



VEETEED AMETI TEATAJA 2010/2

Paris MoU (vastastikuse mõistmise memorandum) uus kontrollimise kord (<i>New Inspection Regime – NIR</i>).....	2
Teadmiseks väikelaevnikele	5
Laevade kinnipidamine.....	7
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused	8
IMO teated	10
IMO trükised.....	12
Ilmus teatmik "Navigatsioonimärgid Eesti vetes"	13

Paris MoU (vastastikuse mõistmise memorandumi) uus kontrollimise kord (*New Inspection Regime* – NIR)

1.jaanuarist 2011 hakkab kehtima ParisMou piirkonnas uus laevakontrolli kord. Link ParisMOU kodulehele, kus käsitletakse uut sadamariigi laevakontrolli korda detailsemalt:

<http://www.parismou.org/ParisMOU/New+Inspection+Regime/xp/menu.4279/default.aspx>

1. Uus eesmärk – kogu MoU piirkonna katmine kontrollidega

NIR kehtestamisega muudab PMoU eesmärki kontrollida 25% iga liikmesriiki külastavatest laevadest. Selle asemel seatakse eesmärgiks kontrollida kõiki sadamaid ja ankrupaiku külastavaid laevu PMoU piirkonnas vastavalt jagatud kontrollikohustusele.

1.1. Laeva riskiprofiil

Valikutegur (*Target Factor*) asendatakse laeva riskiprofiiliga (*Ship Risk Profile*), mis jagab laevad madala riskiga laevadeks (*Low Risk Ships – LRS*) ja kõrge riskiga laevadeks (*High Risk Ships – HRS*). Kui laev ei kuulu kummassegi kategooriasse, klassifitseeritakse see standardriskiga laevaks (*Standard Risk Ship – SRS*).

Laeva riskiprofiil põhineb järgnevatel tunnustel, mille aluseks on viimase kolme aasta jooksul PMoU piirkonnas läbiviidud kontrollide andmed:

- laeva tüüp;
- laeva vanus;
- laeva lipuriigi tegevuse näitajad (k.a osalemine IMO liikmesriikide vabatahtlikus auditeerimissüsteemis VIMSAS);
- tunnustatud organisatsiooni(de) tegevuse näitajad;
- rahvusvahelise meresõiduohutuse korraldamise (ISM) eest vastutava reederi tegevuse näitajad;
- leitud puuduste arv;
- kinnipidamiste arv.

1.2 Reederi tegevuse näitajad

Reederi tegevuse näitajad laeva riskiprofiili arvutamiseks on PMoU jaoks uus suurus. PMoU on kehtestanud valemi, mis arvestab reederi laevastiku kohta registreeritud puudusi ja kinnipidamisi viimase 36 kuu jooksul, tuginedes reederi IMO numbrile, ja võrdleb seda tulemuslikkuse määramiseks kõigi PMoU raames kontrollitud laevade

keskmisega. Reederid saavad väga madala, madala, keskmise või kõrge kategooria. Iga sissesõidukeeld (*Refusal of Access – Ban*) mõjutab reederile kategooria määramist negatiivselt.

1.3 Kontrollikategooriad, ajaaken, valikuskeem ja kontrollide liigid

Tunnustades sadamariikide õigust igal ajal kontrollida välisriikide lipu all sõitvaid laevu oma sadamates, viib Paris MoU sisse järgneva korra.

.1 Kontrollikategooriad:

NIR sisaldab kahte kontrollikategooriat: korraline ja täiendav kontroll.

Korralised kontrollid määratakse vastavalt ajaaknale. Täiendavate kontrollide aluseks on esmatähtsad või ootamatud tegurid sõltuvalt asjaolude tõsidusest.

.2 Ajaaken

Ajaaken määratakse vastavalt laeva riskiprofiilile järgnevalt:

HRS: 5–6 kuu jooksul pärast viimast kontrolli PMoU piirkonnas;

SRS: 10–12 kuu jooksul pärast viimast kontrolli PMoU piirkonnas;

LRS: 24–36 kuu jooksul pärast viimast kontrolli PMoU piirkonnas.

Aega järgmise korralise kontrollini hakatakse arvestama iga kontrolli järel uuesti.

.3 Valikuskeem:

Kui ajaaken on sulgunud, muutub laev prioriteediks nr 1 ning see valitakse **kindlasti** välja korraliseks kontrolliks.

Kui ajaaken avaneb, muutub laev prioriteediks nr 2 ning see **võidakse** valida välja korraliseks kontrolliks.

Kui laeva kohta registreeritakse esmatähtis tegur, muutub laev prioriteediks nr 1 ajaaknast sõltumata ning see valitakse välja korraliseks kontrolliks.

Kui laeva kohta registreeritakse ootamatu tegur, muutub laev prioriteediks nr 2 ajaaknast sõltumata ning see võidakse valida välja korraliseks kontrolliks.

Enne kui ajaaken avaneb ükskõik millise riskiprofiiliga laevale ning esmatähtsad või ootamatud tegurid puuduvad, pole laev prioriteediks ning liikmesriikidel pole kohustust sellise laeva kontrolli läbi viia, ent kui seda peetakse vajalikuks, võidakse seda siiski teha.

.4 Kontrollide liigid (esmane, üksikasjalikum ning laiendatud kontroll):

PMoU ei muuda kontrolli liike, vaid kohaldab laiendatud kontrolli kõikidele laevatüüpidele.

Korralise kontrolli puhul peab iga HRS profiiliga laev ja iga rohkem kui 12 aasta vanune puistlastilaev, keemiatanker, gaasitanker, õlitanker või reisolaev läbima laiendatud

kontrolli. Iga SRS ja LRS profiiliga laev, mis ei kuulu ühessegi eelmainitud liiki, peab läbima esmase kontrolli või mõjuvate põhjuste korral üksikasjalikuma kontrolli.

Iga lisakontroll peab olema vähemalt üksikasjalikum kontroll. Kui laev on HRS profiiliga või kuulub ühte eelnimetatud tüüpi, võib liikmesriik teha otsuse viia läbi hoopis laiendatud kontroll.

1.4 Sissesõidukeeld (keeld)

PMoU laiendab antud keeldu mitmekordse kinnipidamise tõttu teatud laevatüüpidelt kõikidele laevatüüpidele ning lisaks mustas nimekirjas olevatele lipuriikidele ka hallis nimekirjas olevatele.

Keelukriteeriumid esimese ja teise keelu kohta muudetakse järgnevalt:

- kui laev sõidab musta nimekirja kuuluva lipu all, kehtestatakse talle keeld pärast rohkem kui kahte kinnipidamist viimase 36 kuu jooksul;
- kui laev sõidab halli nimekirja kuuluva lipu all, kehtestatakse talle keeld pärast rohkem kui kahte kinnipidamist viimase 24 kuu jooksul.
- iga järgnev kinnipidamine pärast teist keeldu toob lipust sõltumata kaasa sissesõidukeelu.

Lisaks kehtestatakse ajaperiood, mille järel võib keelu tühistada:

1. kolm kuud pärast esimest keeldu;
2. kaksteist kuud pärast teist keeldu;
3. kaksikümne neli kuud pärast kolmandat keeldu;
4. alaline sissesõidukeeld.

Kolmanda keelu tühistamiseks kohaldatakse rangemad tingimused, mis tuleb täita enne nimetatud kahekümne nelja kuu möödumist.

1.5 Ettekandekohustused

PMoU laiendab NIR sisseviimisega ka saabumisteateid. Varasema korra kohaselt oli juba kehtestatud 72-tunnise saabumise eelteate edastamise kohustus (ETA72). See kehtis vaid mõnele laevatüübile ning vaid juhul, kui need pidid läbima laiendatud kontrolli. ETA72 laiendatakse nüüd kõigile HRS profiiliga laevadele ning ka kõigile rohkem kui 12 aasta vanustele puistlastilaevadele, keemiatankeritele, gaasitankeritele, õlitankeritele ja reisilaevadele, mis peavad läbima laiendatud kontrolli. Laiendatud kontrolli alla kuulumust saab järele vaadata internetist aadressil <http://www.parismou.org> pärast 1. jaanuari 2011. a.

Nagu eelnevaltki on lisaks nõutud, et kõik laevad edastaksid 24 tundi varem saabumise eelteate (ETA24).

Nii ETA72 kui ka ETA24 teated on laevadele kohustuslikud ning need esitatakse sadamariigile kooskõlas siseriiklike eeskirjadega.

Uus nõue ettekande tegemise kohta, mis jõustub NIR kehtestamisel, on tegeliku saabumisaja (ATA) ja tegeliku lahkumisaja (ATD) teatamine kõikidel laevadel kõikides sadamates ja ankrupaikades PMoU piirkonnas.

1.6 Rakendamine

NIR asendab hetkel kehtiva sadamariigi kontrolli korra 1. jaanuaril 2011. a. Siiski loetakse uute nõuete rakendamisel kehtivaks kõikide 2009. a kesksaigast alates läbiviidud kontrollide tulemused.

Teadmiseks väikelaevnikele

Milleks päästevest?

Päästevesti kandmine on äärmiselt oluline. Väiksemates paatides on soovitatav kogu sõidu vältel kanda päästevesti või ujuvusvahendit lähtuvalt veepealsest tegevusest. Päästevesti käsitletakse kui individuaalset päästevahendit, mille järele tekib reeglina vajadus rasketes ilmastikuoludes või õnnetuse korral.

Eristada tuleb päästevesti ja ujuvusvahendit. Päästevestiks nimetatakse vesti, mille kandejõud on vähemalt 100 N. Kandejõuga 50 N nimetatakse ujuvusvahendiks, tegemist võib olla nii vesti kui ka ülikonnaga. Paljudes arenenud merenduspoliitikaga riikides on rannaäärses vaba aja veetmises soositud just 50 N ujuvusvahendid, kuna need on vees liikumiseks mugavamad ja abi saamise tõenäosus ranna lähedal on oluliselt suurem.

100 N päästevestid on kogult küll suured, kuid kaitsevad ka tuule eest. Samuti on just 100 N päästevestide valik vastavalt inimese kaalule väga lai, hõlmates ka laste suurusi. 100 N päästevesti puhul tuleb kindlasti jälgida, millise kaaluvahemiku jaoks see on mõeldud.

150 N kandejõuga päästevestid on õhuga täituvad, seda kas automaatselt või käsitsi aktiveeritavad. Neid on mugavam kasutada, sest on tavaolukorras kompaktselt kokku pakitud, kuid ära ei tohi unustada nende hooldamist ja kontrollimist vastavalt tootja kasutusjuhendile.

Olles valinud käsitsi aktiveeritava päästevesti, tuleb endale eelnevalt selgeks teha, kuidas päästevesti vajaduse korral õhuga täita saab – ning see tegevus peab hästi selge olema.

Tingimata tuleb päästevesti valides jälgida, et see oleks sertifitseeritud ja vastavalt märgistatud. Kasutada võib päästevahendeid, millel on SOLAS või CE markeering.

Päästevesti või ujuvusvahendi kasutamine suurendab pääsemisvõimalusi, ent ennekõike tuleb ohtusid teadlikult vältida:

- veendu, millistes tingimustes kasutamiseks on paat mõeldud;
- kontrolli alati paadi ja varustuse korrasolekut;
- planeeri reisi ja jälgi ilmaolusid;
- teata kodustele; kuhu läksid ja millal plaanid tagasi jõuad;
- ära hinda oma oskusi ja teadmisi üle;
- seila kaine peaga;
- pane tähele teisi vee peal liiklejaid ja hoiu keskkonda;
- võta alati kaasa kasutusvalmis sidevahend.

Põhiliselt on õnnetused väikelaevadega juhtunud D-kategooria paadi mitteotstarbekohase kasutamise, paadi ülekoormatuse ja ka ülemäärase joobe tõttu.

Millele paadi ostmisel tähelepanu pöörata?

Paati ostes kontrollige alati, kas olemas on:

- CIN kood ehk identifitseerimisnumber paadi kerel;
- tootja paigaldatud plaat CE märgistuse ja nõutavate andmetega;
- omaniku käsiraamat koos vastavusdeklaratsiooniga.

Paatidel ja paadimootoritel olema kaasas omaniku käsiraamat Euroopa Liidu ametlikus keeles või keeltes, mille määrab liikmesriik, kus neid tooteid turustatakse.

Omaniku käsiraamat annab infot, kuidas paati võimalikult ohutult kasutada. Käsiraamat sisaldab tehnilisi andmeid ja teavet, millistes tingimustes kasutamiseks on see paat mõeldud. Kõikide väikelaevade puhul iseloomustab seda konstruktsioonikategooria.

Samuti leiab sealt juhiseid paadi kasutamiseks, hooldamiseks ja hoiustamiseks.

Paadi kasutamisel olge tähelepanelikud õige koormatuse ning tuule tugevuse ja laine kõrguse suhtes, et need oleksid vastavad paadi konstruktsioonikategooriale.

Enne paadi kasutamist kontrollige ohutusvarustuse olemasolu ja korrasolekut.

Paadi konstruktsioonilisi ümberehitusi on lubatud teha vaid paadi tootja kirjalikul loal.

Hoidke paat alati korras ja puhtana, sellega tagate paadile pika kasutusea.

Olenevalt paadist tuleb erilist tähelepanu juhtida tuleohtu vältimisele.

Säilitage kasutusjuhendit kindlas kohas ja omaniku vahetusel andke see edasi järgmisele omanikule.

Kehtivatest õigusaktidest juhindudes on müüja ehk turule laskja kohustus tagada, et väikelaevaga on kaasas kogu nõuetele vastav dokumentatsioon.

Väikelaeva ohutus- ja kvaliteedinõuded ning CE märgistus paadil

Eestis on kasutusel palju vanu paate, mis on head ja tugevad ning neil pole CE märgistust, kuid tulevikku vaadates tuleb arvestada EÜ-s kehtiva regulatsiooniga väikelaevade ohutus- ja kvaliteedinõuete osas.

CE märgistus paadil oleval tootjaplaadil viitab sellele, et paat vastab Euroopa Ühenduse väikelaevade direktiivi 94/25/EÜ, muudetud direktiiviga 2003/44/EÜ, nõuetele.

Nimetatud ohutusnõuded käsitlevad laeva põhilisi meresõidumadusi nagu püstuvus, ujuvus, uppumatus, käikuvus, juhitavus, selleks ettenähtud koormatuse, inimeste arvu, lubatud mootorivõimsusega.

Väikelaeva konstruktsioonikategooria näitab, millises kasutuspiirkonnas ning millise laine kõrguse ja tuule tugevusega on see paat kasutamiseks mõeldud. Kvaliteedinõudeid kasutatavate materjalide ja tehnoloogiate osas saab tootja kõige paremini täita ühtlustatud standardeid järgides. Väikelaevade CE nõuete väljatöötamisel on eemärgiks seatud kaitstuse kõrge tase ohutuse, tervishoiu ja keskkonnakaitse seisukohast.

Vajalikku teavet väikelaevadele esitatavate nõuete kohta saab Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonnast, kontaktandmed www.vta.ee, e-post: vslo@vta.ee.

Väike- ja siseveelaevade
osakonna juhataja Andres Kõnd

Laevade kinnipidamine

Laeva nimi: BRUIN
IMO nr 7716531
laevatüüp: külmveolaev
ehitusaasta: 1980
operaator/ reeder: CB Marine Limited, London
lipuriik: Saint Kitts ja Nevis
Klassiühing: IS
kinnipidamise kuupäev: 19.05.2010
kinnipidamise sadam: Tallinna reid
kinnipidamise põhjus: puudusid ISSC ja SMC tunnistused, tuletõrjehüdrantide torustikud lekkisid, puudus ballastipump, kaubalaeva ohutuse tunnistus kehtetu
kinnipidamisest vabastamise kuupäev: 25.05.2010

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 218

Põhjasadama Mereklubi Rogerwiek

Väljastamise kuupäev: 07.05.2010

Tegevusala:

- väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine;
- jetijuhtide väljaõppe korraldamine.

Tunnustamisotsus nr 219

Cooltec OÜ

Väljastamise kuupäev: 28.05.2010

Tegevusala:

laevaseadmete ja -süsteemide kontrollimine ja katsetamine:

- laeva külmutussüsteemide projekteerimine, paigaldus, kontrollimine, katsetamine ja remont;
- laeva külmutussüsteemidega seotud seadmete ning torustike projekteerimine, paigaldus, valmistamine, kontrollimine, hooldamine, katsetamine ja remont.

Tunnustamisotsus nr 221

OÜ Paaditööd

Väljastamise kuupäev: 01.06.2010

Tegevusala:

- puidust väikelaevade remontimine.

Tunnustamisotsus nr 222

Akvalang OÜ

Väljastamise kuupäev: 31.05.2010

Tegevusala:

- laeva veealuse osa tuukriülevaatus.

Tunnustamisotsus nr 224

OÜ Berku Eritööd

Väljastamise kuupäev: 04.06.2010

Tegevusala:

laevaseadmete ja -süsteemide kontrollimine ja katsetamine:

- kütte- ja ventilatsiooniseadmete paigaldus, remont, kontrollimine ja katsetamine.

Tunnustamisotsus nr 225

OÜ Mereabi Baltica

Väljastamise kuupäev: 21.06.2010

Tegevusala:

pääste- ja tuletõrjevahendite kontrollimine ja katsetamine

- pääste- ja tuletõrjevahendite kontrollimine, katsetamine ja remontimine.

IMO teated

1. 12.05–21.05.2010 toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee (MSC) 87. istungjärgk.

Olulisemad päevakorrapunktid:

- IMO komiteede otsused;
- kohustuslike õigusaktide arutelu ja paranduste vastuvõtmine;
- mereturvalisuse tõhustamise meetmed;
- uued eesmärgipõhised laevaehitusstandardid;
- laevade kaugseire süsteemi (LRIT) küsimused;
- laevade projekteerimine ja laevatehnika;
- laeva lipuriigi kohustuste täitmine (alakomitee 17. istungjärgu raport);
- ohutu navigatsioon (alakomitee 55. istungjärgu raport);
- ohtlikud kaubad, puistlast ja konteinerveod (alakomitee 14. istungjärgu raport);
- meremeeste väljaõpe ja vahiteenistus (alakomitee 41. istungjärgu raport);
- laevade püstuvus ja laadungimärk ning kalalaevade ohutus (alakomitee 52. istungjärgu raport);
- vedellasti ja gaaside vedu (alakomitee 14. istungjärgu raport);
- raadioside, mereotsingud ja -pääste (alakomitee 14. istungjärgu kiireloomulised küsimused);
- tulekaitse (alakomitee 54. istungjärgu kiireloomulised küsimused);
- meresõiduohutuse ja mereturvalisuse tehnilise abi alaprogramm;
- inimteguri osatähtsus;
- ametlik ohutushinnang;
- piraatlus ja relvastatud rünnakud laevade vastu;
- kaubalaevade ohutus;
- õigusaktide rakendamine ja muud sellega seotud küsimused;
- suhted teiste organisatsioonidega;
- komitee suuniste kohaldamine.

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

MSC 87. istungjärgu päevakord – [MSC 87 provisional agenda](#) (PDF).
Rahvusvaheline Mereorganisatsioon - www.imo.org

2. Veeteede Ametisse on jõudnud järgmised ringkirjad:

- COMSAR.1/Circ.51 (17.03.2010) – informatsioon NAVAREA koordinaatoritest. Asendab ringkirja COMSAR/Circ. 44;
- COMSAR.1/Circ.52 (17.03.2010) – mereotsingute- ja päästeoperatsioonide (SAR) küsimustik. Liikmesriikide valitsusi kutsutakse üles võimalikult täpselt edastama või uuendama elektrooniliselt küsimustikus palutud infot, sh ka need riigid, kes on vastanud COMSAR/Circ.27 küsimustele;
- FAL.5/Circ.29 (25.03.2010) – meretranspordi hõlbustamise küsimustega tegelevate pädevate asutuste kontaktid;
- FAL.5/Circ.29/Corr.1 (21.04.2010) – meretranspordi hõlbustamise küsimustega tegelevate pädevate asutuste kontaktid muudatused;
- FAL.5/Circ.30 (13.05.2010) – Belgia, Bulgaaria, Saksamaa, Hollandi, Läti, Leedu, Norra, Tai, Ameerika Ühendriigid ja Hongkongi riiklike institutsioonide e-posti aadressid informatsiooni saatmiseks nende riikide sadamatesse saabuvate laevade kohta. Asendab ringkirja FAL.5/Circ.22 ja FAL.5/Circ.22/Add.1;
- FAL.2/Circ.118 (21.05.2010) - informatsioon õnnetustest laadimisel 2010.a jaanuarist aprillini (kokku 36 juhtumit);
- MSC.6/Circ.6 (28.04.2010) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (jaanuarist märtsini 2010);
- MSC.4/Circ.150 (08.04.2010) – märtsikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (märtsikuu jooksul raporteeriti 44 juhtumist);
- MSC.4/Circ.151 (18.03.2010) – 2009. a neljanda kvartali (oktoobrist septembrini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (neljanda kvartali jooksul raporteeriti 98. juhtumist);
- MSC.4/Circ.152 (29.03.2010) – 2009.a raport piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.154 (05.05.2010) – aprillikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (aprillikuu jooksul raporteeriti 55 juhtumist);
- MSC.1/Circ.1054/Corr.1 (26.03.2010) – parandused lauglaeva ehk lauguri (ingl *WING-IN-GROUND-WIG*) juhendis;
- MEPC.1/Circ.719 (20.04.2010) – tehniline info aururõhu kontrolli süsteemi kohta, et võimaldada VOC plaanide arendust ja uuendust;
- MEPC.1/Circ.721(26.04.2010) – olukorra hindamiskeemi rakendamine (CAS). Brasiilia annab MARPOL liikmetele teada kahe tema lipu all sõitva tankeri täitmisaruande esitamise kohta
- MEPC.1/Circ.722 (10.05.2010) – MARPOL lisa I 20. ja 21. regulatsiooni rakendamine. Austraalia ja Vietnam annavad konventsiooniga ühinenutele teada regulatsioonide rakendamisest;
- MEPC.1/Circ.723 (13.05.2010) – info Põhja-Ameerika emissioonikontrolli ala kohta (ECA) MARPOL lisa VI alusel;
- SN.1/Circ.284 (20.05.2010) – navigatsiooniohutus – info Korea kosmosesüstiku teise stardi kohta;

- SN.1/Circ.285 (06.05.2010) – informatsioon Nord Streami gaasitoru paigaldamise kohta Soome lahte 2010.–2012. aastani ja selle rajamisega kaasnevatest muudatustest Soome Vabariigi majandusvööndis;
- SUA.4/Circ.10 (04.05.2010) – 2005. aasta mandrilaval asuvate fikseeritud platvormide ohutuse vastu suunatud rünnakute allasurumise protokoll. Ühinemiskirja esitas Nauru Vabariik ning § 6 alusel jõustub see 28. juulil 2010. Lepinguosaline on ka Eesti;
- SUA.3/Circ.11(04.05.2010) – 2005. aasta merenavigatsiooni-vastaste ebaseaduslike rünnakute allasurumise konventsiooni lisaprotokoll. Nauru Vabariik on esitanud ühinemiskirja ning § 18 alusel jõustub see 28. juulil 2010. Lepinguosaline on ka Eesti;
- GMDSS.1/Circ.12 (30.04.2010) – kaldal asuvate merehäda- ja ohutussüsteemide vahendite üldplaani (*GMDSS Master Plan*);
- SAR.8/Circ.2 (30.04.2010) – sisaldab SAR plaani, infot otsingu- ja päästeteenuste praeguse saadavuse kohta, mis baseerub COMSAR/Circ.27 (asendatud COMSAR.1/Circ52'ga) alusel liikmetelt kogutud vastustel;
- SAR.6/Circ.45 (05.05.2010) – Bulgaaria, Rumeenia, Gruusia, Venemaa, Türgi ja Ukraina vaheline leping merepääste ja -otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4.

IMO trükised

IMO tootekood	Väljaanne	Keel	Hind	Märkused
I877M	Prevention of corrosion on board ships – 2010 Edition	inglise prantsuse hispaania	20 GBP	Lisanduvad saatekulud
I579E	Manual on Oil Spill Risk Evaluation and Assessment of Response Preparedness – 2010 Edition	inglise	10 GBP	Lisanduvad saatekulud
I621E	Ballast Water Management Convention – 2009 Edition	inglise	10 GBP	Lisanduvad saatekulud
IB001E	Basic Documents: Volume I, 2010 Edition	inglise	13 GBP	Lisanduvad saatekulud
IB586E	Ship Pollution Emergency Plans – 2010 Edition	inglise	10 GBP	Lisanduvad saatekulud

Varsti ilmuvad väljaanded (võimalus registreeruda teavitamiseks e-kirja teel):
http://www.imo.org/Publications/mainframe.asp?topic_id=517

IMO väljaandeid on võimalik soetada siit: https://shop.imo.org/b2c_shop/

Ilmus teatmik "Navigatsioonimärgid Eesti vetes"

Veeteede Amet andis välja teatmiku "[Navigatsioonimärgid Eesti vetes 2010](#)", mis sisaldab Eesti rannikul ja vetes paiknevate püsi- ja ujuvmärkide andmeid seisuga 1. juuni 2010. Teatmikus on toodud navigatsioonimärkide tehnilised karakteristikud: nimi, asukoht, koordinaadid, tule iseloom, kõrgus merepinnast ja nähtavuskaugus ning märgi kirjeldus. Teatmik on eesti ja inglise keeles, illustreerivate fotodega.

Teatmikku saab osta Veeteede Ametist Valge 4 (lisainfo tel: 620 5645, 620 5649) ja [navigatsioonikaartide edasimüüjatelt](#) .

Täielik navigatsioonimärkide andmekogu asub Veeteede Ameti kodulehel <http://www.vta.ee> rubriigi "[Navigatsioonimärkide andmekogu](#)" all, samas on andmed ka toodrite kohta.

Ühtlasi palub Veeteede Amet teatada kõigist mitte korras olevatest, kohalt nihkunud või lõhutud navigatsioonimärkidest ja muudest laevaliiklusele ohtlikest objektidest:

Valge 4, 11413 Tallinn
tel 620 5665
faks 620 5766
e-post navinfo@vta.ee