete valmistamine, hooldamine, katsetamine ja remont.
- Laeva automaatika- ja tugevvoolusüsteemide valmistamine.

Laevaehituslased arvutused ja katsetused (sh tehniliste projektide dokumentatsiooni väljatöötamine).

- Laeva elektri jaotusseadmete, elektri- ja juhtimiskilpide ning elektri- ja juhtimissüsteemide projekteerimine.

Laevade kinnipidamine

Laeva nimi: **MARS**

IMO nr 9222417

laevatüüp: vedurlaev

ehitusaasta: 1999

operaator/reeder: PKL SPB, Venemaa

lipuriik: Venemaa

klassifikatsiooniühing: RMRS

kinnipidamise kuupäev: 06.02.09

kinnipidamise sadam: Muuga

kinnipidamise põhjus: nõuetele mittevastav mehitamine, puudus SOPEP

kinnipidamisest vabastamise kuupäev: 20.02.09

Laeva nimi: **TRUD R**

IMO nr 8957156

laevatüüp: mudapraam

ehitusaasta: 1993

operaator/reeder: Rohde Nielsen, Taani

lipuriik: Taani

klassifikatsiooniühing: GL

kinnipidamise kuupäev: 05.03.09

kinnipidamise sadam: Muuga

kinnipidamise põhjus: keskkonnareostus, korpuse kahjustus seoses madalikule sõiduga ja sellest PSC mitteteavitamine

kinnipidamisest vabastamise kuupäev: 16.03.09

AFS konventsiooni jõustumine Eesti Vabariigis

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) peasekretär teatab, et kooskõlas laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise konventsiooni (AFS konventsioon) artikliga 17 jõustus 23. jaanuaril 2009. a ühinemiskirja hoiuleandmisega Eesti Vabariigi ühinemine antud konventsiooniga.

Vastavalt konventsiooni artikli 18(2) sätetele jõustub AFS konventsioon Eesti Vabariigis 23. aprillil 2009. a.

Kampaania „Mine merele!”

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) käivitas 17. novembril 2008. a kampaania „Mine merele!” (*Go to Sea!*).

Kampaania eesmärk on meelitada noori ja tulevasi ohvitseri merele, sealhulgas ka üldsemalt merendussektorisse.

Ülemaailmne puudus meremeestest, eriti ohvitseridest, on saanud tõsiseks probleemiks, ähvardades juba rahvusvahelise laevanduse tulevikku ning seega ka maailmakaubandust. Puudu ei ole ainult ohvitseri, vaid ka mereharidusega spetsialiste ja ametnikke.

Hiljutistest uuringutest ja aruannetest on selgunud, et 2008. aastal oli 498000 vajaminevast ohvitserist puudu umbkaudu 34000 ohvitseri ja spetsialisti. Eeldatavalt tõuseb see arv 2012. aastaks 83900-ni. Nende näitajate põhjal käivitati kampaania „Mine merele!”.

Huvitavad faktid ja selgitavad joonised: <http://www.imo.org>

Ingliskeelne selgitav tekst on IMO ringkirjas: Circular letter No 2922

**IMO kohtumiste programm
2009**

Kuupäev	Komitee	Koht
12. – 16. jaanuar	Meresõidu hõlbustamise komitee (FAL) 35. istungjärk	IMO
19. – 23. jaanuar	Raadioside, otsingute ja pääste alakomitee (COMSAR) 13. istungjärk	IMO
2. – 6. veebruar	Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste alakomitee (STW) 40. istungjärk	IMO
16. – 20. veebruar	Tulekaitse alakomitee (FP) 53. istungjärk	IMO
2. – 6. märts	Vedellasti ja gaasi alakomitee (BLG) 13. istungjärk	IMO
16. – 20. märts	Laevakujunduse ja laevaseadmete alakomitee (DE) 52. istungjärk	IMO
23. – 27. märts	Rahvusvahelise naftareostuskahjude hüvitamise fond (<i>IOPC Funds</i>)	IMO
30. märts – 3. aprill	Juriidilise komitee (LEG) 95. istungjärk	IMO
20. – 24. aprill	Laeva lipuriigi kohustuste täitmise alakomitee (FSI) 17. istungjärk	IMO
11. – 15. mai	Laevade ohutu ja keskkonda säästva ringlussevõtu rahvusvaheline konventsioon	Hiina, Hongkong
27. mai – 5. juuni	Meresõiduohutuse komitee (MSC) 86. istungjärk	IMO
15. – 19. juuni	Rahvusvahelise naftareostuskahjude hüvitamise fond (<i>IOPC Funds</i>)	IMO
23. – 25. juuni	Tehnilise koostöö komitee (TC) 59. istungjärk	IMO
29. juuni – 3. juuli	Nõukogu (<i>Council</i>) 102. istungjärk	IMO
13. – 17. juuli	Merekeskkonnakaitse komitee (MEPC) 59. istungjärk	IMO
27. – 31. juuli	Navigatsiooniohutuse alakomitee (NAV) 55. istungjärk	IMO
21. – 25. september	Ohtliku lasti, puistlasti ja konteinerveo alakomitee	IMO

	(DSC) 14. istungjärk	
5. – 9. oktoober*	Juriidilise komitee (LEG) 96. istungjärk	IMO
12. – 16. oktoober	Rahvusvahelise naftareostuskahjude hüvitamise fond (<i>IOPC Funds</i>)	IMO
26. – 30. oktoober	Rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon (<i>London convention</i>)	IMO
19. – 20. november*	(<i>Council</i>) 25. erakorraline istungjärk	IMO
23. nov – 4. detsember*	IMO Assamblee 26. istungjärk	IMO
4. detsember*	Nõukogu (<i>Council</i>) 103. istungjärk	IMO

Nõukogu poolt heakskiidetud istungjärkude vahelised kohtumised**

Märts	GHG küsimuste töörühm	IMO
8.–12. juuni	DSC E&T töörühm	IMO
6.–10. juuli	OPRC/HNS tehniline töörühm	IMO
28. sept – 2. okt	DSC E&T töörühm	IMO

Istungjärkudevahelised kohtumised 1972. a Londoni konventsiooni ja 1996. a Londoni protokolliga raames**

25.–29. mai	Londoni konventsiooni teaduskomisjoni 32. istungjärk. Londoni protokolliga teaduskomisjoni 3. istungjärk	Rooma
26.–28. oktoober	Vastavuskomitee 2. istungjärk (LP/CG 2)	IMO

Muud kohtumised*

28.–30. jaanuar	IMO töökoda laevakontrolli vastastikuse mõistmise kokkulepete infokeskuste sekretäridele ja direktoritele	
-----------------	---	--

* esialgne

** kohtumisel ei tehta tõlget ning dokumendid on vaid originaalkeeles

IMO TEATED

1. 19.–23.01.2009 toimus Londonis IMO peakorteris mereside ja otsingute ning pääste (COMSAR) alakomitee 13. istungjärk, millest võtsid osa 66 maa ja 21 organisatsiooni esindajad.

Esimesel päeval esines pika avakõnega IMO peasekretär E. Mitropoulos. Kõne alguses viitas ta vajadusele moderniseerida GMDSSi ja vajaduse korral muuta kogu SOLAS konventsiooni IV peatükki. Pikemalt peatus ta faktil, et on loodud mõningad Aafrika regionaalsed otsingute ja pääste (SAR) koordineerimiskeskused, mille toetuseks oli loodud rahvusvaheline SAR fond, ja vajadusest seda tööd jätkata. IMO peasekretär rõhutas ka vajadust võidelda piraatlusega, samuti tutvustas ta programmi „*Go to sea!*”, sest on oodata suurt juhtide defitsiiti maailma laevanduses.

Avaldati kaastunnet Indoneesiale, kus järjekordses laevakatastroofis (MS Teratai Prima) hukkus suur hulk inimesi.

Ülemaailmne merehädä ja -ohutuse süsteem (GMDSS)

Veel kord arutati meresõiduohutuse informatsiooni kättesaadavust Arktikas, kus on nüüd viis uut meresõiduohutuse informatsiooni (MSI) ja meteoteadete ala (NAVAREA/METAREA), mida haldavalt vastavalt Norra (1), Venemaa (2) ja Kanada (2). Kahjuks ei kata INMARSATi geostatsionaarsed satelliidid ja NAVTEX süsteem kogu seda ala ning seega tuleb info kättesaadavus tagada lühilaine (HF) võimalustega. Toetati IMO/IHO/WMO ühtse töögrupi töö jätkamist selles küsimuses ja neilt oodatakse ettekannet COMSARi 14. istungjärgul.

Satelliitside

COSPAS-SARSAT ja INMARSAT andsid informatsiooni süsteemide hetkeolukorrast ja tulevikuplaanidest.

ITUga seonduv

Arutati AIS ohutusteate edastamise võimalusi (*safety-related broadcast message*). Leiti, et seda ei tohi mingil juhul kasutada hädateate edastamiseks ja AIS seadmed ei tohi olla selle saatmiseks valmistajatehase poolt eelkonfigureeritud. Arutusel oli ka AIS teadete tuvastamist läbi satelliitide ja ühtsete nõudmiste väljatöötamise võimalused kantavatele VHF DSC raadiojaamadele (nn klass H), mis on mõeldud väikelaevadele (jahid, kaatrid jms).

COMSAR-13 oli rahul IMO/ITU ühistöögrupi (*JWG – Joint Working Group*) tööga, kes töötab välja ühised seisukohad esitamaks need järjekordsele ülemaailmsele raadiokonverentsile (WRC-11). Alakomitee kinnitas hädahäire edastamise juhendi uuendatud kujul ja kohustas IMO sekretariaati välja andma vastavasisulist ringkirja (COMSAR.1(Circ.45)).

Toetati vajadust uuendada „Mereside käsiraamatut” (*Maritime Manual*), mille üks võimalustest oleks teha see tulevikus kaheosaliseks: I osa laevadel kasutamiseks ja II osa kalda tarbeks. Oodatakse vastavasisulisi ettepanekuid.

Otsingute ja pääste küsimused

Vaadati läbi IMO/ICAO ühistöögrupi XV sessiooni aruanne. Kuulati ära Ülemaailmse Mereülikooli (WMU) ettekanne „Projekti uuringud reisilaevade otsingute ja pääste küsimustes - II faas” (*Project on SAR Research related to Passenger Ships*). Lühidalt puudutati infovahetuse küsimusi pääste-koordinatsioonikeskustega olukorras, kui pole enam raadioteleksit. Samuti puudutati mehitamata lennuvahendite (UAS) kasutamise võimalusi otsingute ja pääste käigus.

Hulga lahtisi küsimusi jättis arutelu teemal merel päästetud isikute kaitse. Palju probleeme on Hispaanial, Itaalia ja Maltal. Suured eriarvamused olid Itaalia ja Malta vahel, kes lahendavad rasket probleemi: mida teha nende poolt merel päästetud Lääne-Aafrikast pärit isikutega.

Pandi paika COMSAR-14 esialgne päevakava ja aeg (8.–12. märts 2010). Istungjärk valis järgmiseks aastaks tagasi nii COMSAR juhataja C. Salgado (Tšiili) kui ka tema asetäitja A. Olopoenia (Nigeeria).

Eestist osales IMO alakomitee töös sidetalituse juhataja Kaarel Aare Veeteede Ametist.

2. 02.02–06.02.2009 toimus STW alakomitee (STW – *Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping*; IMO meremeeste väljaõppe ja vahiteenistuse aluse alakomitee) korraline 40. istungjärk, kus jätkati STCW (STCW – *The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) koodeksi ja konventsiooni laialdast ülevaatamist ja kaasaja nõuetele kohendamist. Arutlusel olid teemad, mida ei jõutud käsitleda erakorralisel istungjärgul või mille käsitlemine jäi pooleli. Peasekretäri ettepanekul käsitles alakomitee sellist aktuaalset teemat nagu laevapere liikmete ettevalmistus võitluses piraatluse vastu ja sellekohaste sätete lisamist STCW koodeksisse.

Uus teema oli ka laevapere liikmete ettevalmistus sõiduks jääga kaetud aladel (kõrgel laiuskraadidel). Siin moodustati korrespondentgrupp eesotsas Norraga, kes töötab välja vastavad ettepanekud järgmisele istungjärgule.

Üldise arutelu käigus jõuti konsensusele diskussioone tekitanud STCW konventsiooni ja koodeksi tekstides, mis käsitlevad reeglit III/I ning III ptk jagu A-III/I.

Vaidlusi tekitasid ka ptk VIII puhkeajaga puudutavad sätted: nõustuti 77-tunnise puhkeajaga 7-päevase perioodi jooksul, kuid konsensusele ei jõutud administratsioonide õiguses teha vajaduse korral erandeid selle suhtes (vähendada puhkeajaga 77–70 tunni vahelistes piirides).

Elavat arutelu tekitas ohutu töökeskkonna eest vastutava isiku väljaõpe ning volitused, mis leidis konsensuse alakomitees ja lisatakse koodeksi B-ossa.

Istungjärgul käsitleti ka laevade ohutu mehitatusega seotud teemasid (mitu tekiohviteri peab laeval olema), kuid alakomitee suunas selle küsimuse tagasi MSC-le, kuna

teema puudutab SOLAS konventsiooni ja ISM koodeksit, millede muutmine ei ole alakomitee pädevuses.

Lahtiseks jäi veel küsimus elektrimehaanikute kohta: vajadus selle eriala järele, nende kvalifikatsioon ja mitu selle ala spetsialisti võiks olla laevas.

Kuna paljud käsitletud teemadest jäid lahtiseks ja on jäänud vähe aega koodeksi ja konventsiooni laialdase ülevaatamise lõpetamiseks, siis pöörduv alakomitee MSC poole palvega kaaluda veel ühe erakorralise istungi kokkukutsumist.

Veeteede Ametist osalesid istungjärku töös meresõiduohutuse teenistuse juhataja asetäitja Jaanus Matso ning mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna juhataja Raul Tell.

3. 02.–06.03.2009 toimus Londonis IMO vedellastide ja gaaside alakomitee 13. istungjärk (BLG 13).

Tähtsamad arutlusteemad

Täiendatud MARPOL VI lisa ja NO_x tehnilise koodeksi (MEPC.179(58), jõustub 1. juulil 2010) rakendamist puudutavate juhendmaterjalide läbivaatamine ning täiendamine. Juhendmaterjalid jaotati olulisuse (prioriteetide) järgi kolme kategooriasse (viidatud reeglid vastavad täiendatud lisale).

Kategooria A – kõrge prioriteediga:

- 1) ülevaatuste ja tunnistuste harmoniseeritud süsteem (MEPC.128(53));
- 2) sadamariigi laevakontroll VI lisa osas (MEPC.129(53));
- 3) VI lisa reegli 17.2 kohane sadama vastuvõtuseade;
- 4) VI lisa reegli 15.6 kohane lenduvate orgaaniliste ühendite (VOC) käitlusplaan;
- 5) VI lisa reegli 13.7 kohase meetodi heakskiitmine;
- 6) muudetud MARPOL VI lisa ja NO_x tehnilise koodeksi rakendamine;
- 7) VI lisa reegli 4 kohane ekvivalent, mis ei ole kaetud mootori heitgaaside puhastamissüsteemi juhendiga (MEPC.170(57));
- 8) proovide võtmine laevakütuse vastavuse kindlakstegemiseks VI lisa nõuetele (MEPC.96(47)) ja
- 9) ülemaailmne järelevalve (monitooring) laevakütuse väävlisisalduse üle vastavalt MEPC.82(43) nõuetele.

Kategooria B – keskmise prioriteediga:

- 1) mootori väljavahetamine VI lisa reegli 13.2.2 kohaselt, kui ei ole nõutud III taseme (*Trier III*) nõuete kohaldamine;
- 2) täiendatud NO_x tehnilise koodeksi reegli 2.2.5.6 rakendamine;
- 3) kas ja millist juhendmaterjali on vaja selektiivse katalüsaatorseadme või mõne muu NO_x sisaldust heitgaasides vähendava seadme kohta;
- 4) kas ja millist juhendmaterjali on vaja NO_x sisalduse vähendamiseks heitgaasides vee kasutamise võimaluste kohta (sissepritsimine, kütuse emulsiooni kasutamine või laadimisõhu niisutamine) ja

- 5) kas ja millist juhendmaterjali on vaja maagaasi kasutamisel laevakütuse (ülekanalitegurid NO_x tehnilises koodeksi rakendamiseks).

Kategooria C – madala prioriteediga: kas ja millist juhendmaterjali on vaja laevakütuste kohta, mis on ei ole tavakütused või ei pärine naftast (gaas, naftaliivad, põlevkiviõli, sünteetilised kütused, biodiislid jm) ja mootori katsetamisel vajalike arvutuste tegemiseks kütuse erisuste arvestamiseks (ülekanalitegurid, et oleks võimalik kohaldada NO_x tehnilist koodeksit).

Kemikaalide merekeskkonnaohtlikkuse hindamise töörühm (ESPH töörühm) käsitles järgmisi valdkondi.

1) IBC koodeksi nimekirjas on neli vedellasti, mille veotingimuste teave on puudulik, rõhutati vajadust esitada ESPH töörühmale täiendav teave lõpliku seisukoha võtmiseks.

2) Lastitankide pesemiseks kasutatavad puhastuslisained (*cleaning additives*). Hindamiseks esitatud 48 ainest 29 vastasid MEPC.1/Circ.590 nõuetele, ülejäänud 19 mitte. Tehti ka väike vigade parandus. Ekslikult on mõned puhastuslisained heaks kiidetud MEPC/Circ.363 (on aegunud) alusel. Küll võib neid aineid kasutada laeva pardal, isegi lastitankide pesemiseks, kuid need ei ole enam puhastuslisained MARPOL II lisa 13. reegli mõttes.

3) IBC koodeksi 19. peatükis oleva nimekirja läbivaatamine. Eesmärk on võimalikult täieliku sünonüümide loeteluga vedellaste registri koostamine.

4) Biokütused ja biokütuste segud:

a) =>85% naftat on MARPOL I lisa last, laeva naftaste heitmete seiresüsteem (ODME) peab olema vastavalt kalibreeritud;

b) >1% naftat <85% , II lisa last, segu tuleb hinnata kolmepoolse kokkuleppe alusel vastavalt MEPC.1/Circ.512 juhistele või veetakse seda segu kui X kategooria lasti ja rakendatakse analoogse lasti kõige rangemaid veotingimusi, näiteks pürolüüsbensiin, butüülbenseen jt;

c) =<1% naftat, II lisa last;

d) biokütuste segamine kaldal (sadamas), enne laevale laadimist või segamine laeval, segamine pealelaadimise meetodil (*loading on top*) või toimub segamine merel laeva ülesõidu ajal. Merel segamisega kaasnevad tõsised tehnilised probleemid. Meresõiduohutuse seisukohast peab iga hetke olema tagatud laeva püstuvus. Merel muutub lastitankide nivoo mõõtmine ebatäpseks, kasvab tuleohust tingitud risk jm. Biokütuste segamine merel ei leidnud osavõtjate toetust. Küll oldi nõus lubama sadamas segamist, kuid selleks on vaja koostada juhendmaterjal. Euroopa Ühendus ei toeta biokütuste segamist laeval, ka mitte sadamas olles. Biokütuse segamist merel keelava otsuse saab teha MSC, BLG-l ei ole selleks pädevust.

Juhendite väljatöötamine ballastveekonventsiooni ühtlustatud rakendamiseks. Istungi toimumise ajal oli konventsiooniga ühinenud 18 riiki (15,5% kogu maailma kaubalaevastiku üldtonnaažist), jõustumiseks on vajalik ratifitseerimine 30 riigis (35% üldtonnaažist).

Arutluste teemaks oli juhend G9. Vaieldi, kuidas suhtuda erinevatesse kemikaalidesse, mis kasutavad üht ja sama aktiivainet. Siin võivad kerkida intellektuaalse omandi kaitsega seotud probleemid.

Töötati välja ballastvee käitlemissüsteemi puudutav tehniline küsimustik, mis avaldatakse vastava ringkirjana.

Laevakere kattumine veeorganismidega (*fouling*) ja nii üle maailma laialiveetavad kahjulikud veeorganismid (see on uus teema, mis ei kattu täielikult ballastvee probleematikaga).

Gaas laevakütusena (teema eestvedaja on Norra). Esialgu nähakse ette ainult maagaasi (metaani) kasutamist laevakütusena, teiste gaaside kasutamisel kerkivad esile täiendavad tehnilised probleemid.

Tehnilised nõuded metaani(maagaasi)hüdraatide pelleteid vedavale laevale. Teema eestvedaja on Jaapan, kes tegeleb ka tehniliste probleemidega.

MARPOL I lisa lastide jaoks kooskõlas GHSiga (ülemaailmselt harmoniseeritud kemikaalide klassifitseerimise süsteem) töötati välja kemikaali ohutuskaart (MSDS). Vastavalt vaadati läbi hetkel kehtiv MSC.150(77) ja uuendatud kujul läheb see lõplikuks kinnitamiseks MSC 85-le.

Keeld raskete naftasaaduste vedamisele ja kasutamisele Antarktikas, lõuna pool 60 lõunalaist. Teema tõstasid juba aastaid tagasi Antarktika kokkuleppe osalisriigid. Viimasel ajal viitavad olukorra tõsidusele selles piirkonnas matkelaevadega toimunud mereõnnetused: EXPLORER uppus novembris 2007, madalikule sõitsid CIUDAD DE USHUAIA (november 2008) ja OCEAN NOVA (18. veebruar 2009).

Arutelu tõi välja hulga lahendamist vajavaid probleeme. Kui võetakse aluseks MARPOL I lisa reeglis 21 toodud raske nafta määratlus, siis satub keelu alla ka osa destilleeritud kütuseid, sest DMC kvaliteedile vastava laeva diislikütuse tihedus võib olla kuni 920 kg/m³. Tiheduse kriteerium välistab ka määrdeõlide kasutamise laeva masinates. Küsiti, kas mitte ei kiirustata MARPOL I lisale uue peatüki lisamisega, sest eelnevalt on vaja uurida nafta käitumist väga madalal temperatuuril (Bahama). Teisalt toetati lähenemist, et laevadele tuleb esitada kõrgemad tehnilised nõuded (vajalik jääklass, kütuse- ja õlitankide paiknemine kaitstud asukohas jm) ja tehniliste probleemide lahendamise peab tegelema ning oma seisukoha avaldama DE (konstruktsioon ja seadmed) komisjon.

4. Veeteede Ametisse on jõudnud järgmised ringkirjad:

- MSC.1/Circ.1287 (09.12.2008) – muudatuse ettepanekud resolutsioonile A.705 – avaldamiseks meresõiduohutusealases teabes;
- MSC.1/Circ.1289 (09.12.2008) – muudatuste vastuvõtmine rahvusvahelises lennunduse ning mereotsingute ja -pääste (IAMSAR) käsiraamatus;
- MSC.1/Circ.1290 (16.12.2008) – ühtne tõlgendus mõistele „*First survey*” (esmane ülevaatus) osutatud SOLASe määrusele;
- MSC.1/Circ.1291 (09.12.2008) – juhend reisilaevadele üleujutuse või vee sissevoolu avastamise süsteemile;
- MSC.1/Circ.1294 (08.12.2008) – LIRT (*Long Range Identification and Tracking*) süsteemi tehniline dokumentatsioon;

- MSC.1/Circ.1301 (09.02.2009) – kontaktandmed IMO liikmesriikide kompetentsete asutuste kohta, kes tegelevad ohtlike kaupade vedude küsimustega. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1254;
- MSC.1/Circ.1283 (22.12.2008) – mittekohustuslikud juhised turvalisuse küsimustes laevadel, millele ei kehti SOLAS peatükk XI-2 ja ISPS koodeks;
- MSC.1/Circ.1281 (09.12.2008) – selgitavad märkused vigastamata laeva püstuvuse koodeksi kohta;
- MSC.1/Circ.1164/Rev.5 (09.12.2008) – täiendatud nimekiri riikide kohta, kus meremeeste väljaõpe ja diplomeerimine vastab STCW konventsiooni kehtivatele nõuetele;
- MSC.1/Circ.1266 (18.12.2008) – juhend puistlastilaevade kerekonstruksioonide vigastuste varajaseks hindamiseks ning vajaduse korral laeva mahajätmiseks;
- MSC.4/Circ.127 (19.11.2008) – 2008. a oktoobrikuu informatsioon piraatlusest ja laevadele röövkalaladungidest;
- MSC.4/Circ.128 (20.03.2009) – 2008. a novembrikuu informatsioon piraatlusest ja laevadele röövkalaladungidest;
- MSC.4/Circ.129 (20.03.2009) – 2008. a detsembrikuu informatsioon piraatlusest ja laevadele röövkalaladungidest;
- MSC.5/Circ.6 (06.01.2009) – informatsioon mereabiteenistustes (MAS);
- MSC.6/Circ.1 (27.01.2009) – lahknevuse raportid AISi kasutamisel;
- MSC.3/Circ.16 (3.02.2009) – informatsioon migrantide vedudest meritsi 2008. a; hõlmab 55 juhtumit kokku 1266 migrandiga;
- MSC-MEPC.6/Circ.5 (31.12.2008) – loetelu rannariikide ametiasutustest (aadressid, telefoni- ja faksinumbrid, e-posti aadressid), mis on vastutavad meresõiduohutuse ja merereostuse vältimise küsimustes;
- MEPC.1/Circ.637 (17.11.2008) – kütteõli kättesaadavus ja kvaliteet;
- MEPC.1/Circ.654 (19.12.2008) – Küprose, India ja Inglismaa administratsioonid teatavad nende lippude all sõitvate tankerite kütteõli proovide mittevastavusest MARPOLi nõuetele;
- MEPC.1/Circ.656 (23.01.2009) – Panama administratsioon teatab, milliste MARPOL lisa I reeglite kohaselt on nende lipu all sõitvate tankerite seisund vastavuses reeglitega;
- MEPC.1/Circ.657 (23.01.2009) – Panama administratsioon teatab nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kehtivusest ning mille kohta on võimalik saada informatsiooni IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.658 (18.02.2009) – Bahama ja Panama administratsioon teatavad, milliste MARPOL lisa I reeglite kohaselt on nende lippude all sõitvatel tankerite seisund vastavuses reeglitega;
- MEPC.1/Circ.659 (11.02.2009) – Norra administratsioon teatab samaväärsete alternatiivide vastuvõtmisest IBC koodeksis;
- MEPC.2/Circ.14 (17.12.2008) – antakse ajutine vedelainete liigitus. Asendab samateemalised varem avaldatud ringkirjad;
- COMSAR.1/Circ.44 (04.02.2009) – informatsioon NAVAREA koordinaatoritest. Asendab ringkirja COMSAR/Circ. 43;
- COMSAR.1/Circ.45 (04.02.2009) – protseduuri juhised hädasignaali andmiseks;
- SN.1/Circ.272 (10.12.2009) – laevaliikluse ja ankrusse jäämise vältimise alad ning nende koordinaadid;
- SN.1/Circ.277 (19.02.2009) – USA valitsuse informatsioon rahvusvahelise jääpatrulli teenistusest 2009. aastal;

- BC.1/Circ.66 (06.02.2009) – kontaktandmed pädevatest institutsioonidest, kes IMO liikmesriikides vastutavad vilja ja tahke puistlasti vedude ohutuse eest. Asendab ringkirja BC.1/Circ.65;
- FP.1/Circ.35 (07.01.2009) – täiendatud nimekiri halooni hoidlatest ja vastuvõtu-seadmetest;
- FP.1/Circ.36 (05.01.2009) – täiendatud nimekiri tunnustatud tulekatsete labora-tooriumidest;
- FSI.1/Circ.11 (31.01.2009) – küsimustik liikmesriikidele laevastiku andmekogu vajalikkuse kohta.

IMO ringkirjad on saadaval IMO Interneti-aadressil <http://www.imo.org> (*IMO Circulars*).

5. Trükist on ilmunud:

- *Casualty Investigation Code (2008 Edition)*.
Müüginumber I128E, hind 5 GBP, lisanduvad saatekulud;
- *Code of safety for special purpose Ships, 2008 (2008 SPS Code)*.
Müüginumber IA820E, hind 4 GBP, lisanduvad saatekulud.

Tellimuse vormistamiseks pöörduda:

International Maritime Organization (IMO)
Sales and Marketing
Publishing Service
Telefon: + 442077357611
Faks: + 442075873241
E-post: publications-sales@imo.org