



VEETEDE AMETI TEATAJA 2009/3

AIS kalalaevadel	2
Selgitus IMO konventsioonides sätestatud keelekasutuse kohta Eesti riigilippu kandvatel laevadel.....	3
Ohtlikest olukordadest (<i>near-misses</i>) teatamise juhend	5
Väikelaeva vastavus nõuetele	6
Piraatlus.....	7
Tallinnas peeti taas Euroopa merepäeva.....	14
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused	15
IMO teated	17

AIS kalalaevadel

Veeteede Ameti 21.09.2009. a ringkiri nr 5-1-11/2505

23. aprill 2009 võeti vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/17/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ.

Rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS-74) V peatükis ära toodud laevade automaatsed identifitseerimissüsteemid (AIS – *Automatic Identification System*) võimaldavad mitte üksnes parandada laevade seire võimalusi, vaid eelkõige tõsta tiheda laevaliikluse oludes meresõiduohutust. Seega on AIS lisatud direktiivi 2002/59/EÜ jõustamistingimustesse. Võttes arvesse selliste kokkupõrgete suurt arvu, kus kaubalaevad ei ole ilmselgelt kalalaevu märganud või kus kalalaevad ei ole märganud kaubalaevu, on kõnealuse meetme laiendamine üle 15-meetrise pikkusega kalalaevadele väga soovitatav. Euroopa Kalandusfondi raames võidakse taotluste alusel anda rahalist toetust AISi-taoliste ohutusseadmete paigaldamiseks kalalaevade pardale.

Direktiivile 2002/59/EÜ lisatakse artikkel 6a, milles on öeldud:

Automaatsete identifitseerimissüsteemide (AIS) kasutamine kalalaevadel

Kõik kalalaevad, mille kogupikkus ületab 15 meetrit ning mis sõidavad liikmesriigi lipu all ja on ühenduses registreeritud või tegutsevad liikmesriigi sisevetes või territoriaalmeres või lossivad oma saaki liikmesriigi sadamas, varustatakse II lisa I osa punktis 3 kehtestatud ajakava alusel IMO tehnilistele nõuetele vastava A-klassi AISiga.

AISiga varustatud kalalaevad tagavad selle pideva toimimise. AISi võib välja lülitada erandjuhtudel, kui kapten peab seda vajalikuks oma laeva ohutuse või julgeoleku huvides.

II lisa I osasse lisatakse järgmine punkt:

3. Kalalaevad

Kalalaevadel, mille kogupikkus ületab 15 meetrit, on nõutav artiklis 6a sätestatud seadmete olemasolu järgmise ajakava alusel:

kalalaevad, mille kogupikkus on 24 meetrit või üle selle, kuid alla 45 meetri: hiljemalt 31. maiks 2012;

kalalaevad, mille kogupikkus on 18 meetrit või üle selle, kuid alla 24 meetri: hiljemalt 31. maiks 2013;

kalalaevad, mille kogupikkus on üle 15 meetri, kuid alla 18 meetri: hiljemalt 31. maiks 2014.

Uutel kalalaevadel, mille kogupikkus on üle 15 meetri, on nõutav artiklis 6a sätestatud seadmete olemasolu alates 30. novembrist 2010.

Lugupidamisega

René Sirol

Meresõiduohutuse teenistuse juhataja – peadirektori asetäitja

Selgitus IMO konventsioonides sätestatud keelekasutuse kohta Eesti riigilippu kandvatel laevadel

Veeteede Ameti 12. oktoobri 2009. a ringkiri nr 5-1-29/2731

Tulenevalt meresõiduohutuse seaduse § 95 lõikest 8 annab Veeteede Amet selgituse IMO konventsioonides SOLAS 74 koos viimaste täiendustega, MARPOL 73/78 koos lisade ja viimaste täiendustega sätestatud keelekasutuse kohta Eesti riigilippu kandvatel laevadel.

1. Laeva püstuvuse/uppumatus informatsioon (SOLAS 74/II-1/R5 ja 5-1) – rahvusvahelisi reise sooritaval laeval juhtkonnale arusaadavas keeles ja inglise keeles.
Kohalikus rannasõidus – eesti keeles või muus juhtkonnale arusaadavas keeles.
2. Laevavigastuste kontrolli plaan, laevavigastuste kontrolli brošüürid juhtkonnale (SOLAS 74/II-1/R19) – laeva juhtkonnale arusaadavas keeles ja inglise keeles.
3. Laeva tuletõrjealase väljaõppe käsiraamat (SOLAS 74/II-2/R15.2.3) – laeva töökeeles.
4. Laeva tulekaitse plaan (SOLAS 74/II-2/R15.2.4) – laeva töökeeles ja rahvusvahelisi reise sooritaval laeval lisaks inglise keeles.
5. Reisijatele suunatud ohutusjuhendid (SOLAS 74/II-2/R15.3.2; SOLAS 74/III/R.8 ja 37) – eesti ja inglise keeles, lisaks regulaarse sooritavatel reisilaevadel külastatavate sadamate riigikeeltes.
6. Ohutus-, hooldus-, veeskamis-, ning kasutamisalased juhendid laevaperele (SOLAS 74/III/R8, 9, 36 ja 37) – laeva töökeeles, lisaks soovitatavalt mõnes teises laevaperele arusaadavas keeles.
7. Laeva treeningjuhend (SOLAS 74/III/R35) – laeva töökeeles.
8. Häireplaan (SOLAS 74/III/R37) – laeva töökeeles ja rahvusvahelisi reise sooritaval reisilaeval lisaks inglise keeles.
9. Töökeel (SOLAS 74/V/R14.3) – keel, mida kasutatakse käskluste ja juhiste andmisel ning nende täitmisest raporteerimisel. Igas logiraamatus peab olema kanne laeva töökeele kohta.
10. Lastikinnitamisjuhend (SOLAS 74/VI/R5.6) ja puistekaupade lastimise käsiraamat (SOLAS 74/VI/R7) – laeva juhtkonnale arusaadavas keeles ja inglise keeles.

11. Naftaraamat osa I ja II (MARPOL 73/78 lisa I/R17; MARPOL 73/78 lisa I/R36), lastiraamat (MARPOL 73/78 lisa II/R15) ja prügiraamat (MARPOL 73/78 lisa V/R9.3) – rahvusvahelisi reise sooritaval laeval sissekanded inglise keeles.

Kohalikus rannasõidus – sissekanded laeva töökeeles.

12. Laeva erakorraliste abinõude plaan naftareostuse puhuks (SOPEP) (MARPOL 73/78 lisa I/R37) ja operatiivplaan tegutsemiseks kemikaalireostuse korral (SMPEP) (MARPOL 73/78 lisa II/R17) – laeva töökeeles või laeva juhtkonnale arusaadavas keeles.

13. Prügi käitlemise plaan (MARPOL 73/78 lisa V/R9.2) ja prügireostuse vältimist käsitlevad plakatid (MARPOL 73/78 lisa V/R9.1) – laeva töökeeles.

Prügireostuse vältimist käsitlevad plakatid rahvusvahelisi reise sooritaval laeval lisaks inglise keeles.

Lugupidamisega

René Sirol

Meresõiduohutuse teenistuse juhataja – peadirektori asetäitja

Ohtlikest olukordadest (*near-misses*) teatamise juhend

Veeteede Ameti 12. oktoobri 2009. a ringkiri nr 5-1-29/2733

IMO meresõiduohutuse komitee ja merekeskkonnakaitse komitee kooskõlastasid ja võtsid vastu ohtlikest olukordadest (*near-misses*) teatamise juhendi.

Juhend on kehtestanud 10.10.2008 ringkirjaga MSC-MEPC.7/Circ.7.

Tuletame Teile siinjuures meelde, et vastavalt laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksi (ISM koodeks) A-osa peatükile 9, peab reeder tagama, et asetleidnud ohtlikest olukordadest on teatatud ning on läbi viidud asjakohane juurdlus ja analüüs, eesmärgiga parandada ohutust ja vältida mere-reostust.

Veeteede Amet juhib Teie tähelepanu IMO ringkirjaga MSC-MEPC.7/Circ.7 kehtestatud juhendile ja soovitab edaspidi ohtlikest olukordadest teatamise korral lähtuda eelnimetatud juhendist.

Lugupidamisega

René Sirol

Meresõiduohutuse teenistuse juhataja – peadirektori asetäitja

Lisa: MSC-MEPC.7/Circ.7 *Guidance on near-miss reporting*

Väikelaeva vastavus nõuetele

Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonna järelevalvetöö käigus on hakanud silma, et paljud veesõidukite müüjad ja ka ostjad ehk kasutajad ei tea, millistele nõuetele ja miks peab väikelaev vastama.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi kohaselt peavad liikmesmaades ehitatavad ja/või kasutusele võetavad väikelaevad vastama teatud olulistele ohutus-, tervishoiu-, keskkonnakaitse- ja tarbijakaitsealastele nõuetele.

Ohutusalastest nõuetest tuleb rõhutada paadi püstuvust ja ujuvust, suurimat koormatust ja inimeste arvu ning rahuldavaid sõiduomadusi tootja poolt arvestatud suurima mootoriga. Paadi ametlik tootja kinnitab olulistele nõuetele vastavust CE märgitusega tootjasildil, mis paikneb paadis juhtimiskoha lähedal nähtaval kohal. Lisaks on nimetatud sildil veel informatsioon paadi konstruktsioonikategooria, suurima soovitud koormatuse ja inimeste arvu kohta ning muidugi ka tootja nimi. Samuti peab iga paadiga olema kaasas vastavusdeklaratsioon ja omaniku käsiraamat. Neid peaks paadi ostmisel kindlasti müüja käest nõudma. Paljudel tootjatel on vastavusdeklaratsioon kirjutatud omaniku käsiraamatusse, et see säiliks ka omaniku vahetuse korral. Omaniku käsiraamatus on kindlasti kirjas, millistes meteoroloogilistes tingimustes see paat kasutamiseks on mõeldud ehk konstruktsioonikategooria selgitus. Näiteks D-kategooria paat on projekteeritud kasutamiseks kaitstud vetes, kui tuule tugevus on kuni 4 palli (kiirus u 5,5–8 m/s) ja märkimisväärne laine kõrgus kuni 0,3m, üksikutel lainetel maksimaalkõrgusega 0,5 m. Enamik Eestis toimunud paadiõnnetustest on aset leidnud D-kategooria paadi kasutamisel palju suurema laine ja tuule tugevusega.

Järelevalve käigus on tuvastatud mitmeid kolmandates riikides valmistatud paate, mille nõuetele vastavus pole seaduspäraselt tõendatud, seega ei tohi neid ka kasutusele võtta. Kuigi see võib tunduda liiga bürokraatlikuna, mõeldakse sellega eelkõige kasutaja ohutusele, ümbritseva keskkonna ja EL siseturu kaitsele.

Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonna inspektorid teostavad riiklikku järelevalvet ka Eestis ehitatavate väikelaevade üle ja siin kehtivad täpselt samad nõuded. Esile tuleb tuua Eestis valmistatud paatide head ja väga head ehituskvaliteeti ning kasutusomadusi.

CE märgistust ja vastavusdeklaratsiooni omava paadi ohutus on määratud viisil tõendatud, ilma nendeta paadil aga mitte.

Ohutumat meresõitu!

Andres Kõnd

Väike- ja siseveelaevade osakonna juhataja

Piraatlus

Piraatluse mõiste

UNCLOS – Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon
<http://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=911675>

Artikkel 101. Piraatluse määratlus

Piraatluseks loetakse:

a) ebaseaduslikke kinnipidamisi, ründeid või muid vägivaldaakte, mille on isikliku kasu saamise eesmärgil toime pannud eravalduses oleva laeva või õhusõiduki meeskond või reisijad ning mis on suunatud:

- teise laeva või õhusõiduki või selle pardal asuva vara või isikute vastu avamerel;
- laeva, õhusõiduki, isikute või vara vastu kohas, mis ei kuulu ühegi riigi jurisdiktsiooni alla;

b) vabatahtlikku ja teadlikku osalemist sellise laeva või õhusõiduki tegevuses, mida on võimalik määratleda piraatlaeva või -õhusõidukina;

c) punktis a või b nimetatud tegudele õhutamist või nende teadlikku soodustamist.

Artikkel 103. Piraatlaeva ja -õhusõiduki määratlus

Laeva või õhusõidukit loetakse piraatlaevaks või -õhusõidukiks, kui seda kontrollivad isikud kavatsevad seda kasutada artiklis 101 (UNCLOS) nimetatud tegevusteks.

Määratlus kehtib ka selliseks tegevuseks kasutatava laeva või õhusõiduki kohta seni, kuni seda kontrollivad piraatliku akti toimepanemises süüdi olevad isikud.

Tegutsemine piraadirünnaku korral Eesti lipuga laevale

Mereturvalisusega kaetud laevadel on turvahäiresüsteem. Laeva turvahäiresüsteem on tehniline süsteem, mis lülitatakse sisse otsese turvaohu korral ning mis edastab seejärel signaali laevalt kaldale. Piirivalveamet toimib ööpäevaringse kontaktpunktina laevade turvahäire vastuvõtmisel.

Piirivalveamet teavitab Veeteede Ametit viivitamatult laeva turvahäire vastuvõtmisest. Kui turvahäire pärineb Eesti riigilippu kandvalt laevalt, teavitab Veeteede Amet laeva turvahäire vastuvõtmisest kohe reederit, kes kontrollib turvahäire õigsust. Kinnitatud turvahäire korral teavitab Veeteede Amet turvahäirest kohe Siseministeeriumi, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Välisministeeriumi ja riiki või riike, mille vahetus läheduses laev hetkel asub.

Piraadirünnak välislipuga laevale, mille pardal on Eesti kodanikud

Mereturvalisuse aspektist vaadelduna teavitab turvahäire vastuvõtmise korral välisriigi lippu kandvalt laevalt Veeteede Amet sellest koheselt Välisministeeriumi ja laeva lipuriigi kontaktpunkti ning vajadusel riiki, mille vahetus läheduses laev hetkel asub. Samuti Siseministeeriumi ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi.

Sama ahel kehtib ka juhul, kui turvahäire välisriigi lippu kandvalt laevalt võtab vastu Piirivalveamet, kes teavitab sellest koheselt Veeteede Ametit.

IMO tegevus piraatluse vastu võitlemisel

IMO on vastu võtnud "Meresõitu ohustava ebaseadusliku tegevuse tõkestamise konventsiooni" (SUA 1988) ja selle 2005. aasta protokoli, millega ka Eesti on ühinenud.

IMO tegeleb piraatlusega seoses eelkõige ennetavate meetmete väljatöötamise, rahvusvahelise koostöö ja teavitamisega. IMO kogub teavet maailmas toimunud piraatlusjuhtumite kohta.

Ühena peamistest temadest oli MSC 86. istungil arutusel piraatluse ja laevade relvastatud röövimise temaatika. Piraatlusjuhtumite arv on viimasel ajal kasvanud. IMO-le teatati 2008. aastal 306-st toimunud piraatlusjuhtumist, 2007. aastal oli see arv 282. Käesoleva aasta esimese nelja kuuga on teatatud IMO-le juba 157-st piraatlusjuhtumist.

MSC kiitis heaks ringkirja täiendatud soovitustega valitsustele piraatluse ja laevade relvastatud röövimise vältimiseks ja mahasurumiseks (MSC.1/Circ.1333). Samuti kiideti heaks soovitused laevaomanikele, reederitele, laevaoperaatoritele, kaptenitele ja meeskondadele piraatluse ja laevade relvastatud röövimise juhtumite vältimiseks ja mahasurumiseks (MSC.1/Circ.1334). Viimatinimetatud soovitused sisaldavad uut lisa, mis on mõeldud meremeestele, keda võidakse lunaraha saamiseks röövida või pantvangi võtta, ning mis põhineb ÜRO viimastel soovitustel "Ellujäämine pantvangina".

MSC kiitis heaks uue ringkirja piraatluse ja laevade relvastatud röövimise kohta Somaalia rannikul, mis sisaldab parimaid praktilisi juhiseid piraatlusjuhtumite ärahoidmiseks Adeni lahel ja Somaalia ranniku lähedal. Nimetatud juhised on välja töötatud koostöös laevandusettevõtetega.

MSC kiitis samuti heaks assamblee resolutsiooni eelnõu, millega muudetakse piraatluse ja laevade relvastatud röövimise alaste kuritegude uurimise praktika koodeksit (resolutsioon A.922(22)). Eelnõu tuleb arutusele käesoleva aasta lõpul toimival IMO assambleel.

Piracy and armed robbery against ships:

http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=362

EL tegevus piraatluse vastu võitlemisel

Alates 2008. aasta 8. detsembrist on Euroopa Liit läbi viinud sõjalisi operatsioone Somaalia ranniku lähedal, et ära hoida, tõkestada ning ohjata piraatlust ja relvastatud laevade röövimisi selles piirkonnas.

ÜRO Julgeolekunõukogu võttis 2008. aastal vastu resolutsioonid 1814, 1816, 1838 ja 1846, millega anti luba alustada sõjalise operatsiooniga EU NAVFOR Somalia – Operation ATALANTA. Selle eesmärgiks on:

- kaitsta *World Food Programm*'i (WFP) raames Somaalia ümberasustatud inimestele toiduabi toovaid laevu;
- pakkuda kaitset Adeni lahte läbivatele ja Somaalia ranniku lähedal seilavatele laevadele ning tegeleda piraatlusjuhtumite ja relvastatud röövimiste vältimise ja ohjamisega.

See on esimene Euroopa Liidu mereväeline operatsioon ning seda viiakse läbi Euroopa julgeoleku- ja kaitsepoliitika (EJKP) raames. Kogu operatsioonipiirkond Somaalia ranniku lähedal katab üle kahe miljoni ruutmiili.

Atalanta pakub laevandusettevõtjatele nn grupitransiidi võimalust, et vähendada piraatide rünnakute ohtu piirkonnas, kus liigub sadu laevu päevas.

Atalanta viie tegutsemiskuu jooksul on kinni peetud 52 piraati, kellest 39 on antud üle Kenyale kohtumõistmiseks. ELi sõjalises operatsioonis osalevatel vägedel õnnestus saada enda valdusesse mõned piraatide emalaevad, mida kasutatakse logistilise baasina, kust väikepaatidega rünnatakse kauba- ja reisilaevu.

EU NAVFORi kuuluvad laevad 12 ELi liikmesriigist. Operatsiooni pikkuseks on esialgu planeeritud 12 kuud. Selle aja jooksul võtab operatsioonist osa 20 laeva ja õhusõidukit ning üle 1500 sõjaväelase. EU NAVFORi eelarve on ligi 8,3 miljonit EUR, mis on jaotatud osalevate riikide vahel.

IMO liikmesriigi ülesanded

Ära hoida piraatlusjuhtumeid liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates vetes. Teavitada IMO liikmesriigi lippu kandvate laevadega asetleidnud piraatlusjuhtumitest. Teavitada reedereid ja kapteneid piraatlusjuhtumite ärahoidmise meetmetest.

Laevapereliikmete relva kandmise õigus

Relvade pardale lubamise küsimus on iga IMO osalisriigi enda otsustada.

MSC 86. istungil arutati uuesti ka kaubandusliku meresõiduga tegelevatel laevadel meeskonnaliikmete ja laeva kaitseks tulirelvade kandmise ja kasutamise lubamist. MSC ei toeta jätkuvalt tulirelvade kandmise ja kasutamise lubamist laevade meeskonnaliikmetele ning soovib sellist lähenemist ka lipuriikidele, kuna meremehed on tsiviiliskud ja tulirelvade kasutamine nõuab eriväljaõpet ja erioskusi ning see suurendaks laevadel tulirelvadega seotud õnnetuste riski. Tulirelvade kandmine laevadel tooks kaasa piraatide poolt veelgi võimsamate relvade kasutuselevõtu, mis võib juba

niigi ohtlikku olukorda ja vägivalda suurendada. Samuti suureneb tulirelvade kasutamisel plahvatuse või reostuse oht, kui laev veab tuleohtlikku või ohtlikku lasti.

Laevadel relvastamata turvapersonali kasutamine jäetakse reederite ja laevaoperaatorite otsustada. Relvastatud turvameeskondade või sõjaväe- või korrakaitseohvitseride kasutamine ohtlikel merealadel sõitvatel laevadel jääb lipuriigi otsustada koostöös reederite ja laevaoperaatoritega.

Laevade piraatide vastu kaitsmine

Vastavad soovitused on toodud MSC ringkirjas MSC.1/Circ.1334 (<http://www.mardep.gov.hk/en/msnote/pdf/msin0915anx2.pdf>).

Lühidalt mõned meetodid:

- korralik reisi planeerimine, läbitava regiooni kohta värske info kogumine;
- tegevusplaan võimaliku rünnaku jaoks;
- ohtlikus piirkonnas konvois liikumine. Seda on küll raske korraldada, kuna eeldab laevade üheaegset kogunemist kokkusaamiskohta, mis tekitab pingeid sadamates, ankruplatsidel, lisakulutusi meeskonnaliikmetele pikeneva perioodi eest. Samuti peab olema keegi, kes organiseerib konvoi kogunemise;
- ohtlikku ala läbides tagada kaitse sõjalaevadega;
- turvafirma töötajate palkamine teatud ala läbimiseks;
- ohtliku ala läbimisel peaks AIS olema sisse lülitatud. Selle väljalülitamine võib pikendada appi tulevate sõjalaevade abivajajani jõudmist;
- laevapereliikmed võiksid sadamas mitte avaldada informatsiooni laeva, kauba ja järgmise sadama kohta võõrastele;
- pidada merel korralikku vahti. Rünnaku varajane avastamine võib vältida piraatide rünnakut;
- enne ohtlikku piirkonda või sadamasse saabumist tuleks laevas läbi viia õppused laeva turvaplaaniga seoses;
- kõik läbikäigud ja tähtsamad kohad laevas peavad olema kontrolli all nii sadamas ja ankrus viibides kui ka ohtlikku piirkonda läbides;
- enne sadamast lahkumist tuleb laevas läbi viia põhjalik kontroll võimalike sisetungijate avastamiseks;
- avastades võimaliku piraadirünnaku, tuleb kasutada laeva turvahäiret (*ship security alarm system*);
- kui laev on sisenenud ohtlikku piirkonda, on soovitatav lühikeste intervallide tagant saata oma asukoht laevafirmasse;
- tulede kasutamine pimedal ajal: mere poole näitavad vööri- ja pardatuled tuleb jätta põlema, samuti tuleb valgustada ahtriosa. Tekituled tuleb ära kustutada, kuna võib tunduda teistele laevadele ankrus seisva alusena;
- laevaomanikud võivad laeva strateegilistesse kohtadesse paigutada salvestavad CCTV kaamerad.

Piraatluses kahtlustatava laeva kinnipidamine

Kui laeva või õhusõidukit kahtlustatakse piraatluses, on kinnipidamisõigus ainult sõjalaeval või -lennukil või selge pardamärgistusega muul laeval või õhusõidukil, mis on asjakohase volitusega ja riigi teenistuses.

Piraatlaeva või -õhusõiduki kinnipidamine

Avamerel või muus kohas, mis ei kuulu ühegi riigi jurisdiktsiooni alla, võib riik kinni pidada piraatlaeva või -õhusõiduki või piraatlusega omandatud ja piraatide kontrolli all oleva laeva või õhusõiduki, võtta vahi alla selle pardal olevad isikud ning teostada pardal oleva vara võetuse. Karistuste määramise ning laeva, õhusõiduki või vara suhtes võetavate meetmete üle otsustab kinnipidamise või võetuse teostanud riigi kohus, arvestades heauskselt tegutsevate kolmandate poolte õigusi.

Karistus piraatluse eest

Avamerel või alal, mis ei kuulu ühegi riigi jurisdiktsiooni alla, olnud laeva ründamise, hõivamise või hävitamise, laeva pardal olnud inimeste ründamise, kinnipidamise või laeva pardal olnud vara hõivamise või hävitamise eest vägivallaga karistatakse kahekuni kümneaastase vangistusega.

Sama teo eest, kui sellega on:

- 1) põhjustatud inimese surm;
- 2) tekitatud suur kahju või
- 3) põhjustatud oht paljude inimeste elule või tervisele, karistatakse kuue- kuni kahekümneaastase vangistusega.

Vastutus laeva (piraatide) aluseta kinnipidamise eest

Kui riik on piraatluses kahtlustatava laeva või õhusõiduki kinni pidanud piisava aluseta, vastutab ta tekitatud kahju eest selle riigi ees, kelle riikkondsusse laev või õhusõiduk kuulub.

Piraatlaeva pardale mineku õigus

Kui pardale mineku õigus ei tulene lepingutest, ei ole sõjalaeval õigust peatada avamerel sellist välisriigi laeva, millele ei kohaldata artiklites 95 (sõjalaev) ja 96 (muu riigile kuuluv laev mida kasutatakse mitteäriksel eesmärkidel) ettenähtud puutumast, välja arvatud juhul, kui on alust arvata, et sellel laeval:

- a) tegeldakse piraatlusega;
- b) tegeldakse orjakaubandusega;
- c) edastatakse ebaseaduslikke ringhäälingusaateid ning sõjalaeva lipuriigil on artiklist 109 tulenev jurisdiktsioon;
- d) puudub riikkondsus või
- e) on sõjalaevaga sama riikkondsus, kuigi laev sõidab välisriigi lipu all või keeldub oma lippu näitamast.

Eespool nimetatud juhtudel võib sõjalaev kontrollida laeva õigust sõita selle lipu all. Sõjalaev võib sel eesmärgil saata kahtlustatavale laevale ohvitseri juhtimisel paadi. Kui kahtlus pärast dokumentide kontrolli säilib, võib laeva pardal jätkata uurimist kõiki asjaolusid arvestades.

Kui kahtlused osutuvad alusetuks ja kui kõnesolev laev ei ole toime pannud ühtegi tegu, mis õigustaks kontrollimist, hüvitatakse talle tekitatud kahju.

Neid sätteid kohaldatakse *mutatis mutandis* ka sõjalennukile, samuti ka selge parda-märgistusega ja nõuetekohaselt volitatud muule laevale või õhusõidukile, mis on riigi teenistuses.

Piraatlusest teavitamine laeva sidevahendite abil

Piraatlusest on võimalik teavitada, vajutades laeva turvahäiresüsteemi (SSAS – *Ship Security Alert System*) häirenupule. Sellega edastatakse turvahäireteade lipuriigi määratud asutus(te)le ja laevaomanikule. Piraadid selliseid teateid üldjuhul vastu võtta ei saa.

Samuti võimalik piraatlusest teavitada INMARSAT GMDSS satelliitsideterminali hädahäire (DA – *Distress Alert*) nupu abil. Võimaluse korral valida terminali menüüs hädaliikide nimekirjas piraatlus (*Piracy*). Laeva terminal ühendatakse valitud kaldajaamale ligema pääste-koordinatsioonikeskusega (MRCC – *Maritime Rescue Co-ordination Centre*) (INMARSAT-B olemasolul) või edastatakse häireteade *store and forward* režiimis valitud kaldajaamale kõige ligemale pääste-koordinatsioonikeskusele (INMARSAT-C olemasolul). Piraadid neid teateid üldjuhul vastu võtta ei saa.

Hädateate saab anda ka VHF/MF/HF hädahäirenup(p)u(de) abil. Hädahäire (DA) edastatakse vastava sagedusriba või kõikide sagedusribade hädaväljakutse sagedustel digitaal-selektiivse (DSC – *Digital Selective Call*) väljakutse kujul. Antud hädahäiret saavad vastu võtta kõik sidevahendid, mis omavad DSC vastuvõtjat, sealhulgas ka piraatide omad. Pärast hädahäiret edastada vastavasisuline hädateade (*Distress Message*).

Võimalik on lülitada käsitsi sisse COSPAS-SARSAT satelliitsüsteemi avariiraadiopoi (EPIRB – *Emergency Position Indicating Radio Beacon*) või äärmisel juhul visata see vette. Viimasel juhul eemaldub laev EPIRBist ja tema koordinaadid ei lange aja jooksul enam kokku laeva omadega. Avariiraadiopoi signaali (406 MHz) võtavad läbi satelliitide vastu ja töötlevad vastavad kaldajaamad. Poi raadiomajaka signaali (121,5 MHz) on võimalik vastu võtta ja peilida selle järgi tema asukohta kõigil, kes omavad vastavat vabalt müüdavat raadiopeilingaatorit, millel on selline sagedus olemas.

Piraatide rünnakust saab teada anda ka ükskõik millise sidevahendiga (mobiiltelefon, satelliitsidetelefon jms) helistades mis tahes teadaolevale jõustruktuuri telefoninumbri (Eestis 112 (politsei)). Teatada laeva nimi, kindlasti koordinaadid ja juhtumi olemus.

Üks võimalus on lülitada välja kaugtuvastamise ja -jälgimise (LRIT – *Long Range Identification and Tracking*) seade, mis neli korda ööpäevas automaatselt, ilma mees-

konna sekkumiseta, edastab vastavatele keskustele teate laeva andmetega (ID, asukoht ja selle määramise kellaeg). Järjekordse teate mittesaabumine tekitab küsimuse – mis põhjusel? Antud võimalus on äärmuslik ja võtab keskustelt võimaluse laeva liikumist jälgida. Kui jõuti vajutada turvahäire või hädahäire nup(p)u(de)le, jätta LRIT seade tööle.

Samuti saab teate edastada, kasutades automaatse identifitseerimise süsteemi (AIS – *Automatic Identification System*) võimalust edastada *safety related message*´it. Seda küll vaid juhul, kui kõik muud võimalused on ammendunud. Antud teadet võivad vastu võtta kõik ligidal asuvad (u 30 meremiili) AIS seadmed.

Praegusel ajal on paljudel laevadel meeskonnale antud võimalus satelliitsidesüsteemide kaudu või ka lühilainel töötada Internetis (koos e-posti saatmise/vastuvõtuga). Sel juhul saab hädaolukorra kohta ükskõik kellele meili saata koos laeva nime, asukohta/koordinaatide ja palvega kohe vastavaid jõustruktuure teavitada.

Kõik ülalpool loetletud tegevused tuleks võimaluse korral teostada enne piraatide laevale tulemist või pärast seda varjatult, et neid mitte ärritada.

Tallinnas peeti taas Euroopa merepäeva

Euroopa Komisjon otsustas hakata alates 2008. aastast igal aastal tähistama Euroopa merenduspäeva, et tõsta teadlikkust merendusküsimustest ja edendada suhete loomist merepärandiga tegelevate organisatsioonide, muuseumide ja akvaariumide vahel.

Oma nn sinises raamatus rõhutatakse Euroopa merepärandi hoidmise tähtsust ning selle edendamist. Toetama peab merenduskogukondi, sealhulgas sadamalinna ja traditsiooniliselt kalandusega tegelevaid kogukondi, säilitada nende esemeid ja traditsioonilisi oskusi ning aidata kaasa nende vaheliste sidemete loomisele, et täiendada teadmisi ja tõsta üldist teadlikkust sellistest kogukondadest.



Tallinnas peeti sellel aastal juba teist korda Euroopa merenduspäeva. Kokkulepitult toimub see üritus iga aasta 20. mail kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides. Merendusvaldkonnas tegutsevad organisatsioonid ja valitsusasutused korraldavad sellel päeval sadamate ja laevade külastusi, viiakse läbi seminare ja konverentse merendusteemadel ning tutvustatakse rahvuslikku merepärandit muuseumites.



Tallinnas oli võimalik 20. mail külastada Admiraliteedi basseini ääres seisvaid laevu: Eesti mereväe miinijahtija EML Ugandi, Veeteede Ameti laevakontrollkaater EVA-019, Eesti Lootsi kaater AH-TO-26. Lisaks väiksemate laevade külastamisele oli võimalik eelregistreerimise alusel pääseda ka Tallinki reisiparvlaevade Baltic Princess ja Baltic Queen pardale. Lisaks osalenud kooliõpilastele olid kohale tulnud ka lasteaialapsed Haljalast, kes koos kaasasolnud õpetajatega käisid vapralt kõik laevad läbi.

Paralleelselt laevade külastamisega toimus merenduskonverents Tallink SPA hotellis teemal "Eesti merenduspoliitika väljatöötamine". Tutvustati merenduspoliitika töökava ning tööruhmade (transport, avalik sektor, haridus, turism) kokkuvõtteid.

Euroopa merenduspäev Eestis lõppes Eesti Meremuuseumis näituse "Lippude lehvides mere põhja" avamisega ning Eesti Laevanduse Aastaraamatu 2009 tutvustamisega. Näitus jääb avatuks 2010. aasta 9. maini. Ürituste organisaatorid olid Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Meremuuseum, Eesti Mereakadeemia ja Veeteede Amet.

Dan Heering
Välissuhete ja info osakonna juhataja

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 192

Pärnu Shipyard OÜ

Väljastamise kuupäev: 18.06.2009

Tegevusala:

plastikust väikelaevade ehitamine, remontimine ja katsetamine.

Tunnustamisotsus nr 195

Polimersvarka OÜ

Väljastamise kuupäev: 03.07.2009

Tegevusala:

- täispuhutavate väikelaevade ehitamine, remontimine katsetamine.

Tunnustamisotsus nr 196

Meresõitja OÜ

Väljastamise kuupäev: 21.09.2009

Tegevusala:

- väikelaeva- ja jetijuhtide väljaõppe korraldamine.

Tunnustamisotsus nr 197

Agdeck-Auto AS

Väljastamise kuupäev: 15.09.2009

Tegevusala:

- väikelaevade tehniline ülevaatus

Tunnustamisotsus nr 198

AS BALTFLEX

Väljastamise kuupäev: 21.09.2009

Tegevusala

Laevaseadmete ja -süsteemide kontrollimine ja katsetamine:
laevade hüdrauliliste seadmete ja süsteemide projekteerimine, valmistamine, remon-
timine, katsetamine ja kontrollimine.

Tunnustamisotsus nr 199

AS Wihuri

Väljastamise kuupäev: 21.09.2009

Tegevusala

Laevaseadmete ja –süsteemide kontrollimine ja katsetamine (kaasa arvatud valmista-
mine):
laeva statsionaarsete meremootorite (tootja Caterpillar) paigaldus, kontrollimine,
hooldamine, katsetamine ja remont;
statsionaarsete meremootoriga seotud süsteemide paigaldus, valmistamine, kontrol-
limine, hooldamine, katsetamine ja remont.

IMO teated

1. 13.–17.07.2009 toimus Londonis IMO merekeskkonna kaitse komitee 59. istungjärk (MEPC 59).

Istungi tähtsamate teemade kokkuvõte

Rahvusvaheline konventsioon ohutust ning keskkonnasõbralikust laevade lammutamisest (*International Convention on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*) on vastu võetud kui „Hongkongi rahvusvaheline konventsioon ohutust ning keskkonnasõbralikust laevade lammutamisest, 2009“ (*Hong Kong International Convention on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009*). Konventsioon jõustub 24 kuud pärast 15 riigi poolt allakirjutamist, mis moodustab 40% ülemaailmsest kaubalaevastiku kogumahutavusest. Konventsioon on avatud allakirjutamiseks 1. septembrist 2009 kuni 31. augustini 2010.

AFS konventsioon (laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsioon) (*International Convention on the Control of the Harmful Anti-Fouling Systems on Ships*) jõustus rahvusvaheliselt 17. septembril 2008 (Eesti jaoks jõustus AFS konventsioon 23. aprillil 2009). Komitee kutsus üles liikmesriike välja töötama käitlemisjuhiseid laevakeredelt eemaldatud keskkonnaohtlike jäätmete utiliseerimiseks. Ühtlasi tuletati meelde ka uuendatud versiooni ettevalmistatud juhistest dokumendis MEPC 58/INF.3 „Parimad käitlemisviisid laevakeredelt eemaldatud kahjulike kattumisvastaste süsteemide kohta, kaasa arvatud tinaorgaanikat sisaldavad laevakere värvid“. Küsimusi tekitas IMO sekretariaadi poolt dokumendis MEPC 59/13 koostatud juhistes vees oleva laevakere puhastamine veeorganismidest. Komitee nõustus, et see nõuab edasist uurimist nii merekeskkonna kui ka tööliste turvalisuse huvides ning käesolev juhise meetodi kasutamiseks ei ole soovitatav. Uus-Meremaa ettepanekul tegi Komitee sekretariaadile korralduseks kustutada dokumendis MEPC 59/13 vees oleva laevakere veeorganismidest puhastamisega seotud tekst ja koostada vastav MEPC ringkiri.

MARPOL 73/78 lisa I muudetakse, lisades juurde uue peatüki 8 (lastiks oleva nafta ümberpumpamine tankerilt tankerile merel, *Ship To Ship transfer – STS*). Ühtlasi muutub kohustuslikuks *STS* plaani olemasolu alates 1. detsembrist 2010. Rahvusvahelises naftareostuse vältimise tunnistuse (IOPP) lisas kustutatakse punkt 6.1.5.4 (kahjulikud naftalaadsed ained). Lisa I parandused jõustuvad 1. märtsil 2012.

Dokumendis MEPC 59/5/1 olid esitatud ettepanekud MARPOL 73/78 lisa I reeglite 1 (definiitsioonid), 12 (kõnstsatankid), 13 (standardised laadimisühendused), 17 (naftaraamat) ja 38 (sadama vastuvõtuseadmed) muutmiseks, mis ka vastu võeti. Nii IOPP lisa parandused kui ka lisa I reeglite muutmine kinnitatakse MEPC resolutsioonidega.

Komitee tuletas meelde, et MARPOL 73/78 lisa VI ning NO_x tehnilise koodeksi 2008 parandused on vastu võetud MEPC 58. istungjärgu resolutsioonidega MEPC.176(58) ja MEPC.177(58), mille jõustumistähtaeg on 1. juuli 2010.

MEPC istungi juhataja poolt dokumendis MEPC 59/4/9 esitatud ettepanekud kasvuhoonegaaside vähendamise osas (laeva efektiivse energia kasutamise indeks ning energia kasutamise plaan) kiideti heaks. Laevade efektiivse energiakasutuse disaini indeks (*Energy Efficiency Design Index*) on hetkel väljatöötamise faasis ning töögrupi ülesandeks on välja selgitada selle adekvaatus ning stabiilsus. EEDI indeks on kohaldatav ainult uutele laevadele, nii uutele kui ka olemasolevatele laevadele on kohaldatav laeva efektiivne energia kasutamise plaan SEMP (*Ship Efficiency Management Plan*). Liikmesriike paluti esitada oma kogemused järgmisele MEPC 60. istungjärgule (energia indekseid ning kasutamise plaani vabatahtliku rakendamise kaudu)

Ballastvee konventsiooni BWM (*Ballast Water Management*) on ratifitseerinud 18 liikmesriiki, mis moodustab 15,27% ülemaailmsest kaubalaevastiku kogumahutavusest. Komitee kutsus liikmesriike aktiivselt kaasa aitama konventsiooni jõustumisele.

Ballastvee töögrupile oli antud ülesandeks vaadata läbi 7 ettepanekut ballastvee aktiivainetega käitlemise tehnoloogiate osas (Hiina, Korea Vabariik, Saksamaa, Jaapani ja Hollandi poolt).

Nendest kolmele anti esialgne heakskiit, mille võimalik lõplik heakskiit antakse järgmisel 60. istungjärgul:

- Hiina – ballastvees olevate mikroorganismide hävitamine UV kiirgusega – „Blue Ocean Shield“ ballastvee käitlemise tehnoloogia, dokument MEPC 59/2/2;
- Korea Vabariik – „EcoBallast“ ballastvee käitlemise tehnoloogia UV kiirgusega, dokument MEPC 59/2/4;
- Saksamaa – ballastvee käitlemise tehnoloogia „AquaTriCombTM“ UV kiirguse ning ultraheliga, dokument MEPC 58/2/2.

Lõplikult on kinnitatud neli võimalikku ballastvee käitlemise tehnoloogiat:

- Saksamaa – kombineeritud tehnoloogia ballastvee töötlemiseks mehaanilise filtreerimise ja EctoSys elektrolüütilise desinfitseerimise teel, dokument MEPC 59/2/2;
- Korea Vabariik – ballastvee käitlemise tehnoloogia osooniga „NK-03 BlueBallast System“, dokument MEPC 59/2/3;
- Jaapan – keemilisel ballastvee käitlemisel moodustuvate kolloidosakeste eemaldamine elektromagnetiga, dokument MEPC 59/2/5;
- Holland – patenteeritud tsentrifuugitehnoloogia kasutamine koos elektrolüütilises protsessis tekkivate aktiivainetega, mis hävitavad mikroorganismid ballastvee sissevõtul MEPC 59/2/6.

Ballastvee ekspertgrupi (*Ballast Water Review Group*) ettepanekul otsustas komitee anda sekretariaadile ülesandeks koostada eelnõu MEPC resolutsiooniks, mis innustaks liikmesriike kasutama ballastvee käitlemistehnoloogiaid uutel laevadel (vastavuses konventsiooni tähtaegadega). Samuti arutati mageda vee (*potable water*) kasutamise võimalust ballastveena väiksematel kui 3000 GT laevadel, mis peavad vastama konventsiooni nõuetele, kuid millel on tehniliselt raskendatud ümberehitus D-2 standardile (ballastvee töötlemise intensiivsuse standard) vastamiseks.

Komitee otsustas pikendada formaalse ohutuse hindamise (*Formal Safety Assessment(FSA)*) korrespondentsgrupi tööd keskkonnanõuete hindamiskriteeriumite lõplikuks väljatöötamiseks (MEPC 60 esitamiseks) ning andis järgmised ülesanded:

- soovitada 4. astmes vastav „merereostuse vältimise maksumus“ (*costs of averting spill*“, CATS) mahust sõltuv läviväärtuste skaala või funktsioon, veendumaks, et spetsiifiline riski juhtimise valik (*RCO – Risk Control Option*) on otstarbekas;
 - soovitada mooduseid keskkonnariski ja ohutuskriteeriumite ühendamiseks *RCO* jaoks;
 - kinnitada riskimaatriks või indeks keskkonnakriteeriumite jaoks;
 - soovitada vastav regioon otstarbekate riskide piiride osas (*ALARP As Low As Reasonably Practicable*) riskimaatriksil ja horisontaalteljel (tagajärgede raskusastmed);
 - asjakohase info kogumine ja edastamine;
 - valmistada ette eelnõu töögrupile MEPC 60. istungjärgule esitamiseks.
- Veeteede Ametit esindas IMO merekeskkonna kaitse komitee 59. istungjärgul (MEPC 59) ohtliku lasti talituse vaneminspektor Sulev Lõhmus, lisainfo tel 620 5729.

2. Veeteede Ametisse on jõudnud järgmised ringkirjad:

- MSC.4/Circ.137 (17.06.2009) – maikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallalitungidest laevadele (maikuu jooksul raporteeriti 48 juhtumist);
- MSC.4/Circ.138 (07.07.2009) – juunikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallalitungidest laevadele (juunikuu jooksul raporteeriti 36 juhtumist);
- MSC.4/Circ.141 (3.08.2009) – juulikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallalitungidest laevadele (juulikuu jooksul raporteeriti 14 juhtumist);
- MSC.1/Circ.1303 (10.06.2009) – juhised, kuidas kasutada materjali ohutuskaarti (MSDS), kui alus kannab õli või kütteõli, SOLAS regulatsiooni järgi;
- MSC.6/Circ.3 (02.07.2009) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (aprillist juunini);
- MSC.1/Circ.1163/Rev.4 (08.06.2009) – täiendatud nimekiri riikide kohta, kus meremeeste väljaõpe ja diplomeerimine vastab STCW konventsiooni kehtivatele nõuetele;
- MSC.1/Circ.1164/Rev.6 (08.06.2009) – täiendatud nimekiri riikide kohta, kus meremeeste väljaõpe ja diplomeerimine vastab STCW konventsiooni kehtivatele nõuetele;
- MSC.1/Circ.1304 (10.06.2009) – juhend taotlusele SOLAS konventsioonis peatükis III/7, muudetud resolutsiooniga MSC.201(85);
- MSC.1/Circ.1305 (09.06.2009) – juhend laevakaptenitele, reederitele ja volitatud turvaohvitseride turvalisusega seotud informatsiooni edastamiseks enne laeva saabumist sadamasse;
- MSC.1/Circ.1307 (09.06.2009) – suunised ülevaatuseks ja vastavussertifikaatidele laevas LIRT teabe edastamiseks;
- MSC.1/Circ.1308 (09.06.2009) – juhised LIRT süsteemi informatsiooni vastuvõtmiseks ja nõudmiseks otsingu- ja päästeteenistustele;
- MSC.1/Circ.1310 (08.06.2009) – informeeritakse IMO/IHO/WMO ühisest juhendist meresõiduohutusosalase informatsiooni edastamise kohta (*Maritime Safety Information – MSI*). Ühtlasi tühistatakse ringkiri COMSAR/Circ.15;
- MSC.1/Circ.1311 (08.06.2009) – muudatused rahvusvahelises lennunduse ja mere otsingu ning pääste käsiraamatus (*The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue – IAMSAR*);
- MSC.1/Circ.1312 (10.06.2009) – suunised juhendile statsionaarsete tulekustutus-süsteemide katsetuste ja ülevaatuste kohta, kus kasutatakse vahukontsentraate. Ühtlasi tühistatakse ringkirjad: MSC/Circ.582 ja Corr.1, MSC/Circ.799;

- MSC.1/Circ.1315 (10.06.2009) – juhend statsionaarsete tulekustutussüsteemidele laevadel, kus kasutatakse pulberkemikaale ja mis veavad meritsi vedelgaase;
- MSC.1/Circ.1317 (11.06.2009) – avaldus seniste kinnituste saamiseks vastavalt muudetud suunistele ekvivalentsete masinaruumide ja lasti pumbaruumide gaasi tulekustutussüsteemide tunnustamiseks, nagu on viidatud SOLAS 74;
- MSC.1/Circ.1318 (11.06.2009) – juhised tulekustutussüsteemide hoolduse ja ülevaatuskohta, kus kasutatakse süsinikdioksiidi;
- MSC.1/Circ.1319 (11.06.2009) – soovitus tulekahju hindamiseks ja tulekindlatele ustele, mis on heaks kiidetud;
- MSC.1/Circ.1320 (11.06.2009) – suunised tuletõrjervee äravooluks suletud sõiduki- ja veeremiruumidest ning reisi- ja kaubalaevade erikategooriaruumidest;
- MSC.1/Circ.1321 (11.06.2009) – juhised meetmetest, kuidas vältida tulekahju masina- ja lasti pumbaruumides;
- MSC.1/Circ.1322 (11.06.2009) – ühtlustatud SOLAS peatükk II tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1323 (10.06.2009) – ühtlustatud IBC koodeksi tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.1324 (10.06.2009) – tankerite lastiruumide leegitõrjeseadmete projekteerimise, katsetamise ja paigaldamise standardi täiendamine;
- MSC.1/Circ.1325 (10.06.2009) – teabe puudumine elektriseadmete kohta IBC koodeksi 17. peatükis lahtris i";
- MSC.1/Circ.1326 (11.06.2009) – SOLAS regulatsiooni III/19 selgitus;
- MSC.1/Circ. 1327 (11.06.2009) – juhised paigaldamiseks ja kasutamiseks "*Fall Preventer Devices*" seadmetele;
- MSC.1/Circ.1328 (11.06.2009) – suunised pikendatud hooldeintervalliga (kuid mitte üle 30 kuu) päästeparvede tunnustamiseks;
- MSC.1/Circ.1329 (11.06.2009) – ühtne tõlgendus kiirlaevade kasutuspiirangutele;
- MSC.1/Circ.1330 (11.06.2009) – suunised laevade ballastitankide kaitsekihi remondiks ja hoolduseks;
- MSC.1/Circ.1331 (11.06.2009) – juhised konstruktsioonide (nt redel, trapp), mille abil minnakse laeva ja lahkutakse laevalt, paigaldamise, hoolduse ja ülevaatuskohta;
- MSC.1/Circ.1332 (16.06.2009) – piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadel Somaalia rannikul;
- MSC.1/Circ.1333 (26.06.2009) – annab soovitusi riikide valitsustele, kuidas vältida ja tõkestada piraatlust ja röövkallaletunge laevadele. Tühistab ringkirja MSC/Circ.622/Rev.1;
- MSC.1/Circ.1334 (23.06.2009) – antakse uus täiendatud juhend laevaomanikele, operaatorfirmadele ja laevakaptenitele, kuidas vältida ja tõkestada piraatlust ning röövkallaletunge laevadele. Asendab varem avaldatud ringkirja MSC/Circ.623/Rev.3;
- MEPC.1/Circ. 670 (07.07.2009) – MARPOL IV rakendamine: Ameerika Ühendriigid soovivad täita heitvee standardeid, mis on välja toodud resolutsioonis MEPC.159 (85);
- MEPC.1/Circ.671 (20.07.09) – heade tavade juhend sadama vastuvõtuteenuse pakkujatele ja kasutajatele;
- MEPC.1/Circ.673 (24.07.2009) – India administratsioon on edastanud teate neljale naftatankerile vastavustunnistuse väljastamise kohta;
- MEPC.1/Circ.674 (31.07.2009) – juhised, kuidas minimeerida riski laevade kokkupõrkamisel vaalalistega;

- MEPC.1/Circ.675 (22.07.2009) – MARPOL V lisa, lastiruumi pesuvee laskmine lahtede ja vahemere piirkonda;
- MEPC.1/Circ.676 (31.07.2009) – muudatused 2008. a täiendatud juhendis laevade masinaruumi õlijäätmete ja pilsivete käitlemise süsteemidele (IBTS);
- MEPC.1/Circ.677 (22.07.2009) – juhend saasteainete tuvastamiseks õlises pilsivees, et hooldada, opereerida ja tuvastada häireid pilsivee töötlemise süsteemis;
- MEPC.1/Circ.678 (27.07.2009) – selgitus “*Cost Effectiveness*” valemile MARPOL VI lisas peatükis 13.7.5;
- MEPC.1/Circ.679 (27.07.2009) – suunised NO_x tehnilise koodi rakendamiseks, mis puudutab esimese taseme mootorite sertifitseerimist ja muutmist;
- MEPC.1/Circ.681 (17.08.2009) – ajutised suunised meetodi kohta energiatõhususe disaini/ehituse indeksi arvutamiseks uutel laevadel;
- MEPC.1/Circ.682 (17.08.2009) – ajutised suunised vabatahtliku energiatõhusa disaini/ehituse indeksi kinnitamiseks;
- MEPC.1/Circ.683 (17.08.2009) – juhised laevade energiatõhususe kava väljatöötamiseks;
- MEPC.1/Circ.684 (17.08.2009) – suunised laevade energiatõhususe näitajate/indikaatorite vabatahtlikuks kasutamiseks;
- AFS.3/Circ.3 (22.07.2009) – parima praktika suunised kattumisvastase värvi/katte eemaldamiseks, kaasa arvatud TBT (tinaorgaanilised) laevakere värve;
- SAR.6/Circ.33 (19.06.2009) – Rootsi ja Poola vaheline leping merepääste ja otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SAR.6/Circ.34 (19.06.2009) – Rootsi ja Läti vaheline leping merepääste ja otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SAR.6/Circ.35 (19.06.2009) – Rootsi ja Leedu vaheline leping merepääste ja otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SAR.6/Circ.36 (19.06.2009) – Rootsi ja Norra vaheline leping merepääste ja otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SAR.6/Circ.37 (19.06.2009) – Rootsi ja Eesti vaheline leping merepääste ja otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SAR.6/Circ.38 (19.06.2009) – Rootsi ja Taani vaheline leping merepääste ja otsingutest vastavalt SAR konventsiooni lisa punktile 2.1.4;
- SN.1/Circ.279 (12.06.2009) – informatsioon liikluseraldusskeemi kohta Messina väinas;
- SN.1/Circ.281 (03.08.2009) – informatsioon soovitusliku transiitkoridori kohta Adeni lahte läbivatele laevadele;
- FAL.2/Circ.113 (30.06.2009) – 2008. a kokkuvõtte nn laevajäneste juhtumitest (494 juhtumit);
- STCW.2/Circ.23 (29.06.2009) – uus kutsetunnistuse vorm, mis on välja antud Montenegro transpordi-, merenduse- ja kommunikatsiooniministeeriumi poolt;
- MSC–MEPC.2/Circ.8 (03.08.2009) – keeld segada merereisi ajal laeva pardal MARPOL konventsiooni kaupu;
- MSC–MEPC.5/Circ.6 (06.08.2009) – suunised olemasolevate sertifikaatide asendamise ajastamiseks sertifikaatidega, mis on välja antud pärast IMO dokumentidesse viidud muudatuste jõustumist;
- BWB.2/Circ.20 (21.07.2009) – suunised tagamaks ballastivee töötlemiseks kasutatud kemikaalide ja preparaatide ohutut käitlemist ning hoiustamist ja ohutusprotseduuride väljatöötamiseks töötlemisprotsessist laevale ja meeskonnale tuleneva ohu vältimiseks;

- BWM.2/Circ.21 (21.07.2009) – küsimustik mehaanikutele ballastvee süsteemide käitlemise kohta.

IMO ringkirjad on saadaval IMO veebilehel <http://www.imo.org> (vali *IMO Circulars*).

3. Trükist on ilmunud:

- *Revised MARPOL Annex VI and Nox Technical Code 2008*.
Müüginumber IA664E, hind 20 GBP, lisanduvad saatekulud;
- *Manual on Oil Pollution Section V, 2009*.
Müüginumber IA572E, hind 10 GBP, lisanduvad saatekulud;
- *IMO/UNEP Guidance Manual on the Assessment and Restoration, 2009*
Müüginumber I580E, hind 13 GBP, lisanduvad saatekulud;
- *Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2008*
Müüginumber IA265E, hind 14 GBP, lisanduvad saatekulud;
- *Basic Documents Volume II, 2003 Edition*.
Müüginumber IA007R, hind 7 GBP, lisanduvad saatekulud;
- *The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (2008 Edition)*.
Müüginumber I470R, hind 5 GBP, lisanduvad saatekulud.

Tellimuse vormistamiseks pöörduda:

International Maritime Organization (IMO)

Sales and Marketing

Publishing Service

Telefon: + 442077357611

Faks: + 442075873241

E-post: publications-sales@imo.org