



VEETEDE AMETI TEATAJA 2012/1

Lootsi kvalifikatsioonikomisjoni moodustamine.....	2
Õigusaktide muudatused.....	4
Veeteede Ameti hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistus 2001–2011	6
IHO rahvusvaheline koolitus Suurbritannia Hüdrograafiaorganisatsioonis	19
Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused	21
IMO kohtumiste kava 2012. aastaks	26
IMO teated	28
Mereürituste ajakava 2012.....	34

Lootsi kvalifikatsioonikomisjoni moodustamine

Veeteede Ameti peadirektori 2. märtsi 2012. a käskkiri nr 53-OP

Meresõiduohutuse seaduse § 58¹ lg 8 ja majandus- ja kommunikatsiooniministri 11. jaanuari 2012. a määruse nr 4 "Lootsi kvalifikatsiooniastme taotlemise, lootsi kutsetunnistuse väljaandmise ja lootsikandidaadi ja lootsi eksamineerimise kord ning lootsieriala õppekava" § 7 lg 1 alusel:

1. Moodustan lootside kvalifikatsioonieksami vastuvõtmiseks ja lootsitasõidu loa saamiseks kvalifikatsioonikomisjoni järgmises koosseisus:

esimees:

Voldemar Lindmets, vaneminspektor, kapten;

aseesimees:

Andres Vana, vaneminspektor, kapten;

liikmed:

Artur Kivistik, AS-i Tallinna Sadam sadamakapteni osakonna juhataja –
sadamakapten, kapten;

Ülo Kikas, AS-i Tallinna Sadam Muuga sadama kapten, kapten;

Aivo Pitk, AS-i Eesti Loots juhatuse liige, vanemtüürimees;

Harry Sillamaa, AS-i Eesti Loots vanemmereloots, vanemtüürimees;

Ants Madisson, AS-i Sillamäe Sadam Sillamäe sadama kapten, kapten;

Andres Kungla, AS-i Tallinna Sadam Paldiski Lõunasadama kapten, kapten;

Tiit Nõu, Paldiski Põhjasadama kapten, kapten,

Riho Prints, AS-i Pärnu Sadam Pärnu sadama kapten, vanemtüürimees;

Riho Randoja, Vene-Balti Sadam OÜ, kapten;

Eiki Orgmets, AS-i Kunda Nordic Tsement Kunda Sadama kapten, kapten;

Valdur Häng, AS-i Saarte Liinid Kuivastu, Virtsu, Triigi sadamate kapten, kapten;

Peep Kaurla, vaneminspektor, kapten;

Eino Ots, meremeeste diplomeerimise ja registri büroo juhataja, kapten.

2. Kooskõlastatult tööandjaga võib komisjoni liikmena kaasata komisjoni tööst osa võtma sadamakapteneid, kelle piirkonnas eksamineeritav töötab.
3. Komisjoni esimehe ülesanneteks on komisjoni kokkukutsumine ja selle istungite juhatamine. Tema äraolekul täidab neid ülesandeid aseesimees.
4. Komisjon on otsustusvõimeline, kui selle koosseisust osaleb istungil esimees või aseesimees ja vähemalt kolm komisjoni liiget.
5. Teen kapten Eino Otsale ülesandeks täita komisjoni sekretäri ülesandeid. Komisjoni sekretäri ülesanneteks on komisjoni tööga seotud asjaajamine.
6. Kvalifikatsioonikomisjon võib otsustada ja välja töötada eksamite sooritamiseks vajalikud abimaterjalid (näiteks:ksamipiletid, navigatsioonikaartide blanko osad, komisjoni protokollid eksamineerimise tingimuste täpsustamise kohta jne).
7. Tunnistan kehtetuks Veeteede Ameti peadirektori 30. novembri 2010. a käskkirja nr 229–OP “Kvalifikatsioonikomisjoni moodustamine”.

Andrus Maide

Õigusaktide muudatused

Teede- ja sideministri 5. juuni 1998. a määrus nr 38 „Kalalaevade pardanumbri moodustamise ja laevale kandmise juhendi kinnitamine“

Muudetud majandus- ja kommunikatsiooniministri 10.02.2012 määrusega nr 14, muudatused jõustusid 18.02.2012

Määrusega kehtestatakse uued nõuded kalalaevade pardanumbrite suurusele tulenevalt EL Komisjoni määrusest nr 404/2011:

„15. Kalalaevadel kogupikkusega kuni 17 meetrit on pardanumbri kilbi mõõtmed 400×1200 mm, tähtede ja numbrite kõrgus kilbil 250–350 mm, joone jämedus vähemalt 40 mm.

16. Kalalaevadel kogupikkusega 17 kuni 31 meetrit on pardanumbri kilbi mõõtmed 600×1800 mm, tähtede ja numbrite kõrgus kilbil 450–550 mm, joone jämedus vähemalt 60 mm.

17. Kalalaevadel kogupikkusega 31 kuni 76 meetrit on pardanumbri kilbi mõõtmed 700×2000 mm, tähtede ja numbrite kõrgus kilbil 450–550 mm, joone jämedus vähemalt 60 mm.

18. Kalalaevadel kogupikkusega üle 76 meetri on pardanumbri kilbi mõõtmed 900×2500 mm, tähtede ja numbrite kõrgus kilbil 600–700 mm, joone jämedus vähemalt 60 mm.“

Vabariigi Valitsuse määruse „Vabariigi Valitsuse 30. oktoobri 2003. a määruse nr 273 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, diplomeerimise kord, väljastatavate dokumentide vormid ning meresõidudiplomi, kutsetunnistuse ja teiste laevapere liikmetele väljastatavate tunnistuste tunnustamise kord“

Muudetud 1.03.2012 määrusega nr 19, muudatused jõustusid 05.03.2012

Tunnistatakse kehtetuks määruse § 16 lõige 7, millega viiakse määrus vastavusse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/106/EÜ art 12 lõike 1 punktiga b ja meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooniga.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. märtsi 2005. a määrus nr 30 „Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm“

Muudetud 19.03.2012 määrusega nr 22, muudatused jõustusid 26.03.2012

Määruse § 7 lõike 1 sõnastust on täiendatud viitega SOLAS konventsiooni reeglile X/2, millega viiakse siseriiklik õigus täielikult kooskõlla komisjoni direktiiviga 2010/36/EL. Reegel X/2 näeb ette, et juhul kui enne 1. jaanuari 1996. a ehitatud laeva remonditakse või tehakse ümberehitusi, mis ei ole olulised ümberehitused, siis ta peab ka pärast neid ümberehitusi/remonte jätkuvalt vastama laeva ehitamise ajal kehtinud rahvusvahelise kiir-laevakoodeksi (HSC koodeks) nõuetele. Kui tegemist on oluliste ümberehitustega, tuleb, niivõrd kui see on mõistlik ja praktiliselt võimalik, laev viia vastavusse nõuetega, mis kehtivad pärast 1. jaanuari 1996. a ehitatud laevadele.

**Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.09.2004. a määrus nr 178
„Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja
informatsiooni edastamise kord“**

Muudetud ministri 18.04.2012 määrusega nr 31, muudatused jõustusid 23.04.2012

Muudatused tulenevad 2011. aasta alguses jõustunud meresõiduohutuse seaduse (MSOS) muudatustest.

Tunnistatakse kehtetuks määruse § 1, mis määratles laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonnad, kuna vastavad sätted on sisse viidud MSOS § 51 lõigetes 22–24.

Määruses asendatakse sõnad „laevaliikluse juhtimise keskus“ läbivalt sõnadega „laevaliikluse korraldamise süsteemi operaator“. See tuleneb samuti MSOS-i muudatustest, kus viide laevaliikluse juhtimise keskusele asendati viitega laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorile.

Ülevaate õigusaktide muudatustest koostas
Veeteede Ameti juriidilise osakonna juhataja Ene Lillipuu

HNT on pidevas arengus

Meresõiduohutuse tagamiseks tarvilik taristu peab sammu pidama uute võimalustega, mis avanevad üha kiireneva tehnika ja tehnoloogia arenguga. Laevajuhtidel on alati soov ja valmidus kasutada ohutuse tagamiseks kõiki uusi lahendusi ja nii peab veeteede ohutuse arendamine olema sammukese ees, et parimal viisil viia navigeerimiseks vajalik informatsioon laevajuhini.

Hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistus (HNT) on Veeteede Ameti (VA) struktuuriüksus, mille ülesanne on Eesti merealadel ja laevatatavatel sisevetel navigatsioonitingimuste kohta informatsiooni kogumine, töötlemine ja levitamine ning tingimuste loomine ohutuks veeliikluseks üldkasutataval veeteel, sealhulgas järelevalve veete vastavuse üle õigusaktide nõuetele. Teenistus haldab veesõidukeid, mille suhtes amet on volitatud asutuseks riigivaraseaduse mõistes.

HNT-l on talle pandud ülesannete täitmiseks igapäevaselt tegevuses 5 osakonna 187 töötajat 10 laeva, 10 kaatri, 77 navigatsioonikaardi ja pea 1000 navigatsioonimärgiga. Vaadeldava perioodi algul olid vastavad numbrid 5, 342, 10, 5, 36 ja 500.

Järgnevalt antakse ülevaade HNT-s viimase kümne aasta jooksul tehtud arendustööst ja sellest välja kasvanud tulemustest. Mitmed arendused on maailmas ainulaadsed. HNT-s on loodud meeskond oma ala asjatundjatest, kes ei rahuldu ainult sellega, et lihtsalt täita ametijuhendist tulenevaid töökohustusi, vaid soovivad seda teha parimal moel võimalikult kaasaegsete vahenditega. Uuendused ei sünni käsu korras ega eurodirektiivide kohaldamisest, vaid spetsialistide initsiatiivil nii, et paremini tagada navigatsiooniohutust.

Laevateed

Laevateede talitus loodi uuesti 2004. aastal, paar aastat hiljem muutus talitus osakonnaks. Osakonna töömaht on kiiresti kasvanud tänu uute sadamate ehitusele ja ehitustegevusele olemasolevates sadamates ning veekogude lähiümbruses. Ainuüksi 2011. aastal anti hinnang sajakonnale projektile ja planeeringule.

Merealade kohta on koostatud ja täies mahus ellu viidud Haapsalu, Hobulaiu, Saareotsa, Munalaiu, Kihnu ja Soela laevateede projektid. 2011. aastal alustati ettevalmistusi Praaga ja Saareotsa kanali süvendamiseks 2012. aastal. Liikluseraldusskeemidest on koostatud ja täies mahus ellu viidud Tallinna liikluseraldusskeemi projekt.

Sisevetel on koostatud ja täies mahus ellu viidud Emajõe, Praaga-Lämmijärve-Pihkva järve, sealhulgas Eesti Värava kanali projektid. Koostatud on ka Narva jõe (kogu ulatuses) laevatee projekt.

2008. aastal koostati siseveeteede arengukava (SAK), mis sellisel kujul ei saanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) heakskiitu ning on jäänud oma aega ootama.

Hüdrograafia

Veealade mõõdistamiseks on VA tellimusel välja töötatud unikaalse signaalitöötlusega kodumaine (AS Ahero) leviksonar ja võetud see kasutusele kõigil VA neljal mõõdistuslaeval. Täna on selle sonari arendamine lõpetatud, kuid aastal 1999 juurutatud tehnoloogiat ja vastavaid seadmeid kasutatakse siiani.

Jäävabal ajal tehakse mõõdistuslaevadega plaanipärast hüdrograafilist mõõdistamist seni veel vähekasutatud, geoidi mudelist lähtuva meetodiga (vs. veetasemest lähtuv meetod), mis on hüdrograafiaosakonnas (HO) regulaarselt kasutusel alates 1999. aastast – on tõenäoline, et meetod võeti kasutusele esimesena maailmas (ettevalmistööd geoidi mudeli loomiseks algasid juba mõned aastad varem). Praegu on kasutusel ametlik est-geoid 2005 mudel, mis on välja töötatud Eesti Põllumajandusülikoolis. Jõgedel ja järvedel kasutatakse mudeli kohalikele oludele kohandatud erivariante, mille puhul arvestatakse jõgede-järvede absoluutkõrgusi ja jõgede puhul ka langusi.

Loodud on spetsiaalne hüdrograafilise mõõdistuse ja andmetöötlustarkvara (rakendused RAN ja AEGIR), mida vastavalt kasutuskogemuse ja vajaduste lisandumisele täiendatakse. Tarkvara on loodud arvestades AS AHERO sonarite erivõimalusi ning sisaldab ka hulga muid unikaalseid mooduleid, mida ühelgi teisel maailmaturul saadaoleval hüdrograafiataravaral ei ole. Näiteks eelkõige mõõdistusalade ja nn tehniliste alade haldur, objektide otsija ja S-57¹ kujule märkija, statistika ja piiride genereerija, mõõdetliini koosredigeerimine, mitme mõõdistusala korraga haldamine jms.

Hüdrograafia infosüsteem (HIS) võimaldab muuta hüdrograafiliste andmete haldamise HO töötajatele ja andmete kättesaadavuse kolleegidele lihtsamaks ning mugavamaks. Lisaks andmehaldusele ja veebi kaudu andmete kättesaadavusele hoolitseb HIS ka andmete pideva ja kindla varukoopia eest. Valminud on HIS-i VA-sisene versioon. Lähitulevikus võimaldab HIS hüdrograafiliste andmete vaatamist ja allalaadimist avaliku tasuta veebiteenusena. Hiljem on plaanis ka HIS-i avalikkusele suunatud nutitelefoniversioon. Nii nagu RAN ja AEGIR tarkvara arendatakse jätkuvalt ka HIS tarkvara vastavalt uute vajaduste ilmnemisele ja kasutajatelt saadud tagasisidele. HIS-i arendamine võimaldab ühtlasi täita INSPIRE direktiivi nõudeid.

¹ „IHO digitaalsete hüdrograafiliste andmetike edastamise standard”. S-57 kirjeldab normatiive, mida peab kasutama digitaalsete hüdrograafiliste andmetike vahetamisel riiklike hüdrograafiaametite vahel, digitaalsete andmetike ja toodangu levitamisel tootjate, meremeeste ja teiste andmetike kasutajate vahel.

2010. aastal toimus hüdrograafiliste mõõdistuste positsioneerimise täielik üleviimine virtuaalse RTK GNSS võrgu (VRS) põhiseks ning neis piirkondades, kus puudub VRS võrgu kate, on perspektiivis võtta kasutusele PPP (*Precise Point Positioning*) tehnoloogia.

Koostöös Cybernetica AS-ga loodi tehnoloogia, mis võimaldab mõõdistuslaevade positsioneerimiseks vajalikku andmevahetust organiseerida AIS baasjaamade võrgu kaudu. Viimane on ette nähtud kasutamiseks avamerel, kus VRS võrgu tugi on veel kasutatav, kuid internetiühendus tavapärase meetoditega, nagu Televõrgu Kõu või EMT internet, enam ei toimi. See tehnoloogia on praegu juurutamisel.

2012. aasta alguseks on mõõdistatud ligi 10 000 km² merealaid ja 730 km² siseveeteid, mis hõlmab Eesti mõõdistavate veealade kogupindalast umbes kolmandiku. Viimase viie aasta jooksul on mõõdistatud keskmiselt 1100 km² merealaid ja 111 km² siseveealaid aastas, eelneva sama perioodi vältel vastavalt 780 km² ja 33 km² aastas. Mõõdistatud veealade tunduv kasv sai võimalikuks tänu uuele mõõdistuslaevale ja selleks ajaks väljakujunenud mõõdistusprotsessile. Sisevetest on standardikohaselt mõõdistatud Emajõgi, Ahja, Pärnu, Pirita ja Narva jõe laevatatavad osad, Lämmijärve ja Pihkva järve Eesti piiresse jäävad veealad. Merel on mõõdistatud peamiselt laevateid ja suuremate sadamate juurdepääse. Mõõdistusel on avastatud üle 300 vraki ja arvukalt ohtlikke veealuseid takistusi.



**Fotol: hüdrograafiaosakonna töötajad uue hüdrograafialeeva Jakob Prei pardal
Autor: Leo Käärmann**

Kartograafia

Kartograafiaosakonnas on juurutatud digitaalkartograafia tehnoloogiline protsess, millele kaartide tootmine viimased kümme aastat põhineb. dKart Office tarkvaral põhinev infosüsteem võimaldab digitaalsetest andmekogumitest koostada rahvusvahelisele standardile S-57 vastavaid elektronkaarte (ENC²) ja nendest omakorda INT1 standardile vastavaid paberkaarte. Olemasolev infosüsteem võimaldab töödelda saabuvat navigatsiooniinfot ja edastada sellest saadud navigatsiooniteavet erineva meedia vahendusel veeliiklejale. 2011. aastaks oli koostatud laevatatavate veelade kohta 84 elektroonilist kaarti, neist 11 sisevetele, 65 paberkaarti ja 4 kaardiatlast. Suurem osa kartograafiaosakonna elektronkaartidest ja nende uuendustest jõuab kasutajani mittetulundusühingu Primar (asub Norras) ning kaartide edasimüüjate kaudu. Primar on 13 riigi mereadministratsioonide poolt moodustatud regionaalne elektronkaardikeskus (RENC³). Primari vahendusel on kartograafiaosakonnal võimalik kasutada kaasaegseid, paindlikke ja nii kasutajatele kui ka tootjale mugavaid võimalusi elektrooniliste kaartide ja kaardikorreksioonifailide edastamiseks veeliiklejale.

Alates 2010. aastast pakub kartograafiaosakond koostöös Maa-ametiga avalikku teenust elektrooniliste navigatsioonikaartide vaatamiseks veebikeskkonnas. Kaardirakendus võimaldab veebilehitsejas vaadelda kaasajastatud (korrigeeritud) elektronkaarte koos Maa-ameti maismaa-andmetega, teostada kauguste, suundade ning pindalade mõõtmisi ning teha päringuid navigatsioonikaartide objektide ja kaartide algandmete kohta. Lisaks sellele on kaardirakenduses võimalik kasutada kõiki Maa-ameti Geoportaali⁴ standardseid funktsioone. Kõnealune kaardirakendus oli maailmas üks esimesi avalikke keskkondi, mis võimaldab ametlikke navigatsioonikaarte tasuta kuvada. Kaardirakenduse kasutusvõimaluste laiendamiseks oleks vajalik arendada keskkond ka nutitelefonide jaoks.

Alates 1. maist 2011. a ilmub Teadaanded Meremeestele ainult digitaalsel kujul, mis asendab täielikult paberväljaannet. Bülletään Teadaanded Meremeestele ilmus aastatel 1918–1940 tollase mereadministratsiooni trükisena kord kuus eesti ja inglise keeles. Alates 1994. aastast hakkas VA Teadaanded Meremeestele taas välja andma, samuti kord kuus ning eesti ja inglise keeles. VA kodulehel on Teadaanded Meremeestele digitaalkujul saadaval olnud paralleelselt paberväljaandega alates 2000. aastast. Aastatel 2009–2010 langes bülletääni tiraaž 150 eksemplarini ja edasine trükkimine polnud enam otstarbekas. 2009. aastal loodi võimalus teavitada veeliiklejat navigatsioonitingimustest täiendavalt ka VA veebikeskkonna (www.vta.ee) vahendusel, kus lisaks elektroonsele

² *Ametlik andmebaas, mille sisu, struktuur ja formaat on standardiseeritud ja väljastatud kasutamiseks valitsuse volitusi ja tunnustust omavates hüdrograafiaametites. ENC on vektorkaart, mis on koostatud arhiveeritud objektide individuaalsete geo-referents andmebaaside alusel, sh eksisteerivate paberkaartide alusel.*

³ *Regionaalne ENC-de koordinatsioonikeskus. Geograafiliselt samasse piirkonda kuuluvate riikide mereadministratsioonide koostööorgan ühiste standardite ja põhimõtete väljatöötamiseks navigatsiooniteabe koostamisel ja edastamisel.*

⁴ <http://geoportaal.maaamet.ee/>

väljaandele Teadaanded Meremeestele hakkas ilmuma rubriik „Navigatsioonihoiatused Eesti vetes”.

Elektrooniliseks on muutunud ka väljaanne „Navigatsioonimärgid Eesti vetes“. Teatmeteos on allalaaditav Veeteede Ameti kodulehelt ning seda korrigeeritakse kord kuus. 2010. aastal anti uuendatud kujul välja „Leppemärgid, lühendid ja terminid navigatsioonikaartidel – INT1“ ning koostati mitmeid avalikkusele suunatud infomaterjale (näiteks infolehed väikelaevnikele, teatmik „Abiks paadimehele“).

2011. aastal hakati koostama uut elektroonilist „Lootsiraamatut“, mis erineb varasemast tekstipõhisest raamatust selle poolest, et koosneb tabelitesse kantud navigatsiooniteabest ning võimaldab oluliselt kergemini leida vajalikku informatsiooni. Esialgselt avaldatakse „Lootsiraamat“ piirkondlike peatükkidena failide kujul VA kodulehel. Tulevikus on võimalik tabelitesse kantud navigatsiooniteave üle kanda rahvusvaheliselt standardiseeritud andmebaasi ning võtta kasutusele koos elektrooniliste navigatsioonikaartidega laeva navigatsioonisüsteemis.

2011. aastal said VA navigatsioonikaardid olulise täienduse, kui navigatsiooniteabesse lisati looduskaitse piirangualad merealadel ning laevatavatel sisevetel, et veeliiklejad oleks teadlikud loodushoiust tulenevatest kehtivatest liikumis- ja kiiruspiirangutest. Lisaks on kõik navigatsiooniteabes olevad looduskaitse alade piirangud kirjeldatud koostöös Keskkonnateabekeskusega veebilehel www.navinfo.eelis.ee.

Teatmeteoste talituse juhtimisel käib digitaalse mereterminite andmekogu (merewiki ehk mereentsüklopeedia veebis) arendamine ning mereoskussõnavara ühtlustamine, arendamine ja eestistamine merekeele nõukoja kaudu.

Kõigil Veeteede Ameti laevadel on kasutusel navigatsioonitarkvara (ECDIS komponent), mida kartograafiaosakond varustab korrigeeritud elektrooniliste navigatsioonikaartidega. Ujuvmärgistuse paigaldamiseks on laevadel kasutusel paigaldusprotsessi toetav tarkvara, mis võimaldab infosüsteemi vahendusel kanda ujumärkide paigalduskoha koordinaadid navigatsioonimärkide andmekogusse (NMA). 2010. aastal varustati jm Tarmo, ml Sektori ja EVA-316 navigatsioonisüsteemidega, mis võimaldavad navigatsioonikaartide ja kaartide uuendusfailide allalaadimist Primari serverist veebi kaudu.

Veeteede Ameti töötajad saavad kasutada tarkvara dKart Look, mis võimaldab elektrooniliste kaartide vaatlemist ja kasutajakihtide loomist.

Navigatsioonimärgistus

Navigatsioonimärgistuse planeerimiseks, haldamiseks ja töökindluse tagamiseks on välja töötatud ja juurutatud infosüsteem, mis reaajas jälgib navigatsioonimärkide tööd. Reaalajaseire hajussüsteemi nn kaugseire moodustavad navigatsioonimärkidele paigaldatud andmete kogumiseks ja edastamiseks spetsiaalselt projekteeritud valgusaparatuur ja sideseadmed, viis regionaalset seirekeskust ja keskserver. Hajussüsteem koosneb autonoomsetest seireregioonidest, kuna navigatsioonimärkide

töökorrasoleku jälgimine ja vastutus on regioonipõhine. Keskserveri roll on navigatsioonimärkide andmekogu ja regioonide seireandmete koondamine ning koondandmete säilitamine. Keskserveri oluliseks funktsiooniks on navigatsioonimärkide infosüsteemis avaliku veebiteenuse pakkumine. Hajussüsteemi arendamine lõpetati aastal 2005, kasutus kestab eeldatavalt aastani 2014.

2007. aastal alustati ettevalmistusi navigatsioonimärkide kaugseire üleviimiseks veebipõhisele andmesidele ja klient-server-süsteemile. Käesoleval ajal on suurem osa navigatsioonimärke ümber korraldatud veebipõhisesse keskserveriga süsteemi. Kõik Veeteede Ameti hallata olevad tulega navigatsioonimärgid (nii püsi- kui ka ujumärgid) on varustatud kaugseirega. Navigatsioonimärkide kvaliteedimõõdikuks oleva käideldavuse arvutamiseks vajalike andmete kogumiseks on juurutatud pidev programme käideldavusseire, mis võimaldab poolautomaatselt saada veebipõhises seires olevate navigatsioonimärkide käideldavusnäitajad ja leida vastavad kvaliteedimõõdiku väärtused.

Toimub uute, mitmeaastase pideva kasutusega poide projekteerimine, katsetamine ja ehitamine. Lisaks käib sobivate taglastuselementide ning paigaldus- ja hooldustehnoloogia juurutamine, mis lõpptulemusena peab tagama poi ettenähtud kohas oleku ning nõuetele vastavuse ka jäätingimustes. Tehakse katsetusi uudsete materjalide kasutamiseks poide ja toodrite konstruktsioonis, mis peaks võimaldama oluliselt vähendada märkide hoolduskulusid.



Fotol: poi elektroonika remont
Autor: Leo Käärmann

Üleminek autonoomsetele kaasaegsete seadmetega varustatud tulega püsimärkidele ja kaugseire rakendamine on võimaldanud püsimärkide hooldamise muuta efektiivsemaks ja loobuda tuletornide mehitamisest. Viimane tuletorni komandant lõpetas töö 2011. aastal. Kui 2001. aastal oli navigatsioonimärgistuse hooldamiseks ja haldamiseks navigatsioonimärgistuse osakonnas ja selle talitustes tööl 101 inimest, siis 2011. aastal pärast navigatsioonimärkide töö tagamise ümberkorraldamist kõigest 35 inimest.

Piirkondades, kus veeliiklus toimub aasta läbi, on navigatsioonimärgistus, sh ujumärgistus, muudetud aastaringseks, millega tuleb arvestada vastavate poide ja seadmete konstrueerimisel. Alates 2008. aastast on 54 hooajalist ujumärki muudetud aastaringseteks tulega poideks.

Vaadeldava perioodi (2001–2011) jooksul on sõltumata navigatsioonimärkide haldamisega seotud töötajate hulga ligi kolmekordsest vähenemisest kasvanud hallatavate ujumärkide hulk 35% (2001. a 501 tk; 2011. a 676 tk), sealhulgas poide hulk isegi 82% (2001. a 99 tk; 2011. a 180 tk). Ujumärkide arvu suur kasv on seotud vajadusega tähistada veeliiklejate ja projekteerijate poolt avastatud uued navigatsioonihud, samuti projekteeritud uued laevateed. Hallatavate püsimärkide hulk on vähenenud 9% (2001. a 149 tk; 2011. a 136 tk). Aastatega on töö muutunud oluliselt tõhusamaks.

Välja on töötatud ja kõigil poilaevadel kasutusele võetud navigeerimistarkvara dKart Navigator ujumärkide paigaldusmoodul, millega koos on juurutatud ujumärkide tarkvaraliselt toetatud paigalduse ja väljavõtmise tehnoloogia (navigatsioonimärkide infosüsteemis koostatakse laeva navigeerimistarkvara poolt programmiselt loetav paigaldustellimus, paigaldustöö tulemustega täiendatud tellimus-aruanne edastatakse e- kirja teel kaldale ja loetakse programmiselt tagasi navigatsioonimärkide infosüsteemi).

Valdav osa Eesti üldkasutatavate veeteede navigatsioonimärkidest on varustatud kaasaegsete valgusdiodlaternatega (91% püsi- ja 100% ujumärkidest). Viimased kümme aastat on kõikidel ujumärkidel olnud kasutusel üksnes valgusdiodlaternad. Koostöös Cybernetica AS-ga on välja töötatud rida unikaalseid valgusdiodlaternaid, näiteks nagu jääpoilatern, võimsad sihilaternad, täppisektorlaternad (sektorite värvuste vahelise üleminekualaga vähem kui 1/5 kraadi).

Valget valgust kiirgavate pooljuhtvalgusallikate areng on teinud võimalikuks ka tuletornide valgusseadmete kaasajastamise. Narva-Jõesuu tuletornis on paigaldatud 16-meremiilise nähtavuskaugusega valgusdiodlatern. Tallinna sihi tuletornides töötab alates 2010. aasta maikuust laternasüsteem valgustugevusega 600 000 kandelat, mis tagab 11-meremiilise töökauguse linnatulede tugeva taustvalguse tingimustes. Tallinna sihi tuletornide valgusaparatuuri moderniseerimisel kasutati mitmeid uudseid lahendusi, sh ebatraditsiooniline tulekarakteristika, tulede satelliitsünkroniseerimine, täppisüleminekuga sektortuled ja suunakarakteristika formeerimine erinevate laternatega ning sihitulede sünkroniseerimine merel paiknevate teljepoide tuledega.

Koostöös Kõrgessaare vallavalitsusega on välja rendatud lahendus kolme Hiiumaa tuletorni alternatiivkasutuseks. Veeteede Amet aitab Eesti Tuletorni Seltsi eestvedamisel

välja töötada üldisi tingimusi tuletornide alternatiivkasutuseks, samuti püütakse leida sobivaid partnereid, et oleks võimalik küllastamiseks avada rohkem tuletorne.

Laevad

Kuluka ekspluatatsiooni ja vähese võimekuse tõttu kõrvaldati kasutusest ja kanti maha vanad poilaevad EVA-303, EVA-305, EVA-308, EVA-309 ja EVA-315. Nende asemele ehitati poilaevad EVA-325 ja EVA-302 ning hüdrograafia- ja poilaev EVA-301. Viimased kaks laeva Euroopa Regionaalarengufondi vahenditest.



Fotol: mõõdistus- ja poilaeva EVA-301 transportimine Kundast Mustveesse
Autor: Leo Käärman

Soomest renditi hüdrograafia-, õlitõrje- ja poilaev Sektori, millele on ümberehituse käigus lisandunud mõõdistuslaeva funktsioon. Sektori täidab mõõdistuslaeva ülesandeid kuni uue avamere hüdrograafialaeva Jakob Prei tööleasumiseni 2012. aasta suvel.

Poilaev EVA-316 ehitati ümber mitmeotstarbeliseks laevaks (jäämurdja, õlitõrje- ja poilaev). Laevale paigaldati vööripõtkur ja DP (*dynamic positioning*) süsteem, mis hoiab laeva automaatselt kindlaks määratud koordinaatidega kohal (kasutatakse poitöödel).

Laevastiku osakonna poolt ette antud lähteülesande põhjal alustas projekteerimisfirma Aker Arctic Inc. uue jäämurdja projekteerimist. Hetkel on tööd peatatud kuni laevaehituseks vajamineva rahaliste vahendite leidmiseni.

Euroopa Regionaalarengu Fondi vahenditest korraldati SWATH-tüüpi mõõdistuslaeva ehitushange, mille tulemusena valmis 2012. aasta kevadel firma Abeking & Rasmussen laevatehases Saksamaal Jakob Prei nime kandev laev.



Fotol: Jakob Prei teenistussenimetamise tseremoonia Hundipea sadamas
Autor: Leo Käärman

Hundipea sadama kui laevastiku põhisadama rekonstrueerimises on jõutud lõpetada vanasse akvatooriumisse rajatud uus kahepoolse kasutusega kai ning rekonstrueeriti olemasolevaid kaisid (kokku 7 kaid) kogupikkusega 700 meetrit. Hundipea sadama rekonstrueerimise teise etapi (8. ja 9. kai, lainemurdja, tugitaristu väljaehitamine) vahendid on ümber suunatud Eesti väikesaartega ühendust pidavate parvlaevade ehitamiseks. Sellele vaatamata loodetakse sadamas tööd lõpetada hiljemalt 2015. aastal.

MKM-ilt saadud lisäülesandena on alustatud Eesti väikesaartega ühendust pidavate parvlaevade ehitushangete läbiviimisega: Ruhnu parvlaev Runö valmis 2012. a mais, Prangli laeva ehitamist alustati 2012. a kevadel ning Kihnu ja Vormsi laevade, samuti Abruca laeva riigihankeprotsess kestab.

e-Navigatsioon

e-Navigatsiooni arendamine sai alguse navigatsioonimärkide infosüsteemi ühendamisest AIS tugivõrguga sünteetilise AIS AtoN (*Automatic Identification System Aids to Navigation*) teenuse pakkumiseks meresõitjatele. 2009. aasta lõpus käivitati AIS AtoN teenuse katseekspluatatsioon esialgu 9 navigatsioonipoiga, 2011. aasta algusest on süsteemi lisatud veel 21 poi. Sünteetilise AIS AtoN poi on veebipõhises seires ning ühendatud AIS baasjaamade võrguga, mis annavad navigatsioonimärgi tööraadiuses viibivate laevade jaoks eetrise AIS sõnumeid poi identifitseerimis- ja töökorrasoleku andmetega (sh poi identifitseerimisandmed ja ettenähtud asukoht; kui poi on ettenähtud asukohast ära triivinud, saadetakse poi 5 NM raadiuses viibivatele laevadele AIS ohusõnum).

Juurutatud on pois paikneva kiirendusanduri signaalitöötlusel põhinev poi keskmise kalde ja lainekõrguse leidmise ning ujuvate objektidega kokkupõrke detekteerimise tehnoloogia.

Rahvusvahelise projekti EfficienSea raames juurutati mereilmajaamade andmete meresõitjatele edastamise tehnoloogia AIS sõnumite vahendusel. Lähiajal on kavas lisaks mereilmajaamade andmetele hakata edastama meresõitjatele AIS sõnumiga ka navigatsioonipoidel paiknevate kiirendusandurite andmete analüüsil saadud lainekõrgusi poide asukohtades (kaldal paiknevas WHAPAS (*Wave Height and Period Analysis Server*) serveris toimub seiresüsteemi vahendusel navigatsioonipoidelt ülekantud andmemassiivide töötlemine matemaatilise analüüsi meetoditega ning selle tulemusena lainekõrguse leidmine poi asukohas).

Loodud on meremeteoroloogia ja hüdroloogia mõõteandmete avalik veebiportaal (<http://on-line.msi.ttu.ee/metoc/>). Portaali Metoc on koondatud Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituudile, Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituudile, VA-le ja mitmetele Eesti sadamatele kuuluvad automaatsed ilmajaamad ning VA navigatsioonipoidel põhinevad lainekõrguse mõõtejaamad.

VA laevadele EVA-318 ja Sektori on paigaldatud arvutid EfficienSea projekti raames arendatava vabavaralise test-ECDIS tarkvaraga eeINS ja elektronkaartide Eesti merealasi katva portfoolioga.

Toimub mõõdistus- ja poilaevade varustamine kaasaegsete mobiilse interneti seadmetega mõõdistustöö ning ujumärkide paigaldustöö tarkvaratöe tagamise eesmärgil.

DGPS teenus

Loodud on DGPS (*Differential Global Positioning System*) süsteemi keskus, mis teostab veebipõhist reaalaegset Ristna ja Narva-Jõesuu DGPS tugijaamadest, tagab jaamade töö ja seire jooksva diagnostika ning tõrgetest teavitamise, jaamadest eetrisse saadetavate sõnumite arhiveerimise ja tugijaamade signaali kontrolli. Keskuses on juurutatud lahendus, kus vastuvõtja perioodilise programse ümberhäälestamise abil võetakse vastu ja registreeritakse Ristna, Narva-Jõesuu, Porkala ja Klamila tugijaamade diferentsiaalparandi sõnumeid. Registreeritakse ka parandisignaali tase, mis võimaldab hiljem hinnata teenuse kvaliteeti ja omavahel võrrelda ülaltoodud tugijaamade signaalitugevusi.

2012. aastal on kavas Ristna DGPS jaam ümber ehitada. Edasine kava on DGPS tugijaamade moderniseerimise käigus minna üle GNSS (*Global Satellite Navigation System*) virtuaalvõrgu (VRS) baasil parandisõnumeid moodustavatele ja kesklainealas edastavatele jaamadele.

Välisprojektid

Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondi projekti „Tehniline abi laevateede süvendamiseks ja rekonstrueerimiseks Lääne-Eesti saarestikus“ (LEL) eesmärk oli terviklahenduse väljatöötamine veeteede arendamiseks. Projektiga selgitati välja laevateede rekonstrueerimise vajadus, ulatus ja võimalikkus ning valmistati ette süvendamistöö ja rekonstrueerimise projektid. Projekti lõpptulemusena valmisid tööd „Laevateede

projektid” ja “Püsimärkide rekonstrueerimise, rajamise ja likvideerimise projektid” ning laevateede süvendamise ja rekonstrueerimise (ehitustööde) finantseerimise taotluse ja hankedokumendid.

Töö “Laevateede projektid” raames projekteeriti Väinamere laevatee kogupikkusega 97 km, projekt näeb ette süvendustöid laevatee lõikudel sügavuseni 6,6 m. Projekti kohaselt oleks laevatee tervikuna väljaehitamisel töö maksumuseks 14 või 17,5 MEUR, vastavalt 160 või 200 m laevatee laiuse puhul. Projekteeriti ka 10 väikelaevateed kogupikkusega 250 km. Nende projektide elluviimisel on võimalik veeliiklejatele luua rannalähedasi laevateid ja nn otse kulgevaid laevateid, mida mööda liikudes avaneksid vaated Väinamere looduskaitsele kohtadele, tagades samas, et veesõidukid ei satu keskkonnatundlikele aladele. Neid projekte on võimalik töösse võtta kas igaüks eraldi või tervikprojektina.

Töö “Püsimärkide rekonstrueerimise, rajamise ja likvideerimise projektid” tulemusena koostati konsultandi GT Projekt AS poolt rannale rajatavate uute märkide ehitusprojektid (21 projekti), ühe merepõhja rajatava märgi ehitusprojekt, olemasolevate märkide ehitusprojektid (kokku 66 projekti, neist 27 rekonstrueerimisprojekti, 32 remonttööde projekti ja 7 märgi kui arhitektuurimälestise rekonstrueerimise projekti) ning vanade märkide likvideerimise projektid (27 projekti). Regiooniti jagunevad projektid järgnevalt: 54 projekti Lääne-Eesti ja Hiiumaa piirkonnas, 36 projekti Saaremaa ning 26 projekti Pärnu piirkonnas.

Konsultant Ramboll Eesti AS, kes oli projekti tööde juures algusest lõpuni, koostas eelnimetatud valminud projektide kohta ekspertiisi ning ka laevateede süvendamise ja rekonstrueerimise (ehitustööde) finantseerimise taotluse ja hankedokumendid. Projekti tulemuste rakendamine on osaliselt peatatud eelarveliste vahendite puudumise tõttu.

Valminud on Euroopa Regionaalarengufondi projekt „Emajõe, Narva jõe ja Peipsi-Lämmijärve veeteede kaasajastamine ning eelduste loomine ohutu veeliikluse tagamiseks rekonstrueeritud veeteedel“ (ENP). Projekti raames ehitas Uudenkaupunki Työväne OY Veeteede Ametile hüdrograafia- ja poilaeva EVA-301 ja madalasüviselise töölaeva EVA-302 Narva jõe ülemjooksu tarbeks.

Sama projekti tulemusena rajati Eesti Värava kanal uuel trassil pikkusega 2,1 km, laiusega 40 m ja sügavusega 2,1 m. Eemaldati 94 500 kuupmeetrit (u 250 000 tonni) pinnast, mis veeti täiteks Piirissaare kaguosas paiknevale liigniiskele alale. Kanali trassi optimaalse valiku eesmärgil telliti analüüs ja vastav mudeluuring TTÜ Meresüsteemide Instituudilt, süvendustöö käik oli veebis jälgitav ning süvendustöö ajaks oli paigaldatud veetaset, laine kõrgust ja teisi hüdro meteoroloogilisi suurusid veebi kaudu reaajas edastav mõõtepoi.

Projekti käigus koostasid laevateede osakonna spetsialistid Emajõe ülemjooksu ja Narva jõe navigatsiooniprojektid, laevateede tähistamiseks hangiti 9 poid ja 65 toodrit ning tehti DGPS signaali levialauuringuid Peipsi piirkonnas.



Fotol: Eesti Värava kanali süvendustööd

Autor: Leo Käärman

Lõppemas on Baltic Sea Region Programme 2007–2013 projekt (ERDF-ENPI kaasrahastamine) „Efficient, Safe and Sustainable Traffic at Sea“ (EfficienSea). HNT töötajad osalevad projekti e-Navigatsiooni teemapaketi töös (projekti ülejäänud teemad „Merenduspersonali kompetents ja värbamine“ ning „AIS võrgu haldamine ja efektiivne kasutus“ on kaetud VA teiste struktuuriüksuste töötajate poolt).

Koostöö

Suure osa HNT igapäevases töös kasutatavate seadmete ja muu varustuse tarnijateks on Eesti firmad (Cybernetica AS, Ahero AS, Renovaar OÜ, TopMarine OÜ) ning peaaegu kogu juurutatud algupärane rakendustarkvara on Eesti firmade loodud (Cybernetica AS, OÜ R-Süsteemid, AS Datel). Tõhus abi on tulnud konsultantidelt firmadest Ramboll Eesti AS, GT Projekt AS ning Aavo ja Riina Raig OÜ. Uute poide projekteerimisel on koostööd tehtud nii Tallinna Tehnikaülikooliga, TopMarine OÜ-ga kui ka MEC Insenerilahendused OÜ-ga.

Partnerluslepingud on sõlmitud Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituudiga, TTÜ Meresüsteemide Instituudiga, Eesti Kaitsevägega, Politsei- ja Piirivalveametiga, Tehnilise Järelevalve Ametiga, edukat koostööd tehakse omavalitsuste ja mittetulundusühingutega (näiteks Kõrgessaare vald, Eesti Tuletorni Selts jt).

Väga heas koostöös ollakse Eesti Mereväe miinilaevade divisjoni ja nende tuukrigrupiga, kes kasutades kaasaegseimat mehitamata sonaraparatuuri on läbi uurinud olulisemad ankruaalad ja laevateed. Ankruaaladelt ja laevateedelt on selle tulemusena eemaldatud kümneid nõukogude ajast pärit veeliiklust takistavaid objekte.

Hüdrograafiliste mõõdistustööde läbiviimiseks kavandatakse ühiste virtuaalsete referentsvõrkude (VRS) loomist geodeesiafirmadega Hades Invest OÜ, Geosoft OÜ ja OÜ I.V.A Leon.

HNT juhatajana töötas aastatel 2001 kuni 2011 Toivo Prela.

Kokkuvõtte hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse tööst aastatel 2001–2011 koostas Leo Käärman; kaasa aitasid Tõnis Siilannarusk, Olavi Heinlo, Jaan Lutt, Peeter Väling, Kaidi Katus, Andry Rütkinen, Tiit Palgi, Ly Saukas, Andres Kreek, Taivo Kivimäe, Hedi Maarna.

IHO rahvusvaheline koolitus Suurbritannia Hüdrograafiaorganisatsioonis

Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni (IHO) missioon on luua tingimused, mis võimaldaksid riikidel vastavalt kehtestatud standarditele pakkuda õigeaegselt hüdrograafiaandmeid, -tooteid ja -teenuseid. Sel eesmärgil annab IHO liikmesriikidele igal aastal võimaluse osaleda mitmesugustel hüdrograafidele ja kartograafidele mõeldud tasuta koolitustel.

Suurbritannia Hüdrograafiaorganisatsioon (UKHO) on maailma ookeane kaardistanud juba üle 200 aasta ja on juhtival positsioonil merekaartide väljaandmises maailmas. Edu üheks teguriks peetakse pidevaid kvaliteetseid koolitusprogramme. 2005. aastal akrediteeris Rahvusvaheline Kompetentsusstandardite Komisjon UKHO esimese organisatsioonina maailmas hüdrograafiliste andmete töötlemise ja merekartograafia kursuse korraldajana (spetsialiseerumisega elektronkaartidele). Komisjoni kuuluvad Rahvusvaheline Geodeetide Ühing, Rahvusvaheline Hüdrograafiaorganisatsioon ja Rahvusvaheline Kartograafia Assotsiatsioon. Antud koolituse kolme mooduli läbinud kartograaf saab taotleda rahvusvaheliselt tunnustatud B-kategooria merekartograafi kvalifikatsiooni, mis vastab IHO standardile S-8 (*Standards of Competence for Nautical Cartographers*).

Hüdrograafiliste andmete töötlemise ja merekartograafia kursus koosneb kolmest moodulist:

- merekartograafia;
- hüdrograafiliste andmete töötlemine;
- elektrooniline navigatsioonikaart.

Iga moodul kestab viis nädalat, mille jooksul omandatakse rahvusvahelistele standardile vastavaid teoreetilisi ja praktilisi teadmisi navigatsioonikaartide koostamiseks. Mooduli edukalt läbinud kartograaf saab UKHO poolt vastava diplomi.

Käesoleva aasta alguses läbis Veeteede Ameti vanemkartograafiaspetsialist Dana Repina ühe kolmest moodulist (elektrooniline navigatsioonikaart). Koolitus toimus UKHO-s Tauntonis. Koolituse rahastamisel osales Lõuna-Korea. Koos Eesti kartograafiaspetsialistiga õppis veel kaheksa kartograafi erinevatest maailma paikadest: Peruust, Lätist, Ukrainast, Tuneesias, Kreekast, Vietnamist, Lõuna-Koreast ja Paapua Uus-Guineast.

Koolitusel osalemiseks pidi kandidaat töötama hüdrograafiaametis, sadamas või nendega seotud riiklikus organisatsioonis, osalema elektronkaartide koostamisel ja korrektoori tegemisel või hakkama sellega tegelema tulevikus. Pärast koolituse läbimist peab välja valitud inimene jätkama töötamist samal alal. Samuti pidi kandidaadil olema eelnev töökogemus kartograafias või hüdrograafias, väga hea inglise keele oskus (sh tehniline inglise keel) nii kõnes kui ka kirjas ning põhjalikud teadmised matemaatikas ning geograafias.

Moodul „Elektroniline navigatsioonikaart“ on praktiline sissejuhatus elektronkaartide valdkonda, mis hõlmab elektronkaartide koostamist, korrektuuri, levitamist ning neid reguleerivaid rahvusvahelisi standardeid. Koolituse jooksul koostas iga osalenu Brixhami sadama elektronkaardi mõõtkavaga 1:4000, millele tehti korrektuuri ja uus väljaanne. Kuna iga sadamakaardi koostamise protsessi lahutamatu osa on sadama külastus, korraldati koolituse käigus ka reis Brixhami sadamasse. Dartmouthis asuvas Suurbritannia Kuninglikus Sõjaväeakadeemias testiti elektronkaarti ka ECDIS simulaatoril.

Koolitusel kasutati dKart tarkvara. Sama tarkvara on koolitusel osalenud riikide seast praegu kasutusel ka Eestis, Lätis, Kreekas, Ukrainas ja Tuneesias (ainult elektronkaartide koostamise jaoks). CARIS kasutatakse Peruu, Lõuna-Koreas, Tuneesias (ainult paberkaartide jaoks) ja Vietnamis. Paapua Uus-Guinea ei tooda hetkeseisuga ise ENC ega paberkaarte, seda teeb nende jaoks Austraalia, kuid lähemas tulevikus plaanitakse neid siiski ise tootma hakata. UKHO-s kasutatakse hetkel elektronkaartide koostamiseks mõlemat, nii dKart kui ka CARIS tarkvara, kuid plaanitakse täielikult üle minna CARIS-ile CARIS HPD-s leitud mugavuse tõttu. UKHO spetsialistid, kes kasutavad dKart tarkvara, koostavad elektronkaarte paberkaartide vektoriseerimise teel. CARIS-ega töötavad kartograafid koostavad elektronkaarte, kasutades algmaterjale, mis enne seda töödeldakse ja hoitakse andmebaasis.

Veeteede Ameti kartograafiaosakonna töötajatest on IHO finantseeritud koolitustel osalenud ka Nele Savi 2008. aastal, Maris Akkerman 2005. aastal, Maria Fetissova 2003. aastal ning Maret Luhten ja Pia Talima 1996. aastal. IHO soovib kartograafidel kasutada pakutavat õppevõimalust läbida kõik kolm kartograafia õppemoodulit, et taotleda rahvusvaheliselt tunnustatud B-kategooria merekartograafi kvalifikatsiooni.



Fotol: 2012. a koolitusel osalenud

Kokkuvõtte koolitusest koostas: Dana Repina (pildil: teine rida vasakult esimene)

Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

Tunnustamisotsus nr 354

Tallinn Bay Boating OÜ

Väljastamise kuupäev: 06.01.2012

Tegevusala: väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine

Tunnustamisotsus nr 355

Intmec OÜ

Väljastamise kuupäev: 04.01.2012

Tegevusala: väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine

Tunnustamisotsus nr 357

Silvirom OÜ

Väljastamise kuupäev: 06.02.2012

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 358

A.T.Shipping & Projects OÜ

Väljastamise kuupäev: 06.02.2012

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 359

Transmares OÜ

Väljastamise kuupäev: 10.02.2012

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 360

JMK Marine OÜ

Väljastamise kuupäev: 08.02.2012

Tegevusala: alumiiniumist väikelaevade remontimine

Tunnustamisotsus nr 361

OÜ Scan Shipping

Väljastamise kuupäev: 01.03.2012

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 363

Eesti Mereakadeemia

Väljastamise kuupäev: 01.03.2012

Tegevusala:

- väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine;
- tasemeõppe (kutse- ja kõrgharidus) ning täiskasvanute tööalase koolituse korraldamine laevapere liikmetele.

Lisa: tunnustamist omavate õppekavade ja kursuste nimekiri kolmel lehel

Lisa tunnustamisotsusele nr 363

Eesti Mereakadeemia

01.03.2012

Tasemeõppe (kutseharidus) ning täiskasvanute tööalase koolituse korraldamine laevapere liikmetele vastavalt järgmistele õppekavadele ja kursustele:

Jrk-nr	Õppekava või kursuse nimetus	STCW säte
1	Tüürimees (rakenduskõrgharidus)	II/1, A-II/1, II/2, A-II/2
2	Laeva jõuseadmed (rakenduskõrgharidus)	III/1,A-III/1,III/2,A-III/2

2. Eesti Mereakadeemia täiendus- ja ümberõppeosakond

Jrk-nr	Õppekava või kursuse nimetus	STCW säte
1	Laevajuhtide erialane täiendusõpe	I/11, A-I/11
2	Laevamehaanikute erialane täiendusõpe	I/11, A-I/11
3	Meresõidualane inglise keel	A-II/1, A-III/1
4	Elektronkaartide (ECDIS) kasutamine	A-II/1
5	GMDSS GOC kursus	IV/2, A-IV/2
6	GMDSS ROC kursus	IV/2, A-IV/2
7	GMDSS täiendusõpe ROC ja GOC	I/11, A-IV/2
8	Radarvaatleja	A-II-1, A-II/3
9	Radarsüsteemide ja ARPA kasutamine, sillatöö organiseerimine ja päästetööde korraldamine	A-II/2
10	Radarvaatleja ja ARPA kasutamine	A-II/2
11	Esmaabiõpe	VI/4, A-VI/4-1
12	Meditsiiniabikoolitus	VI/4, A-VI/4-2

13	Pakendatud ohtlike kaupade vedu	B-V/c
----	---------------------------------	-------

14	Baasõpe tööks nafta- ja keemiatankeritel	V/1-1, A-V/1-1
15	Baasõpe tööks veeldatud gaasi tankeritel	V/1-2; A-V/1-2
16	Täiendav väljaõpe kaptenitele ja teistele juhtkonna liikmetele tööks naftatankeritel	V/1, A-V/1
17	Reisijate, kauba ja laeva ohutuse tagamine ja inimkäitumine kriisisituatsioonis	V/2; A-V/2
18	Kiirlaeva täiendusõppekursus tüürimeestele	B-V/a
19	Tuletõrje alused	VI/1-2
20	Esmaabi baasõpe	VI/1-3
21	Isiklik ohutus ja ühiskondlik vastutus laevas	VI/1-4
22	Tuletõrjealane väljaõpe laiendatud programmi järgi	VI/3
23	Laevade ja reederi turvaohvitseride ettevalmistus ja laevade turvaplaanide koostamine	VI/5, A-VI/5
24	VTS operaatori baaskursus ja vanemoperaatori kursus	V-103/1, V-103/2
25	Miinimumnõuded laevapere liikmetele, kellele on pandud turvalisusealased kohustused	A-VI/6; A-VI/6-2
26	Silla juhtimise ja meeskonnatöö alaste oskuste rakendamine operatiiv- ja juhtkonna tasemel	A-II/1; A-II/2; A-VIII/1; A-VIII/2; B-VIII/1; B-VIII/2
27	Masinaruumi juhtimise ja meeskonnatöö alaste oskuste rakendamine operatiiv- ja juhtkonna tasemel	A-III/1; A-III/2; A-III/3; A-VIII/1; A-VIII/2; B-VIII/1; B-VIII/2
28	Väiksema kui 50-se kogumahutavusega laeva rannasõidukipper	Mittekonventsiooni-kohane tasemeõpe

3. Kutseõppeosakond

Jrk-nr	Õppekava või kursuse nimetus	STCW säte
1	Vahimadrus	II/4, A-II/4
2	Laevamotorist	III/4, A-III/4
3	Laevajuhtimine väiksema kui 500-se kogumahutavusega laevadel	II/3, A-II/3

4	Laevajuhtimine vahitüürimehe tasemel 500 ja suurema kogumahutavusega laevadel	II/1, A-II/1
5	Laevamehaanika vahimehaaniku tasemel 750 kW ja suurema peamasina efektiivse koguvõimsusega laevadel	III/1, A-III/1
6	Väiksema kui 200-se kogumahutavusega ja väiksema kui 750 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega rannasõidukipper-mehaanik	Mittekonventsiooni-kohane tasemeõpe
7	Siseveelaeva juhtimine	- “ -
8	Laeva elektriseadmed – laevaelektriku tase	- “ -
9	Laevapereliikme kursus – reakoosseisu tase	- “ -

4. EMA Pärnu Merenduskeskus

Jrk-nr	Õppekava või kursuse nimetus	STCW säte
1	Ohutusosalane tutvustav õpe laeval	A-VI/I
2	Madruseõpe (vahi- ja vanemmadrus)	II/4; A-II/4; II/5; A-II/5
3	Laevamotorist	III/4, A-III/4
4	Väiksema kui 200 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva mehaanik	Mittekonventsiooni-kohane tasemeõpe
5	Rannasõidukipper kuni 200-se kogumahutavusega laeval	- “ -
6	Väiksema kuni 750 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega ja väiksema kui 500-se kogumahutavusega mootorlaeva vanemmehaanik	- “ -
7	Väiksema kui 750 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega ja väiksema kui 500-se kogumahutavusega mootorlaeva vanemmehaaniku erialane täiendusõpe	Täiskasvanute tööalane koolitus
8	Väiksema kui 500-se kogumahutavusega laeva tüürimehe ja kapteni erialane täiendusõpe	Täiskasvanute tööalane koolitus

Tunnustamisotsus nr 366

Paljassaare Agency OÜ

Väljastamise kuupäev: 08.03.2012

Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 367
Lister Shipping Estonia OÜ
Väljastamise kuupäev: 08.03.2012
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 368
Easy Agency OÜ
Väljastamise kuupäev: 16.03.2012
Tegevusala: laevade agenteerimine

Tunnustamisotsus nr 369
OÜ Laudon Agency
Väljastamise kuupäev: 20.03.2012
Tegevusala. laevade agenteerimine

IMO kohtumiste kava 2012. aastaks

Kuupäev	Komitee	Koht
16.–20. jaanuar	Laevade püstuvuse, laadungimärgi ja kalalaevade ohutuse alakomitee (SLF) 54. istungjärg	IMO
30. jaanuar – 3. veebruar	Vedellasti ja gaasi alakomitee (BLG) 16. istungjärg	IMO
13.–17. veebruar	Laeva projekteerimise ja laevaseadmete alakomitee (DE) 56. istungjärg	IMO
27. veebruar – 2. märts	Merekeskkonnakaitse komitee (MEPC) 63. istungjärg	IMO
12.–16. märts	Raadioside, otsingute ja pääste alakomitee (COMSAR) 16. istungjärg	IMO
26.–30. märts	Laeva lipuriigi kohustuste täitmise alakomitee (FSI) 20. istungjärg	IMO
16.–20. aprill	Juriidilise komitee (LEG) 99. istungjärg	IMO
23.–27. aprill	Rahvusvahelise naftareostuskahjude hüvitamise fond (IOPC FUNDS)	IMO
30. aprill – 4. mai	Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste alakomitee (STW) 43 istungjärg	IMO
16.–25. mai	Meresõiduohutuse komitee (MSC) 90. istungjärg	IMO
12.–14. juuni	Tehnilise koostöö komitee (TC) 62. istungjärg	IMO
18.–22. juuni	Nõukogu (<i>Council</i>) 108. istungjärg	IMO
2.–6. juuli	Navigatsiooniohutuse alakomitee (NAV) 58. istungjärg	IMO
9.–13. juuli	Rahvusvahelise naftareostuskahjude hüvitamise fond (IOPC FUNDS)	IMO

17.–21. september	Ohtliku lasti, puistlasti ja konteinerveo alakomitee (DSC) 17. istungjärg	IMO
1.–5. oktoober	Merekeskkonnakaitse komitee (MEPC) 64. istungjärg	IMO
8.–12. oktoober	Konverents kokkuleppe saavutamiseks 1977. a Torremolinose konventsiooni kalalaevade ohutusest 1993. a protokoll rakendamise kohta	Kaplinn, Lõuna-Aafrika
15.–19. oktoober	Rahvusvahelise naftareostuskahjude hüvitamise fond (IOPC FUNDS)	IMO
22.–26. oktoober	Juriidilise komitee (LEG) 100. istungjärg	IMO
29. oktoober – 2. november	Lepinguosaliste 34. nõuandev koosolek (Londoni konventsioon 1972). Lepinguosaliste 7. kohtumine (Londoni protokoll)	IMO
5.–9. november	Nõukogu (<i>Council</i>) 109. istungjärg.	IMO
26. – 30. november	Meresõiduohutuse komitee (MSC) 91. istungjärg	IMO
Istungjärgudevahelised kohtumised**		
5.–9. märts	OPRC/HNS tehnilise töörühma 13. istungjärg	IMO
19.–23. märts	IMBSC koodeksi juht- ja tehnilise töörühma 17. istungjärg	
2.–4. aprill	IMO liikmesriikide auditeerimissüsteemis ühise töörühma (JWGMSA) 5. istungjärg	IMO
10.–14. september	ICAO ja IMO ühise töörühma töökoosolek SAR küsimustes	Hongkong, Hiina
24.–28. september	IMBSC koodeksi juht- ja tehnilise töörühma 18. istungjärg	IMO
8.–12. oktoober	IMO ja ITU ühise mereraadioside ekspertrühma 8. istungjärg	IMO
22.–26. oktoober	Kemikaalide ohutuse ja reostusohu hindamise BLG töörühma kohtumine.	IMO
Istungjärgudevahelised kohtumised 1972. a Londoni konventsiooni ja 1996. a Londoni protokoll raames**		
21.–25. mai	Londoni konventsiooni teaduskomisjoni 35. istungjärg. Londoni protokoll teaduskomisjoni 6. istungjärg	Jeju saar, Korea
3.–6. juuli	Ookeani kvaliteedi parandamise töögrupi 2. istungjärg	Saksamaa
27.–28. oktoober	LP vastavuskomitee 5. istungjärg	IMO

** Kohtumisel ei tehta tõlget ning dokumendid on vaid originaalkeeles.

IMO teated

12.–16.03.2012. a toimus Londonis IMO peakorteris mereside ja otsingute ning pääste (COMSAR) alakomitee 16. istungjärk

Istungjärgust võtsid osa 73 maa (+ Hongkong) ja 25 organisatsiooni esindajad. Esimesel päeval esines avakõnega IMO peasekretär K. Sekimizu. Oma kõnes toonitas K. Sekimizu, et IMO peamised eesmärgid on ohutus, keskkond, tootlikus ja säästlikus, samuti rõhutas vajadust liikuda edasi eriarvamustest hoolimata.

Poola delegatsioon väljendas erilist tänu Saudi Araabia ja Egiptuse delegatsioonile, kes viisid läbi eduka otsingu- ja päästeoperatsiooni Poola lohesurfari leidmiseks Punasel merel. Surfari otsinguid alustati 2. märtsil 2012. a Punase mere keskosas ning need kestsid 40 tundi, enne kui surfar leiti ja päästeti. Surfari viidi Saudi Araabia Duba linna. Poola delegatsioon avaldas tänu Saudi Araabia rannavalvele ja kõigile, kes osalesid selles päästeoperatsioonis ning näitasid üles kõrget professionaalset taset inimelude päästmisel merel.

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

Norras hakkab selle aasta maikuus tööle uus jaam Jeloya, mis katab ka Rootsi lääneranniku navigatsiooniohutusalase informatsiooni edastamisel.

Ameerika Ühendriigid esitlesid dokumenti, mis võimaldaks tulevikus AIS seadet kasutada hädaabiteate edastamiseks. Selleteemalised arutelud jätkuvad COMSAR 17. istungjärgul.

Hiina teeb tõhusat tööd e-navigatsiooni arendamisel ning on valmis ehitanud BeiDou-nimelise navigatsiooni satelliitsüsteemi, millest juba töötab 10 satelliiti. Need edastavad 24 tundi ööpäevas ilmteadet, koordinaate ja navigatsiooniteavet. Programm püütakse lõpule viia 2020. aastaks. Hiinlased tegid ettepaneku töötada välja tehnilised nõuded seadmele AIS-PLB (*AIS Personal Locator Beacons*), mis põhineb AIS-SART tehnoloogial. Seadet on võimalik kasutada päästevesti küljes, kui inimene on vees. AIS-PLB sisaldab GNSS vastuvõtjat, AIS saatjat, patareid ja vilkuvat lampi. Seadet võib sisse lülitada nii käsitsi kui ka automaatselt.

Tehnilises töögrupis arutleti valehäirete edastamise teemal ning jõuti järeldusele, et valehäirete arvu vähendamiseks tuleb välja töötada uued tehnilised nõuded GMDSS raadiosidejaamade hädaabi edastamise nupule.

Plenaaristungil jätkus terav arutelu kaugtuvastamise ja -jälgimise andmeside keskuste (*LRIT Data Centre*) auditeerimise ning auditite rahastamise küsimustes.

Pandi paika COMSAR-17 esialgne päevakava ja aeg (21.–25. jaanuar 2013). Istungjärk valis järgmiseks aastaks tagasi COMSAR juhataja C. Salgado (Tšiili). Eestist osalesid IMO alakomitee töös ühendatud pääste- ja koordinatsioonikeskuse (JRCC) juhataja Aire Siinvert Politsei- ja Piirivalveametist ning sidetalituse vaneminspektor Sander Linikoja Veeteede Ametist.

Kokkuvõtte COMSAR 16. istungjärgu tööst koostas Veeteede Ameti sidetalituse vaneminspektor Sander Linikoja

16.–20.04.2012. a toimus Londonis IMO juriidilise komitee 99. istungjärk.

Istungjärgul arutati järgmisi teemasid:

- HNS konventsiooni (konventsioon vastutusest ja kahjude hüvitamisest seoses kahjulike ja ohtlike ainete veoga merel) 2010. a protokoll rakendamise monitooring;
- LLMC 96 (merinõuete korral vastutuse piiramise konventsiooni) vastutuse piirmäärade ja kahju hüvitise suuruse piirmäärade tõstmise ettepaneku arutamine;
- ülevaade meretöö konventsiooni MLC 2006 staatusest;
- piraatide kohtu alla andmisest;
- ülevaade juriidilise komitee poolt välja töötatud konventsioonide staatusest;
- küsimused seoses *offshore* tegevusest tingitud piiriülese reostuskahju hüvitamisega;
- komitee tööplaani ülevaatamine.

HNS protokoll (2010) rakendamise monitooring

HNS 2010. a protokoll oli avatud allkirjastamiseks kuni 31. oktoobrini 2011. Selleks ajaks allkirjastasid protokoll Kanada, Taani, Prantsusmaa, Saksamaa ja Kreeka.

Anti ülevaade administratiivsetest ettevalmistustest protokolliga ettenähtud fondi, HNS Fund moodustamiseks. Viimase moodustamist koordineerib CLC 1992 Fund sekretariaat. 2011. aastal kujundati ümber HNS kohta teavet andev veebilehekülg – www.hnsconvention.org, mis võimaldab jälgida HNS konventsiooni staatust, lihtsustada riikidel konventsiooniga/protokolliga ühinemist, sh HNS konventsiooni alla kuuluvate ainete loetelu, vajaliku informatsiooni ja dokumente leidmist.

LLMC 96 vastutuse piirmäärade ja kahju hüvitise suuruse piirmäärade tõstmise ettepaneku arutamine

Juriidilise komitee 2010. aasta kevadisel istungil tehti ettepanek muuta LLMC 1996. a protokolliga kehtestatud vastutuse piirmäärasid. Ettepaneku tegija juhtis erilist tähelepanu PACIFIC ADVENTURER-ga juhtunud õnnetusele märtsis 2009. Sel korral jäid punkrikütuse reostusele kohalduvad piirmäärad oluliselt alla juhtumi tagajärgede likvideerimise kuludele.

LLMC 96 artikkel 8 annab võimaluse muuta vastutuse ja kahju hüvitise suuruse piirmäärasid „vaikiva nõustumise“ teel. Praegused piirmäärad on kehtestatud 1996. aastal. LLMC 96 artikli 8 järgi on võimalik tõsta piirmäärasid 6% aastas. Seega oleks võimalik piirmäärasid suurendada 147%.

Juriidiline komitee peab piirmäärade suuruse muutmisel arvesse võtma 3 asjaolu:

- toimunud juhtumeid, eriti nende põhjustatud kahju suurust;
- inflatsiooni;
- muudatusettepaneku mõju kindlustuse maksumusele.

P&I klubide assotsiatsiooni esitatud informatsiooni kohaselt aastail 2000–2009 punkrikütusest põhjustatud 595 reostusjuhtumist ainult 7 juhul ületas kahju LLMC 96 piirmäärasid. Neist ainult 2 juhtumit ületasid LLMC 96 piirmäärad kolmekordses ulatuses. Teiste kahjunõuete puhul ületas LLMC 96 piirmäärad 3 juhtumit. Augustist 2009 on lisandunud 3 punkrikütusest tekkinud reostuskahju juhtumit, kus kahju on ületanud LLMC 96 vastutuse piirmäärasid. Muid kahjujuhtumeid on lisandunud 4. Sellest järelduvalt ei toeta kahjujuhtumite analüüs vastutuse piirmäärade tõstmist.

Kindlustusturu analüüs saab näidata, kui kõrgele saab vastutuse piirmäärasid tõsta, kuid see ei näita, mis ulatuses peaks suurendama vastutust.

Erinevaid meetodikaid kasutades arvatult on alates 1996. aastast maailmas raha väärtus langenud keskmiselt 45–54%.

Komitee resolutsiooniga otsustati LLMC 96 artiklis 3 sätestatud piirmäärasid suurendada 51%. Muudetud piirmäärad jõustuvad 2015. aastal, kui ¼ konventsiooniosalistest riikidest 18 kuu jooksul ei teata, et nad on tehtud muudatustele vastu. Muudetud piirmäärad saab „vaikiva nõustumise“ korras korrigeerida uuesti 2020. a.

Ülevaade MLC 2006 staatusest

2012. a märtsi seisuga on MLC ratifitseerinud 25 riiki, mis teeb 56% maailma laevade kogumahutavusest. ILO loodab, et 2012. aasta jooksul lisandub veel konventsiooni jõustamiseks puudu olevad 5 riiki, mis võimaldaks konventsioonil 2013. aastal jõustuda.

Piraatide kohtu alla andmisest

Esitati informatsioon Somaalia rannikult lähtuvat piraatlust käsitleva kontaktgrupi teise töögrupi tööst.

24 riigi ja 5 piirkondliku ja rahvusvahelise organisatsiooni poolt moodustati 14.01.2009 kontaktgrupp, et lihtsustada riikide ja organisatsioonide tegevuse koordineerimist võitluses Somaalia piraatidega. Kontaktgrupil on 5 töögruppi. Nendest 2. töögrupp tegeleb kohtuvõimu puudutavate küsimustega seoses piraatlusega. Töögrupi istungid toimusid 11. ja 12. oktoobril 2011 ning 15. märtsil 2012. Töögruppi juhib Taani. Töögrupi töös võivad osaleda kõik huvitatud riigid (kontakt e-post: jtf@um.dk).

2012. aasta 20. jaanuari seisuga on 20 riigi kohtus esitatud süüdistus Somaalia rannikult lähtuva piraatluse asjades. Süüdistusi esitatud kokku 1 063 isikule. Puudus täpne informatsioon langetatud kohtuotsuste kohta. Tehti ettepanek kõikidele riikidele esitada oma kohtute otsused piraatluse asjades otse ÜRO ülemaailmse kuritegevuse ja õigusemõistmise uurimise instituudile (UNICRI) või IMO-le, et edastada UNICRI-le. Kohtuotsuste andmebaas http://www.unicri.it/maritime_piracy .

Ülevaade juriidilise komitee poolt välja töötatud konventsioonide staatusest

Selgitati veel kord, et Ateena konventsiooni 2002. a protokollit ratifitseerimisel on riikidel vaja teha reservatsioon, et sõja- ja terroririski kindlustamise nõuded määratletaks juriidilise komitee välja töötatud juhiste alusel. Probleem on selles, et P&I standardne kindlustuskate ei hõlma täielikult konventsiooni artiklis 4^{bis} nõutud kohustusliku kindlustuse nõudeid sõja- ja terroririskide katmisel.

10. veebruari 2012. a seisuga on Ateena konventsiooni 2002. a protokolliga ühinenud 7 riiki, kellest ükski ei ole nimetatud reservatsiooni teinud.

Küsimused seoses *offshore* tegevusest tingitud piiriülese reostuskahju hüvitamisega

Indoneesia tegi 2010. aastal ettepaneku juriidilises komitees töötada välja rahvusvaheline vastutuse ja kahju hüvitamise režiim merel asuvatest naftaplatvormidest põhjustatud naftareostuse korral.

Arutati, kas küsimus on üldse IMO pädevuses, kas küsimusega tegelemiseks on vaja muuta komitee strateegilisi eesmärke. Valdavalt ei peetud vajalikuks rahvusvahelise instrumendi väljatöötamist, kuna *offshore* puhul tegemist regionaalse ettevõtmisega tavaliselt ühe riigi majandusvööndis. Seetõttu peeti piisavaks piirkondlike kokkulepete sõlmimist. Nõustuti, et komitee võib aidata piirkondliku kokkuleppe näidise või soovituslike juhiste väljatöötamisel.

Indoneesia juhitava konsultatiivgrupi e-posti aadress:

ind_offshorediscussion_imoleg@yahogroups.com

Komitee tööplaani ülevaatamine

Tulenevalt IMO Assamblee resolutsioonist A.1058(27) võeti komitee 2013. aasta tööplaani uus ülesanne: välja töötada juhendid laeva pardal toime pandud raske kuriteo teate või laevalt isiku kadumise raporti alusel tõendite kogumiseks ja säilitamiseks ning kannatanutele hingelise ja meditsiinilise abi andmise kohta.

Leitakse, et laeva pardal toime pandud kuritegude ja inimeste kadumise juhtumite korral ei ole laeva kaptenil piisavalt juhiseid, kuidas nendes olukordades käituda, eriti kui on vaja säilitada kuriteopaik ja tõendid. Teatud juhtudel vajab kuriteoohver hingelist ja meditsiinilist abi.

Veeteede Ametist osales IMO juriidilise komitee 99. istungjärgul Londonis juriidilise osakonna juhataja Ene Lillipuu.

Veeteede Ametisse on jõudnud ringkirjad:

- AFS.3/Circ.4 (22.02.2012) – informatsioon tunnustatud organisatsioonidest Eestis ja heakskiidetud, piiratult lubatud või keelatud kattumisvastased süsteemid;
- MSC.1/Circ.1312/Corr.1 (22.11.2011) – muudetud suunised juhendile statsionaarsete tulekustutussüsteemide katsetuste ja ülevaatuste kohta, kus kasutatakse vahukontsentraate;
- MSC.1/Circ.1377/Rev.5 (19.01.2012) – mereadministratsioonide nimel LRIT vastavustestide läbiviimiseks ja sellekohaste aruannete esitamiseks volitatud rakendusteenuse pakkujate nimekiri. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1377/Rev.4;
- MSC.3/Circ.21 (05.01.2012) – informatsioon migrantide vedudest meritsi aastal 2011 (189 juhtumit kokku 14 985 migrantiga);
- MSC.4/Circ.179 (10.01.2012) – detsembrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (detsembrikuu jooksul raporteeriti 24 juhtumist);
- MSC.1/Circ.180 (01.03.2012) – 2011. a raport piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele;
- MSC.4/Circ.181 (10.01.2012) – jaanuarikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (jaanuarikuu jooksul raporteeriti 43 juhtumist);
- MSC.5/Circ.10 (16.01.2012) – informatsioon mereabiteenistustest (MAS) Türgis;
- MSC.6/Circ.11 (26.01.2012) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (2011. a neljanda kvartali raport);
- MEPC.1/Circ. 777 (20.01.2012) – Libeeria administratsiooni kokkuvõte (juulist detsembrini 2011) vaidlustest, mis on seotud MARPOL VI lisaga;
- MEPC.1/Circ.778 (26.01.2012) – nimekiri MARPOL eripiirkondadest ja tundlikest merealadest;
- MEPC.1/Circ.779 (31.01.2012) – reostuse vältimise meetmed Titanicu vrakki ümbritseval alal;
- MEPC.1/Circ.780 (08.03.2012) – MARPOL lisa 2 ja IBC koodeksi rakendamine Küprosel;
- FP.1/Circ.43 (30.01.2012) – täiendatud nimekiri tunnustatud tulekatsete laboratooriumidest. Asendab ringkirja FP.1/Circ.41;
- FP.1/Circ.42 (26.01.2012) – täiendatud nimekiri haloonihoidlatest ja vastuvõtuseadmetest. Asendab nimekirja FP/Circ.42;
- FSI.4/Circ.6 (18.01.2012) – mereadministratsioonidele teatakse uuest mereõnnetuste raportite korrast;
- FAL.3/Circ.202/Corr.1 (08.02.2012) – parandus seletavas käsiraamatus rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsioonis;
- DSC.1/Circ.68 (22.02.2012) – vastastikuse mõistmise memorandum pakendatud ohtlike kaupade veo kohta Läänemeres (teade Leedu Vabariigi valitsuselt). Asendab ringkirja DSC.1/Circ.64;
- COMSAR.1/Circ.50/Rev.3 (13.01.2012) – muudetud merepäästkeskuste kontaktandmed INMARSATi kaudu sidepidamiseks merepäästeoperatsioonide juhtimisel kaldalt;
- COMSAR.1/Circ.51/Rev.3 (18.01.2012) – muudetud informatsioon NAVAREA koordinaatoritest;

- STCW.2/Circ.40 (12.01.2012) – uued kutsetunnistuse vormid on väljastatud Inglismaa ja Põhja-Iirimaa valitsuse poolt;
- STCW.2/Circ.41 (15.02.2012) – uued kutsetunnistuse vormid on väljastatud Malaisia valitsuse poolt;
- STCW.2/Circ.44 (13.03.2012) – Gruusia valitsus on väljastanud osalise vabastuse Gruusia lipu all sõitvatele laevadele;
- SN.1/Circ.304 (12.01.2012) – vastavalt COLREG reegli I tulede paigutuse kohandamine ringkirjas nimetatud laeval;
- SN.1/Circ.307 (16.03.2012) – Korea Vabariigi saatkond Londonis teatab töösatelliidi käikulaskmise kuupäevast ja kellaajast ning piirkonnast, kus võib satelliidi osi alla kukkuda;
- LC-LP.1/Circ.49 (10.02.2012) – prügi ja teiste jäätmete merre ladestamise kontrolli eest vastutavate asutuste riiklikud kontaktandmed. Informatsiooni saab täiendada kuni 1. juuni 2012. a;
- LC-LP.1/Circ.50 (21.02.2012) – Londoni konventsiooni ja protokollide pikaajaline ühisprogramm (2012–2014).

Mereürituste ajakava 2012

Kuupäev	Ürituse nimi	Toimumise koht
2.–4. märts	Meremess*	Tallinn, Pirita
21. mai	Euroopa merepäev*	Tallinn
2. juuni	Tuulekala festival	Hiumaa, Orjaku sadam
15.–16. juuni	Toila merepäevad*	Toila
23. juuni	Sõru puulaevade pidu	Hiumaa, Sõru
6.–8. juuli	Kihnu merepidu	Kihnu
14. juuli	Laevajuhtide merepidu	Pärispea küla
13.–15. juuli	Tallinna Merepäevad*	Tallinn
28.–29. juuli	Rannarahva festival	Viimsi Rannarahva muuseum
26. juuli – 4. august	Saaremaa merenädal	Saaremaa
3.–4. august	Kuressaare merepäevad*	Saaremaa, Kuressaare
17.–18. august	Emajõe festival	Tartu
18. august	Lestakala festival	Hiumaa, Kõrgessaare
25. august	Muinastulede öö	Eesti rannikul
27. september	<i>World Maritime Day</i>	Ülemaailmne

*Veeteede Amet plaanib osaleda