



VEETEDE AMETI  
**TEATAJA**





## VEETEED AMETI TEATAJA 2014/2

Valmis Võrtsjärve  
navigatsioonikaart

3

Euroopa siseveeteed

5

Tähtsündmused sisevetel

6

Renoveeriti Mehikoorma  
tuletorn

6

Merendus Euroopa Liidus

7

Eesti õigusaktide muudatused

8

Veeteede Ameti väljastatud  
tunnustamisotsused

9

IMO teated

9

Euroopa merepäev Hundipea  
sadamas

12

Tallinna Merepäevad

14

## Hea lugeja!

Taas on ilmunud Veeteede Ameti Teataja järjekordne number. Viimastel kuudel on nii Euroopa kui ka Eesti laevandusmaastikul toimunud mitmeid mainimisväärseid sündmusi. Euroopa Liidu eesistuja rolli on Kreekalt üle võtnud Itaalia, liikmesriikide ministrid on allkirjastanud mitmeid deklaratsioone ja heaks kiitnud turvalisuse strateegia. Esmapilgul paljusõnalistena näivatest dokumentidest leiab tähelepanelik lugeja sõnumi Euroopa lähiperioodi prioriteetidest ja poliitilistest eesmärkidest. Eestis jõustus uus meretöö seadus, millega võeti üle Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni konventsioon nr 180. Tähistasime Euroopa merepäeva ja osalesime Tallinna Merepäevadel. Kõigist neist sündmustest on juttu käesolevas väljaandes ning usun, et see info on huvitav ja vajalik.

Selle aasta esimese Teataja koostamisel käisin välja mõtte, et väljaande iga number võiks sisaldada ühte põhilugu, mis kajastaks Veeteede Ameti tegevusvaldkonda puudutavat teemat. Kui eelmine kord kirjutasime Eesti tuletornide renoveerimisest, siis nüüd on tähelepanu all siseveed. Põhjust selleks ju on, sest Veeteede Ametil valmis äsja värsketel mõõdistusandmetel põhinev Võrtsjärve lõunosa navigatsioonikaart. Huvitavat toimub teisteski piirkondades. Mõni aeg tagasi käis meediast läbi uudis, et Kallastel alustati slipi ehitustöödega ja Mustvees pandi nurgakivi sadamahoonele. Sisevetel on oma kindel koht Eesti väikelaevanduses ning senised tegevused näitavad, et nii riik läbi erinevate projektide kui ka Veeteede Amet panustavad järjepidevalt selle valdkonna arengusse.

Ei peatu ka Veeteede Ameti Teataja arendamine. Eelteatena niipalju, et lähiajal plaanime koostada Teataja ingliskeelse versiooni, mis annaks lühiülevaate eestikeelses väljaandes ilmunust. Teavet Eesti merenduses toimuvast ei ole välismaalastel just kerge kätte saada. Oma ingliskeelse väljaandega soovime seda tühimikku täita.

Head lugemist soovides

Andrus Maide  
peadirektor

## Valmis Võrtsjärve navigatsioonikaart

Navigatsioonikaardi koostamine on mahukas ja aeganõudev protsess. Laevateede osakonna peaspetsialist Pärtel Keskküla ja kartograafiaosakonna vanemkartograaf Nele Savi annavad ülevaate laevateede ja kaardi valmimisega seonduvast.



Kui senini on navigatsioonikaarti välja antud Eesti laevatatavate siseveekogude nimekirja kuuluvate Peipsi järve ja Emajõe kohta, siis nüüd jõuti järjega Võrtsjärveni. Selleks oli ka reaalne vajadus – järvel sõidab iga päev ligi paarkümmend kalapaati, lisaks veel sadakond lõbusõidulust. Üha enam korraldatakse väikelaevandusega seotud avalikke üritusi, mis toovad Võrtsjärvele paadiga sõitma üha rohkem huvilisi kogu Eestist. Järve mittetundvatele inimestele on kaardi olemasolu ülioluline.

Võrtsjärve kohta ei olnud senini ühtegi ametlikku navigatsioonikaarti, samuti ei ole järvel olnud ametlikke laevateid. Samas on Võrtsjärvel väga oluline tegevusharu kalapüük – välja on antud üle kolmesaja mõrra- ja võrguloa. Kalapüünised jaotuvad üsna ühtlaselt üle järve ning kogenematutel veeliiklejatel võib olla päris keeruline nende vahel ohutult liigelda. Alates 2009. aastast on Veeteede Amet teinud Võrtsjärvel hüdrograafilisi mõõdistamisi ning tänaseks on järve lõunaosa ning osa põhjaosa sügavustest mõõdistatud.

Seniste mõõdistustulemuste alusel koostati mõõtkavas 1:25 000 järve lõunaosa navigatsioonikaart. Kaardile jäävale alale projekteeriti kaks üldkasutatavat laevateed, mis tagavad ohutu ühenduse (Võrtsjärvega ühendatud) laevatatavate jõgede suudmete vahel. Teede projekteerimisel konsulteeriti tihedalt ka kohalike veeliiklejate ja kaluritega.

Põhja—lõuna-suunaline “peatee”, Võrtsjärve laevatee, viib Väikesest Emajõest järve põhjaossa (tulevikus Emajõkke) ning teine, Tondisaare laevatee, viib Tondisaarest lõuna pool Võrtsjärve laevateelt Õhne jõe suudmesse. Võrtsjärve laevatee laiuks on 100 m ja see on tähistatud teljetoodrite ja ühe idatoodriga, mis tähistab madala serva. Tondisaare laevatee laiuks on 50 m ja see kulgeb Võrtsjärve laevateelt Õhne teljetoodrini ning selle põhjakülg on Tondisaare kaldamadala servas tähistatud lõunatoodriga.

Laevateede kehtestamisega on paika pandud alad, kuhu ei tohi kalapüüniseid panna, kuna vastavalt kalapüügiseadusele on kalapüügil keelatud takistada liiklust laevateedel. Samas ei muutunud midagi ülejäänud järvel liiklemises – jätkuvalt võib veesõidukitega liigelda kõikjal, kus senigi.



Võrtsjärve lõunaosa navigatsioonikaardi digitaalversiooniga saab tutvuda Maa-ameti maa- ja merekaardirakenduses.

Laevateid tähistavate toodrite andmetega saab lähemalt tutvuda navigatsioonimärkide [andmekogus](#).

Võrreldes teiste navigatsioonikaartidega teeb Võrtsjärve kaardi eriliseks põhjareljeefi tähistamine. Madala ja väga lauge põhjaga järve samasügavusjooned on kujutatud iga meetri järel ning tavapäraselt sügavusvahemikke tähistavad sinise värvi toonid on nihutatud väiksema sügavuse poole. Valminud kaardile jääb ka Võrtsjärve sügavaim osa – Sapi süvik, suurima sügavusega 6 m.

Kaardi mõõtkava valiku panevad paika paberkaardi lubatud maksimaalsed mõõtmed, andmete loetavus ja kaardi otstarve. Võrtsjärve puhul mahuks väiksema mõõtkava juures kaardile küll kogu järv, kuid kaardi

vähene detailsus vähendaks oluliselt selle praktist väärtust. Suurem mõõtkava kasvataks jälle järve katmiseks vajaliku kaardilehtede arvu ebapraktiliselt suureks. Valitud mõõtkava on tegijate hinnangul optimaalne kompromiss erinevate kaalutluste vahel.

Kaardil on kolm liskaskeemi kitsamate kohtade navigatsioonimärgistusest ja sügavustest täpsema ülevaate andmiseks: kaks järve lõunatipu ja Väikese Emajõe kohta mõõtkavas 1:7500 ning Öhne jõe sissesõidu kohta mõõtkavas 1:4000.

Kuna Võrtsjärve kohta puudus ka digitaalne navigatsioonikaart, valmis paberkaart koos elektronkaardiga. Kaardi koostamise protsessis tehti esialgu valmis elektronkaart ja selle põhjal loodi vastava programiga paberkaart. Eesmärgiks on, et sügavusandmed ja muu navigatsiooni puudutav info oleksid mõlemas variandis identsed.

*jätkub järgmisel lehel*

Seni, kuni kaardiplotterite tootjad ei ole Võrtsjärve kaarti plotteritele sobival kujul välja andnud, võib kasutada nt käsi-GPS-i sisestamiseks laevateede telgede koordinaate:

Võrtsjärve laevatee (laius 100 m)

- 58°07,880'N 26°04,541'E
- 58°19,009'N 26°04,035'E
- 58°11,764'N 26°04,035'E
- 58°15,423'N 26°05,281'E

Tondisaare laevatee (laius 50 m)

- 58°11,764'N 26°04,035'E
- 58°11,898'N 26°01,317'E





Kaardi kasutajad peavad arvestama sellega, et kalapüüniste ja veetaimestiku tõttu on kaardil paiguti mõõdistamata alasid. Kaldaäärseid mõõdistamata alasid suurel kaardil ei näidata, sest detailsus ei ole seal navigeerimiseks piisav ning nii jääb kaart visuaalselt ilusam.

Suurel kaardil on näidatud vaid kaldast eemal olevad mõõdistamata jäänud alad (nt kalavõrkude asukoht). Lisaskeemidel on mõõtkava täpsus võimaldanud ka kaldaäärsed mõõdistamata alad ära näidata.

Vörtsjärv saab tervenisti mõõdistatud kahe-kolme aasta jooksul.

Uute mõõdistusandmete saamisel projekteeritakse ka järve põhjaossa üldkasutatavad laevateed ning koostatakse selle kohta navigatsioonikaart.

Kuna tegemist on ajamahukate töödega, peab järve põhjaosa katvat kaarti veel paar aastat ootama.

## Euroopa siseveeteed

Kõige paremini arenenud siseveed, nii laevateede pikkuselt kui ka võrgustiku tiheduselt, on Hollandis, Saksamaal ja Belgias. Ülejäänud riikide siseveed jäävad võrdluses mainitud kolme riigiga kordades alla. Kõige tihedama kanalitevõrguga on kaetud Holland, kus laevatatavate sisevete pikkus ulatub 5200 kilomeetrini. Kilomeetrites arvestatuna on kõige rohkem veeteid Saksamaal, laevatatavate sisevete pikkuseks on 7700 km. Kolmandal kohal oleva Belgia siseveeteede pikkus on 1600 km, samas võib pidada selle riigi sisevete infrastruktuuri ja seal kasutatavaid tehnilisi lahendusi kõige tähelepanuväärsemaks.



Strepy–Thieu laevatõstuk Belgias

Maailma kõrgeim laevatõstuk valmis 2002. aastal ja asub Brüsseli lähisel prantsuskeelse nimega *Canal du Central* ääres. Kanalite kõrguste vahe on 73 meetrit ning laevade tõstmiseks kasutatakse kahte suurt 130 meetri pikkust hüdrauliliselt tõstetavat vett täis olevat „vanni“.



Ronquires laevakaldtee Belgias

1968. aastal valminud ehitis paikneb Brüssel–Charleroi vahelisel kanalil. Kaks rööbastel liikuvat veega täidetud vagunit, millesse mõlemasse mahub kuni 85 m pikkune laev, transpordivad veesõidukeid kahe kanali vahel, mille kõrguste vahe on 67 m. Rööbastee pikkus on 1432 meetrit ja sellel liikuvaid vaguneid veetakse üles ja alla terastrosside abil. Transpordiprotsess kahe kanali vahel võtab aega ligikaudu 50 minutit, millest 22 minutit kulub vaguni liikumisele. Kaldtee asendab 14 tavalüüsi.

## Tähtsündmused sisevetel

- 2000. a suvel alustati Emajõe ja Peipsi järve mõõdistustöödega
- 2000. a suvel valmis Veeteede Ameti uus büroohoone Tartus
- 2003. a novembris ilmus navigatsioonikaart nr 653 Praagalt Kolpino saareni
- 2004. a juulis ilmus Emajõe atlas (Praagast Tartuni)
- 2004. a novembris ilmus Peipsi navigatsioonikaart nr 652 Kodaverest Raskopelski laheni
- 2004. a detsembris ilmus Peipsi navigatsioonikaart nr 650 Mustveest Vasknarvani
- 2007. a suvel viidi läbi Eesti Väravate süvendustööd
- 2007. a suvel sai Veeteede Amet sisevetel töötamiseks uue mõõdistuslaeva EVA-301 ja poilaeva EVA-302
- 2009. a kevadel valmis Praaga–Lämmijärve–Pihkva järve laevatee projekt
- 2013. a suvel renoveeriti Mehikoorma tuletorn
- 2014. a juunis ilmus Võrtsjärve navigatsioonikaart nr 733 Tarvastu poldrist Pikasillani

## Renoveeriti Mehikoorma tuletorn

Säilitamaks Eesti ajaloolist merekultuuri ja laeva-sõidutraditsioone on Amet võtnud eesmärgiks renoveerida vastavalt oma rahalistele võimalustele igal aastal mõne ajalooliselt või arhitektuuriliselt huvitava navigatsioonimärgi.

Mehikoorma tuletorn paikneb Peipsi järve lõunaosas Lämmijärve läänekaldal. Kui teadaolev esimene navigatsioonimärk püstitati Mehikoormasse 20. sajandi alguses, siis olemasolev, 15 meetri kõrgune raudbetoonist tuletorn, on ehitatud 1938. aastal. Selle ehitise väärtust tõstab fakt, et tegemist on ainukesel Eesti sisevetel paikneva tuletorniga.

Torni renoveerimise käigus uuendati hoone konstruktsioone nii seest kui väljast ning senine latern asendati kaasaegse LED-tehnoloogial töötava valgusallikaga. Tuletorni rekonstrueerimistööd lõppesid oktoobri lõpus ja läksid maksma 80 tuhat eurot, töid tegi ehitusettevõtte GT Corporation SE.

Eesti riik panustab rahalisi vahendeid mitmete Peipsi, Lämmijärve ning Emajõe väikesadamate arendamisse. Üheks selliseks on Mehikoorma lähisel oleva Räpina huvi- ja külalissadama arendamine, mis aktiveerib selles piirkonnas veeturismi navigatsiooniperioodil. Seega on korralikult renoveeritud Mehikoorma tuletornil kaks funktsiooni – navigatsioonimärgina aitab see suurendada kasvava veeliikluse ohutust, ajaloolise tuletornina on ka atraktiivne turismiobjekt, mis võiks kõita huviliste tähelepanu.



*Mehikoorma tuletorn pärast renoveerimist*

# Merendus Euroopa Liidus

1. Juulist kuni käesoleva aasta lõpuni on **Euroopa Liidu eesistuja Itaalia**. Merenduse valdkonnas ei ole eesistujal väga suuri ambitsioone. Vajadusel jätkatakse määruse, millega luuakse sadamate finantslääbi- paistvuse raamistik, arutelu. Teemana on üleval, kas kohustada liikmesriike ratifitseerima STCW-F konvent- sioon või mitte.

2. Euroopa Komisjon andis ülevaate laevandus- valdkondapuudutava **seadusloome uutest eelnõudest**. Ettepanekute esialgsed tekstid plaanitakse avalikuks teha järgmise 12 kuu jooksul.

- Määrust, mis keh- testab lootsitasõidu erandite põhimõtete raamistiku, tutvus- tatakse käesoleva aasta teises pooles.
- Direktiivi 2000/59 (laevaheit- mete ja lastijäätmete vastuvõtmise sead- mete kohta sadamates) muudatused valmivad 2015. aasta esimeses kvartalis.
- Direktiivi eelnõu sisevete laevapereliikmete kvalifikatsiooninõuete vastastikuse tunnustamise kohta ilmub tõenäoliselt 2015. aasta esimeses kvartalis.
- Direktiivi 2006/87 (sisevete laevadele kehtes- tatud tehnilised nõuded) muudatusi käsitlev eelnõu tuleb välja 2014. aasta jooksul.

Seejärel hakkavad eelnõusid arutama liikmesriikide eksperdid ja liikmesriikide diplomaadid. Eelnõu ava-

likuks tegemisest kuni selle jõustumiseni kulub kesk- miselt aasta.

3. Euroopa Üldasjade Nõukogu võttis 24. juunil vastu **Euroopa Liidu merendusjulgeoleku strateegia**.

Kuueteistkümnemehelehelise dokument määratleb Euroopa Liidu valdkondlikud huvid, riskid ning tege- vussuunad eesmärkide saavutamiseks. 2014. aasta lõpuks peab valmima tegevuskava ja hinnang seni- tehtule. Samal kohtumisel võeti vastu ka Nõukogu järeldused integreeritud meren- duspoliitika kohta.

Üldasjade Nõukogul on ministrite kohtumise mitteametlikus hierar- hias juhtroll, kuna seal arutatakse Euroopa Liitu puudutavaid institut- sionaalseid, haldus- ja horisontaal- seid teemasid. Samuti valmistatakse ette teemasid, mis lähevad Euroopa Ülemkogu (riigijuhtide kohtumine) päe- vakorda. Eestit esindab Üldasjade Nõukogul välisminister.

4. Juunis toimunud transpordiministrite kohtumisel võeti vastu **Nõukogu järeldused, mis annavad hin- nangu Euroopa Liidu meretranspordi vallas toimu- vate**. Sisuliselt tähendas see, et 7. mail Ateenas toimunud transpordiministrite poolt koostatud Ateena deklaratsioon muudeti Euroopa Liidu amet- likuks dokumendiks.

Nõukogu järeldused on deklaratiivne dokument, milles liikmesriigid annavad hinnangu arengutele teatud valdkonnas ja määravad suunised, kuidas võiks Euroopa Komisjon ja liikmesriigid edasi liikuda.



## Eesti õigusaktide muudatused

MKM 12.02.2003 määruse nr 35 „**Siseveelaeva laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, diplomeerimise kord**“ muutmine. Muudatustega täpsustatakse, millistel tingimustel saavad merelaeva diplomite ja tunnistuste ning väikelaevajuhi tunnistuse omanikud töötada sisevete laevadel. Oluline aspekt on, et väikelaevajuhi tunnistusega saab juhtida kuni 12 m pikkust siseveelaeva ning töötamine väike-laeval ei lähe siseveelaeva sõidupraktika arvestusse.

Vabariigi Valitsuse 20.06.2013 määruse „**Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord**“ muutmine. STCW konventsiooni „Manila parandustel“ põhinev määrus jõustus aasta tagasi ning selle aja jooksul on tekkinud vajadus täpsustada olemasoleva seadusakti mitmeid sätteid. Suuremad muudatused viivad sisse erisused kohalikus rannasõidus: leebemad koolitusnõuded, meremeeste täiendõppe vajaduse ja oskuste kontrolli valdkonnas suurem otsustus- ja hindamisõigus reederile. Samuti vähendatakse nõudeid mõningate diplomite saamiseks. Üioluliseks saab pidada muudatust, mis annab võimaluse väiksema kui 200 kogumahutavusega laeva vahitüürimehe ja kipperi tunnistusega sõita kuni 200 GT kalalaeval, mis on pikem kui 24 m. Seega määruses ei ole enam laeva pikkuse piirangut.

Vabariigi Valitsuse 10.07.2014 määrus „**Laevapere liikme töö- ja puhkeaja arvestamise kord**“. Sotsiaalministeeriumi poolt ettevalmistatud määrusega pannakse paika töö- ja puhkeaja arvestamise vorm. Seda tuleb täita nii eesti kui ka inglise keeles, et välisriigi laevakontrolliinspektoril oleks võimalus kontrollida nõuete täitmist.

Vabariigi Valitsuse 10.07.2014 määrus „**Nõuded laevapere liikme laeval majutamise tingimustele**“. Määrus põhineb ILO meretöökonventsiooni ja EL direktiiviga 2009/13 kehtestatud nõuetel ning on ette valmistatud Sotsiaalministeeriumis. Määrusega reguleeritakse laevadel (sh kalalaevadel) töötavate isikute töö- ja elamistingimused. Oluline vahe võrreldes varasema määrusega on see, et kui varem kehtisid nõuded laevadele kogumahutavusega 1000 ja enam, siis nüüd peavad nõudeid täitma ka väiksema kogumahutavusega kaubandusliku meresõidu ja kalandusega tegelevad laevad, mille ehitusluba on saadud peale käesoleva määruse jõustumist. Teatud erandid antakse ruumide suurusest tulenevalt laevadele kogumahutavusega alla 200.

Uus **meretöö seadus** jõustus 1. juulil 2014. Seadusega võetakse üle ILO Meretöökonventsiooni nõuded. Seadus reguleerib töötamist laevadel (sh üle 24 m pikkustel kalalaevadel), meretöösuhteid ja riigi kohutusi meretöö valdkonna korraldamisel.

**Meresõiduohutuse seaduse muudatus** jõustus 9. juulil. Senine regulaarliinidel kehtinud laevapõhine külastuskordade arvutamine muutub regulaarliini-põhiseks. See tähendab, et külastuskordade arvu sisse loetakse ka nn asenduslaeva külastused. Seadusemuudatus annab regulaarliinidel tegutsevatele reederitele ja operaatoritele võimaluse paremini planeerida laevade kasutamist.

## Veeteede Ameti väljastatud tunnustamisotsused

### Tunnustamisotsus nr 423

#### HV Mereturism OÜ

Väljastamise kuupäev: 01.04.2014

Tegevusala: väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine; väikelaeva raadiosideoperaatori väljaõppe korraldamine.

### Tunnustamisotsus nr 424

#### OÜ Seilsat

Väljastamise kuupäev: 14.04.2014

Tegevusala: plastikust väikelaevade ehitamine, remontimine ja katsetamine.

### Tunnustamisotsus nr 425

#### APPROVE OÜ

Väljastamise kuupäev: 24.04.2014

Tegevusala: laevade agenteerimine.

### Tunnustamisotsus nr 426

#### OÜ VLM Repair

Väljastamise kuupäev: 10.06.2014

Tegevusala: laevaremont; laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatöötamine ja laevade katsetamine.

### Tunnustamisotsus nr 427

#### OÜ Tokoster

Väljastamise kuupäev: 18.06.2014

Tegevusala: plastikust väikelaevade ehitamine, remontimine ja katsetamine.

### Tunnustamisotsus nr 428

#### Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus

Väljastamise kuupäev: 26.06.2014

Tegevusala: väikelaeva raadiosideoperaatori väljaõppe korraldamine.

## IMO teated

30.06.–04.07.2014. a toimus Londonis IMO peakorteris **navigatsiooni, mereside ja otsingute ning pääste alakomitee** (*NCSR – Navigation, Communications and Search and Rescue*, endised *COMSAR* ja *NAV*) esimene istungjärk, millest võtsid osa 75 maa (+Hongkong) ja 34 organisatsiooni esindajad.

Esimesel päeval esines avakõnega IMO peasekretär K. Sekimizu. Oma kõnes tervitas ta kõiki uue alakomitee avamise puhul, mistõttu seisame silmitsi uute väljakutsetega, kuna NCSR on kõige suurem alakomitee oma muljetavaldava dokumentide loeteluga. Pärast IMO peasekretäri avakõnet valiti ühehäälselt uut alakomiteed juhtima C. Salgado Tšiilist ja tema asetäitjaks R. Lakeman Hollandist.

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

Üheks teemaks oli polaaraladel sõitvate laevade

ohutus, kuna sealsed veed on ohtlikud, siis tehti ettepanek muuta seal piirkonnas sõitvatele laevadele esitatavaid nõudeid – paigaldada laevadele kaks teineteisest sõltumatut kajaloodi. Peaaegu kõik riigid olid selle ettepaneku poolt ja see läks edasi aruteluks töögruppi.

Arutleti, kas SSAS süsteem lisada GMDSS-i koosseisu, kuna SSAS süsteem kasutab Inmarsat-C. SSAS süsteem kasutab ka teisi süsteeme, mis ei kuulu GMDSS-i koosseisu ning lähtuvalt sellest ei ole mingit põhjust lülitada SSAS süsteemi GMDSS-i koosseisu (kõik riigid olid selle otsuse poolt).

Oli juttu EPIRB-i valehäiretest ja kuidas seda probleemi lahendada, et kas oleks vaja EPIRB-e tehniliselt modifitseerida, kuid leiti, et see ei lahenda probleemi, kuna valehäired on suuremalt jaolt seotud inimfaktoriga.

USA ja IMSO (Rahvusvaheline Satelliitside Organisatsioon) esitlesid dokumenti, milles oli juttu sellest,

et Iriidium-satelliitide teenuse pakkujana liidetaks GMDSS-i koosseisu Inmarsati kõrvale. Iriidium on kõik nõuded ja tingimused selles osas täitnud, et olla ualdusväärne satelliitide operaator, seda kinnitas ka IMSO. Otsustati, et IMSO ja teised asjasse puutuvad organisatsioonid peavad Iriidiumi veelkord üle vaatama ja veenduma, et kõik tehnilised ja tarkvaralised nõuded vastaksid teenuse pakkujale.

25.07.2013. a lasti Kourous, Prantsuse Guajaanas, edukalt orbiidile Inmarsat-4 satelliit nimega *Alphasat*, mida kasutatakse peamiselt selleks, et võimaldada täiendavat läbilaskevõimsust üle Euroopa, Lähis-Idas ja Aafrikas.

IMSO auditeeris 19.10.2012 kuni 28.03.2014 89 LRIT andmeside keskust, millest kolmel (Ecuador, Indoneesia ja Korea Rahvavabariik) avastati suured mittevastavused, mis sisaldasid nii tehnilisi kui finantsprobleeme.

Väga tõsised arutelud toimusid lootsiredeli teemal, et kas peaks muutma SOLAS reg. V/23.3.3.1.4 ja V/23.3.3.2 (9 m ja 15°) nõudeid, kuna need on 40 aastat vanad ja aastast aastasse hakkub üha rohkem lootse. Reeglite muutmise vajadusega suurem jagu riike istungil nõustus.

Pandi paika NCSR-2 esialgne päevakava ja aeg (9.–13. märts 2015). Istungjärg valis järgmiseks aastaks tagasi nii NCSR-i juhataja C. Salgado Tšiilit kui ka tema asetäitja R. Lakemani Hollandist. Eestist osalesid IMO alakomitee töös merehaldustalituse juhataja René Allik Politsei- ja Piirivalveametist ning sidetalituse vaneminspektor Sander Linikoja Veeteede Ametist.

## Veeteede Ametisse on saabunud järgmised IMO ringkirjad:

- MSC.4/Circ.207 (27.05.2014) – veebruarikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (veebruarikuu jooksul raporteeriti 23 juhtumist);
- MSC.1/Circ.1260/Rev.1 (05.06.2014) – COLOREG 1972 ühtsete tõlgenduste muudatused;
- MSC.4/Circ.209 (06.06.2014) – märtsikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (märtsikuu jooksul raporteeriti 17 juhtumist);
- MSC.4/Circ.210 (06.06.2014) – aprillikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (aprillikuu jooksul raporteeriti 23 juhtumist);
- MSC.1/Circ.1164/Rev.13 (06.06.2014) – nimekiri riikidest, kus vastavalt STCW konventsiooni reeglile I/8 läbiviidud sõltumatu hinnang kinnitab konventsiooni nõuete täielikku rakendamist;
- MSC.1/Circ.1473 (06.06.2014) – AIS navigatsioonimärgistuse kasutamine;
- MSC.1/Circ.1474 (06.06.2014) – juhend automaatfunktsioonist BNWAS;
- MSC.6/Circ.20 (06.06.2014) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (2014. a esimese kvartali raport);
- MSC.1/Circ.797/Rev.25 (13.06.2014) – vastavalt STCW koodeksi sättele A-I/7 IMO peasekretäri koostatud nimekiri pädevatest isikutest;
- MERC.1/ Circ.738/Add.3 (26.03.2014) – MARPOL lisa VI heakskiidetud meetodid, informatsioon saabus Taani administratsioonist;
- MEPC.1/ Circ.833 (17.04.2014) – juhised kaubalaevade veealuse müra vähendamiseks;
- MEPC.1/Circ.835 (16.05.2014) – MARPOL ANNEX VI lisa 4 rakendamine;
- MEPC.1/Circ.795/Rev.1 (30.05.2014) – MARPOL lisa VI ühtne tõlgendamine;



- MEPC.1/Circ.836 (24.06.2014) – MARPOL ANNEX VI lisa 4 rakendamine;
- COLREG.2/Circ.65 (06.06.2014) – uued liikluseraldusskeemi piirkonnad;
- COLREG.2/Circ.64/Corr.2 (06.06.2014) – ringkiri teavitab muudetud olemasolevatest eraldusskeemi piirkondadest;
- SLS.14/Circ.550 (27.05.2014) – samaväärsse korra lubamine Leedu lipu all sõitvale laevale kooskõlas SOLAS konventsiooni reegluga I/5;
- STCW.2/Circ.55 (03.04.2014) – Hollandi valitsus on väljastanud uued kutsetunnistuse vormid;
- STCW.2/ Circ.54 (09.04.2014) – Inglismaa valitsus on väljastanud Kaimanisaarte uued kutsetunnistuse vormid;
- SN.1/Circ.326 (13.06.2014) – ringkiri teavitab uutest laevaliikluse korraldamise meetmetest.

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

Varsti ilmuvad IMO väljaanded:  
<http://www.imo.org/Publications/Pages/FutureTitles.aspx>

IMO väljaandeid on võimalik soetada siit:  
[https://shop.imo.org/b2c\\_shop/b2c/init.do](https://shop.imo.org/b2c_shop/b2c/init.do)

IMO uudiskirjad leiab siit:  
<http://www.imo.org/MediaCentre/NewsMagazine/Pages/Home.aspx>



## Euroopa merepäev Hundipea sadamas

20. mail tähistati Eestis seitsmendat korda Euroopa merepäeva. See traditsioon pärineb 2008. aastast, kui Euroopa Liidu kolme olulisema institutsiooni (Euroopa Nõukogu, Euroopa Parlamendi ja Euroopa Komisjoni) presidendi poolt allkirjastatud kolmepoolses deklaratsioonis kiideti heaks Euroopa merepäeva pidulik tähistamine. Tähtpäeva eesmärk on rõhutada merede ja ookeanide olulisust meie igapäevaelus ja tutvustada merega seotud ameteid. Käesoleva aasta Euroopa merepäeva raames külastasid Veeteede Ameti Hundipea sadmat viis erinevas vanuses kooliõpilaste klassi ja üks lasteaiarühm.

Navigatsioonimärgistuse osakonna teenistujad rääkisid lastele navigatsioonimärkidest ja selgitasid nende tähtsust ning väike- ja siseveelaevade osakonna vanemspetsialistid õpetasid õigesti kasutama päästeveste.



*Kiili Gümnaasiumi seitsmendikud Hundipea sadama kail*



*Pelgulinna Gümnaasiumi 3. b klass kuulamas Tiit Palgi ettekannet navigatsioonimärkidest*



*Sikupilli lasteaiala lapsed päästeveste selga proovimas. Henn Kuum vastamas küsimustele lemmiklooma päästevesti kohta*





*Saksa Gümnaasiumi 4. b jäämurdjal Tarmo*

Jäämurdjat Tarmo tutvustasid vanemtüürimees Valdek Tossmann ja peamehaanik Lembit Hadje ning mitmeotstarbelist laeva EVA-316 kapten Tiit Jõgi.



*JM Tarmo peamehaanik Lembit Hadje Kiili Gümnaasiumi 7. a klassi õpilastega*

Lõpuks kirjutas iga laps oma nime ja head soovid ankrule, mille EVA-316 merre paigaldab.



*Kapten Tiit Jõgi ja Naksitrallid EVA-316 pardal*

Täname laevakapteneid ja meeskondi ning teisi toredaid kolleege meeldiva koos veedetud päeva eest.



*Pelgulinna Gümnaasiumi õpilased ankrule kirjutamas*



## Tallinna Merepäevad

Tallinna Merepäevad toimusid 18.–20. juulini. Kõigil huvilistel oli võimalik külastada Veeteede Ameti uusimat möödistuslaeva Jakob Preid. Lisaks laevameeskonnale olid kohal kartograafia- ja hüdrograafiaspetsialistid, kes tutvustasid külalistele oma tööd ja vastasid küsimustele. Huvi tekitasid ka spetsiaalselt selleks sündmuseks koostatud infomaterjalid laevavrakidest ja slaidiprogramm Eesti merealadest.



*Jakob Prei Vanasadamas*



*Huviliste küsimustele vastasid hüdrograafid ja kartograafid. Pildile jäid kartograaf Dana Kuznetsova ja hüdrograaf Margus Lai*



*Külalised hüdrograafialaeva pardal*



*Vaade Admiraliteedi basseinile*