



VEETEED AMETI TEATAJA 2010/3

Avalikud navigatsioonikaardid internetis	2
Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni audit Eestis	4
Väikelaeva turule toomine – teadmiseks väikelaevnikele	5
Laevaõnnetused.....	7
Tankeriga Pacific Empire toimunud laevaõnnetuse juurdluskokkuvõte	7
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused	9
Läänemere Hüdrograafiakomisjoni aastakoosolek	9
Laevaõnnetuste juurdlejate töökoosolek Lissabonis.....	11
IMO teated	11
IMO trükised.....	18

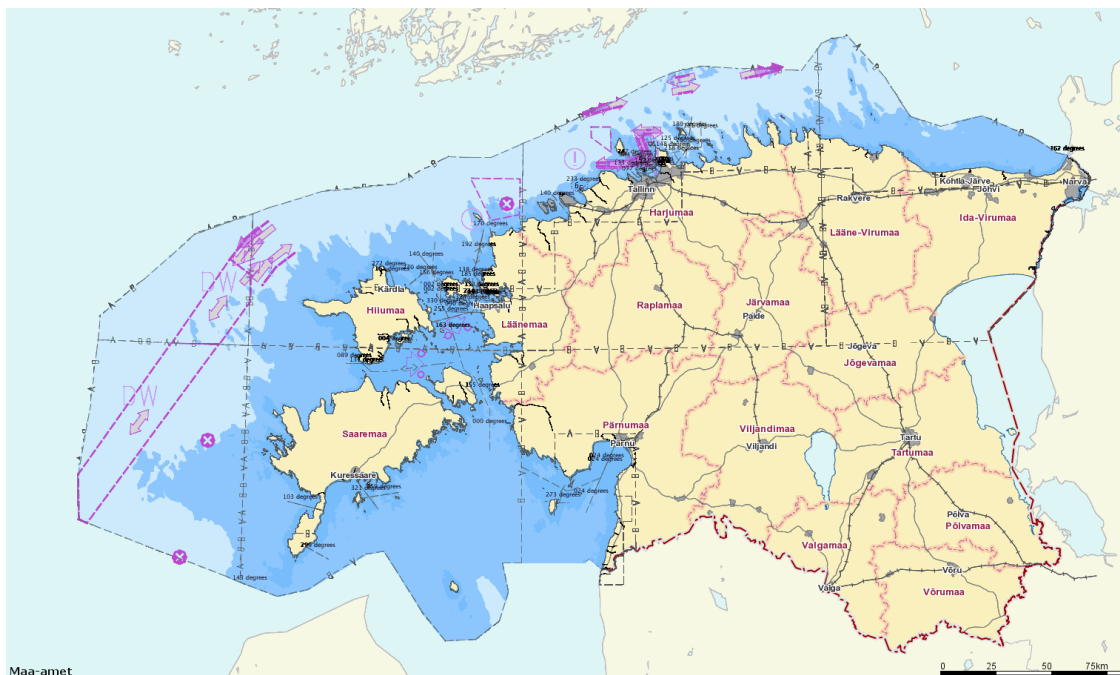
Avalikud navigatsioonikaardid internetis

Mõned sajandid tagasi läksid mehed merele eesmärgiga avastada uusi maid. Kellelgi ei olnud aimu, mis toimub horisondi taga, kus paistis vaid meri. Keegi ei saanud ka kindel olla, et ta koju tagasi jõuab. Tähed, usk jumalasse ja lootus olid ainukesed, mis meremehi koju juhatasid.

Aeg on aga edasi läinud ja koos sellega muutunud ka võimalused. Tänavu täitub 41 aastat ajast, mil töötati välja Internet. Selle ülemaailmse võrgu arendamisega muutusid lühikese aja jooksul kättesaadavaks paljud asjad, kaasa arvatud navigatsioonikaardid, millele on ligipääs kõigil, kel Internet parasjagu käepärast.

Eesti on viimasel ajal tuntust kogunud tänu oma infotehnoloogilistele saavutustele, mistõttu pälvinud ka nimetuse „e-riik“. Tänapäeval saab Interneti teel kaupa osta, dokumente allkirjastada, avalikke teenuseid kasutada ning isegi hääletada. Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni 84 liikmesriigi seas on Eesti üks esimestest, kes oma navigatsioonikaarte avalikkusele pakub. Samalaadset teenust osutavad hetkel Ameerika Ühendriigid, Norra ja Saksamaa.

Eesti navigatsioonikaardid on nähtavad kaardirakenduses, mis valmis Veeteede Ameti, Maa-ameti ja PRIMAR-i (Norra Hüdrograafiateenistuse Elektronkaartide Keskus) koostöös.



Maa- ja merekaardi rakendus (<http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis>)

Kaardirakenduses on võimalik maismaa-alal kuvada Maa-ameti põhikaarti või ortofotosid, mereala info põhineb Veeteede Ameti koostatud elektroonilistel navigatsioonikaartidel. Kaardirakenduse abil saab kasutaja ülevaate veesügavuste, ohtude, navigatsioonimärkide ja muu kohta ning andmete muutumisel kajastuvad muudatused kaardirakenduses ka reaalajas. Kaardirakenduse kuvamine ei nõua eriotstarbelist riist- ega tarkvara. Kuvatavad mereala kaardid on informatiivsed ega ole mõeldud navigeerimiseks.

Eesti merekaardirakenduse prototüüpi hakati tegelikult välja töötama juba 2000. aastate alguses, kuid siis oli see mõeldud piiratud kasutajahulgale. Ideed arendati edasi juba rahvusvaheliste WMS (*Web Map Service*) standardite järgi ja 2009. aasta lõpul jõudsid navigatsioonikaardid laiemale avalikkuse ette.

Tuleb märkida, et eespool mainitu ei ole kaardirakenduse lõplik variant. Lähitulevikus saab avalikkus näha ka navigatsiooni olukorda sisevetel – Lämmijärvel, Peipsi ja Pihkva järvel, Narva jõel ning Emajõel.

Ameerika Ühendriikide (<http://ocs-spatial.ncd.noaa.gov/encdirect/viewer.htm>) ja Norra (<http://kart.kystverket.no/default.aspx?gui=1&lang=2>) navigatsioonilise kaardirakendusega võrreldes on Eestil veel arenguruumi, kuhu pürgida. Näiteks oleks tavakasutajale abiks otsingumoodulid, mis annaksid võimaluse leida objekte nime järgi. Norra kaardirakendus pakub palju muu huvitava hulgas näiteks infot meretaseme, jää ning ka teiste meteoroloogiliste parameetrite kohta. Eesti merealade kaardirakenduse tugev külg on aga legendi olemasolu ja atribuutide vaatamise võimalus.

Veeteede Amet on esimese sammu teinud. Selleks et juurde lisada muid kasutajaid huvitavaid andmeid, võiks kaardirakenduse siduda vastavat informatsiooni omavate asutuste andmekihtidega. Näiteks Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituut võiks edastada jooksvaid hüdrooloogilisi andmeid (veetase, hoovused, soolsus, temperatuur), meteoroloogia mõõteandmeid ja mudelipõhiseid ennustusi. Veeteede Ametil on võimalus oma kaardirakendusele lisada hetkel kehtivaid navigatsioonihoiatusi.

Mida rohkem on aeg edasi läinud, seda turvalisemaks muutunud meresõit. Enam ei minda avastama uusi maid, kuid avastatakse ja töötatakse välja meetodeid, et muuta navigatsioon ohutumaks ning seda puudutava infoga saavad end kursis hoida kõik asjahuvilised.

Vanemkartograafiaspetsialist Dana Repina
Kartograafiaspetsialist Nele Savi
Veeteede Amet

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni audit Eestis

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (*International Maritime Organization – IMO*) viis 18.–25. oktoobrini 2010. a Eestis läbi auditi, mille käigus kontrolliti Eesti Vabariigi seadusandluse ja töökorralduse vastavust rahvusvahelistele merenduskonventsioonidele.

Auditi lõppraport on praegu veel koostamisel. Eesti töökorraldust hinnati üldiselt merenduskonventsioonidega vastavuses olevateks. Mõningaid puudusi tuvastati seadusandluses ja järelevalve tegevustes, mille kõrvaldamise meetmed ja tähtajad lepatakse IMO-ga kokku 2011. a jaanuariks.

Kontrolli aluseks ja ulatuseks olid kuus peamist IMO merenduskonventsiooni, mille rakendamine ja järelevalve teostamine jagunevad Eestis kolme ministeeriumi – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Keskkonnaministeeriumi ja Siseministeeriumi – ning nende haldusala ametite/inspeksioonide vahel.

Auditi läbimine on positiivne märk Eesti merendussektorile – võrreldes teiste riikide laevadega, kes ei ole auditit läbinud, paneb see Eesti lipu all sõitvad laevad alates 2011. aasta algusest eelisolukorda ja neid kontrollitakse välisriigi sadamates vähem. Samuti näitab IMO auditi läbimine Eesti avatust ja valmisolekut, kuna audit toimus Eesti initsiatiivil; rahvusvaheliselt see kohustuslik ei ole.

IMO vabatahtlik liikmesriikide auditeerimise süsteem (*The Voluntary IMO Member State Audit Scheme*) ja läbiviimise protseduurid kehtestati 21.12.2005 IMO Assamblee 24. istungjärgul.

Väikelaeva turule toomine – teadmiseks väikelaevnikele

Väikelaeva turule toomine

Tootja või tema volitatud esindaja saab väikelaevu turule tuua vastavushindamise kaudu. Tootja tagab toote turule laskmisel, et see on projekteeritud ja toodetud kooskõlas asjaomasel õigusaktis sätestatud nõuetega. Enne toote turule laskmist koostab tootja toote kohta nõutud tehnilise dokumentatsiooni ja teeb või laseb teha asjakohase vastavushindamise.

Väikelaevade vastavushindamise protseduuri reeglid tulenevad meresõiduohutuse seaduse § 35 lg 7 alusel kinnitatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 1. juuli 2004. a määrusest nr 162 „Väikelaevale, osaliselt valmis väikelaevale ja väikelaeva komponentidele esitatavad ohutus- ja kvaliteedinõuded, nende teabe ja märgistusega varustamise ning nõuetele vastavuse tõendamise kord“.

Määruse kohaselt on väikelaev, osaliselt valmis väikelaev ja väikelaeva komponent nõuetele vastav, kui vastavuse tõendamisel on juhitud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivist 94/25EÜ (muudetud direktiiviga 2003/44EÜ) “Seaduste, määruste ja rakendussätete ühtlustamise kohta liikmesriikides seoses väikelaevadega“. Nõuetele vastavad tooted on tähistatud CE vastavusmärgistusega. Kohaldatava direktiivi 1. peatükist tulenevalt rakendatakse väikelaevade mõõtmisel asjakohast ühtlustatud standardit ISO 8666:2002. Vastavalt 1. lisale kuuluvad väikelaevad identifitseerimisele ühtlustatud standardi ISO 10087:2006 järgi.

Kohaldatava direktiivi 1. lisa kohaselt peavad väikelaevad olema märgistatud laevakerel asuva identifitseerimisnumbriga, mis sisaldab järgmist informatsiooni: tootjariigi kood, tootjakood, unikaalne seerianumber, valmistamise kuu ja aasta ning mudeli aasta. ISO 10087:2006 standardi kodeerimissüsteemist lähtudes on standardi punktis 5.3 kirjeldatud detailsete andmetena ka identifitseerimisnumbri asukoht laevakerel.

Toote ohutuse tagamisel on peamine vastutus tootjal, kes on kohustatud turule laskma ainult ohutuid tooteid. Kui tootja ei asu Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis, kohaldatakse neid nõudeid tootja esindajale, kui esindaja puudub, siis importijale. Kui vastavushindamisega on tõendatud toote vastavus nõuetele, koostab tootja EÜ vastavusdeklaratsiooni ning kinnitab tootele vastavusmärgise. Seega on tootja koostatav vastavusdeklaratsioon põhiline toote nõuetele vastavust tõendav dokument. Tootja peab aga tõendama, et kõik nimetatud väikelaevadele kohalduvad nõuded on täidetud.

Lisaselgitusi nimetatud teemal saate Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonnast meiliaadressil vslo @ vta.ee.

Väljavõte [toote nõuetele vastavuse seadusest](#)

§ 14. Tootja kohustused

(1) Tootja tagab toote turule laskmisel, et see on projekteeritud ja toodetud kooskõlas asjaomasel õigusaktis sätestatud nõuetega.

(2) Enne toote turule laskmist koostab tootja toote kohta nõutud tehnilise dokumentatsiooni ja teeb või laseb teha asjakohase vastavushindamise. Kui vastavushindamisega on tõendatud toote vastavus nõuetele, koostab tootja käesoleva seaduse §-s 19 sätestatud EÜ vastavusdeklaratsiooni ning kinnitab tootele vastavusmärgise.

(3) Tootja säilitab tehnilist dokumentatsiooni ja EÜ vastavusdeklaratsiooni vähemalt kümme aastat pärast toote turule laskmist, kui õigusaktis ei ole sätestatud teisiti.

(4) Tootja tagab menetlused seeriatoodangu nõuetele vastavuse säilimiseks. Arvesse võetakse muudatusi toote disainis või omadustes ja muudatusi harmoneeritud standardites või tehnilistes spetsifikatsioonides, mille põhjal toote vastavust kinnitatakse.

(5) Tootja tagab, et tema toode kannab tüübi-, partii- või seerianumbrit või muud märget, mis võimaldab toodet tuvastada. Kui toote suurus või omadus ei võimalda kanda märget tootele, peab nõutud teave olema pakendil või tootega kaasasolevas dokumendis.

(6) Tootja märgib oma nime või kaubamärgi ja kontaktaadressi kas tootele või, kui see ei ole võimalik, pakendile või tootega kaasasolevasse dokumenti.

(7) Tootja tagab, et tootega on kaasas juhised ja ohutusteave, mis on potentsiaalsele lõppkasutajale arusaadavas Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi ametlikus keeles. Tarbijale turul kättesaadavaks tehtava tootega on kaasas vähemalt eestikeelsed juhised ja ohutusteave.

(8) Kui tootja arvab või tal on põhjust uskuda, et toode, mille ta on turule lasknud, ei vasta EL ühtlustamise õigusaktides sätestatud nõuetele, rakendab ta viivitamata vajalikud abinõud toote vastavusse viimiseks, toote tarbijalt tagasinõudmiseks või turult kõrvaldamiseks.

Laevaõnnetused

09.07.2010 orienteeruvalt kell 02.00 öösel väljus kalalaev **Liina** Triigi sadamast kahe laevapere liikmega pardal punavetika agariku (furtsellaaria) püügile. Traalpüük toimus Hiiu väinas Triigi sadamast umbes 5–7 miili NW suunas. Laev pidi saabuma sadamasse lossimiseks kella 07.00 paiku hommikul. Politsei- ja Piirivalveameti radarilt kadus KL Liina kuva kell 08.00 ning seda tuleks lugeda laeva uppumise ajaks. Kalalaev uppus koordinaatidel 58°39,8'N ja 022°52,5'E. Mõlemad laeval töötanud inimesed hukkusid. Laeva uppumise tõenäoline põhjus oli ülelaadimine. Ilmastikutingimused sel päeval antud rajoonis: läänetuul 1–5 m/s, nähtavus hea.

Esimene KL Liina EPIRB-i signaal võeti vastu Norrast kell 11.29 UTC, kohaliku aja järgi kell 14.29. Tõenäoliselt ei avanenud EPIRB-i hüdrostaat koheselt madala vee tõttu uppumiskohal – 7 m. Laev läks põhja kreeniga enam kui 90° ning väga kiiresti ja EPIRB võis põhjasavisse kinni jääda. Hiljem, kui laev võttis merepõhjas asendi väiksema kreeniga, vabastas hüdrostaat poi ning välja ujudes hakkas see tööle.

Kell 14.57 väljus PVK-025 Sõru sadamast antud piirkonda. Inimeste ja laeva otsingute ja päästetöödele kaasati ka kopter PWA ja tuukripaat. Otsingute tulemusel tehti kindlaks uppunud KL Liina asukoht. Tuukrid leidsid madruse surnukeha 40 m kaugusel uppunud laevast. Kipri surnukeha leiti juhuslikult 29.07.2010 Väinamerest Muhu saare Vöiküla rannast, mis asus KL Liina uppumiskohast enam kui 20 miili kauguselt.

03.08.2010 pukseeriti KL Liina pärast vraki väljatõstmist Triigi sadamasse. Juurdlust teostab Veeteede Amet.

Tankeriga Pacific Empire toimunud laevaõnnetuse juurdluskokkuvõte

Veeteede Ametis läbiviidud laevaõnnetuse juurdluse kokkuvõtte kohaselt olid 2. jaanuari 2010. a varahommikul Hongkongi lippu kandva tankeri **Pacific Empire** Aegna saare idarannikul madalikule sõidu peamisteks põhjusteks inimlikud eksimused.

Laeva esimene katse ankrusse jääda ebaõnnestus, kuna ankru veeskamist alustati hilinenult ja tuulest tingitud triivi tõttu hakkas laev kanduma teise ankrusseisva laeva poole. Teistkordne katse juba kalda vahetus läheduses pöörata laev vastu tuult, et uuesti ankrukohale jõuda, viis madalikule, kuna laevajuhid ei hinnanud olukorda õigesti – manööver tehti liiga hilja ja jäeti arvestamata tuulest põhjustatud triiv. Vaatamata kalda lähedusele, kitsal merealal navigeerimisele ja piiratud nähtavusele lumesajus, puudus sillal ka vaatleja.

Laeval kasutati navigeerimiseks mittevastavaid merekaarte. Kapteni otsus minna iseseisvalt ja ilma lootsita laevaliiklusteeninduse operaatori soovitatud ankrupaigale osutus ilma väiksemas mõõtkavas Muuga lahte sisenemise kaardita õigustamata riskiks. Navigeerimine toimus merekaardil, millel puudus vajalik informatsioon soovitatud ankruplatsi kohta. Kapten oleks pidanud ära ootama tellitud merekaartide laevale jõudmise. Antud olukorras oleks tulnud oodata kai vabanemist, olles vastavalt olukorrale kas triivis või käigus, sisenemata Muuga lahte.

Kapten ei osutanud ankruplatsil manööverdamisel ja kaldale ohtlikku kaugusesse lähenemisel küllaldaselt tähelepanu laevaliiklusteeninduse operaatori hoiatustele.

Kaudselt võis tankeri madalikule sõitmist mõjutada ka lootsiteenistuse soovitus suunata esmakordselt Muuga sadamasse saabuv laev iseseisvalt ankruplatsile, kuigi laeval puudus väiksemas mõõtkavas Muuga lahte sisenemise kaart. Resoluutsemalt oleks võinud sekku da ka laevaliiklusteeninduse operaator, kelle hoiatused tankeri kaptenile hädaohu kohta olid edastatud rahulikus toonis, millest kapten ei lugenud välja otsest hädaohu ega hinnanud adekvaatselt olukorda.

Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusele “Laevaõnnetuste liigitamise, juurdlemise ja arvelevõtmise kord” liigitati tankeri Pacific Empire madalikulesõit Muuga lahel Aegna saare idarannikul raskeks laevaõnnetuseks.

Tanker Pacific Empire oli heas tehnilises seisukorras ja vastas nii kere, mehhanismide kui ka varustuse osas rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele, samuti oli laevapere komplekteeritud rahvusvaheliste nõuete kohaselt.

Hongkongi lippu kandev tanker Pacific Empire sõitis Muuga lahel Aegna saare idarannikul vööriga madalikule 2. jaanuari 2010. a varahommikul kell 5.31. Laevaruumide ja tankide kontrollimisel avastati leke vöörpiigis ja vööriosas asuvates ballastitankides. Laeva jõuseade ja roolimasin olid töökorras. Laevapere liikmed juhtumi ajal vigastada ei saanud, merereostust ei täheldatud, kahjustada ei saanud ka läheduses ankrusseisvad laevad. Tanker pääses madalikult sama päeva õhtul kell 21.00 pärast vööriosas asuvate ballastitankide tühjaspumpamist. Tuukriülevaatusel tuvastati tankeril Pacific Empire ulatuslikud põhjavigastused vööris ja vasaku parda neljanda ballastitanki piirkonnas.

Laevaõnnetuse juurdluse eesmärk oli selgitada välja tankeri Pacific Empire madalikule sõidu põhjused, selleks et parandada meresõiduohutust, vältida laevade põhjustatud merereostust ja vähendada sellega laevaõnnetuste riski tulevikus. Juurdluskokkuvõtte järeldused ja ohutuse tagamise soovitus ei ole aluseks vastutuse ja süü eeldamiseks ning juurdluskokkuvõtte ei ole sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.

Täielik juurdluskokkuvõte on kättesaadav Veeteede Ameti koduleheküljelt <http://www.vta.ee/atp/index.php?id=720> .

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 229

AS Baltic Marine Group

Väljastamise kuupäev: 07.10.2010

Tegevusala

Laevaremont:

- alumiiniumist laeva kere remont.

Laevaseadmete ja -süsteemide kontrollimine ja katsetamine:

- laeva statsionaarsete meremootorite paigaldus, kontrollimine, hooldamine, katsetamine ja remont;
- statsionaarsete meremootoritega seotud süsteemide paigaldus, valmistamine, kontrollimine, hooldamine, katsetamine ja remont;
- laeva ankru-, sildumis- ja puksiirseadmete paigaldus, kontrollimine, hooldamine, katsetamine ja remont;
- kaaliumisooladel baseeruvate laeva statsionaarsete aerosoolkustutusüsteemide (tootja FirePro) paigaldus, kontrollimine, hooldamine, katsetamine ja remont.

Läänemere Hüdrograafiakomisjoni aastakoosolek

20.–24. septembril 2010. a toimus Gdynias Läänemere Hüdrograafiakomisjoni aastakoosolek. Läänemere Hüdrograafiakomisjon on Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni üks regionaalsetest komisjonidest, mille ülesanne on korraldada selle piirkonna riikide koostööd hüdrograafiliste mõõdistustööde, navigatsioonikaartide koostamise ja navigatsiooniteabe levitamise valdkonnas. Leiti, et komisjoni tegevus on olnud tulemuslik ning aidanud oluliselt kaasa veeliikluse ohutumaks muutumisele, vaatamata selle tunduvale intensiivistumisele samal ajal. Seda tõdes ka koosolekul osalenud Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni esindaja, kes märkis, et Läänemere Hüdrograafiakomisjoni tegevus on olnud heaks eeskujuks ülejäänud regionaalsetele komisjonidele oma tegevuse ja koostöö kavandamisel.

Elektronkaartide (ENC) kasutamine navigeerimisel paberkaartide asemel on saanud suuremate laevade puhul domineerivaks ja üha enam laieneb nende kasutamine ka väikelaeval. Eelduse ENC-de ja nende kuvamise süsteemide (ECDIS) kasutamiseks Läänemere tingimustes loob asjaolu, et kogu mere kohta on käesolevaks ajaks koostatud navigeerimiseks vajalikes mõõtkavades ENC-d (rahvusvahelise standardi S-57 formaadis), mis on riikide vahel harmoneeritud ja vastavad kõikidele ohutu meresõidu nõuetele. Ainuke-

seks erandiks on Leedu merealade ENC-d, mis hetkel ei ole kättesaadavad veel kõigile meresõitjatele, kuid ka see küsimus laheneb lähiajal.

Kuna senini kehtiv ENC standard S-57 ei võimalda peale sügavuste ja navigatsioonimärgistuse saada kõigil merel tegutsejatel (sh veeliiklejatel, mereuurijatel, merealade planeeringute ja hüdrotehniliste rajatistega tegelejatel jt) muud olulist informatsiooni lainetuse, veetaseme, hoovuste, jääkatte jm kohta, siis on väljatöötamisel uus ENC standard S-100, mille rakendumine lähiaastatel (kavandatud 2012. a.) peaks oluliselt laiendama ENC-de kasutamist ka väljaspool otseselt navigatsiooniga seonduvat valdkonda.

Käesoleval ajal on ENC-de laialdasemat kasutamist väikelaevade navigeerimisel pärssinud nende suhteliselt kõrge hind. Läänemere riikide hüdrograafiateenistused otsivad võimalusi ENC-de kättesaadavaks tegemiseks ka mitteprofessionaalsetele meresõitjatele, seejuures maksmata lõivu toote kvaliteedi osas (peab vastama S-57 standardile). Üheks võimaluseks siinjuures on näiteks Veeteede Ameti ja Maa-ameti ühiselt välja töötatud kaardi kuvamise süsteem (WMS), mis on üldsusele tasuta kättesaadav Interneti vahendusel (vt Veeteede Ameti kodulehekülge www.vta.ee / [maa- ja merekaardi rakendus](#)). Siinjuures tuleb rõhutada asjaolu, et selline Interneti-põhine navigatsiooniteabe tasuta kättesaadavus on ainulaadne Euroopas. Koosolek otsustas, et selle küsimusega kogu Läänemere ulatuses hakkab edaspidi tegelema komisjoni mere ruumilise planeerimise infrastruktuuri töörühm.

Pidevalt täieneb ja kaasajastub ka Läänemere sügavuste andmebaas. Kui senini piirdus koordineeritult kaasaegsetele nõuetele vastavate hüdrograafiliste mõõdistustööde läbiviimine Läänemere rahvusvaheliste laevateedega, siis tulevikus laieneb see ka siseriiklikele laevateedele. Tööde üldise koordineerimisega tegeleb komisjoni hüdrograafiliste mõõdistustööde monitooringu töögrupp.

Kokkuvõtteks võib tõdeda, et Läänemere riikide mereadministratsioonid on siiani tegele- nud heal tasemel navigatsioonialase informatsiooni kogumisega ja vastava teabe koosta- mise ja levitamisega ning lähitulevikus peaks vajaliku informatsiooni hulk ja usaldus- väärus veelgi oluliselt laienema ja suurenema.

Materjalid on kättesaadavad lingilt <http://www.iho-ohi.net/english/committees-wg/ircc/regional-hydrographic-commissions/baltic-sea-hc-bshc.html> .

Veeteede Ametist osalesid Läänemere Hüdrograafiakomisjoni aastakoosoleku töös hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja asetäitja Taivo Kivimäe, nõunik Vaido Kraav, hüdrograafiaosakonna juhataja Jaan Lutt ja kartograafiaosakonna juhataja Tõnis Siilanas. Kokkuvõtte koostas Vaido Kraav.

Laevaõnnetuste juurdlejate töökoosolek Lissabonis

26. oktoobril 2010. a toimus Lissabonis laevaõnnetuste juurdlemise koostöö konsultatiivgrupi kohtumine (*7th CTG CMAI*). Esindatud oli 25 liikmesriiki ja lisaks neile ka vaatlejad.

Konsultatiivgrupp tegeles pideva koostöö küsimustega laevaõnnetuste juurdlemise valdkonnas. Arutelu toetus Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2009/18/EÜ (23.04.2009) artikli 10 põhimõtetele.

Kohtumise käigus töötati välja esialgne otsus protseduuride kohta käivate reeglite ja organisatsioonilise korralduse kohta. Iga liikmesriigi esindaja sai esialgse otsuse teksti, et seda kommenteerida ja oma arvamust avaldada. Nende arvamuste põhjal koostati uus tekst, mis on aluseks lõplikule dokumendile. See dokument loodetakse vastu võtta järgmisel COSS-i (laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõidu ohutuse komitee) istungjärgul (eeldatavasti 2011. a veebruaris–märtsis).

Veeteede Ametit esindas kohtumisel mereõnnetuste juurdluse ja meresõidu ohutuse arenduse osakonna vaneminspektor Peep Kaurla.

IMO teated

1. 13.–17. septembrini 2010. a toimus Londonis IMO ohtliku kauba, puistmaterjalide ja konteinerite alakomitee 15. istungjärg (DSC-15).

Käsitletud teemad

1) Valmistati ette (jätkub aastal 2011) IMDG koodeksi versiooni 36-12, mis jõustub soovituslikuna 1. jaanuarist 2013 ja muutub SOLAS konventsiooni kaudu kohustuslikuks 1. jaanuarist 2014. Võeti teadmiseks MSC-87 otsus, et koodeksi täiendused avaldatakse igal teisel aastal, kuid konsolideeritud tekst antakse välja igal neljandal aastal, esimene selles seerias on versioon 36-12.

IMDG koodeksi täiendused 35-10 (ei ole konsolideeritud tekst) jõustuvad soovituslikena 1. jaanuarist 2011 ja kohustuslikena 1. jaanuarist 2012. Hetkel ja ka aastal 2011 kohustuslikuna käibiva versiooni 34-08 redaktsioonilised parandused on saadaval IMO kodulehe aadressil

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27100/ig200e_errata.pdf

Alates 2010. aasta novembrist lisandub IMDG koodeksi moodul globaalselt integreeritud laevandusinformatsiooni süsteemi (GISIS). Esialgu saab sealt järgmised IMDG koodeksi täiendusi rakendanud MSC resolutsioonid ja ringkirjad: MSC.262(84) (34-08) ja MSC.294(87) (35-10) ning MSC.1/Circ.1361 (mai 2010), soovitud pestitsiidide ohutuks kasutamiseks laevas lastiveoüksuste fumigeerimisel, MSC.1/Circ.1360 (mai 2010), täiendused hädaolukorras tegutsemise juhenditele ohtlikku kaupa vedavas laevas (*EmS Guide*) ja MSC.1/Circ.1336 (märts 2010), mereadministratsioonide kontaktandmed.

2) Rahvusvaheline puistekaupade mereveo koodeks (IMSBC koodeks), mille rakendas resolutsioon MSC 268(85), jõustub kohustusliku eeskirjana 1. jaanuarist 2011 vastavalt resolutsiooniga MSC 269(85) SOLAS-e VI ja VII peatükki sisse viidud täiendustele.

Koodeksi edaspidise täiendamise lihtsustamiseks käsitleti alljärgnevat praktilisi küsimusi.

2.1 SOLAS ptk II-2 reegel 19 käsitleb ohtlikke puistlaste vastavalt IMDG koodeksis kasutatavale klassifikatsioonile. Kuid vaatluse alt jäävad välja veelduvad lastid (A grupp) ja lastid, mis on ohtlikud vedamisel puistlastina (osa B grupi lastidest). Riigiti lähenetakse sellele probleemile erinevalt. Näiteks nõuab Itaalia, kui laev soovib pärast 1. jaanuari 2011 võtta A grupi lasti, tõendit laeva sobivusest selle konkreetse lasti vedamiseks. Holland märkis, et IMSBC koodeksis on 10 lasti, mille korral on vaja eelnevalt hinnata laeva sobivust nende lastide veoks.

Otsustati edasi lükata IMSBC koodeksisse sätte lisamine, mis nõuab tunnistuse koostamist laeva sobivuse kohta konkreetse puistlasti veoks (*Document of Compliance*). Leiti, et esialgu piisab vastavust kinnitavast tõendist (*Statement of Compliance*).

2.2 IMSBC koodeksi nimekirjast puuduvate puistlastide vedu on võimalik vastavalt lõikes 1.3 sätestatud korra kohaselt. Uue, nimekirjast puuduva lasti kohta täidab tootja (riik) koodeksi punktis 1.3.3 toodud vormi. Kui last kuulub gruppi A või/ja B, siis kooskõlastatakse täidetud vorm lipu- ja sadamariigi administratsioonidega, tehakse nn kolmepoolne kokkulepe. Kui last on liigitatav ainult C gruppi, siis piisab lipu- ja sadamariigiga konsulteerimisest. Pärast seda tuleb materjalid esitada IMO-le uue lasti nimetuse lisamiseks IMSBC koodeksi lastide nimekirja. Esialgu on probleem selles, et puuduvad selged ja ühemõttelised kriteeriumid puistlastide liigitamiseks A, B ja/või C gruppi. Nende küsimustega hakkab tegelema kirjavahetajate töörühm ja järgmisel istungil (DSC 16) loodetakse jõuda juba vastuvõetava lahenduseni.

Valmistati ette IMSBC koodeksi täienduste versioon 01-11, mis jõustub 1. jaanuarist 2012 ja SOLAS-se kaudu muutub kohustuslikuks eeskirjaks 1. jaanuarist 2013. Edaspidi hakkavad täiendused ilmuma iga kahe aasta järel, analoogselt IMDG koodeksiga.

Lastide loetellu lisati järgmised uued nimetused, koos grupi tähistusega:

DRIED DISTILLERS GRAINS WITH SOLUBLES, C – lahustuvat ainet sisaldav kuivatatud praak;

FERROUS SULPHATE HEPTAHYDRATE, C – raudsulfaadi heptahüdraat;

FLY ASH, WET, A – märg lendtuhk;

GRANULAR FERROUS SULPHATE, C – granuleeritud raudsulfaat;
LOGS, B – palgid;
MAGNESIUM SULPHATE FERTILIZERS, C – magneesiumsulfaatväetis;
PULP WOOD, B – paberipuit;
ROUNDWOOD, B – ümarpuit;
SAW LOGS, B – saematerjal;
TIMBER, B – metsamaterjal;
Wood Products – General, B – puidusaadused – üldnimetus.

IMSBC koodeksi liidese 3 (puistlastide omadused) lõike 1.1 nimekirjast (kuivas olekus mittendisad, varisevad lastid) kustutati järgmiste lastide nimetused:

CASTOR BEANS – kastooroad;
SODIUM NITRATE – naatriumnitraat.

Nimekirja lisati järgmiste lastide nimetused:

GRANULAR FERROUS SULPHATE – granuleeritud raudsulfaat;
MAGNESIUM SULPHATE FERTILIZERS – magneesiumsulfaatväetis;
TAPIOCA – tapioka;
WOOD PELLETS – puidupelletid.

Arutati kriteeriumide väljatöötamist puistlastide ohtlikkuse hindamiseks. Toodi välja asjaolu, et pakitud ohtlike kaupade klassifitseerimiseks (IMDG koodeks) kasutatav ÜRO testide ja kriteeriumite juhend ei kata järgmisi puistlastide ohtlikke omadusi:

- hapniku neeldumine lastis;
- mürgise tolmu või gaasi eraldumine;
- nahka ärritav toime;
- tolm või eralduv gaas on tule- või plahvatusohtlik;
- veega kokkupuutel on metalle söövitav;
- põhjustab tõsiseid silmakahjustusi või/ja
- ärritab hingamisteid.

Puistlastide võimaliku keskkonnaohtlikkuse hindamise osas pöörduakse juhiste saamiseks MEPC kirjavahetajate töörühma poole, kes tegeleb MARPOL V lisa täiendamisega puistlastide jääkide (jäätmete) osas.

3) Võeti teadmiseks Ameerika Ühendriikide, Belgia, Hollandi, Kanada, Lõuna-Korea, Rootsi, Saksamaa, Soome ja Tšiili sadamates läbi viidud kaubaveoüksuste inspekteerimise tulemused. Enamik avastatud puudustest on seotud kaubaveoüksuste märgistamisega ja kauba paigutamisega ja kinnitamisega veoüksuse sees, kokku üle 60% avastatud puudustest. Liikmesriike kutsuti üles ühinema kaubaveoüksuste sadamates inspekteerimise programmiga (vt MSC 1. Circ.1202) ja täiendama vastavat juhendit, võttes aluseks USA poolt välja töötatud juhendmaterjalid. Paljudes riikides tegelevad kaubaveoüksuste inspekteerimisega enne nende laevale laadimist eriettevalmistusega inspektorid.

4) Keemiakaitseriieetuse ja sellele esitatavate nõuete osas jätkatakse Rootsi eestvedamisel koostööd, et välja töötada ISO standard laevadel kasutamiseks sobiv (keemia)kaitseriieetus.

5) Lõpetati metsamaterjali tekilastina merevedu käsitleva resolutsiooni A.715(17) põhjalik läbivaatamine ja täiendamine (*Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes*, 2011).

6) Jätkusid arutelud veega reageerivate ainete stoovimise asjus, Saksamaa esitab DSC 16. istungjärgule kokkuvõtte senini tehtud tööst.

7) Kaubaveoüksuste pakkimisjuhiste läbivaatamise käigus tehtud ettepanekud saadetakse MSC 89. istungjärgule ning sealt edasi Rahvusvahelisele Tööorganisatsioonile (ILO) ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjonile (UNECE). Loodetakse, et aastal 2013 saab täiendatud juhend lõplikult valmis.

8) Täiendati kinnisesse ruumi sisenemise juhendit (resolutsioon A.864(20)). Regulaarsete õppuste läbiviimine sisenemiseks kinnisesse ruumi laevas (analoogselt tulekahju õppehäretega) tehakse kohustuslikuks SOLAS konventsiooni vastavate täienduste lisamisega. Niisugused õppused on hädavajalikud, sest väga sageli unustavad isegi suurte kogemustega meremehed lihtsad ettevaatusabinõud kinnisesse ruumi sisenemisel, mille tagajärjeks võib olla surm.

Koostati lastiruumi õhus hapnikusisaldust vähendavate lastide nimekiri (nimekiri ei ole täielik):

- teravili, selle töötlemise jäätmed ja tooted nagu kliid, purustatud teravili, jahvatatud linnased, jahu, humalad, linnase kestad ja linnase praak jms;
- õliseemned, nendest tooted ja jäätmed nagu seemnekestad, seemnekook, õlikook, jahu jms;
- kopra;
- igasugune puit vormides nagu pakitud ehituspuit, ümarpuit, palgid, paberipuu, propsid, toestamispropsid, puiduhake, puidutöötlemise saadused puidupelletid, saepuru jms;
- looduslikud taimsed kiudmaterjalid nagu džuuut, kanep, lina, sisal, kapok, puuvill jms; ning loomsed kiudmaterjalid nagu villad ja kiudmaterjalidest valmistatud tooted, tekkivad jäätmed jms;
- kala, kalajahu, -tükid, -rapped jms;
- guaano;
- sulfiidsed maagid ja nende kontsentraadid;
- puusüsi, kivisüsi, ligniit ja kivisöesaadused;
- otse taandataud raud (*DR1*);
- kuiv jää (tahke süsinikdioksiid);
- metalli jäätmed ja töötlemisel tekkivad trei-, puurlaastud, lihvimisjäätmed jms ning
- vanaraud.

2. Veeteede Ametisse saabunud ringkirjad:

- MSC.6/Circ.7 (01.07.2010) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (aprillist juunini 2010);
- MSC.4/Circ.153 (09.06.2010) – 2010. a esimese kvartali (jaanuarist märtsini) informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (esimese kvartali jooksul raporteeriti 78. juhtumist);
- MSC.4/Circ.155 (03.06.2010) – maikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (maikuu jooksul raporteeriti 38 juhtumist);
- MSC.4/Circ.156 (07.07.2010) – juunikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (juunikuu jooksul raporteeriti 41 juhtumist);
- MSC.4/Circ.157 (01.08.2010) – juulikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (juulikuu jooksul raporteeriti 28 juhtumist);
- MSC.4/Circ.159 (01.09.2010) – augustikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadel (augustikuu jooksul raporteeriti 46 juhtumist);
- MSC.4/Circ.160 (09.10.2010) – septembrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (septembrikuu jooksul raporteeriti 41 juhtumist);
- MSC.5/Circ.8 (02.07.2010) – informatsioon Belgia mereabiteenistusest (MAS);
- MSC.5/Circ.3/Corr.4 (10.09.2010) – Riia MRCC kontaktandmed on muutunud;
- MSC.1/Circ.1163/Rev.5 (26.05.2010) – täiendatud nimekiri riikide kohta, kus meremeeste väljaõpe ja diplomeerimine vastab STCW konventsiooni kehtivatele nõuetele;
- MSC.1/Circ.1164/Rev.7 (01.06.2010) – nimekiri riikidest, kus vastavalt STCW konventsiooni reeglile I/8 läbiviidud sõltumatu hinnang kinnitab konventsiooni nõuete täielikku rakendamist;
- MSC.1/Circ.1259/Rev.3 (21.05.2010) – laevade kaugtuvastamise ja -jälgimise süsteemi (LRIT) tehniline dokumentatsioon;
- MSC.1/Circ.1336 (04.06.2010) – ohtlik last ja IMDG koodeks: riiklike pädevate asutuste kontaktandmed;
- MSC.1/Circ.1337 (04.06.2010) – parimad juhtimistavad piraatlusega võitlemiseks Somaalia rannikul ja Araabia mere piirkonnas;
- MSC.1/Circ.1341 (27.05.2010) – turvalisuse koolituse tutvustamise juhend sadama personalile;
- MSC.1/Circ.1342 (27.05.2010) – juhend meremeeste kaldale ning isikute laevale lubamise kohta vastavalt ISPS koodeksile. Asendab ringkirja MSC/Circ.1112;
- MSC.1/Circ.1343 (02.06.2010) – suunised informatsioonile, mida peavad sisalduma laeva ehitusandmete dokumendid;
- MSC.1/Circ.1344 (13.05.2010) – varuplaan LIRT süsteemi järjepideva töö tagamiseks;
- MSC.1/Circ.1347 (02.06.2010) – reisilaevade päästeparvede veeskamise mehhanismide ohutu töökoormuse määramine;
- MSC.1/Circ.1348 (02.06.2010) – suunised tuukriülevaatuste läbiviimiseks laeva veealuse tehnilise külje kohta, et võimaldada reisilaevade ülevaatus kuivdokis üks kord viie aasta jooksul;
- MSC.1/Circ.1349 (01.06.2010) – kiirlaevade vastavus SOLAS regulatsioonidele V/18 kuni V/20 ja kiirlaevade koodeksi 2000 paragrahvile 13;

- MSC.1/Circ.1351 (15.06.2010) – IMSBC koodeksi tõlgendamine seoses nõuetega kivisöebriketi ja kivisöe paigutamise ja eraldamisega laevades;
- MSC.1/Circ.1352 (30.06.2010) – muudatused lasti paigutamise ja kinnitamise ohutusnõuete koodeksis;
- MSC.1/Circ.1353 (30.06.2010) – parandatud juhised, kuidas koostada lasti kinnitamise käsiraamatut. Asendab ringkirja MSC/Circ.745;
- MSC.1/Circ.1354 (30.06.2010) – resolutsiooni A.533(13) parandused kauba ja sõidukite ohutu paigutamise ja kinnitamise kohta;
- MSC.1/Circ.1355 (30.06.2010) – resolutsiooni A.581(14) parandused juhistele maantesõidukite ohutuks transpordiks ro-ro-laevadel;
- MSC.1/Circ.1356 (30.06.2010) – parandused puistlasti laadimise ja lossimise terminali esindajate käsiraamatus;
- MSC.1/Circ.1357 (19.06.2010) – puistlasti ohutust laadimisest sadamas laevadele;
- MSC.1/Circ.1360 (27.05.2010) – muudatused ohtlikku lasti vedavate laevade hädaabi korral teostatavates protseduurides;
- MSC.1/Circ.1358 (30.06.2010) – soovitused taimekaitsevahendite (pestitsiidid) ohutuks kasutamiseks laevadel. Asendab ringkirju MSC/Circ.612, MSC/Circ.689 ja MSC/Circ.746;
- MSC.1/Circ.1361 (27.05.2010) – soovitused pestitsiidide ohutuks kasutamiseks konteinerite desinfitseerimiseks. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1265;
- MSC.1/Circ.1363 (30.06.2010) – esialgsed suunised ehituse ja seadmete kohta laevadele, mis veavad gaashüdraatide graanuleid (NGHP) lahtiselt;
- MSC.1/Circ.1364 (24.05.2010) – rahvusvahelise SAFETYNET käsiraamatu täiendused. Parandused jõustuvad 1. jaanuar 2012;
- MSC.1/Circ.1365 (24.05.2010) – müügil olevate mitte-460MHz asukohamääramise, jälgimise ja avariisignaali seadmete kasutamise reguleerimine;
- MSC.1/Circ.1366 (24.05.2010) – juhend jahtide avamerevõistlustel parima meditsiiniabi osutamiseks telemeditsiini kasutades;
- MSC.1/Circ.1367 (24.05.2010) – täiendus õhu ja mere otsingu- ja päästejuhendile (IAMSAR), mis jõustuvad 01. juunil 2011;
- MSC.1/Circ.1368 (22.06.2010) – selgitused SOLAS II-2 peatüki nõudmistele keskujuhtimispunkti, navigatsioonisilla ja turvakeskuse omavahelisest suhtlusest, mis jõustusid alates 1. juulist 2010;
- MSC.1/Circ.1369 (22.06.2010) – selgitavad märkused reisilaevade süsteemide õnnetusjärgse toimimise hindamise kohta;
- MSC.1/Circ.1370 (22.06.2010) – juhend paikse süsivesiniku gaaside tuvastamissüsteemi kavandamiseks, ehitamiseks ja testimiseks.
- MSC.1/Circ.1371 (30.07.2010) – nimekiri koodidest, soovitustest, suunistest ja muudest ohutus- ja turvalisusalastest mittekohustuslikest dokumentidest;
- MSC.1/Circ.1373 (01.06.2010) – IHO teadeanne organisatsioonidega liitumise ja koostöö kohta;
- MEPC.1/Circ.675/Rev.1 (26.03.2010) – MARPOL V lisa, lastiruumi pesuvee laskmine lahtede, Vahemere ja Kariibi mere piirkondadesse;

- MEPC.1/Circ.726 (14.06.2010) – India administratsioon teatab nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist; selle kohta on võimalik informatsiooni saada IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.727 (14.06.2010) – India administratsioon teatab, milliste MARPOL lisa I reeglite kohaselt on nende lipu all sõitvate tankerite seisund vastavuses reeglitega;
- MEPC.1/Circ.732 (22.09.2010) – Panama, Suurbritannia ja Marshalli saarte administratsioon teatavad nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist; selle kohta on võimalik informatsiooni saada IMO CAS andmebaasist;
- SN.1/Circ.286 (02.06.2010) – ringkiri teavitab laevaliikluse uutest meetmetest Põhja-Gotlandi vetes;
- SN.1/Circ.287 (02.06.2010) – ringkiri teavitab kohustuslikust laevade ettekande süsteemist Gibraltari väinas ja Lääne-Euroopa eriti tundlikus merepiirkonnas;
- SN.1/Circ.288 (02.06.2010) – kaptenisilla varustuse ja süsteemide paigutuse ja ühtlustamise juhised;
- SN.1/Circ.289 (02.06.2010) – juhend AIS rakenduspetsiifiliste sõnumite edastamiseks. Asendab ringkirja SN/Circ.236 alates 1. jaanuarist 2013;
- SN.1/Circ.290 (02.06.2010) – juhend AIS rakenduspetsiifiliste sõnumite kuvamiseks;
- COLREG.2/Circ.61 (01.06.2010) – ringkiri teavitab uutest laevaliikluse eraldusskeemi piirkondadest;
- FAL.2/Circ.119 (31.07.2010) – informatsioon nn laevajäneste juhtumitest 2010. a märtsist juulini (kokku 66 juhtumit);
- FAL.5/Circ.30 (13.05.2010) – Belgia, Bulgaaria, Saksamaa, Hollandi, Läti, Leedu, Norra, Tai, Ameerika Ühendriikide ja Hiina riiklike institutsioonide e-posti aadressid informatsiooni saatmiseks nende riikide sadamatesse saabuvate laevade kohta. Asendab ringkirju FAL.5/Circ.22 ja FAL.5/Circ.22/Add.1;
- FAL.5/Circ.29/Corr.2 (11.06.2010) – meretranspordi hõlbustamise küsimustega tegelevate pädevate asutuste muudetud kontaktandmed;
- BC.1/Circ.67 (04.06.2010) – kontaktandmed pädevatest institutsioonidest, kes IMO liikmesriikides vastutavad vilja ja tahke puistlasti vedude ohutuse eest. Asendab ringkirja BC.1/Circ.66;
- LC-LP.1/Circ.37 (29.06.2010) – kutse raporteerida tegevustest, mis on seotud mereveest jäätmete ja teiste samalaadsete ainete kõrvaldamisega;
- LC-LP-1/Circ.38 (12.07.2010) – Kanada ametivõimud on teinud ettepaneku hakata väljastama erilubasid kuni 1400 tonni kalajäätmete merreheitmiseks oma sisevetes Newfoundlandi ja Labradori läheduses;
- LC-LP.1/Circ.39 (30.07.2010) – kontaktandmed asutustest, kes vastutavad kontrolli eest prügi ja teiste jäätmete ladestamist merre;
- LC-LP.1/Circ.40 (11.08.2010) – Kanada ametivõimud on teinud ettepaneku hakata väljastama erilubasid kuni 4300 tonni kalajäätmete merreheitmiseks oma sisevetes St.Lawrence'i lahes Quebecki ja Newfoundlandi vahel;
- CSC.1/Circ.139 (04.06.2010) – nimekiri organisatsioonidest, kes omavad volitusi merkonteinerite katsetusteks, inspekteerimiseks ja tüübi heakskiitmiseks. Asendab ringkirja CSC/Circ.136;

- BLG.1/Circ.30 (03.08.2010) – GESAMP/EHS töögrupi 47. istungjärgu raport;
- AFS.1/Circ.35 (12.07.2010) – teade Soome Vabariigi ühinemisest laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise konventsiooniga. Konventsioon jõustub Soome Vabariigis 9. oktoobril 2010;
- CLC.4/Circ.33 (22.07.2010) – naftareostusest põhjustatud kahju korral kehtiv tsiviilvastutuse 1969. aasta rahvusvahelise konventsiooni (CLC 1969) denonsseerimine Läti jaoks jõustub 19. juulil 2011. a;
- BWM.2/Circ.28 (05.10.2010) – juhised mereadministratsioonidele ballastveesüsteemide tüübikinnitusprotsessi kohta;
- BWM.2/Circ.29 (07.10.2010) – täpsustused seoses BWM konventsiooni lisa (reegel B-3.1) toodud kohaldamise tähtaegadega.

IMO trükised

IMO tootekood	Väljaanne	Keel	Hind	Märkused
IG960E	IAMSAR Manual Volume I – Organization and Management (2010 edition)	inglise	24 GBP	Lisanduvad saatekulud
ID961E	IAMSAR Manual Volume II – Mission Co-Ordination (2010 edition)	inglise	49 GBP	Lisanduvad saatekulud
IG962E	IAMSAR Manual Volume III – Mobile Facilities (2010 edition)	inglise	39 GBP	Lisanduvad saatekulud
IB117E	ISM Code (2010 edition)	inglise	12 GBP	Lisanduvad saatekulud

Ilmuvad väljaanded (võimalus registreeruda teavitamiseks e-kirja teel):

<http://www.imo.org/Publications/Pages/FutureTitles.aspx>

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