



## VEETEED AMETI TEATAJA 2012/4

Meresõidudiplomite ja -tunnistuste kehtetuks tunnistamine.....	1
Veeteede Amet 2012.....	2
Õigusaktide muudatused.....	6
Eesti laevaregistrid .....	10
Vastastikuse mõistmise memorandum pakitud ohtlike kaupade veoks Läänemerel .....	17
Merendusterminoloogia .....	24
Uudised välisallikatest .....	27
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused.....	34
IMO teated .....	36

## Meresõidudiplomite ja -tunnistuste kehtetuks tunnistamine

Veeteede Ameti peadirektori 25. jaanuari 2013. a käskkiri nr 23-OP

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

1. Tunnistan kehtetuks järgmised meresõidudiplomid ja -tunnistused:

- 1) Gomžin, Alekseile 27.05.2011. a väljastatud 3000 kW ja suurema peamasinate koguvõimsusega mootorlaeva vanemmehaaniku diplomi nr MM 000684;
- 2) Laktionov, Pyotrile 20.12.2002. a väljastatud vahimadruse tunnistuse nr AD 002543;
- 3) Rozhin, Yuryle 18.03.2005. a väljastatud vahimadruse tunnistuse nr AD 002810;
- 4) Juursalu, Mihkel 21.04.2003. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 004512;
- 5) Krasnopjorov, Evgenile 03.07.2009. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 005691;
- 6) Roolaid, Laurile 26.11.2009. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 005755;
- 7) Vinogradov, Mihhailile 14.06.2007. a väljastatud motoristi tunnistuse nr MC 002288;
- 8) Laktionov, Pyotrile 02.07.2012. a väljastatud laevakoka tunnistuse nr LK 000738.

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.

Andrus Maide  
Peadirektor

## Veeteede Amet 2012

Veeteede Ameti inspektorid kontrollisid 2012. aastal Eesti riigilippu kandvaid laevu 211 korral, neist 183 olid tehnilised ülevaatused ja 28 pistelised kontrollid. Kahel korral peeti laevad kinni. Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 457 ettekirjutust, ettekirjutusteta lõppes 88 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni ja side valdkonnas. Trahviti ühte kaptenit.

Välissadamates (Paris MOU – Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum laevakontrolli kohta – regioonis) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 25 korral (kontrolliti 18 laeva). Laevu kinni ei peetud. Kokku tehti 16 ettekirjutust ja ilma ettekirjutusteta läbiti kontroll 19 korral. Eesti on hetkel Paris MOU valges nimekirjas.

Eesti sadamaid külastanud välisriigi lippu kandvaid laevu kontrolliti 2012. aastal 175 korral. Kinni peeti ainult üks laev – Vene lipu all sõitev süvendaja ESTRAND.

Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 150 ettekirjutust, ettekirjutusteta lõppes 119 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni ja tuleohutuse valdkonnas. Septembris, oktoobris ja novembris leidis aset laevade tuletõrjesüsteemide kontsentreeritud kontrolli kampaania.

Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonna inspektorid teostasid 2012. aastal 378 väikelaevade, 613 alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja 18 siseveelaevade tehnilist ülevaatus. Kokku kontrollisid väike- ja siseveelaevade osakonna inspektorid reidide ja pisteliste kontrollide käigus 214 alust, mille käigus avastati 46 rikkumist. Enamasti piirdui suulise hoiatusega. Hoiatustrahve vormistati üheksal juhul ja ühe joobejuhtumi menetlemine anti üle Politsei- ja Piirivalveametile.

Mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakond registreeris 2012. aastal 17 juhtumit, nendest laevaõnnetusi 10:

- 1) raskeid laevaõnnetusi – 1;
- 2) kergeid laevaõnnetusi – 4;
- 3) ohtlikke juhtumeid – 3;
- 4) juurdlus lõpetamata (väikelaev) – 1.

Juureldi 9 juhtumit:

1. ML VESTA kerge laevaõnnetus, põhjapuude Kelnase sadamast väljumisel (lipuriik Eesti);
2. ML REET raske laevaõnnetus, peamasina ja reduktori vahelise siduri purunemine (lipuriik Eesti);
3. ML EVA-316 kerge laevaõnnetus, kontakt teise laevaga jäämurdetööde käigus (lipuriik Eesti);

4. ML AHTO-29 kerge laevaõnnetus, põhjapuude Nasva sadamas (lipuriik Eesti);
5. väikelaev CANDY, merevee lekkimine mootoriruumi ja uppumine (lipuriik Eesti);
6. ML RISTNA kerge laevaõnnetus, tuvastati peamasina rike. Remonditööd teostati ülesõidul laevapere jõul (lipuriik Eesti);
7. ML STAR ja ML MARIELLA, ohtlik juhtum, COLREGi reeglite rikkumine sissesõidul Helsingi Läänesadamasse (lipuriik Eesti ja Soome);
8. ML STAR ja ML EURODAM, ohtlik juhtum, ebapiisav laevadevaheline kommunikatsioon Helsingi Läänesadamast väljumisel (lipuriik Eesti ja Holland);
9. ML STAR ja ML NORDLANDIA, ohtlik juhtum, laevale edastatud informatsiooni valesti mõistmine ja ebapiisav laevadevaheline kommunikatsioon Helsingi Läänesadamast väljumisel (lipuriik Eesti ja Soome).

Sadamate järelevalve osakond viis 2012. aastal läbi 29 sadamarajatise turvaülevaatus turvalisuse tunnistustele kehtivusmärgete tegemiseks ja/või turvalisuse tunnistuste väljastamiseks. Kooskõlastamiseks esitatud sadamarajatiste ja sadamate turvaplaanide muudatusi vaadati läbi 15 korral. Atesteeriti 3 sadama ja/või sadamarajatise turvaülevaatus. Samuti viidi läbi 3 sadama erakorraline ja 1 sadama korraline veeliikluse ohutuse alane ülevaatus. Atesteeriti 3 sadamakaptenit.

Meremeeste diplomeerimise ja registri büroo väljastas 2012. aastal 648 laeva juhtkonna meresõidudiplomit ja -kutsetunnistust; 1366 reakoosseisu kutsetunnistust; 1788 diplomi kinnituslehte; 5 siseveelaeva laevajuhi diplomit ja madruse tunnistust; 1901 kursuse "Ohutusalaane põhikoolitus" tunnistust; 12 VTS (laevaliiklusteenindus) operaatore teenistusraamatut ja kinnituslehte; 30 välisriikide meresõidudiplomite kinnituslehte.

Lootsi kutseeksami sooritas 20 lootsi ja lootsitasõidu loa eksami 23 laevajuhti. Väljastati 19 lootsi kutsetunnistust ja 23 lootsitasõidu luba. Riigilõivu on kvalifikatsioonieksami sooritamise ja diplomite ning tunnistuste väljastamise eest laekunud 28 833,71 eurot.

Veeteede Ameti laeva- ja sadamaregistri osakond peab arvestust Eesti laevaregistrisisesse kantud laevade kohta, mille järgi on Eesti laevaregistrisisesse kantud 318 merelaeva, neist 16 kaubalaeva, 19 reisilaeva, 83 tehnilist ja abilaeva, 109 kalalaeva, 91 lõbusõidu- ja huvilaeva. Siseveelaevu on registrisisesse kantud kokku 30, millest 2 kaubalaeva, 6 reisilaeva, 7 tehnilist- ja abilaeva, 14 kalalaeva ning 1 lõbusõidu- ja huvilaev. Ehitatavate laevade registrisisesse on kantud 24 teisaldatavat ja ehitatavat laeva, laevapereta prahitud laevade registrisisesse 14 laeva, riigihaldusülesandeid täitvate laevade registrisisesse 53 laeva. Kokku oli 2012. aasta lõpuks Eesti laevaregistrisisesse kantud 439 laeva.

Riiklikus sadamaregistris registreeriti 2012. aastal 12 uut sadamat. Aasta lõpuks oli registris 76 sadamat ja 65 väikesadamat, kokku 141. 2012. aastal valmis sadamaregistri elektrooniline lahendus ja alustati selle ellurakendamise, mis jätkub ka 2013. aastal.

Soome lahe rannikumere ja Väinamere laevateid ja sidusalasid (sh Heltermaa ja Rukki kanali kordusmöödistamine) oli 2012. a lõpuks vastavalt IHO standardile S-44 möödistatud 466,5 km<sup>2</sup> ning kogutud 65 GB andmeid.

Peipsi laevateid ja ohualasid oli 2012. a lõpuks mõõdistatud (sh Lämmijärve süvendatud laevatee kontroll-mõõdistamine) vastavalt IHO standardile S-44 139 km<sup>2</sup> (15,4 GB).

Võrtsjärve ohualade ja laevateede mõõdistamise kolmas etapp vastavalt IHO standardile S-44 – mõõdistatud 40,2 km<sup>2</sup> ja kogutud 9,1 GB andmeid, pidevalt madal veetase ei võimaldanud mõõdistada kaldalähedast ala täies mahus.

Trükitud 6 paberkaarti: kaart nr 513 (200 eks), kaart nr 516/INT1271 (150 eks), kaart nr 823/INT1794 (200 eks), kaart nr 302 (250 eks), kaart nr 930/INT 1347 (100 eks) ja kaart nr 820/INT 1793 (100 eks). Kaart nr 653 Peipsi järve kohta on küll koostatud, kuid piiriläbirääkimise tulemuste selgumise ootuses on trükkimine lükatud 2013. aasta kevadeks.

Koostatud on 27 uut elektroonilist merekaarti (ENC), 22 uut versiooni ENC ja kaasajastatud 299 ENC faili. Lisaks lasti trükki kaardiatlase „Eesti merekaardid“ 3. osa uus versioon A3 formaadis tiraažiga 1000 eksemplari.

Veeteede Amet alustas 2012. aastal elektroonilise lootsiraamatu koostamist. Erinevalt varasematest kirjeldava teksti põhimest lootsiraamatutest on uues lootsiraamatus navigatsiooniteave koondatud tabelitesse, mis teeb vajaliku info kasutajale kergesti leitavaks. Lootsiraamat avaldatakse neljas geograafiliselt jaotatud osas digitaalsel kujul. Aasta lõpuks oli koostatud ja Veeteede Ameti kodulehel avaldatud Eesti lootsiraamatu 1. osa (Liivi laht). Kooskõlastusringil on 2. osa.

Elektroonilist lootsiraamatut on võimalik tasuta alla laadida aadressilt <http://www.vta.ee/atp/index.php?id=3821>.

Veeteede Ameti juures tegutsev merekeele nõukoda sai valmis inglise-eesti meresõnaraamatu veebiversiooni (<http://www.eki.ee/dict/meri/>). Merekeele nõukoja liikmeteks on eri valdkondade merendusspetsialistid.

Jäämurdehooaeg vältas Pärnu lahel 64 päeva ajavahemikus 31.01.2012–04.04.2012 ja jäämurdeteenust osutati 31.01.2012 kuni hooaja lõpuni 96 laevale (71 individuaallaeva). Soome lahel vältas jäämurdehooaeg 42 päeva ajavahemikus 02.03.2012–13.04.2012 ja jäämurdeteenust osutati 06.03.2012 kuni hooaja lõpuni 54 laevale (40 individuaallaeva). Uus, 2012.–2013. a jäämurdehooaeg algas Pärnu ja Liivi lahel 19. detsembrist 2012.

Märtsikuus sõlmis Veeteede Amet lepingu mandri ja Prangli saare vahel ühenduse pidamiseks ette nähtud jääklassiga teraskerega reisiparvlaeva soetamiseks väljakuulutatud riigihanke võitjaga Reval Shipbuilding OÜ. Laev tellitakse projekti „Väikesaartega ühenduse pidamiseks laevade soetamine“ raames ja projekti rahastatakse 100% ulatuses Euroopa Regionaalarengu Fondist.

Aprillis lasti vette uus Ruhnu saart teenindama asuv katamaraan-tüüpi parvlaev Runö. Laeva ehitati ajavahemikus 2010. a detsembrist kuni 2012. a aprillini. Laev telliti Euroopa Regionaalarengu Fondi projekti „Väikesaartega ühenduse pidamiseks laevade soetamine“ raames ja rahastati täies ulatuses Euroopa Regionaalarengu Fondist.

Aprillis valmis uus Veeteede Ameti SWATH-tüüpi avamere hüdrograafialaev Jakob Prei. Laev alustas suvel hüdrograafiliste avamere mõõdistustöödega Eesti vetes. Vajaduse korral saab laevaga teha mereuuringuid ning ta on võimeline ka osalema merepäästeoperatsioonidel. Laeva ehitas Saksa laevahitustehas Abeking & Rasmussen ning selle maksumus oli 14 085 000 eurot. Laeva ehitati ajavahemikus 2009. a oktoobrist kuni 2012. a aprillini. Projekti rahastati täies ulatuses Euroopa Regionaalarengu Fondist.

Juulis sõlmis Veeteede Amet lepingu Roomassaare sadama ja Abruca väikesaare vahel ühenduse pidamiseks ette nähtud reisiparvlaeva soetamiseks väljakuulutatud riigihanke võitjaga Baltic Workboats AS. Uue reisiparvlaeva maksumus on 978 000 eurot (käibemaksuta) ning valmib eeldatavalt 2013. aasta aprilli lõpuks. Laev telliti projekti „Väikesaartega ühenduse pidamiseks laevade soetamine“ raames ja projekti rahastatakse 100% ulatuses Euroopa Regionaalarengu Fondist.

Novembris lõpetati Veeteede Ameti Hundipea sadama esimese etapi tööd. Töid rahastati Euroopa Regionaalarengu Fondi poolt 90,85% ulatuses, ülejäänud 9,15% kaeti riigieelarvelistest vahenditest.

Veeteede Amet on jätkuvalt osalenud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) komiteede töös (MSC, MEPC, STW, FSI, NAV, BLG, DSC, COMSAR jt), samuti EL nõukogu ja komisjoni meresõiduohutusega, laevade ja sadamate/sadamarajatiste turvalisusega jne tegelevate töögruppide töös.

## Õigusaktide muudatused

### Meresõiduohutuse seaduse muudatused võeti vastu 12.12.2012.

1. juulist 2013 arvestatakse senise tuletornitasu ja navigatsioonitasu asemel ühtset veeteetasu.

Muudetud on seni kehtinud tasude arvestamise aluseid, minnes üle ühel kogumahutavusühikul (1 GT) põhinevale tasu suurusele, millega korrutatakse laeva kogumahutavus. Lisaks kehtestatakse piirmäärad, millest suuremat veeteetasu laev maksma ei pea. Kalendriaasta jooksul mitmeid külastusi tegevatele laevadele tehakse soodustusi.

#### *§ 50<sup>5</sup>. Veeteetasu määrad*

*(1) Veeteetasu arvestatakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi, korrutades laeva kogumahutavuse ühikuhinnaga.*

*(2) Merematkelaeva ühikuhind on 0,1 eurot (alates 01.01.2014.a 0,12 eurot).*

*(3) Muu laeva ühikuhind on vastavalt laeva jääklassile järgmine:*

*1) 1A Super või sellele vastav jääklass – 0,28 eurot;*

*2) 1A või sellele vastav jääklass – 0,30 eurot;*

*3) muu jääklass või ilma jääklassita – 0,35 eurot.*

*(4) Veeteetasu maksimaalne suurus ühe reisi kohta on tankeril 20 000 eurot, merematkelaeval 10 000 eurot (alates 01.01.2014 12 000 eurot) ja muudel laevadel 15 000 eurot.*

#### *§ 50<sup>10</sup>. Tasumäära vähendamine*

*(1) Veeteetasu peab maksma kalendriaasta jooksul maksimaalselt järgmiselt:*

*1) reisilaev 60 korda;*

*2) merematkelaev 3 korda;*

*3) muu laev 10 korda.*

*(2) Reidile saabunud laeva eest tasutakse veeteetasu 30 protsenti vastavatest tasumääradest juhul, kui laev ei sisene sadamasse.*

*(3) Kui sadam ei ole käesoleva seaduse § 50 lõike 1 alusel teenindatav jäämurdjaga, maksab reeder või laevaagent veeteetasu 70 protsenti käesoleva seaduse §-s 50<sup>3</sup> sätestatud määrast.*

*(4) Remonti saabunud laeva eest tasutakse veeteetasu 50 protsenti vastavatest tasumääradest juhul, kui laeva ei lastita ega lossita ja ei võeta peale ega lasta maa-le reisijaid.*

*(5) Eraldatud ballasttankidega topeltpõhjaga tankeri veeteetasu suuruse arvutamisel võetakse aluseks laeva vähendatud kogumahutavus, mis on märgitud 1969. aasta rahvusvahelise laevade mõõtmise konventsiooni alusel väljastatud mõõtekirjas. Vähendatud kogumahutavust arvestatakse, kui laeva mõõtekirja lõigus „märkused” on tehtud vastavasisuline märge.*

MSOS paragrahvi 95 lõigetes 22–25 on rakendussätted veeteetasu kohaldamiseks 2013. aastal:

*(22) Käesoleva seaduse § 50<sup>10</sup> lõikes 1 sätestatud maksimaalseid veeteetasu maksimise kordasid hakatakse 2013. aastal arvestama alates 1. juulist.*

*(23) 2013. aasta 1. juulist kuni 31. detsembrini laeva külastuse eest makstavat veeteetasu vähendatakse lähtuvalt 2013. aasta 1. jaanuarist kuni 30. juunini laeva eest makstud tuletorni- ja navigatsioonitasu suurusest. Veeteetasu vähendatakse tasumisele kuuluva külastuskorra kohta summa võrra, mis arvutatakse 2013. aasta 1. jaanuarist kuni 30. juunini laeva eest makstud tuletorni- ja navigatsioonitasu jagamisel sama perioodi jooksul tehtud reiside arvuga, kuid mitte suurema arvuga kui:*

- 1) reisilaeval 60-ga;*
- 2) merematkelaeval 3-ga;*
- 3) muul laeval 10-ga.*

*(24) Käesoleva paragrahvi lõikes 23 sätestatud veeteetasu vähendamist rakendatakse samale arvule reisidele, mida laev tegi ajavahemikul 2013. aasta 1. jaanuarist kuni 2013. aasta 30. juunini, kuid mitte rohkematele reisidele kui:*

- 1) reisilaeval 60-le;*
- 2) merematkelaeval 3-le;*
- 3) muul laeval 10-le.*

*(25) Kui käesoleva paragrahvi lõike 23 kohane tasumäär vähendamine ühe reisi kohta on suurem kui reisi kohta maksmisele kuuluv veeteetasu, siis loetakse tasumäär vähendamise suurus võrdseks veeteetasuga.*

MSOS-i mõistete loetelu on § 2 punktiga 42 täiendatud merematkelaeva mõistega:

*merematkelaev – vähemalt 60 tundi kestvat ja lisaks reisi algus- ja lõpp-punktile veel vähemalt kahte sadamat külastav organiseeritud huvireisi sooritav reisilaev, mis ei osale regulaarses liiniliikluses, ei vea kaupa ning ei võta huvireisi jooksul peale ega lase maale liinireisijaid.*

#### **Majandus- ja kommunikatsiooniministri 09.11.2012 määrus nr 72**

**„Ohutusjuurduse kord“ jõustus 17.11.2012.** Sellega tunnistati kehtetuks ministri 27. detsembri 2002. a määrus nr 77 „Laevaõnnetuste liigitamise, juurdlemise ja arvelevõtmise kord“.



Määrus reguleerib laevaõnnetuste, lennuõnnetuste ja raudteeliiklusõnnetuste ning intsidendide ohutusjuurdluste korda. Ohutusjuurdluste eesmärk on kindlaks teha uuritava juhtumi põhjused, et edaspidi sellist juhtumit vältida ning võimalusel parendada laeva-, lennu- ja raudteeliiklusohutust. 1. jaanuarist 2012. a on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi struktuuris spetsiifilisi ülesandeid täitev õnnetuste uurimisega tegelev struktuuriüksus – Ohutusjuurdluste Keskus.

Laevaõnnetuste ohutusjuurdluste läbiviijaks võib olla nii Ohutusjuurdluste Keskus kui ka Veeteede Amet.

Ohutusjuurdluste Keskus korraldab väga raske laevaõnnetuse ja raske laevaõnnetuse ohutusjuurdlust. Raske laevaõnnetuse ohutusjuurdluste korraldamise võib Ohutusjuurdluste Keskus volitada Veeteede Ametile.

Veeteede Ameti pädevuses on kerge laevaõnnetuse, ohtliku juhtumi ning väikelaevaga, riigihaldusülesandeid täitva laevaga, siseveelaevaga ja alla 15 meetri pikkuse kalalaevaga toimunud õnnetuse ohutusjuurdlust.

**Majandus- ja kommunikatsiooniministri 28.11. 2002. a määrust nr 15 "Lootsimise kord ning lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad" on 7.11.2012 määrusega nr 69 muudetud.** Muudatused jõustusid 16.11.2012.

Muudetud on määruse § 4 lõike 2 punktis 14 Väinamerd läbival laevateel asuva lootsi põhjapoolse laevalemineku ja laevalt mahatuleku koha ehk lootsipunkti koordinaate, mis on järgmised:

*14) Väinamere laevatee põhjast lõunasse –  $\varphi = 59^{\circ}01,0' N$ ;  $\lambda = 23^{\circ}05,0' E$  Väinamerd läbiv transiitliiklus Väinamere sadamad.*

**Vabariigi Valitsuse 12.12.2012 määrusega nr 103 kehtestati „Sadamaregistri pidamise põhimäärus“.** Määrus jõustus 1.01.2013.

10. juulil 2009. a jõustunud „Sadamaseadus“ kohustab sadama pidajat esitama sadamaregistrile sadama kohta seaduses nõutud andmed. Ühtlasi sätestab seadus andmeandja vastutuse esitatud andmete õigsuse eest.

Kuivõrd kavandatud elektroonilise sadamaregistri asutamine ning seoses sellega sadamaregistri pidamise põhimääruse väljatöötamine viibis, pidas Veeteede Amet sadamaregistrit Excel tabelina. Kõik olemasolevad andmed kannab Veeteede Amet üle elektroonilisse sadamaregistrisse ning sadama pidaja selle eest riigilõivu tasuma ei pea.

Elektroonilise andmekoguna peetavasse sadamaregistrisse saab andmeid ja dokumente esitada nii paber kandjal kui elektrooniliselt. Paber kandjal esitatud andmed ja dokumendid kannab registrisse Veeteede Amet kui registri volitatud töötleja. Elektroonilisi andmeid ja dokumente esitab sadama pidaja ise, sisenedes elektroonilise sadamaregistri keskkonda. Sadama registreerimistaotlus moodustub elektroonilises keskkonnas sisestatud andmete baasil ning allkirjastatakse digitaalselt sadama pidaja poolt. Samuti saab sadama pidaja

andmeid sadama kohta sadamaregistri elektroonilises keskkonnas ise muuta või esitada muutunud andmed Veeteede Ametile. „Sadamaseaduse“ § 40 lõike 4 kohaselt ei pea sadama pidaja enda tehtud registrikande muutmise eest tasuma riigilõivu.

**Majandus- ja kommunikatsiooniministri 23.12.2003. a määrust nr 265 „Jäämurdetööde kord“ on 8.01.2013 määrusega nr 1 muudetud.** Muudatused jõustusid 14.01.2013.

Määruse § 5 lõike 1 punktist 20 on välja jäetud kohustus lisada jäämurdja tellimusele laevaagendi või reederi allkiri, kuna operatiivsuse huvides ei ole see vajalik.

Määruse § 6 lõikes 4 on muudetud laevade kogunemispunktide koordinaatide avaldamise kord. Senise korra asemel edastatakse koordinaadid laevadele laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatori poolt raadiotelefoni teel GOFREP süsteemi (Soome lahe laevaettekannete süsteem) töökanalitel, mis on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.09.2004. a määrusega nr 178 „Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“.

Ülevaate õigusaktide muudatustest koostas  
Veeteede Ameti juriidilise osakonna juhataja Ene Lillipuu

**Eesti laevaregistrid / Estonian Ship Registers**

**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>	14	30195,00	43712,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	61,20	65,00
<b>KOKKU / TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>30256,20</b>	<b>43777,00</b>

**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>	13	13754,00	2551,30
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	6	325,00	57,38
<b>KOKKU / TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>14079,00</b>	<b>2608,68</b>

**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>	35	22067,52	19441,98
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	48	1450,91	321,50
<b>KOKKU / TOTAL</b>	<b>83</b>	<b>23518,43</b>	<b>19763,48</b>

#### **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>	43	16096,00	7858,97
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	66	2013,29	984,30
<b>KOKKU / TOTAL</b>	<b>109</b>	<b>18109,29</b>	<b>8843,27</b>

#### **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>	90	471,96	224,10
<b>KOKKU / TOTAL</b>	<b>91</b>	<b>2892,33</b>	<b>1758,1</b>

#### **1.6 Merelaevad / Seagoing Ships**

(tabelite / *Tables 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 ja / and 1.5 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>	106	84532,89	75098,25
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	212	4322,36	1652,28
<b>KOKKU / TOTAL</b>	<b>318</b>	<b>88855,25</b>	<b>76750,53</b>

## **2. SISEVEELAEVAD / INLAND VESSELS**

### **2.1 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>	2	232,00	280,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
<b>KOKKU / TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>232,00</b>	<b>280,00</b>

## **2.2 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>	1	236,00	55,20
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	5	168,78	9,75
<b>KOKKU / TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>404,78</b>	<b>64,95</b>

## **2.3 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>	0	0,00	0,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	7	183,80	41,25
<b>KOKKU / TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>183,80</b>	<b>41,25</b>

## **2.4 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>	0	0,00	0,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	14	142,00	89,30
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>142,00</b>	<b>89,30</b>

## **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
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>14,00</b>	<b>2,00</b>

## **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	508,58	142,30
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>976,58</b>	<b>477,50</b>

## **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>	109	85000,89	75433,45
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	239	4830,94	1794,58
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>348</b>	<b>89831,83</b>	<b>77228,03</b>

## **II E HITATAVATE 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>	1	105,00	0
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0	0
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>105,00</b>	<b>0,00</b>

### **2.1a Teisaldatavad**

#### **MERELAEVAD / Non-propelled Seagoing Ships**

	Laevade arv/ <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus/ <i>Gross tonnage</i>	Dedveit/ <i>Deadweight</i>
b) kogumahutavusega 100 ja üle selle <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	12	36787,73	35260,50
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	3	205,00	135,00
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>36992,73</b>	<b>35395,50</b>

### **2.2b Teisaldatavad**

#### **SISEVEELAEVAD / Non-propelled Inland 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>	5	1802,37	1200,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	22,00	42,60
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>1824,37</b>	<b>1242,60</b>

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

*(tabelite / Tables 1. 2.1a ja / and 2.2b kokkuvõtte / 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>	18	38695,10	36460,50
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	5	227,00	177,60
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>38922,10</b>	<b>36638,10</b>

### **C. Laevakinnistusraamat / Ship's Registration Book**

*(tabelite / Tables I (A) ja II (B) kokkuvõtte / 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>	127	123695,99	111893,95
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	244	5057,94	1972,18
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>371</b>	<b>128753,93</b>	<b>113866,13</b>

### III Laevapereta prahitud laevade register / Register of Bareboat Chartered Ships

#### 3. MERELAEVAD / Seagoing Ships

##### 3.1 Kaubalaevad / Merchant Ships

	Laevade arv/ <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus/ <i>Gross tonnage</i>	Dedveit/ <i>Deadweight</i>
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
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>5316,00</b>	<b>6474,00</b>

##### 3.2 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>	9	242311,00	36772,00
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>242311,00</b>	<b>36772,00</b>

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

	Laevade arv/ <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus/ <i>Gross tonnage</i>	Dedveit/ <i>Deadweight</i>
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
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>789,00</b>	<b>428,89</b>

### III Laevapereta prahitud laevade register / Register of Bareboat Chartered Ships

(tabelite / Tables 3.1; 3.2 ja / and 3.3 kokkuvõtte / 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>	14	248416,00	43674,89
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>248416,00</b>	<b>43674,89</b>



#### **IV RHÜT laevade andmekogu / Register of Ships FSAD**

##### **1. Riigihaldusülesandeid täitvad laevad / Ships Fulfilling State Administrative Duties**

	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>	4	6111,00	1867,40
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	49	322,00	88,93
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>6433,00</b>	<b>1956,33</b>

#### **V Eesti laevaregistrid / Estonian Ship Registers**

(tabelite / *Tables C, III ja / and IV kokkuvõtte / 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>	<b>145</b>	<b>378222,99</b>	<b>157436,24</b>
b) kogumahutavusega alla 100 / <i>Gross tonnage less than 100</i>	<b>293</b>	<b>5379,94</b>	<b>2061,11</b>
<b>KOKKU/TOTAL</b>	<b>438</b>	<b>383602,93</b>	<b>159497,35</b>

Andmed on esitatud 1. jaanuari 2013. a seisuga.

*Data is submitted as of 1<sup>st</sup> January, 2013.*

**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 Läänemere 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 ADR/RID või IMDG koodeksi nõudeid.

(3) Ohtlike kaupu võib paigutada kokku samasse kaubaüksusse, kui need täidavad kas ADR/RID 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) on mereala, kus tähelepanuvääriva laine kõrgus ei ületa 2,3 meetrit rohkem kui 10% aastast ja 1. aprillil 1997 jõustunud 28. veebruari 1996 ro-ro-reisilaevade püstuvuse erinõuete kokkuleppega (Stockholmi kokkulepe) on seotud rahvusvahelisi regulaarse Loode-Euroopa ja Läänemere kindlate sadamate vahel või neisse sadamatesse või nendest sadamatest sooritavad laevad (vt lisa 1, liides 1). Pädevad ametivõimud võivad laevaliikluse teistes piirkondades võrdsustada LWHA laevaliiklusega, kui suudetakse tagada samaväärne ohutus.

\* Veeteede Ameti Teatajas 2004, nr 3, lk 29 on avaldatud memorandum Kopenhaageni 15.–17. juuni 2004 versioon koos lisaga 1 memorandumi põhitekstiga. Konsolideeritud memorandum lisad 34-2012 on kättesaadavad Veeteede Ameti koduleheküljelt ([www.vta.ee/meresõiduohutuse\\_teenistus/ohtlik\\_last](http://www.vta.ee/meresõiduohutuse_teenistus/ohtlik_last))

\*\* *Memorandum of Understanding for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro Ships in the Baltic Sea.*, mille ingliskeelne lühend on „MoU“.

(6) Pädevad ametivõimud antud tingimustele vastavalt on:

Taanis	Danish Maritime Authority Vermundsgade 38 C DK-2100 COPENHAGEN O E-post: info@dma.dk
Eestis	Veeteede Amet Meresõiduohutuse teenistus Valge 4 EE-11413 TALLINN E-post: mot@vta.ee
Soomes	Finnish Transport Safety Agency P.O. Box 320 FI-00101 HELSINKI E-post: kirjaamo@trafi.fi
Saksamaal	Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs P.O. Box 20 01 00 D-53170 BONN E-post: Ref-UI33@bmvbs.bund.de
Leedus	Lithuanian Maritime Safety Administration J. Janonio str. 24 LT-92251 KLAIPEDA E-post: msa@msa.lt
Lätis	Maritime Administration of Latvia Trijādibas str. 5 LV-1048 RIGA E-post: lja@lja.lv
Poolas	Ministry of Construction and Maritime Economy Ul. Chalubinskiego 4/6 PL-00928 WARSAW E-post: info@transport.gov.pl
Rootsis	Swedish Transport Agency SE-601 73 NORRKÖPING E-post: sjofart@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 ADR/RID 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 või 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/RID peatüki 7.3 koos parandustega või IMDG koodeksi peatüki 4.3 koos parandustega nõuetele. Klass 4.3 aineid on lubatud vedada ainult veekindlalt suletud CTU-s.
- (5) Sõidukit (UN 3166 või UN 3171) võib vedada suletud või kaetud CTU-s, kui kauba-  
saatja või tema esindaja teavitab kaptenit sõiduki olemasolust selles.

### **§ 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 7.2.4 alusel segregeerimiskategooriatesse 1 ja 2 kuuluvaid pakendeid laadida kokku samasse CTU-sse. LWHA laevaliikluse korral võib juhinduda ADR/RID 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 ADR/RID või IMDG koodeksi nõuetele.
- (3) Ohtlikku kaupa sisaldava CTU varustamine plakatite ja ohumärkidega peab toimuda vastavuses IMDG koodeksi või ADR/RID nõuetega, vaata § 5. CTU, mis sisaldab merereostusainet, tuleb märgistada vastavalt IMDG koodeksi nõuetele, kui see ei ole märgistatud vastavalt ADR/RID 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 juhendi<sup>1</sup> 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, mis tuleneb paragrahvi 4 lõike 1 teisest lausest. Sellisel juhul peab pakkimise sertifikaadil olema märgitud: "Kokku pakitud vastavalt MoU nõuetele".

(2) Kui ohtlikku kaupa veetakse ADR/RID peatüki 3.4 ja/või 3.5 (välja arvatud 3.5.1.4) 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 ADR/RID 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) Vastavalt ADR/RID paragrahvi 1.1.3.4.2 ja ADR paragrahvi 1.1.3.6 järgi peavad CTU kahel vastasküljel<sup>2</sup> asuma neutraalsed oranži värvi tahvlid alates registreerimisest sadamarajatises ja kogu merereisi ajal, välja arvatud see, mis on märgistatud ADR/RID 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 alates registreerimisest sadamarajatises ja kogu merereisi ajal peavad treileri kahel vastasküljel<sup>2</sup> 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 ADR/RID 5.3.2 nõuetele. Ainult MoU-s nõutav tahvel peab olema selgelt nähtav ja vastama mõõtude ja värvi osas ADR/RID 5.3.2.2.1 tingimustele. Selle tahvli asemel võib kasutada iseklepuvat kilet, värvimist või mis tahes muud samaväärset menetlust.

## § 6

### CTU-de stoovimine ja omavaheline segregimine

(1) CTU-de omavaheline segregimine peab toimuma vastavuses IMDG koodeksi nõuetega, välja arvatud LWHA laevaliikluse korral, kus IMDG koodeksi tabeli 7.1.4.6 nõuded segregimiskategooriate 1 ja 2 korral ei ole täitmiseks kohustuslikud.

(2) Stoovimine ja segregimine 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.

<sup>1</sup> Vaata IMDG koodeksis 5.4.2 ja lisakõites 4.4.2

<sup>2</sup> Oranži värvi tahvlid CTU-del/järelhaagistel (autoveod) tuleb paigaldada vastavalt ADR nõuetele. Oranži värvi tahvlid CTU-del (raudteeveod) tuleb paigaldada vastavalt RID nõuetele.

## 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 üldpik- kuse iga 3 m kohta*)		Teised reisilaevad	
		Tekil	Teki all	Tekil	Teki all
Gaasid - põlevad gaasid - mittepõlevad, mittemürgised gaasid - mürgised gaasid	2				
	2.1	lubatud	keelatud	keelatud	keelatud
	2.2	lubatud	lubatud <sup>3)</sup>	lubatud <sup>3)</sup>	lubatud <sup>3)</sup>
	2.3	lubatud	keelatud	keelatud	keelatud
Põlevad vedelikud - pakendirühm I või II - pakendirühm III	3	lubatud lubatud	lubatud luba- tud	lubatud lubatud	keelatud lubatud
Põlevad tahkised - UN No.1944, 1945, 2254, 2623 - teised UN numbrid	4.1 <sup>2)</sup>	lubatud	lubatud	lubatud	lubatud
		lubatud	keelatud	lubatud	keelatud
Isesüttivad tahked ained	4.2	lubatud	keelatud	lubatud	keelatud
Ained, mis veega kokku puutudes eraldavad põlevaid gaase	4.3	lubatud <sup>1)</sup>	keelatud	lubatud <sup>1)</sup>	keelatud
Oksüdeerivad ained	5.1	lubatud	lubatud	lubatud	keelatud
Orgaanilised peroksiidid	5.2 <sup>2)</sup>	lubatud	keelatud	keelatud	keelatud
Mürgised ained - pakendirühm I või II - pakendirühm III	6.1	lubatud	keelatud	lubatud	keelatud
		lubatud	lubatud	lubatud	lubatud
Nakkusohtlikud ained	6.2	lubatud	lubatud	keelatud	keelatud
Radioaktiivsed ained	7	lubatud	lubatud	lubatud	lubatud
Sööbivad ained - pakendirühm I või II - vedelikud pakendirühm III - tahkised pakendirühm III	8	lubatud	keelatud	keelatud	keelatud
		lubatud	lubatud	lubatud	keelatud
		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 7.3.7 ja 7.1.4.6 nõudeid.

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

\*) MoU otstarbeks võib reisijate koguarvu suurendada kuni 1 inimene laeva üldpikkuse 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 erinõuded SP 349, 350, 351, 352, 353 või 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, et isikud, keda ta nimetab planeerima ja korraldama CTU-de vedu käesoleva MoU nõuete kohaselt, tunnevad ja on instrueeritud rakendama asjakohaseid nõudeid oma vastutusalas.
- (2) Kauba saatja peab tagama lisaks ADR/RID poolt nõutavale teabele vajadusel ka kauba määratlemise merereostusainena ("MARINE POLLUTANT") kogu dokumentatsioonis.
- (3) Kui veetakse vedelat ohtlikku kaupa leekpunktiga 60 °C või alla selle (määratud suletud tiigli meetodil (c.c.)), siis peaks viitama leekpunkti piirkonnale vastavuses asjakohase pakendusrühmaga. Ainete kohta, mida veetakse UN numbrite 1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1286, 1287, 1306, 1866, 1993 või 1999 all, peab näitama leekpunkt, kui see on allpool 23 °C ja lasti peab ka vastavalt stoovima.

## § 8

### **Laevale rakendatavad nõuded**

- (1) Konstruksiooni ja varustuse osas peab laev täielikult vastama SOLAS 74 (koos parandustega) peatüki II-2 reegli 54 nõudmistele. Laevadele, mis on ehitatud 1. juulil 2002 või pärast seda, rakendatakse SOLAS 74 (koos parandustega) peatüki 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. septembril 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 7.5.2.6 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. novembril 1985. Kinnitusvõimaluseta CTU-d ei tohi pakkuda MoU järgi vedamiseks.
- (2) IMO/ILO/UNECE 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 ADR/RID nõuetega. Laevaomanik peab kindlustama, 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 stovida pädeva ametivõimu heakskiidul, kui niisugust stoomimist lubav tunnistus on väljastatud enne 31. detsembrit 2002. CTU-de segregerimine sellel tekil peab toimuma vastavuses IMDG koodeksi peatüki 7.5.3.2 nõuetega (kaubaüksuste segregerimistabel ro-ro laeva pardal).

## **§ 11 Jõustumine**

(1) Käesolev vastastikuse mõistmise memorandum jõustub hiljemalt 1. jaanuaril 2013.

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



## Merendusterminoloogia

Merekeele nõukoja välja pakutud terminid on soovitusliku iseloomuga, keelenõu saab küsida ka Eesti Keele Instituudi infotelefonilt 631 3731 või meili teel.

Merekeele nõukoja 76. koosolekul arutatud terminid (11.12.12)

**reeder** – *shipowner, operator of a ship*

reeder võib olla *shipowner*, aga ei pea olema

**laevaomanik** – *shipowner*

**shipowner - reeder (laeva kasutaja, laeva operaator, laevakompanii)**

Veel kord vaadati üle väikelaeva teema (teokiri nr 75; 09.11.2012):

**kipper** – **skipper** – väikese töölaeva juht, aj väikese laeva juht

**väikelaevajuht** – *skipper of recreational craft*

**väikelaev** – *recreational craft*

**huvilaev, lõbusõidulaev** – *pleasure craft (recreational craft/boat/ship, pleasure boat/ship)*

**huvilaev** – *tour ship*

**väikelaevajuht** – operator of pleasure craft

**rahvusvaheline väikelaevajuhitunnistus** – *international certificate of competence for operators of pleasure craft*

Kas terminit „*pleasure craft*“ võiks käsitleda termini „*recreational craft*“ sünonüümina ja termini „väikelaev“ vastena või pigem mitte?

**väikelaev** – *recreational craft/pleasure craft* (LOA up to 24m)

**recreational craft = pleasure craft**

**huvilaev, lõbusõidulaev** – *pleasure craft (recreational craft/boat/ship, pleasure boat/ship, tour ship)*

**Able seafarer deck** – vanemmadrus

**Able seafarer engine** – vanemmotorist

Merekeele nõukoja 77. koosolekul arutatud terminid (08.01.2013)

Täpsustused teokirjas nr 74

***baggywrinkle; bag wrinkle*** – karvaplatting

Teokirjas nr 74: narmaskaitse trossil purje kulumise vähendamiseks hõõrdekohtades

***barber hauler*** – eespurje soodi trimmiots

Teokirjas nr 74: eespurje turvaots, eespurje kai

***balloon jib, big boy, blooper, shooter*** – balloonkliiver, põiskliiver, bluuper, pluuper (suurem eespuri purjehil suurpurje ja spinnakeri vahel)

Teokirjas nr 74: meresõnaraamatus on balloonkliiver, lisada põiskliiver

### Uued terminid

***alternate holds*** – *practice of loading iron ore cargos into every alternate hold, leaving the remaining holds empty* – maagilasti paigutus puistlastilaeval, lastitud vaheldumisi tühjade lastiruumidega, tavaliselt 1,3,5,7...

***alternate holds loading*** – lastimine üle ühe (laadruumi) – raskelasti (nt rauamaagi) lastimine laadruumi üle ühe, jättes vahepealsed laadruumid tühjaks

***amain*** – „otsekohe!“, „kõigest väest!“

*old maritime expression meaning „immediately“* – vana mereväljend, mis tähendab „otsekohe“

***ama*** – kolmkere väliskere (trimaraani äärmine kere)

anti-gallican – raalaeva lisaparduun pärituules sõitmiseks

*a pair of additional backstays temporarily rigged to provide extra support to the masts of square rigged vessels when sailing downwind*

### ***Armstrong Patent:***

1) lihasjõul töötav abimehhanism (ankrupeli, vints, pöör)

2) slängiväljend – abimehhanismideta, 20. sajandi vahetuse suur purjelaev (nt klipper), kus kõik tehti käsitsi

3) „kondiaurulaev“

***auster*** – lõunatuul (lõunatuule vana ladinakeelne nimetus)

***at a rate of knots*** – *to go at top speed* – seilamine tippkiirusel

***bass*** – mereahven

***Bigwig*** – „suur nina“, kõrgem ohvitser Briti sõjalaevas

***Blood Money*** – „verine raha“ (preemiaraha vaenlase laeva uputamise eest)

**bolster** – polster (kinnitusotsa kaitse)

**boomkin, bumkin, bumpkin** – *strong wooden spar that projects downwards and forwards over the main head rail of a traditional western sailing ship, one on either side of the vessel. The outboard end of such a bar holding a single purchase block through which the tack is passed* – peel purjelaeva vööri või ahtri laiendamiseks purjehalsi kinnituse eesmärgil või purjajahi ahtri pikenduseks ahtristaagi kinnitamiseks

**boomkin, bumkin, bumpkin** – pardaväline peel

**bootleg kõnek** – salapiiritus, salaalkohol, salakaup

**bootlegger** – salapiiritusevedaja

**bulrush** or **bullrush** is the **common name of a variety of wetland plants**, typically in the sedge family (*Cyperaceae*). The name is particularly applied to the sedge family genera *Bolboschoenus*, *Cyperus*, *Scirpus*, and *Schoenoplectus*. Outside of this family, the name is used for *Typha*, a genus in the *Typhaceae* family, also known as reedmace or cattail. (Wikipedia)

*Cyperaceae* – sugukond lõikheinalised

*Scirpus* – perekond kõrkjas

*Bolboschoenus* – perekond mugulkõrkjas

*Schoenoplectus* – perekond kaisel

*Typha* – perekond hundinui

**bulrush, bullrush** – kõrkjad, roog

**chafing** – (trosside, laevavarustuse) hõõrdekulumine

**Kõikide merekeele nõukoja teokirjadega saab tutvuda Veeteede Ameti kodulehel**  
[http://www.vta.ee/atp/public/va\\_teokirjad\\_koond.pdf](http://www.vta.ee/atp/public/va_teokirjad_koond.pdf)

## Uudised välisallikatest

Allikas: [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com)

### **Det Norske Veritas ja Germanischer Lloyd ühinesid**

20. detsembril 2012. a kirjutati alla kokkuleppele, millega Det Norske Veritas (DNV) ja Germanischer Lloyd (GL) liitusid ning moodustasid uue suure klassifikatsioonühingu. Uue ettevõtte nimeks sai DNV GL Group, mille peakorteriks on Oslo, kuid mille põhiline tegevus toimub Hamburgis.

Juba 1999. a ja ka 2006. a pidasid DNV ja GL läbirääkimisi ühinemise asjus. 2008. aastal üritas prantsuse klassiühing Bureau Veritas Germanischer Lloyd'i üle võtta, ent edutult.

DNV tegevdirektor Henrik Madsen on ka uue ettevõtte tegevdirektoriks. Tema sõnul peaks laevandusringkonnad liitumist tervitama, kuna see samm toob kaks tugevat merenduskeskust – Oslo ja Hamburgi – üksteisele lähemale ning mõlemad pooled on huvitatud ka teaduslikest uuringutest ja arendustegevusest. Nii DNV kui ka GL on näiteks agaralt toetanud säästvaid ja keskkonnasõbralikke algatusi merendussektoris.

DNV asutati 1864. a ja GL kolm aastat hiljem 1867. a. Mõlema riigi majandus on kogu maailma mõjutanud majanduslanguse tõttu kannatanud ning mõlemad on viimastel aastatel oma tegevust laiendanud, huvitades lisaks tavapärasele klassiühingute tegevusaladele näiteks ka nafta, gaasi, taastuvenergia ja elektriga seotud teemadest.

Tegemist on esimese juhusega, kui kaks juhtivat klassiühingut oma jõud ühendavad. Eriti märkimisväärseks teeb selle asjaolu, et merenduses on rahvuslik identiteet oluline mõjutaja. Kõik klassiühingud on ajalooliselt tugevalt seotud konkreetse riigi ja selle laevandusringkondadega. See väljendub tihti ka ühingute nimedes – nagu Det Norske Veritas (Norra) ja Germanischer Lloyd (Saksamaa) puhulgi. Ja rahvuslik uhkus on klassiühingutes jätkuvalt tugev, vaatamata nende pingutustele olla rahvusvahelised: mõned kõige suuremad merendusklasterid tekivad just klassiühingute tegevuskoha ümber.

Liitumine võib kaasa tuua ka koondamisi, aga hr Madseni sõnul on oodata 9-protsendilist kasvu aastas ning kuna DNV töötajatest on 80 protsenti ülikooliharidusega, siis on tõenäoline, et nad kandideerivad uutele väljakutseid nõudvatele töökohtadele arenevas ettevõttes.

Allikas: LL 6. detsember 2012. a

### **Hamburg on hädas; Elbe süvendustööd ei edene**

Patrick Hagen kirjutab, et Saksamaa suurimal sadamal on rasked ajad. Hamburgi sadama tähtsamaid kliente, China Shipping Container Lines, teatas eelmise aasta lõpus, et suunab mõned oma suurimad konteinerlaevad Rotterdami.

Hamburgi terminali operaatoreid küll kiidetakse, aga linnal on üks puudus: kõnealune sadam ei asu mere ääres, vaid sisemaal rohkem kui 100 km kaugusel rannikust ning sadamasse pääseb üksnes Elbe jõe kaudu. Kaasaegsed laevad muutuvad aga üha suuremaks ning kõige suuremate laevade vastuvõtmiseks peab jõge süvendama ja laevateed laiendama.

Elbe süvendamise plaane on peetud aastaid ning juba tehti ettevalmistusi, aga Leipzigi föderaalne halduskohus peatas kõik tegevused seniks, kuni küsimuses on tehtud lõplik otsus. Nimelt seisavad Elbe süvendamisele vastu keskkonnaaktivistid, kes esitasid kohtule selleteemalise hagi. Halvimal juhul võib kuluda aastaid, enne kui kohtus lahendus leitakse.

Hamburgi sadam kardab, et Hiina ettevõtte teguviisi järgivad teisedki. Praegu peavad suurimad sadamasse pääseda soovivad laevad ootama tõusu. Ka pole Elbel kuigi palju kohti, kus kaks sellist suurt laeva saaks ohutult kohtuda ja teineteisest mööduda.

Hamburgi sadam on juba teatanud, et kavatseb vähendada sadamamakse. Ehkki laevaomanikud seda sammu kindlasti tervitavad, on küsitav, kas sellel olulist tulemust on, kuna silmitsi ei seista üksnes rahaliste probleemidega, vaid ka logistiliste muredega.

Kuid isegi praegustes muutuvates oludes jääb Hamburg ikkagi oluliseks sõlmpunktiks, sest kaubakäibelt on tegemist suuruselt Euroopa kolmanda terminaliga ning sadamal on sisemaaga eeskujulik ühendusteede võrk, eelkõige raudtee kaudu. Rotterdamile jääb see siiski ilmselt ka tulevikuks alla.

Allikas: LL 11. detsember 2012.a; LL 17. detsember 2012. a

### **UNCLOS 30**

#### **Riigid peavad maailmamerede kaitsel koostööd tegema**

2012. aasta detsembris möödus 30 aastat ÜRO mereõiguse konventsiooni (UNCLOS) vastuvõtmisest. 10. detsembril 1982. aastal sõnastatud konventsioon määratleb riikide õigused ja kohustused maailmamerede kasutamisel ja moodustab põhilise õigusraamistiku, mis piiritleb riikide jurisdiktsiooni merendusala kerkete ja määruste rakendamisel.

Viisteist aastat hiljem rakendati esimest korda ajaloos rahvusvaheliselt kokku lepitud seaduslikku raamistikku enamikus rannikuvetes kogu maailmas. Riikide kalastamisõigused ning mineraalide ja muude ressursside tootmise õigused talletati seadusena ja vaidluste puhul sai rahvusvahelisse kohtusse pöörduda. Tagati takistamatu läbisõidu õigus avamerel.

David Miliband tuletab aga Lloyd's Listi lugejatele meelde, et kiirelt on lähenemas aeg, mil ressurssidest tuleb kätte enneolematu nappus. Tarbekaupade hinnad on viimasel aastakümnel järsult tõusnud. Avamerel leidub mineraale ja uusi ressursse tehnoloogia ja meditsiini arendamiseks, ent praegune ressursside haldamine, mida iseloomustab näiteks ohjeldamatu, ebaseaduslik ja reguleerimata kalastus, õõnestab kogu maailma tulevikku ja säästlikku arengut. Viimase saavutamisel on võtmeküsimuseks hästi korraldatud merede ekspluateerimine.

UNCLOS sümboliseerib ülemaailmset koostööd, kompromisside leidmise võimalust ja rahvusvahelist õigust, mida valmistati ette rohkem kui 20 aasta jooksul. Sellegipoolest peab ka seda konventsiooni kaasajastama, et tulla toime 21. sajandi oludega.

1982. aastal ei olnud kalalaevadel veel sellist tehnikat, millega traalida ookeanide keskosades. Ka meie arusaamine ookeani otsustavast rollist maailma kliima kujundajana oli alles lapsekingades. Isegi ookeanide mineraalirikkkust ei mõistatud veel.

Tänaseks on ÜRO Toidu- ja Põllumajandusorganisatsioon (*UN Food and Agriculture Organisation*) teatanud, et rohkem kui kolmveerand kogu Maa kalavarudest on inimeste kasutuses või juba üle ekspluateeritud ning mõnede suuremate toiduks püütavate kalade populatsioonid on vähenenud kuni 10 protsendini oma endisest arvukusest. Igal aastal kulutavad kalalaevad üha rohkem raha – paljuski valitsuste-poolse toetusena – üha suurema arvu kalade püüdmiseks. Kuid sellest pole kasu, sest kalavarud on lihtsalt kokku kuivanud.

Maailmapanga hinnangul läheb juba üksi ülekalastamine inimkonnale maksma 50 miljardit dollarit aastas; ja kõige vaesemate riikide kõige vaesemad elanikud – kellest rohkem kui 1 miljard kasutab peamise valgusallikana kala – kannatavad kõige enam. Seega on meil nii moraalne kui ka majanduslik kohustus midagi ette võtta.

Valitsustel on kaks kohustust – juhtida eeskuju abil ning luua rahvusvahelisi liite ja kokkuleppeid, mida oleks võimalik tõhusalt ellu rakendada.

Mõistlik haldus rahvusvahelistes vetes on raskesti saavutatav, kuid äärmiselt oluline. Mitmed valitsustevahelised organisatsioonid, mille ülesandeks on regionaalse kalanduse korraldamine, teevad Milibandi sõnul tegelikult väga halba tööd. Vaid 0,5 protsenti riikide jurisdiktsiooni alt välja jäävast avamerest on kaitse all. Iroonilisel kombel oleks koostöö tühjaksammutatud kalavarude taastamisel praegusel ressursside omandamise nimel üha ägeneva konkurentsi ajastul selleks võtmeks, mis võiks tulemuseks anda suuremad püüginumbrid kõigile.

UNCLOSE aastapäev oli hea võimalus tuletada kõigile meelde, mida riigid suudavad töhuga koostööga saavutada – ja meenutada, kui olulisi samme on veel vaja astuda.

Allikas: LL 9. jaanuar 2013. a

### **Uudiseid lähinaabritest: Klaipeda edukas Euroopa laenu saamisel**

Roger Hailey kirjutab, et Leedu konteinerlaevade sadamale Klaipedas anti kokku 65 miljonit eurot laenu, et suurendada konteinerite käitlemise võimekust, mille tulemusena saab Klaipedast üks peamisi kaupade ümberlaadimise kesksadamaid Põhja-Euroopas.

Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank (EBRD) laenab 32,5 miljonit eurot Klaipedos Smelte nimelisele sadamate osühingule ning samasugune summa saadakse ka Rootsi kommertspangalt Skandinaviska Enskilda Banken.

Laenu kasutatakse Klaipeda sadamasse konteinerikraanade ja käitlusvarustuse muretsemiseks ning terminali laiendamiseks.

Klaipedos Smelte konteineriterminal, kus on kokku 1,7 km kaid ja maksimumsüvis 11,5 m, käitles 2012. aastal pisut alla 131 000 TEU kaupu (TEU on 20-jalase konteineri tingühik), mis on vähem kui 2011. aasta näitaja (158 000 TEU-d).

Klaipeda on Läänemere idaranniku kõige põhjapoolsem jäävaba süvasadam. See on ka Leedu suurim transpordisadam, mis ühendab mere-, raud- ja maanteid.

Klaipedos Smelte tegevdirektor Rimantas Juska ütles: „Terminali laiendamine piirkonna kesksadamaks loob umbes 200 uut töökohta meie firmas ja see annab kogu Klaipeda meresadama arengule suure tõuke. Klaipeda soodne geograafiline asukoht ning suurepärase maanteede ja raudteede võrgustik SRÜ riikidega soodustab uute logistiliste võimaluste arengut. Lisaks saavad süvamere konteinerlaevad lõpuks vahetult Klaipeda sadamasse siseneda, mis tõstab kogu piirkonna logistikateenused uuele tasemele.“

Allikas: LL 17. jaanuar 2013. a

### **Piraatlus viie aasta madalaim**

Piraatlus oli 2012. aastal viie aasta madalaim eelkõige tänu Somaalia piraatide tegevuse tõkestamisele, ehkki Ida- ja Lääne-Aafrika on jätkuvalt kohad, kus toimub kõige rohkem piraadirünnakuid, annab Roger Hailey ülevaate.

Viimase aruande järgi Rahvusvaheliselt Kaubanduskojalt ja Rahvusvaheliselt Merebüroolt (*International Maritime Bureau*, IMB) langes 2012. aastal piraadirünnakute ohvriks 297 laeva, mis on peaaegu kolmandiku võrra vähem kui 2011. aastal (439 laeva). Pant-

vangi võetud inimeste arv langes 27 protsendi võrra – 2012. aastal võeti pantvangi 585 meremeest, 2011. aastal aga 802.

IMB direktor Pottengal Mukundan ütles: „Arvud näitavad, et kaaperdamisi ja rünnakuid jääb vähemaks. Aga meeskonnad peavad ikkagi jääma valvsaks, eelkõige eriti ohtlikes vetes Ida- ja Lääne-Aafrika rannikul.“

Somaalias ja Adeni lahes vähenesid registreeritud rünnakud 68 protsenti – 2012. aastal rünnati 75 laeva, aga 2011. aastal 237. Ehkki just selle piirkonna piraatlus moodustas veerandi kogu maailmas toimunud juhtumitest, vähenes Somaalia piraatlus poole võrra – 28 juhtumit 2011. aastal ja 14 juhtumit 2012. aastal.

IMB väitel hoiab piraatide rünnakuid ära merevägede tegutsemine Aafrika idarannikul, kuna nad korraldavad ennetavaid rünnakuid ja võtavad ette jõulisi samme piraatide emalaevade vastu. Eraettevõtlusel põhinevad turvameeskonnad ja laevade meeskondade pingutused parima juhtimis- ja korraldamistegavuse rakendamiseks on samuti mõju avaldanud.

Siiski on jätkuvalt hambuni relvastatud Somaalia piraatide oht suur. 31. detsembri seisuga 2012. a oli Somaalia piraatide käes 104 pantvangi kaheksal laeval ja 23 maismaal; läbirääkimised nende vabastamiseks kestavad.

Somaalias ja mujal rünnatakse tavaliselt konteinerlaevu, puistlastilaevu ja tankereid, mis veavad naftat, kemikaale ja teisi saadusi. Samuti on ohus kalalaevad ja muud väiksemad alused.

Lääne-Aafrikas on piraatlus tõusmas Guinea lahes, kus 2012. aastal registreeriti 58 vahejuhtumit, sealhulgas 10 kaaperdamist ja 207 meeskonnaliikme pantvangistamist. Selle piirkonna piraadid on eriti vägivaldsed: vähemalt 37 juhul kasutati tulirelvi. Beninis on asi siiski paranenud – 2011. aastal toimus seal 20 vahejuhtumit, kuid 2012. aastal vaid kaks.

Nigeerias on vastupidi: 2012. aastal registreeriti 27, kuid 2011. aastal 10 juhtumit. Ka Togos on piraatlusega seotud kuritegude arv suurenenud: 2011. aastal leidis aset viis ja 2012. aastal 15 vahejuhtumit. Elevantiluuranniku lähedal registreeriti 2012. aastal viis ja vaid üks vahejuhtum 2011. aastal.

Indoneesia saarestikus on rünnakute arv tõusnud iga aastaga. Seal registreeriti 81 vargust, mis moodustas rohkem kui veerandi kogu maailmas toimunud vahejuhtumitest 2012. aastal. Aasta viimases kvartalis rünnati sealkandis 30 laeva.



Allikas: LL 22. jaanuar 2012. a

### **Kolm on kohtu seadus**

Craig Eason

Veebruaris algavad taas arutelud selle üle, kuidas mõõta laevade süsihappegaasi heitkoguseid. Viimati viidi kasvuhoonegaaside uuring läbi 2009. aastal, ja see omakorda põhines 2007. aasta statistikal. Seega tehti arvutused ära enne majanduslangust ja kütusehindade tõusu. Neid numbreid võetakse aga aluseks, kui kaalutakse, milline roll on laevadel õhuheidete suurenemises ja kliima soojenemises ning mil määral oleks mõistlik loota lahenduse leidmisel merendussektorile.

26. veebruaril algab Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO (*International Maritime Organization*) töötuba, milles osalevad asjatundjad klassifikatsiooniühingute liidust ning lipuriikide ja laevandusettevõtete esindajad.

2007. aasta mõõtmiste järgi tekitavad laevad 870 miljonit tonni süsihappegaasi, mis moodustab 2,7 protsenti kogu maailma õhuheidetest, ja need arvud võeti tulevikustsenaariumite kaalumisel arvesse. Ent nüüd peetakse 2009. aasta uuringu tulemusi aegunud, sest majanduslangus on merendussektorile mõju avaldanud: laevade mõõtmed on suurenenud, kütust säästvad tehnoloogiad on tulemas, punkerdamise hinnad tõusevad. Sellepärast oleks hädasti vaja värskemaid arvutusi. Pole veel kokku lepitud, kuidas uus uuring läbi viia – see on üheks veebruaris toimuva kohtumise eesmärgiks. Samuti loodetakse leida võimalus töötada välja püsiv metoodika laevaheitmete mõõtmiseks. Nimelt tuleks süsihappegaasile lisaks arvesse võtta ka kõiki teisi laevade tekitatud heitgaase, mida loetakse kasvuhoonegaasideks. Ehkki CO<sub>2</sub> on peamine, võivad teised olla ka väiksemates kogustes hoopis kahjulikumad.

Uude uurimusse tuleb sisse panna ka aastate 2008–2012 andmed. See võimaldab IMO-l jätkata keerulist arutelu selle üle, millised turupõhised meetmeid rakendada, et merendussektorist laekuks raha ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni eesmärkide saavutamiseks ning et õhutada laevaomanikke olema kütuste kasutamisel veelgi tõhusamad. EL teatas, et on lahenduse leidmiseks valmis IMO-ga tihedat koostööd tegema.

### **Elektroonilised süsteemid pole 100% usaldatavad**

Kaasaegsed laevad toetuvad üha rohkem elektroonilistele navigeerimissüsteemidele, mis enamasti sõltuvad suuresti ülemaailmsetest satelliitnavigatsioonisüsteemidest (*Global Navigation Satellite Systems*, GNSS), kirjutab Craig Eason.

Järgmisel kuul algavad katsetused, millega testitakse sillasüsteemidesse integreeritud varusüsteemi eLoran (*enhanced Loran*), kuna GNSS signaali on niivõrd lihtne segada.

Gloobalsetest navigatsioonisüsteemidest kõige tuntumad on Ühendriikide üleilmne asukohamääramise süsteem GPS (*Global Satellite Positioning*), Euroopa Liidu ja Euroopa

Kosmoseagentuuri satelliitnavigatsioonisüsteem Galileo ning venelaste satelliitpositsioneerimissüsteem GLONASS (*The Global Navigation Satellite System*). Ka Indias, Jaapanis ja Hiinas on juba valminud või valmimas oma süsteemid.

Juba aastaid on räägitud sellest, kui kerge on laevade navigeerimiseks kasutatavaid satelliitsignaale võimalik häirida odavate kergelt kättesaadavate segajatega.

Praegu nõutakse, et laeva oleks paigaldatud elektronkaartide kuvamise ja info süsteem ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*). Kui laeval on kaks üksteisest sõltumatut ECDIS-i, tohib ta üldse ilma paberkaartideta sõita. Seega on probleemiks laevajuhtide üha suurem sõltumine tehnoloogiast, mitte traditsioonilistest navigeerimisoskustest.

Suurbritannias on viimastel aastatel katsetatud kaldapõhist raadioside kaugsüsteemi eLoran. Süsteem on juba paigaldatud Doveris ja seda katsetatakse uuel reisiparvlaeval Spirit of Britain. Läbi viiakse ka õppus signaali katkemise puhuks ja ühel laeval segatakse GPS signaali meelega, et testida, kas eLoraniga õnnestub sujuvalt navigeerimine üle võtta.

Professor David Last, Kuningliku Navigatsiooniuustuudi endine direktor, oli üllatunud, kui õppustel selgus, millised süsteemid GPS signaali segamisel üles ütlesid. Ta hoiatab, et tihti ei pruugita üldse aru saada, et GPS signaal on häiritud ning navigatsiooniparaadid edastavad valet, ehkki usutavat infot, mida pole sugugi lihtne ära tabada.

Sellised probleemid ei ole üksnes ECDIS-iga; paljud teisedki süsteemid, milles on sisseehitatud GPS vastuvõtja, näiteks AIS, radar ja satelliitside süsteemid (ning isegi laevade kellad, dünaamilised positsioneerimissüsteemid ja stabilisatsioonisüsteemid), on haavatavad.

Ülevaate koostas Veeteede Ameti  
välissuhete ja info osakonna tõlk Annika Naame

## Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

### **Tunnustamisotsus nr 364**

#### **Radiocom Baltic OÜ**

Väljastamise kuupäev: 05.03.2012

Tegevusala: laeva raadioseadmete remontimine, kontrollimine ja katsetamine ning raadioseadmete kaldahooldus:

- firma ICOM raadioseadmed

### **Tunnustamisotsus nr 365**

#### **GOTTA PORT SERVICES OÜ**

Väljastamise kuupäev: 05.03.2012

Tegevusala: laeva navigatsioonivahendite remontimine, kontrollimine ja katsetamine

Lisa tunnustamisotsusele nr 365

#### **GOTTA PORT SERVICES OÜ**

Navigatsioonivahendite kontrollimine ja katsetamine:

1. firma Transas Limited seadmed ECDIS: NaviSailor 2400/2500, NaviSailor 3000, NaviSailor 3100 NaviSailor 4000;
2. firma Rutter Technologies Inc. VDR-100G2/S tooted;
3. firma Martek Marine Ltd seade Navgard (BNWAS)

### **Tunnustamisotsus nr 370**

#### **Hycos Marine OÜ**

Väljastamise kuupäev: 26.03.2012

Tegevusala: laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamine, kontrollimine, remontimine ja katsetamine

### **Tunnustamisotsus nr 374**

#### **OÜ Ship Solutions**

Väljastamise kuupäev: 02.05.2012

Tegevusala:

- laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamine, kontrollimine, remontimine ja katsetamine;
- laeva tuletõrjevahendite valmistamine, remontimine, kontrollimine ja katsetamine

### **Tunnustamisotsus nr 377**

#### **OÜ Kolm Polti**

Väljastamise kuupäev: 11.06.2012

Tegevusala: laeva veealuse osa tuukriülevaatus ja veealune remontimine

**Tunnustamisotsus nr 382**

**Baltic Laevateenindus OÜ**

Väljastamise kuupäev: 11.07.2012

Tegevusala:

- laevaremont;
- laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamine, kontrollimine ja remontimine

**Tunnustamisotsus nr 386**

**AS MSCA**

Väljastamise kuupäev: 15.10.2012

Tegevusala:

- tasemeõppe (kutseharidus) ning täiskasvanute tööalase koolituse korraldamine laeva-pereliikmetele;
- reederi ja sadamarajatise turvaülevaatluse väljaõppe korraldamine;
- väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine;
- jetijuhtide väljaõppe korraldamine

Lisa: tunnustamist omavate õppekavade ja kursuste nimekiri kahel lehel

**Tunnustamisotsus nr 387**

**AS Hiiu Kalur**

Väljastamise kuupäev: 23.10.2012

Tegevusala:

- laevaremont;
- laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide remontimine ja katsetamine

**Tunnustamisotsus nr 389**

**AS Baltic Marine Bunker**

Väljastamise kuupäev: 01.11.2012

Tegevusala: laevade agenteerimine

**Tunnustamisotsus nr 390**

**Petromaks Spediitori AS**

Väljastamise kuupäev: 23.11.2012

Tegevusala: laevade agenteerimine

**Tunnustamisotsus nr 392**

**Küllus OÜ**

Väljastamise kuupäev: 27.12.2012

Tegevusala: laevade agenteerimine

**Tunnustamisotsus nr 393**

**Hansa Shipping OÜ**

Väljastamise kuupäev: 05.02.2013

Tegevusala: laevade agenteerimine

## IMO teated

**17.–21.09.2012 toimus Londonis IMO ohtliku kauba, puistmaterjalide ja konteinerite alakomitee 17. istungjärk (DSC 17).**

### **Olulisemad teemad**

1. IMDG koodeksi muudatused 36-12 ja uute muudatuste 37-14 ettevalmistamine.

1.1 Kuulati ära ja kinnitati sõnastuse ja tehnilise töörühma (edaspidi *E&T*) 16. istungi tulemused. Resolutsiooniga MSC. 328(90) võeti vastu IMDG koodeksi muudatustepakett 36-12, mis tuleb soovituslikuna kasutusele alates 1. jaanuarist 2013 ja kohustuslikuna 1. jaanuarist 2014. Parema arusaadavuse tagamiseks on kõik muudatused: sõnastuse muutmine, uus materjal ja kustutamine, võrreldes eelmise väljaandega, tähistatud lehekülje veerisel juba IMDG koodeksis 35-10 kasutatavate märkidega. Olulise muutuse tegi läbi 7. peatükk, eelkõige selle veooperatsioone puudutavad sätted. Osa seniseid sätteid kustutati või asendati uutega. Punkt-punktiline ülevaade sisseviidud muudatustest on avaldatud ringkirjas MSC.1/Circ.1439.

1.2 Alustati IMDG koodeksi 37-14 (soovituslik alates 01.01.2015, kohustuslik alates 01.01.2016) ettevalmistamist. Vaadati läbi ja sõnastati ümber tuleohtlikku kütust kasutavate sõidukite (UN 3166 ja UN 3171) veotingimusi täpsustavad erinõuded (SP) 961 ja 962. Diislikütust (leekpunkti alampiiriks pakutakse 38 °C) kasutavaid autosid ei käsitleta enam ohtliku kaubana ka väljaspool ro-ro-tekki. Otsitakse lahendust probleemile, mis on seotud ohtlike kaupade vale deklareerimisega või deklareerimata jätmisega. Kuigi probleemi tõsidust tunnetatakse ei ole esialgu veel head lahendust leitud.

2. Lastiveoüksuse pakkimise juhendi läbivaatamine ja uuendamine.

MSC 89 kiitis heaks IMO/ILO/UNECE täiendatud ja muudetud lastiveoüksuse pakkimise juhendi ja tõstis selle koodeksi staatusesse. Vastavalt sellele töötab DSC välja lastiveoüksuse pakkimise korra koodeksi (CTU koodeks) eelnõu, mida hakatakse arutama 2013. a toimuval DSC 18. istungjärgul. Koodeks käsitleb järgmisi valdkondi: vastutus, üldised veotingimused, lastiveoüksuse omadused, sobivus ja pakkimine, tehnilised küsimused, vastuvõtt ja lahtipakkimine ning väljaõppe küsimused.

3. IMSBC koodeksi muudatustepaketi 02-13 ettevalmistamine.

3.1 Jätkati märtsis 2012. a esmakordselt toimunud puistlastide E&T 17. tööd. Lisaks oli istungile laekunud ligi 50 dokumenti ettepanekutega täiendada IMSBC koodeksi puistlastide nimekirja. Osa neist jõuavad väljaandesse 02-13, mis saab valmis MSC 2013. aasta kevadistungiks. See muudatustepakett on soovituslik alates 01.01.2014 ja kohustuslik alates 01.01.2015. Suuremat tähelepanu väärivad järgmised alateemad.

3.2 Erilist tähelepanu pöörati puistlastidele, mis võivad mereveol veelduda nn gruppi A kuuluvad puistlastid. Jätkuvalt oli päevakorras rauamaagi peenfraktsiooni mereveo ohutus ja esialgu ei ole näha sellele probleemile üldiselt vastuvõetavat lahendust. Rauamaagi peenfraktsioon võib puistlastina vedades veelduda, kuid see sõltub paljudest asjaoludest, mis kõik ei ole veel lõpuni välja selgitatud. Piirduti asjakohase ringkirja DSC.1/Circ.66 järjekordse täiendamisega ja otsustati pikendada kirjavahetajate töörühma tegutsemisega. Rauamaagi peenfraktsiooni ohutu mereveo eeskiri loodetakse valmis saada ja avaldada IMSBC koodeksi muudatustepaketis 03-15.

3.3 Ainult puistes ohtlike lastide (MHB) klassifitseerimine. Hetkel sätestab puistlastide mereveo põhinõuded SOLAS-e VI peatükk. Aga kui puistlast on klassifitseeritud IMDG koodeksi alusel, lasti iseloomustab ohuklass ja ÜRO number, siis tuleb täita ka SOLAS VII peatükist tulenevaid nõudeid. MHB klassifitseerimise aluseks on globaalselt harmoneeritud kemikaalide klassifitseerimise süsteem (GHS)\*, mis on rakendatav ka siis, kui puistlast ei klassifitseeru ohtlikuks IMDG koodeksi reeglite kohaselt. Puistlastide keskkonnohtlikkuse hindamine toimub kooskõlas täiendatud MARPOL V lisa reeglitega. Seoses MARPOL V lisa täiendamisega muudetakse ka neid sätteid, mis käsitlevad trümmide ja tekkide puhastamist pärast keskkonnohtlike puistlastide vedu. Eesmärgiks on viia kogu IMSBC koodeks SOLAS VII peatüki A-1 osa alla analoogselt MARPOL II lisa vedellastidega, mida reguleerib SOLAS VII peatüki B osa. See tähendab, et enne IMSBC koodeksis kirjeldamata puistlasti merevedu peab lasti ohtlikkust või ohutust hindama kindlate kriteeriumite alusel.

\* GHS on EÜ-s kasutusele võetud euromäärustega 1272/2008, nn CLP määrus (jõustus 20. 01. 2009) ja 453/2010/EC (täielik rakendumine 2015).

3.4 Lastiproovide võtmise juhendi väljatöötamine. Juhendi rakendamine võimaldab saada esinduslikud analüüsitulemused enne puistlasti laadimist laeva, eriti juhtudel, kui proove võetakse aunadest või veeldumisele kalduvast lastist. Oluline on, et ka kaldapersonal oleks lastiproovide võtmise alal välja õpetatud. Välja töötatud juhendmaterjal saadetakse vastuvõtmiseks MSC 92-le.

3.5 Täiendati ammoniumnitraadi UN 1942 ja ammoniumnitraatväetise UN 2071 veo-eeskirju nõudega, mis keelustab nende lastide lähikonnas süütamis- ja soojusallikad.

4. Konteinervedudega seotud küsimused kajastusid mitmes päevakorrapunktis ja moodustasid omaette teemaderingi.

4.1 Konteinerite merre kaotamise vähendamine. Kaotamise üheks põhjuseks on konteinerite ülelaadimine (hinnanguliselt 10 protsenti konteineritest). Kirjavahetajate töörühm esitab 2013. aastal toimuvale DSC 18. istungjärgule ettepaneku täiendada SOLAS-e VI peatükki uue reeglga, mis kohustab laevale esitama konteineri tõese massi. Selle saavutamiseks tulevad kõne alla kaalumise sadamas ja/või sobiv verifikatsioonisüsteem.

4.2 Hinnati ringkirja MSC.1/Circ:1442 alusel läbiviidava konteinerite kontrolli tõhusust sadamates. Esitatud kokkuvõtetest selgub, et jätkuvalt on märkimisväärne osa kontrollitud konteineritest ja teistest kaubaveoüksustest (kõik ei ole ohtliku lastiga) puudustega,

riigiti kõigub see 5 kuni 45 protsendini. Enamesinevateks puudusteks on märgistamine, kinnitamine ja kokkupakkimine veoüksuse sees ja puudulik dokumentatsioon.

4.3 Töötati välja juhised, kuidas edasi arendada juba kasutusel olevat järjepidevat konteinerite kontrollimise programmi (ACEP). Need juhised avaldatakse CSC ringkirjana. Eesmärk on luua üleilmne ACEP andmebaas. Rahvusvaheline konteinerite büroo (BIC) on sellesuunaliste arendustega tegelenud, kuid ei ole huvitatud ACEP andmebaasi haldamisest. Seega on veel lahendamata, kes seda tegema hakkab, kas mõni riik või hakatakse hoopis kasutama GISIS andmebaasi. Igal juhul hakkavad andmebaasi uusi ja jooksvalt muutuvaid andmeid sisse kandma liikmesriigid.

4.4 Ohutu konteineri konventsiooni (CSC) täiendamine. Konventsiooni III lisas olevat tõsiste konstruktsiooni vigastuste loetelu täiendati. Ringkirja CSC.1/Circ.138 lisa täiendati kriteeriumitega, mille abil on võimalik hinnata väiksemaid konteineri vigastusi, mis siiski nõuavad konsulteerimist konteineri omanikuga.

4.5 Võltsitud külmutusagendi (laialtkasutatavale R-134a oli lisatud tule- ja plahvatusohtlikku klorometaani) kasutamise tulemusena on viimasel ajal plahvatanud mitu külmutuskonteinerit Brasiilias, Hiinas ja Vietnamis. See teave koos ettepanekuga läbi vaadata olemasolevad juhendid edastatakse lastiveoüksuste pakkimisjuhendit väljatöötavale IMO/ILO/UNECE töörühmale (vt punkt 2), et tulevikus välistada võltsitud külmutusagentide kasutamist konteinerite jahutusseadmetes.

5. Sisenemine kinnisesse ruumi ja inimeste päästmine ohtliku keskkonnaga (atmosfääri-) ruumist.

5.1 Laiaulatusliku arutelu aluseks oli dokument MSC 90/12/1, mille meresõiduohutuse komitee suunas läbitöötamiseks DSC 17. istungjärgule. Lisaks on samal teemal oma seisukoha välja öelnud BLG 16 ja STW 43. Ollakse nõus, et SOLAS-es tuleb sätestada (kas XI-I või II-2/4.5.7.1 ja VI/3) nõue, et igas laevas peab olema vähemalt hapnikumõõtja(d), tulevikus multimeeter(id). Kuna kinnist konteinerit saab teatud piirini käsitleda kinnise ruumina, siis konteinerisse sisenemist arutati ka konteinerite kontrolliga seotud päevakorrapunkti all. Et meremehed oskaksid hapnikumõõtjat ja teisi mõõteriistu eesmärgipäraselt kasutada, on vaja laeval perioodiliselt läbi viia vastavaid õppusi. Venemaa esindaja märkis, et nad on omal maal selles suunas juba konkreetseid samme astunud, hakatakse tootma laevadel kasutamiseks sobivaid multimeetreid. Kuna hapnikumõõtja või multimeeter on kinnisesse ruumi sisenemisel ohutust suurendav abivahend, seda ka päästetööde korral, siis peetakse otstarbekas, et STCW koodeks kataks kinnisesse ruumi ohutu sisenemise temaatikaga kõik laevad, mitte ainult tankerid.

5.2 Trümmi atmosfääri ohutuse kindlakstegemiseks ettenähtud mõõteriistade vale kasutamise või kasutamata jätmise on põhjustanud mitme inimese surma.

5.2.1 Puistlastilaeva SINGAPORE GRACE lastiks olnud vasksulfiidi kontsentraadi lossimisel sai kolm inimest surma madala hapnikusaldusega õhu sissehingamisel. Ilmselt ei mõõdetud enne lossimistöode alustamist hapnikusaldust trümmis õigesti, mõõtmisi

tehti valesti valitud mõõtepunktides. Isik, kes mõötis hapnikusisaldust trümmis, sai kannatanute abistamise käigus ise ka surma, kuna ei kasutanud isoleerivat hingamisaparaati.

5.2.2 Puistlastilaeva LA DONNA I lastiks oli aurusüsi (üldnimetus mittekoksistuva ja kütteks kasutatava, auru tootmiseks sobiva kivisöe kohta). Kaks meeskonnaliiget läksid vanemtüürimehe keelule vaatamata trümmi, et teha rutiinset kivisöe temperatuuri mõõtmist. Trümmi atmosfääri ohutust eelnevalt ei kontrollitud, pärast õnnetust mõõdeti trümmis hapnikusisalduseks 14,3 protsenti. Pootsman, kes nägi, et kaks meeskonnaliiget on hädas, läks neile ilma hingamisaparaadita appi. Ta ise küll pääses napilt, kuid kahe meeskonna liikme elu ei suudetud päästa.

5.3 Jõuti järgmistele tulemustele:

5.3.1 valmistati ette SOLAS III/19.3.3 eelnõu, mis kohustab laevas läbi viima kinnisesse ruumi sisenemise ja neist ruumidest päästmise õppusi;

5.3.2 seoses nõudega mõõta laevades kinnise ruumi atmosfääri ohutust tuleb muuta resolutsiooni A.1050(27) nii, et see haaraks võimalused mõõta nii alanenud kui ka normist kõrgemat hapnikusisaldust ja lisaks mürgisust ja plahvatusohtlikkust. Seade peab vastama laeva tüübile (tanker või puistlastilaev) ja veetava lasti iseärasustele, olema kaasaskantav ja ei peaks olema tuletõrjuja individuaalse varustuse osa;

5.3.3 valmistati ette vajalikud täiendused liikuvate avamere puurseadmete ehitamise ja varustamise (*MODU*), hõljuklaevade (*DSC*) ja kiirlaevade (*HSC*) koodeksitesse, et viia need vastavusse atmosfääri mõõtmise seadmete kohustusliku laevas omamise nõudega;

5.3.4 leiti, et STCW koodeksiga ettenähtud õppused sisenemiseks kinnistesse ruumidesse peavad olema kohustuslikud mistahes laevas, vastavad ettepanekud STW 44-le valmistab ette DSC 18.

Kokkuvõtte ohtliku kauba, puistmaterjalide ja konteinerite alakomitee 17. istungjärgust koostas Veeteede Ameti ohtliku lasti talituse juhataja Jaak Arro.

## **26.–30.11.2012 toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) mere-sõiduohutuse komitee (MSC) 91. istungjärgk.**

Istungil osalesid 114 IMO liikmesriigi ja 3 assotsieerunud riigi ning 50 rahvusvahelise organisatsiooni esindajad. Komitee tööd juhatas hr Christian Breinholt Taanist, kes valiti ka järgmiseks aastaks MSC juhatajaks.

Istungil moodustati 4 töögrupp:

- 1) reisilaeva ohutuse töögrupp;
- 2) eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite (GBS) töögrupp;
- 3) kohustuslikesse instrumentidesse tehtavate muudatuste ettevalmistusgrupp;
- 4) võimekuse tõstmise vajaduste analüüsi ekspertgrupp.

### **Reisilaeva ohutus**

Tulenevalt ml Costa Concordiaga toimunud laevaõnnetuse juurdluse senistest tulemustest kiitis MSC heaks SOLAS konventsiooni reegli III/19 muudatuste eelnõu eesmärgiga võt-



ta see vastu MSC 92. istungil. Muudatuste kohaselt nõutakse laevadel, kus reisijad on pardal kauem kui 24 tundi, pardale tulnud reisijate ohutusalase juhendamise läbiviimist enne laeva sadamast lahkumist või kohe pärast lahkumist. Kehtiva reegli kohaselt tuleb seda teha 24 tunni jooksul.

MSC uuendas pikaajalist tegevuskava reisilaevade ohutuse alal tulenevalt ml Costa Concordia huku juurdLuse senistest tulemustest ja võttis vastu soovitusliku ringkirja operatiivsete meetmete kohta reisilaevadel.

### **SOLAS konventsiooni muudatuste vastuvõtmine**

MSC 91. istungjärgul võeti vastu järgmised SOLAS konventsiooni muudatused, mille eeldatav jõustumisaeg on 1. juulil 2014. a:

- reegel III/17-1, millega nõutakse laevalt inimeste veest päästmise plaane ja protseduure. Samuti võeti vastu nimetatud plaanide ja protseduuride väljatöötamise juhend ning resolutsioon MSC.346(91) SOLAS konventsiooni reegli III/17-1 rakendamiseks laevadele, mis ei sõida rahvusvahelises meresõidus;
- reegel II-2/10, millega nõutakse tuletõrjajatevahelise suhtluse tagamiseks vähemalt kahte kahepoolse sidega kaasaskantavat raadiotelefoni iga tuletõrjemeeskonna kohta; reegel II-2/15, millega nõutakse laeval läbiviidavate koolituste ja harjutuste korral kasutatavate hingamisaparaatide hapnikuballoonide täitmise vahendeid laeva pardal või piisavat arvu varuballoone; reegel II-2/20 sõidukite-, erikategooria- ja ro-ro-ruumide kaitsmise kohta statsionaarsete tulekustutusüsteemidega;
- SOLAS konventsiooni lisa liide, millega asendatakse tunnistuste vormid ja varustuse nimekirjad, kaasa arvatud SOLAS konventsiooni 1988. a protokollis ning 1978. aasta protokollis, kus muudetakse kaubalaeva ohutu ehituse ja kaubalaeva ohutu varustuse tunnistuste vorme.

### **Müra vähendamine laevadel**

MSC võttis vastu uue SOLAS konventsiooni reegli II-1/3-12, mis kohustab uued laevad ehitama väiksema pardamüra tasemega, kaitstes meeskonda müra eest. Samuti võeti vastu laevade mürataseme koodeks, mis kehtestab kohustuslikud mürataseme piirid masinaruumidele, juhtimisruumidele, töökodadele, meeskonnaruumidele ja teistele laeva ruumidele, ning asendab eelmise 1981. aastal vastuvõetud mittekohustusliku koodeksi (resolutsioon A.468 (XII)). Koodeks jõustub samaaegselt SOLAS konventsiooni uue reegluga eeldatavalt 1. juulil 2014.

### **Suletud laevaruumidesse sisenemine**

MSC kiitis heaks SOLAS konventsiooni reegli III/19 muudatused, mis puudutavad suletud ruumidesse sisenemise- ja päästeharjutustes osalemist, eesmärgiga need vastu võtta MSC 92. istungil. Muudatuste kohaselt peavad laevapere liikmed, kellele on pandud suletud ruumidesse sisenemise- või päästekohustused, osalema suletud ruumidesse sisenemise- ja päästeharjutustes vähemalt kord kahe kuu jooksul. Kuna suletud ruumidesse sisenemine puudutab ka teisi laevatüüpe, mis ei ole SOLAS konventsiooniga kaetud, siis on kavas vastu võtta sarnased muudatused ka kiirlaevade ohutuse koodeksis (HSC 1994 ja 2000), ujuva merepuurplatvormi koodeksis (MODU) ja dünaamilise tõstejõuga laevade koodeksis (DSC).

### **Tunnustatud organisatsioonide koodeks**

MSC kiitis heaks tunnustatud organisatsioonide (RO) koodeksi eelnõu ja sellega seotud muudatused SOLAS konventsiooni ja laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokolliga, millega muudetakse koodeks tulevikus kohustuslikuks. Koodeks sisaldab tunnustatud organisatsioonide hindamise ja tunnustamise tingimusi ning sätestab juhised mereadministratsioonidele nende üle järelevalve tegemiseks.

### **IMO auditi koodeks**

MSC kiitis heaks IMO instrumentide rakendamise koodeksi (*III Code*) eelnõu, millega kehtestatakse IMO auditite kavandamise alused. Samuti kiideti koodeksi ja auditeerimise kohustuslikuks muutmiseks heaks SOLAS konventsiooni ja laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokolliga muudatused eesmärgiga need vastu võtta MSC 93. istungjärgul. MSC võttis vastu ka laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsiooni (COLREG 1972), laadungimärgi konventsiooni (LL 1966) ja laevade mõõtmise konventsiooni (TONNAGE 1969) muudatused, mille peab hiljem vastu võtma ka assamblee oma 28. istungjärgul. Sarnased muudatused on kavas teha ka STCW konventsioonis, mis esitatakse heakskiitmiseks MSC 92. istungjärgule. Eesmärgiks on konventsioonide muudatused vastu võtta 2014. aastaks, nagu ka III koodeks, mis võetakse assamblee poolt vastu 2013. aastal.

### **STCW konventsioon**

MSC kiitis heaks peasekretäri raporti kolme riigi kohta, kelle sõltumatu hindamine on lõpetatud pärast eelmise MSC istungi toimumist ja kinnitas, et nimetatud kolm riiki täidavad jätkuvalt täielikult STCW konventsiooni nõudeid.

MSC kiitis STW alakomitee 43. istungjärgu tulemuste põhjal heaks muudatused ISM koodeksi muutmise eelnõusse, mille eeldatav jõustumisaeg on 1. juuli 2015.

### **Eesmärgipõhised laevaehitusstandardid (GBS)**

MSC jätkas tööd eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite küsimuses, et välja töötada juhendi eelnõu IMO konventsioonidega võimaldatud võrdväärsete ja alternatiivsete meetmete heakskiitmiseks. Juhendi väljatöötamine jätkub korrespondentsgrupis.

Arutusel oli ka ohutustasemel põhineva lähenemise (SLA) esialgse juhendi väljatöötamise hetkeseis.

### **Piraatlus ja laevade relvastatud röövimine**

MSC arutas viimase kaheksa kuu statistilist piraatluse ja laevade relvastatud röövimise ülevaadet koos regionaalse analüüsiga. Sellest nähtub, et piraatlusjuhtumite arv Somaalia ranniku vetes on hakanud vähenema, kuid piraatlus on levinud teistele merealadele ja muutunud vägivaldsemaks.

Rahvusvaheline Standardiorganisatsioon (ISO) andis teada, et on välja töötanud standardi PAS 28007 eraõiguslikele mereturvaettevõtetele.

### **Alakomiteede ümberkorraldamine**

MSC arutas üheksa MSC-le ja MEPC-le aruandva alakomitee ümberkorraldamise ettepanekut, mis sai põhimõttelise heakskiidu IMO nõukogu poolt juunis 2012.

Ettepaneku kohaselt:

- väheneks alakomiteede arv üheksalt seitsmele; eesmärk on hoida kokku kahe kohtumistenädala kulud aastas;
- loodaks uus alakomitee, mis tegeleks ainult keskkonnaküsimustega;
- ühendataks BLG ja DSC alakomiteed üheks alakomiteeks, mis tegeleks nii vedel- kui ka tahke lastiga seotud küsimustega;
- ühendataks NAV ja COMSAR alakomiteed üheks alakomiteeks;
- ühendataks FP, DE ja SLF alakomiteed kaheks alakomiteeks;
- nimetataks ümber FSI alakomitee.

Lepiti kokku, et järgmisel MSC istungil moodustatakse ümberkorralduste põhjalikumaks arutamiseks eraldi töögrupp ja sekretariaat valmistab ette detailsemalt analüüsitud ettepaneku koos alakomiteede pakutavate nimede, ülesannete ja esialgsete päevakavadega.

### **Muud teemad**

Seoses IMO alamkomiteede raportitest tulenevate muude küsimustega otsustas MSC muuhulgas järgmist:

- kiitis heaks MEPC 64. istungjärgul ettevalmistatud ringkirja MSC-MEPC.1/Circ.5, milles antakse rasketes ilmastikuoludes laevade manööverdusvõime tagamiseks minimaalse peamasinate efektiivse koguvõimsuse määramise esialgsed juhised;
- võttis vastu laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokolliga lisa B muudatused;
- võttis vastu tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi (*FSS Code*) muudatused, mis puudutavad hingamisaparaatide uuendatud spetsifikatsioone ja uuendatud 14. peatükki statsionaarsete vahttulekustutuse süsteemide kohta;
- võttis vastu rahvusvahelise ohtlikku kemikaali mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete koodeksi (*IBC Code*) muudatused, mis on eelnevalt vastu võetud MEPC poolt;
- kiitis heaks uuendatud meremeeste meditsiinilise kontrolli juhendi (STCW.7/Circ.19);
- kiitis heaks STCW.7 ringkirja, mis annab ECDIS koolituse juhised;
- kiitis heaks assamblee resolutsiooni eelnõu ISM koodeksi rakendamise uuendatud juhendi kohta;
- kiitis heaks ohutute konteinerite konventsiooni (CSC 1972) muudatuste eelnõu, eesmärgiga see tulevikus vastu võtta. Muudatused sisaldavad CSC konventsiooni muudatusi, mis võeti vastu 1993. aastal resolutsiooniga A.737(18), kuid mis ei ole veel rahvusvaheliselt jõustunud;
- kiitis heaks MSC-MEPC ringkirja uuendatud juhendi kohta, mis käsitleb formaalse ohutushindamise (FSA) kasutamist IMO otsustusprotsessis (uuendatud FSA juhend), ning MSC-MEPC ringkirja juhendi kohta, mis käsitleb inimfaktori analüüsi-protsessi (HEAP) rakendamist IMO otsustusprotsessis (HEAP juhend);
- kiitis heaks uuendatud MSC ringkirja külmas vees ellujäämise juhendi kohta;

- kiitis heaks uuendatud MSC ringkirja (MSC.1/Circ.1350) SOLAS konventsiooni reegli V/22.1.6 (käsitleb navigatsioonisilla nähtavust) ühtse tõlgendamise kohta.

### **MSC resolutsioonid**

MSC 91. istungjärgul võeti vastu järgmised resolutsioonid:

- MSC.337(91) – laevade mürataseme koodeksi vastuvõtmine;
- MSC.338(91) – 1974. aasta SOLAS konventsiooni muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.339(91) – tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi (*FSS Code*) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.340(91) – rahvusvahelise ohtlikku kemikaali mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete koodeksi (*IBC Code*) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.341(91) – laevade ballasttankide ja puistlastilaevade poorditankide kaitsekihi vastupidavusstandardite resolutsiooni MSC.215(82) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.342(91) – naftatankerite lastitankide kaitsekihi vastupidavusstandardite resolutsiooni MSC.288(87) muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.343(91) – SOLAS konventsiooni 1978. aasta protokollide muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.344(91) – SOLAS konventsiooni 1988. aasta protokollide muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.345(91) – 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokollide muudatuste vastuvõtmine;
- MSC.346(91) – SOLAS konventsiooni reegli III/17-1 rakendamine laevadele, millele SOLAS konventsiooni III peatükki ei kohaldata;
- MSC.347(91) – AIS süsteemi VHF andmevahetusteenuste kaitsmise soovitusel;
- MSC.348(91) – uue kohustusliku laevaettekannete süsteemi “Barentsi mereala (BARENTS SRS)” vastuvõtmine.

Veeteede Ametist osalesid MSC 91. istungjärku töös meresõiduohutuse teenistuse juhataja-peadirektori asetäitja René Sirol ja mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõunik Priit Lööper.

### **21.–25.01.2013 toimus Londonis IMO peakorteris mereside ja otsingute ning pääste (COMSAR) alakomitee 17. istungjärg, millest võtsid osa 77 maa (+ Hongkong) ja 28 organisatsiooni esindajad.**

Esimesel päeval esines avakõnega IMO peasekretär K. Sekimizu. Oma kõnes toonitas ta seda, et meie peamised eesmärgid on ohutus, tootlikkus ja säästlikkus. Sekimizu rõhutas vajadust liikuda edasi hoolimata eriarvamustest. Hr Sekimizu tutvustas IMO organisatsioonis planeeritavaid muudatusi eesmärgiga tõhustada organisatsiooni tööd ning tuletas meelde, et majanduskasvu aeglustumine on mõjutanud ka laevandusvaldkonda ning pingelised olukorrad jätkuvad.

Töögruppides ja plenaaristungitel arutati läbi väga suur hulk küsimusi, mis on seotud e-navigatsiooni arendamisega ja GMDSS seadmete moderniseerimisega.

SAR töögrupis oli üheks arutelu teemaks Polaarkoodeks (*Polar code*). See koodeks on polaarvetes sõitvatele laevadele. Kuna laevasõit seal piirkonnas toimub äärmuslikes tingimustes, siis peab laevadel olema ka vastav varustus, mis sellisele külmale kliimale vastu peab (pääste-, meditsiini- ja sidevahendid). Arutleti ka teema üle, kuidas kasutada ära LRIT võimalusi SAR struktuurüksuses.

Itaalia delegatsioon esines presentatsiooniga, kuidas toimus MV Costa Concordia pääste- ja otsinguoperatsioon.

Valmistajatehastele teeb üha rohkem muret mitteoriginaalsete liitiumpatareide levik GMDSS seadmetele. See puudutab eriti hädaolukorras kasutatavaid seadmeid, näiteks nagu EPIRB, SART, kaasaskantavad raadiojaamad. Samal teemal võttis plenaaristungil sõna COSPAS-SARSAT-i esindaja. Ta tõdes, et maailmas on üha enam hakanud levima mitteoriginaalsed liitiumpatareid. COSPAS-SARSAT ja valmistajatehased on tõsiselt mures, sest need liitiumpatareid ei ole katsetatud tehaste ega organisatsiooni nõuete kohaselt. Seda teemat arutati ka tehnilises töögrupis.

COSPAS-SARSAT teavitas ka sellest, et järgmise generatsiooni EPIRB-d peaks turul olema kättesaadavad 2015. aastal ning seetõttu tuleks võimalikult kiiresti välja töötada poide kodeerimissüsteem, mis võiks sisaldada maakoodi, TAC (*Type Approval Certificate*) numbrit ja seerianumbrit.

Nii nagu ka eelmisel aastal jätkusid plenaaristungil teravad arutelud kaugtuvastamise ja -jälgimise andmeside keskuste (*LRIT Data Centres*) auditeerimise küsimustes. Ajavahe- mikus 8. detsembrist 2011 kuni 16. novembrini 2012 auditeeriti 47 keskust, milledest ainult 14-s ei tuvastatud ühtegi mittevastavust. Paljudes andmesidekeskustes avastati mittevastavusi, mis puudutasid tehnilisi küsimusi LRIT süsteemis. Kahes andmesidekeskuses leiti aga tõsiseid mittevastavusi.

Kuna IMO on avaldanud soovi ühendada COMSAR ja NAV alakomitee, siis ei ole praegu teada, milliseks kujuneb järgmine aasta. Otsus võetakse vastu tänavu toimuval MSC 92. istungjärgu ning pärast seda teavitatakse ka kõiki liikmesriike, millal ja mis nime all uue alakomitee istung toimub. Istungjärg valis järgmiseks aastaks COMSAR juhatajaks tagasi C. Salgado (Tšiili) ning uueks aseesimeheks R. Lakemani (Holland).

Eestist osalesid IMO alakomitee töös ühendatud pääste- ja koordineerimiskeskuse (JRCC) juhataja Aire Siinert Politsei- ja Piirivalveametist ning sidetalituse vaneminspektor Sander Linikoja Veeteede Ametist.

#### **Veeteede Ametisse on saabunud järgmised ringkirjad:**

- MSC.6/Circ.14 (07.11.2012) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (2012. a kolmanda kvartali raport);
- MSC.4/Circ.187 (04.09.2012) – juulikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallal- tungidest laevadele (juulikuu jooksul raporteeriti 21 juhtumist);

- MSC.4/Circ. 188 (29.10.2012) – augustikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (augustikuu jooksul raporteeriti 17 juhtumist);
- MSC.1/Circ.1185/Rev.1 (30.11.2012) – juhend ellujäämiseks külmas vees. Asendab ringkirja MSC.1/Circ. 1185;
- MSC.1/Circ.1350/Rev.1 (04.12.2012) – ühtlustatud SOLAS-e peatüki V tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1369/Add.1 (04.12.2012) – selgitavad lisamärkused reisilaevade süsteemide õnnetusjärgse toimimise hindamise kohta;
- MSC.1/Circ.1377/Rev.8 (17.09.2012) – mereadministratsioonide nimel LRIT vastavustestide läbiviimiseks ja sellekohaste aruannete esitamiseks volitatud rakendusteenuse pakujate nimekiri. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1377/Rev.7;
- MSC.1/Circ.1447 (14.12.2012) – juhised plaanide ja protseduuride koostamiseks isikutele, kes on päästetud (külmast) veest;
- MEPC.2/Circ.18 (17.12.2012) – ajutine vedelainete liigitus MARPOL lisa II järgi. Ringkiri asendab sama teemalised varem avaldatud ringkirjad;
- MEPC.1/Circ.790 (15.11.2012) – Bahama ja Brasiilia administratsioon teatavad nende riikide lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamisest, informatsiooni on võimalik saada IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.791 (18.11.2012) – MARPOL lisa V rakendamine;
- MEPC.1/Circ.792 (12.11.2012) – juhised väikelaevnikele, et vähendada invasiivsete vees elavate võõrliikide (laevakere külge kinnituvate organismide) ümberasustamise ohtu;
- MEPC.1/Circ.793 (18.11.2012) – MARPOL lisa VI rakendamine;
- MEPC.1/Circ.794 (09.11.2012) – nimekiri kaldapealsetest energiavarustussüsteemidest erinevates sadamates;
- MEPC.1/Circ.796 (12.11.2012) – ajutised suunised laeva kiiruse vähenemise koefitsiendi arvutamiseks tüüpiliste tingimuste katsetamise käigus;
- MSC-MEPC.6/Circ.11 (31.12.2012) – loetelu rahvusvahelistest ametiasutustest (aadressid, telefoni- ja faksinumbrid, e-posti aadressid), kes on vastutavad meresõiduohutuse ja merereostuse vältimise küsimustes;
- MSC-MEPC.2/Circ.11 (03.12.2012) – ajutised suunised peamasinate miinimumvõimsuse määramiseks, et tagada laeva manööverdamisvõime ebasoodsates tingimustes;
- GMDSS.1/Circ.14 (18.12.2012) – kaldal asuvate merehäda ja ohutussüsteemide vahendite üldplaan (*GMDSS Master Plan*). Asendab ringkirja GMDSS.1/Circ.13;
- DSC.1/Circ.66/Rev.1 (25.10.2012) – muudatused veeldatavate rauamaakide veol;
- COMSAR.1/Circ.55 (30.11.2012) – juhend informatsiooni sisestamiseks ja uuendamiseks otsingu- ja päästeteenuste (SAR) kohta, samuti andmekogule ligipääsu saamise kohta;
- COMSAR.1/Circ.56 (30.11.2012) – juhised nutitelefonidele ja teistele arvutiseadmetele SAR rakenduse allalaadimiseks;
- SAR.8.Circ.4 (01.12.2012) – sisaldab SAR plaani, infot otsingu- ja päästeteenuste praeguse saadavuse kohta riikides;
- STCW.1/Circ.45 (06.11.2012) – Filipiini Vabariik on väljastanud uued kutsetunnistuse vormid;

- STCW.1/Circ.46 (06.11.2012) – Venetsueela Vabariik on väljastanud uued kutsetunnistuse vormid;
- STCW-F.1/Circ.12 (06.12.2012) – Leedu Vabariik ühines kalalaevade meeskonnaliikmete väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooniga (STCW-F konventsioon). Vastav konventsioon jõustub seal 06.03.2013;
- SN.1/Circ.317 (04.12.2012) – ringkiri teavitab laevaliikluse uutest meetmetest;
- SN.1/Circ.319 (05.12.2012) – muudatused laevaliikluse üldsätetes;
- SN.1/Circ.321 (11.12.2012) – mastitulede paigutuse kohandamine ringkirjas nimetatud laeval;
- SN.1/Circ.232/Add.1 (07.12.2012) – Prantsusmaa Valitsus teatab muudatustest laevaliikluse korraldusest OFF USHANT (OUESSANT) piirkonnas;

**IMO ringkirjadega on võimalik tutvuda IMO kodulehel: [docs.imo.org](http://docs.imo.org)**

**Varsti ilmuvad IMO väljaanded:**

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

**IMO väljaandeid on võimalik soetada siit:**

**[https://shop.imo.org/b2c\\_shop/b2c/init.do](https://shop.imo.org/b2c_shop/b2c/init.do)**

**IMO uudiskirjad leiab siit:**

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