



VEETEDE AMETI
TEATAJA





VEETEED E AMETI TEATAJA 2015/1

Intervjuu kauaaegse Veeteede Ameti
peadirektori Andrus Maidega

3

Kümme aastat sajandi tormist

8

Meteoroloogiapäev

10

Kuidas Veeteede Amet panustab
ilmavaatlustesse

12

Laevade veeskamine

13

Eesti õigusaktide muudatused

14

Merendus Euroopa Liidus

14

Meresõidudiplomite ja -tunnistuste
kehtetuks tunnistamine

16

MSC 94. istungi kokkuvõte

17

Meil külas

21

Teabepäev väikelaevajuhtide
koolitajatele

22

Meremess

23

Hea lugeja!

Selle aasta jaanuaris möödus 10 aastat ühest suuremast Eestit tabanud tormist, millest ei jäänud puutumata ka Veeteede Amet. Samas, töös olnud navigatsioonimärgid pidasid hästi vastu – püsisid ettenähtud kohtadel ja toimisid tavapärasel režiimil. Hea tõestus, et meie hallatavad meremärgid on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud nii, et peavad vastu ka kõige ekstreemsematele ilmastikuoludele. Ilmastiku teemal ka jätkan, võib-olla on lugejale uudiseks, et ka Veeteede Amet annab oma panuse ilmavaatlusprotsesside läbiviimisel. Loomulikult on see seotud meteoroloogia selle osaga, mis puudutab navigeerimise ohtutust. Meie kasutuses olevad lahendused on uuenduslikud, sealt laekuv info kõikidele huvilistele kättesaadav ja reaajas jälgitav.

Milline oli tormi mõju Eestile ja Veeteede Ametile, millega ja kuidas meie ilma jälgimisega tegeleme ning veidi laiemalt meteoroloogiast – kõigest sellest saate lugeda käesolevast väljaandest.

Avaldame ka pikema intervjuu Veeteede Ameti endise peadirektori Andrus Maidega. Meie töötajatel oli võimalus seda juba varem lugeda ameti siseveebist. Arvan, et avaldatu pakub huvi ka laiemale lugejate ringile. Lisaks veel tavapärased uudised ja pildiseeriad ning üsna mõtlemapanev ülevaade Euroopa Kontrollikoja koostatud auditist.

Head lugemist soovides

René Sirol

Meresõiduohutuse teenistuse juhataja – peadirektori asetäitja
peadirektori ülesannetes

Intervjuu kauaaegse Veeteede Ameti peadirektori Andrus Maidega



1. märtsil 2015. a täitus Andrus Maidel 15 aastat Veeteede Ameti peadirektori ametikohal, ühtlasi oli see ka tema viimane tööpäev. Kuna tegemist oli ka Andrus Maide viimase intervjuuga sellel ametipostil, siis palusime tal tagasi vaadata möödunud ajale.

Millega Te tegelesite enne Veeteede Ametisse tulekut?

Kaks aastat enne Veeteede Ametisse tulekut tulin ma esimest korda tööle avalikku teenistusse, asudes toonase Eesti Riikliku Mereinspeksiooni peadirektori asetäitja ametikohale. Põhiülesanneteks olid merereostuse ennetamisega seonduv, merereostuse põhjustajate väljaselgitamine ning riiklikul tasemel õlitõrjeks valmisoleku ja õlitõrjeoperatsioonide korraldamine.

Kui 1. jaanuaril 2000. aastal moodustati Mereinspeksiooni ja endise Keskkonnainspeksiooni ühendamiseks tänane Keskkonnainspeksioon, siis töötasin selles organisatsioonis kaks kuud nõuniku ametikohal, vastutades edasi õlitõrjega seonduvate küsimuste eest.

Täna olete pikima staažiga VA peadirektor. Arvatavasti ma ei eksi, kui väidan, et olete üks pikema töökogemusega tippjuht Eesti riigisektoris. Mis on Teie edu võti?

Endal ei ole olnud kunagi kommet tööaastaid lugeda, aga tänaseks on neid Veeteede Ameti peadirektori ametikohal piisavalt palju kogunenud.

Et pikka aega ühel kohal töötada, peavad minu jaoks olema täidetud neli põhitingimust.

Esiteks, töö peab meeldima. Mulle on töö Veeteede Ametis väga meeldinud, kuna meremehena pean ohutuse tagamist merel väga oluliseks ja see töö on andnud mulle hea võimaluse omapoolse panuse andmiseks. Samuti on valdkonnad, millega Veeteede Ametis meresõiduohutuse tagamisel tegeletakse nii erinevad ja huvitavad, et igavust

ja rutiini ei saagi siin tekkida.

Teiseks peavad olema mõistvad ülemused. Mul on sellega vedanud, sest koostöö – selle aja jooksul ametis olnud seitsme ministri ja kolme kantsleriga – on sujunud.

Kolmandaks peab olema väga hea kollektiiv, kus sa tahad töötada. Ja Veeteede Ametis on just selline kollektiiv.

Neljandaks on vaja mõistvaid ja toetavaid koostööpartnereid. Meil on selliseid partnereid palju ja see on võimaldanud Veeteede Ametil saavutada väga häid tulemusi meresõiduohutuse tagamisel.

Mis on olnud kõige keerulisemad väljakutsed? Igas ametis tuleb suure tõenäosusega ette hetki, kui tundub, et olukord on lootusetu. Kas Teil on mingi oma nipp, kuidas Te sellisest situatsioonist üle saate?

Kindlasti jääb meelde, kuidas me igal sügisel valmistusime talviseks jäämurdmiseks Soome lahel. Kui külm talv tuleb, seda ei teadnud, eelarves selleks raha ei olnud, aga täiendav jäämurdja oli vaja leida, et keskmisest külmemal talvel navigatsioon ei katkeks. Õnneks on see olukord tänaseks muutunud ja alates 2011. aastast on Veeteede Ameti eelarvesse eraldatud jäämurdmiseks valmistumiseks vajalik raha enne mere jäätumist.

Aastast aastasse on olnud põhiliseks väljakutseks, millega tuleb pidevalt tegeleda, see, kuidas ametile eraldatud eelarvehahenditega kõik seadustest tulenevad ülesanded ära täita. Eelarvenumbrid ei kipu suurenema isegi siis, kui ametile antakse juurde uusi ülesandeid. Samas on see kindlasti kõikide riigieelarvest finantseeritavate asutuste

probleem. Aga asutuse juht ju selleks ongi, et leida lahendus ametile pandud ülesannete täitmiseks ja seni on see õnnestunud. Keerulisemad olukorrad tuleb põhjalikult läbi mõelda, kolleegidega põhjalikult läbi arutada ja ilma pikema viivitusega vajalikud otsused ära teha.

Mis aga puutub lootusetuse tundesse, siis seda ei tohi endale üldse ligi lasta. Kui mõni juht niiviisi tunneb ja veel korduvalt, siis on viimane aeg mõelda töökoha vahetuse peale, sest vastutus on liiga suur, et sellises olekus edasi töötada. Siin tahan kohe ära öelda, et minu enda lahkumisotsus ei ole eelöelduga kuidagi seotud, kuna mulle ei ole Veeteede Ametis kunagi sellist tunnet peale tulnud.

Mida peate ametkonna suurimateks saavutusteks 15 aasta jooksul?

Sellele küsimusele vastamine läheks väga pikaks, kui kõik ära rääkida, mida Veeteede Amet on viimase 15 aastaga saavutanud, aga kokkuvõtvalt öeldes on Veeteede Amet muutunud ühtsemaks ja professionaalsemaks. Ametis on loodud stabiilne ja sõbralik töökeskkond ning ameti töötajate kasutada on kaasaegsed töövahendid. Töö efektiivsemaks muutmiseks on kasutusele võetud suur hulk innovaatilisi tehnoloogiaid ja kaasaegseid IT-rakendusi.

Mida olete Veeteede Ametis töötades õppinud?

Olen õppinud kannatlikust, sest olen aru saanud, et kõik asjad ei pruugi valmis saada kohe, mõned saavad valmis natukene hiljem. Aga nad saavad.

Eesti Merenõukoda pööras avalikkuse tähelepanu ministri poolt koostatud konkursi tingimustele uue VA juhi leidmiseks. Kas merenduse taust ja kogemus on sellel ametikohal tulnud kasuks?

Minule on kindlasti merenduse taust ja laevajuhi kogemus, kolmandast tüürimehest kapteni ning lisaks veel eelnev põgus kokkupuude tuletornide ehitamise ja süvendustööde korraldamisega, Veeteede Ameti peadirektori ametis kindlasti kasuks tulnud, sest siin on väga palju spetsiifilist, et valdkonda mõistmata, ainult Exceli tabeli põhjal, oleks raske olulisi otsuseid teha. Aga selliseid otsuseid tuleb teha pidevalt.

Vaataksime nüüd ametist väljapoole ja räägiksime natuke Eesti merendusest. Mõiste „mereriik“ tekitab vastakaid arvamusi. Kas me siis oleme mereriik või mitte? Kui mitte, mida me peaksime tegema, et saada selleks?

Majanduslikus mõttes on Eesti, kahjuks, hetkel pigem mereäärne riik. Eesti ei ole kasutanud võimalusi, et luua seadusandlikult tingimusi traditsioonilise kaubalaevanduse arenguks, et seeläbi luua lisandväärtust ja uusi



4 peadirektorit: Kalle Pedak, Tarmo Ojamets, Nathan Tõnnisson ja Andrus Maide Veeteede Ameti 90. aastapäeva vastuvõtul 2008. aastal



Laevaliikluse korraldamise keskuse (VTS) uue hoone avamisel 16. aprillil 2008. aastal. Pildil on Andrus Maide, MKM-i kantser Marika Priske ja Fotis Karamitsos Euroopa Komisjoni transpordi eest vastutavast peadirektoraadist



Minister Juhan Partsiga hüdrograafialaeval Jakob Prei 18. juunil 2012. a



Balti riikide mereadministratsioonide kohtumine Lepanil 2013. a. Vasakult Leedu, Eesti ja Läti mereadministratsiooni peadirektor

töökohti. Ainukeseks lohutuseks on, et Eesti lipu all on võimas reisiparvlaevade laevastik.

Mõni aasta tagasi võeti vastu arengukava „Eesti merenduspoliitika 2012-2020“. Veeteede Ametil on ka oluline roll selles kirjeldatud eesmärkide täitmisel. Kui te nüüd oma kogemuste põhjal analüüsite, siis kas järgneva viie aastaga on võimalik täita mainitud eesmärgid?

Nimetatud arengukava on piisavalt ambitsioonikas, et kui seda punkt-punktilt ellu viia, peaks ka tulemus pärast 2020. aastat täiesti tuntav olema. Paraku on ajalugu näidanud, et reaalne elu ei kipu enamasti arengukavasse kirjapandut järgima. Ma lootan, et selle arengukavaga läheb paremini, aga selleks peavad kõik, kellele on pandud ülesandeks seda ellu viia, ka osalema ning pingutama. Kell aga käib ja aastad lendavad halastamatu kiirusega.

Merendusringkondades käib aktiivne diskussioon meie laevaregistri atraktiivsemaks muutmise teemadel. Mida tuleks Teie arvates teha, et Eesti lipu all sõidaks rohkem laevu?

See on seesama, millest eelpool ka juttu oli, et tuleb seadusandlikult luua vastavad tingimused, aga seda ei saa teha ühe-kahe seadusemuudatusega vaid seda saab lahendada ainult komplekselt. Selleks peab olema tahe ja arusaamine, et see on Eesti riigile kasulik. See saab toimuda ainult poliitilise kokkuleppega erakondade üleselt, sest laevandus on investeringumahuks ettevõtmine, milles osalejad peavad kindlad olema, et rakendatavad meetmed on pikaajalised, ega muutu koos valitsuste vahetumisega.

Nüüd paar personaalsemat küsimust. Mis Teid isiklikult motiveerib?

Tööprotsess, tulemus ja inimesed, kes eesmärgi saavutamise nimel ühiselt panustavad.

Mida Te inimestes kõige rohkem hindate?

Ausust, pühendumist ja inimlikkust.

Kas Teil on mõni eeskuju, kelle järgi juhindute või mõni mõtlete, mis inspireerib?

Olen oma elus kohtunud mitmete tarkade inimestega, kellega suheldes jääb ju see parim osa nendest ka endale külge.

Läbi elu on mind saatnud ühelt väga targalt mehelt saadud soovitus, mida olen ka alati järginud. Ta ütles mulle päris minu töömehetee alguses: „Poiss, kui sa mõne töökoha oled vastu võtnud, siis tee seda tööd nii hästi, kui oskad. Ära nurise, kui miski ei meeldi, sest see oli sinu enda valik ja kui üldse ei meeldi, siis tee uus valik“.

Ma ei ole kunagi pidanud tegema uut valikut sellepärast, et minu töö mulle ei meeldiks. Alati on olnud mingi muu põhjus, kas asutuse reorganiseerimine või uus pakkumine, aga minu seekordne otsus oli puhtalt isiklik ega ole üldse töö ega töökohaga seotud.

Olete suure osa oma tööalasest karjäärast olnud merendussektoris. Kas olete mõelnud jätkamisest selles valdkonnas?

Pärast viitteist aastat pühendumist ühele asutusele on plaan natukene hinge tõmmata ja ringi vaadata. Eks aeg näitab!

Mida Te sooviksite öelda ameti teenistujatele?

Ma tänan Veeteede Ameti teenistujaid nende koostöötatud aastate, pühendumuse ja meeldivalt töise õhkkonna eest. Kindlasti toob iga uus juht kaasa midagi uut, kindlasti erineb see sellest, mis olnud. See on loomulik ja selleks peab valmis olema, sellega tuleb kohaneda ning tuleb pöörata pilk tulevikku, mitte jääda kinni olnusse. On ju inimese kohanemisvõime üks kõrge professionaalsuse näitaja ja seda on vaja, sest Veeteede Ametil on eesmärk täita, mis on ikka endine – ohutum meresõit!



Veeteede Ameti Teataja koostajad soovivad Andrus Maidele kõike head ning jõudu ja jaksu juba uuteks väljakutseteks.

Veeteede Ameti peadirektori Andrus Maide lahkumisüritus

Veeteede Ameti peadirektor Andrus Maide korraldas meeldejääva lahkumisürituse 26. veebruaril 2015. a.

Teda olid tehtud töö eest tänama ning uutele väljakutsetele saatma tulnud majandus- ja taristuminister Urve Palo, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi endised ja praegused ametnikud, erinevate asutuste esindajad, head koostööpartnerid ja ka Veeteede Ameti kolleegid.



Minister Urve Palo tänamas Andrus Maidet tehtud töö eest



*René Sirol ameti töötajate nimel
Andrus Maidele kõike head soovimas*



*Endine pikaajaline MKM-i kantsler ja nüüd
Sotsiaalministeeriumi kantsler Marika Priske ikka
head tervist soovimas*



RIKSi tehnikadirektor Jüri Grigorjev Andrus Maidele kingitust üle andmas



Soe käepigistus Saarte Liinide juhatuse liikmelt Peeter Oopkaubilt ja Heltermaa sadama direktorilt Riho Sõrmuselt



... ja Lennuameti peadirektor Kristjan Telvelt



... ja Keskonnainspeksiooni peadirektor Peeter Volkovilt



... ja Riigi Ilmateenistuse head soovid edastab Taimi Paljak



Külalised lahkumiskõnet kuulamas

Kümme aastat sajandi tormist

Eestit tabanud suurimast tormist Gudrunist (Skandinaavias nimetati seda Erwiniks) möödus 9. jaanuaril 10 aastat. Keskkonnaagentuur korraldas konverentsi pööramaks tähelepanu muutlikele ilmaoludele ja asutuste vahelisele koostööle ning kommunikatsioonile elanikega. Konverentsil käis Katriin Pellä kommunikatsiooniosakonnast.



Kümne aasta tagune üleujutus sai võimalikuks erinevate ilmastikuolude kokkulangemise tagajärjel. Nimelt oli järjekordne soe ning tormiderohke talv. Riia lahes oli veetase meetri jagu tavalisest kõrgem ja tuul puhus suure kiirusega väga pikka aega ning tekitas kõrgeid ja pikki laineid. Kahjuks ei olnud ka meri jääs. Ilmaolud olid 9. jaanuari öösel järgmised: Kihnu saarel ulatus tuule kiirus iiliti 38 m/s, hommikul kell 7.30 mõõdeti veetaset Pärnus 2 meetrit ja 95 sentimeetrit üle nulli, kella kolmeks pärastlõunal oli veetase langenud alla kahe meetri. Lääne- ja edelatuul täitis Pärnu rannaäärsed tänavad rinnuni ulatava veega. Haapsalus ujutas vesi üle Holmi poolsaare ja Paralepa kaldapiirkonna. Tallinnas oli veetase rekordiliselt kõrge, 149 cm üle keskmise.

Tuule kiirus oli numbritelt võrdne 1995. a 23. jaanuari tormituule kiirusega, mis laastas Hiiumaad ja Saaremaad, liikudes mööda jäävaba merd mere lõunaosast Ahvenamaa poole.

Eesti senini tugevaim torm on Lääne-Eestit rünnanud 2. novembril 1969. a, mil Ruhnus mõõdeti tuule maksimumiks 48 m/s.

Keskkonnaminister ja tollane Päästeameti juht Mati Raidma meenutas, et saades alarmeeriva sõnumi reede õhtul 10 aastat tagasi, milles teavitati tormi tulekust, otsustas ta minna Pärnusse kohale, olles ise sel hetkel Otepääl. Teavitades tulevastest ohtudest vajalikke osapooli jäi toonane suhtumine infosse suhteliselt leigeks.

10 aastat tagasi ei olnud kriisiplaani ja ilmastikunähtustest tingitud hädaolukord oli välistatud. Tormi tulemusena tuli kriisiplaanidesse sisse üleujutuse stsenaarium. M. Raidma sõnul sai selgeks, et Läänemere riikide omavahelises infovahetuses oli väga suur arenguruum ning ilma- ja mere-teadlased mõistsid oma mudelite integreerimise vajadust. Minister lootis, et lähiaastatel võtame Eestis kasutusele ühise integreeritud *situatsioonipildi*, kuhu jooksevad kihiti kõigist infovaldkondadest (ilmaolud, teeinfo, energiainfo jne) andmed. Veel pööras minister tähelepanu inimeste suhtumisele ilmaprognoosidesse. Inimestel tuleb olla ohuks valmis, kuid kui torm peaks mööda minema, tasub olla õnnelik, mitte olla vihane sünoptikute peale, kes hoiatuse andsid.

Riigi Ilmateenistuse ilmaprognooside osakonna juhataja Taimi Paljak pööras tähelepanu asjaolule, et hoiatused peaksid tulema ühest allikast, et inimesed ei eksiks ära internetimaailma, kust võib saada vastuolulist infot. Tormi trajektoori ei olegi võimalik täpselt sajabrotsendiliselt ette ennustada, kuna see sõltub väga paljudest muutujatest.

Lääne päästkeskuse juht Ivar Kaldasaun tõdes, et Päästeamet on täna oluliselt paremini ette valmistatud kümne aasta taguse jaanuaritormi sarnaste sündmustega toime tulemiseks. Päästjatel on nüüd olemas võimsad pumbad, millega on võimalik üleujutatud aladelt veemassiive ära suunata. Ka Pärnus on päästjad nüüd paremini

valmis ja teavad, kuidas tuleb veetaseme tõusu korral käituda.

Kui veetase on tõusnud 130 sentimeetrini üle keskmise, hakkavad päästjad olukorda reaalselt jälgima ja teiste ametkondadega suhtlema, et veetaseme edasise tõusu korral valmis olla. Päästeameti jaoks on Pärnus veetaseme tõusu kriitiline piir 160 cm üle keskmise, siis tekib juba olukord, kus vesi hakkab linnatänavatele tungima ja häiritud on elutähtsad teenused, näiteks ei ole kiirabiautot enam võimalik iga maja juurde sõita. Veetaseme tõus 220 cm üle keskmise toob kaasa evakuatsiooni.

Jaanuaritorm kiirendas ilmteenistuse töö hõlbustamiseks vajalike prognoosüsteemide kasutuselevõttu ning praegu on ilmteenistus suuteline prognoosima ilma palju täpsemalt ja edastama andmeid operatiivsemalt. Esiteks ühines Eesti Läänemere veetaseme prognoosisüsteemiga HIROMB (*High-Resolution Operational Model for the Baltic Sea*) ja teiseks käivitati TTÜs Maateaduste tasemeõpe, mis ühendab endas okeanograafia, meteoroloogia ja geoloogia – kõik sellised teadusharud, mis on seotud tormide, meretasemete, kõrgete lainete ja muude loodusnähtustega.

Võrreldes 2005. aastaga on rannikualadele lisandunud 14 automatiseeritud jaama, mis mõõdavad tuule kiirust ja veetaset. Jaamade töökindlus on aastakümnega oluliselt paranenud ja reaalselt andmed pidevalt kättesaadavad.

2008. aastal paigaldati Sürgaverre uus ilmaradar, mis kuulub Põhjamaade radarsüsteemi ning hõlbustab just lähitundide ilmaprognoosi, näitab võimalike äikesepilvede

tekkekohti ning frontide liikumist. Lisaks uuendati ka Harku radarit.

Läänemere riikide koostöö on tihenunud ja infovahetus on kõvasti paranenud.

Kümne aasta tagune torm puudutas ka Veeteede Ametit. Kui merel olevad poid ja toodrid ning püsinavigatsioonimärgid pidasid tormituultele vastu, siis maa peal tegi maru palju pahandust. Pärnus paiknev Veeteede Ameti hoone sai tõsiseid veekahjustusi. Vesi tungis majja ning vana hoone esimene korrus jäi pea 40 cm kõrguseni vee alla. Kahjustuse ulatus oli nii suur, et tuli ehitada uus hoone.

Torm viis merre ka Munalaiu sadamakaitl suure merekonteineri koos selles paiknevate ujumärkidega, mis konteineri purunemise tõttu pääsesid välja ja millest kõiki kohe kahjuks leida ei õnnestunudki. Ajapikku saadi nad siiski kõik kätte. Haapsalus jõudis vesi Veeteede Ameti hoone sissepääsutrepi ülemise astmeni ja ka garaaži sai veekahjustusi.

Kokkuvõtteks võib öelda, et võrreldavas kategoorias 2005. aasta jaanuaritormiga on vahest ainult 1967. aasta augustitorm, mis niitis tohutus koguses metsa ja viis pealt Haapsalu raudteejaama perrooni katuse. Ja tõenäoliselt võib selliseid orkaanimõõtu torme Eestis aeg-ajalt ikka ette tulla, kui erinevad ilmastikunähtused ebasobilikult kokku langevad. Seega tuleb alati meeles pidada, et inimesed usaldaksid ilmteenistuse prognoose ja järgiksid tormi eel antud Päästeameti soovitusi.



Roomassaare



Sõrve



Pärnu



Tartu

Meteoroloogiapäev

2015. aasta on oluline Eesti meteoroloogia jaoks erinevate tähtpäevade poolest. Sel aastal möödub 65 aastat Maailma Meteoroloogiaorganisatsiooni loomisest. Möödus ka kümme aastat jaanuarikuu tormist ning Tartu Ülikooli Ilmade Observatoorium tähistab oma 150. aastapäeva erinevate sündmustega läbi aasta.

Alates 1950. aasta 23. märtsist, kui jõustus WMO asutamise konventsioon, tähistavad Maailma Meteoroloogiaorganisatsioon (WMO) ja selle liikmesriigid, kuhu kuulub ka Eesti, meteoroloogiapäeva. Eesti ühines WMO-ga 20. septembril 1992. aastal ja WMO-l on 183 liikmesriiki. 1994. aastast alates tähistab ilmateenistus meteoroloogiapäeva erialase konverentsiga. Selle aasta konverentsi teemaks oli „Teadmised kliimast tegudesse“. Igal aastal antakse välja meteoroloogia aastaraamat, nii ka sel aastal. „Eesti meteoroloogia aastaraamat 2014“ on 5. köide uues aastaraamatute sarjas, mis annab ülevaate Keskkonnaagentuuri (2013. a juunini Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituut) meteoroloogilistest vaatlusvõrgust 2014. aastal, seal tehtud meteoroloogiliste mõõtmiste tulemustest, samuti kasutatud instrumentidest, muudatustest mõõtmismetoodikas jne. Ülevaade antakse nii meteoroloogilise aasta (01.12.2013.–30.11.2014) kui ka kalendrilise aasta (01.01.2014–31.12.2014) kohta 25 jaama andmete alusel.

Selle aasta meteoroloogiapäeval esitlesid Jüri Kamenik ja kirjastus Varrak raamatut „Eesti pilveatlas“.

Ilmavaatlusi hakati Eestis tegema 18. sajandi lõpul. Esimeseks instrumentaalseks ilmavaatluseks Eestis võib pidada õhurõhu ja -temperatuuri vaatlusi, mida tegi sõjaväearst Johann Jacob Lerche 18. augustil 1731. a. (vana kalendri järgi) Vilsandi reidil purjelaeva pardal. Pikemad varajased vaatlusread Tallinnas pärinevad kõrgemalt ohvitserilt Jacob Brecklingilt (aastaist 1774–1777) ja Tallinna

Toomkooli professorilt Carl Ludwig Carpovilt (1785–1800). Riigi Ilmateenistuse Fondis on säilinud Paldiski kohtufoogt Carl Kalki poolt koostatud vaatluspäevik, kus on kirjas üle 50-aastane vaatlusrida 1838. aastast alates. Tallinna sadamas alustati meteoroloogiliste vaatlustega 1805. aastal, millele järgmisel aastal lisandus ka mereta-seme mõõtmine. Alates 1887. aastast on 10 punktis Eesti rannikumerel toimunud regulaarsed veetemperatuuri mõõtmised.

Selle aasta meteoroloogiapäeva ettekanded käsitlesid Eesti kliima ajalugu, kliimapoliitikat, kliima modelleerimist ja pikaajaliste prognooside rakendamist. Möödunud soe ja Põhja-Eestis lumevaene talv paneb taas mõtlema, kui kiiresti muutub kliima ja kas me oleme kliimamuutuste mõjuga arvestanud. Peame tõdema, et kliima tundmine aitab ohte ennetada ja kliimamuutustega ei ole võimalik võidelda, vaid nendega tuleb kohaneda.

Siinkohal võiks välja tuua tõendid kliimamuutuste kohta:

1. maakera veetaseme tõus 17 cm viimasel sajandil;
2. globaalse temperatuuri rekonstrueeritud andmeridade alusel on maakera temperatuur tõusnud alates 1880. aastast. Eriti kiire soojenemine on toimunud alates 1970. aastast. 10 kõige soojemat aastat on olnud viimase 12 aasta jooksul, ehkki aastad 2007–2009 oli päikese aktiivsuse miinimum;
3. mere/ookeani vee temperatuuri tõus üle 700 m kihtides viimase 50 aasta jooksul ligi 2 kraadi;
4. liustike taganemine;
5. Gröönimaa ja Antarktika jää taandumine;
6. Arktika jää järsk õhenemine viimastel aastakümnetel;
7. ohtlike ilmastikunähtuste sagenemine (tormid, üleujutused);
8. maksimaalse temperatuuri tõus.



Auditoorium 23. märtsil 2015. a Keskkonnaagentuuri direktori Jalmar Mandli avakõnet kuulamas

Eesti kliima modelleerimisega on põhjalikult tegeletud Tartu Ülikoolis ja Keskkonnaagentuuris. Meteoroloogiapäeval esitles Aarne Männik kliima modelleerimise hetkeseisu ja perspektiive Eestis. Kliimaatilised aastaajad on nihkunud kevadel varasemaks ja sügisel hilisemaks. Eestis kehtib talvel seaduspärasus, et ööpäevased miinimumtemperatuurid on tõusnud kiiremini kui maksimumtemperatuurid, mille tagajärjel on amplituud vähenenud. Aprillis ja mais on amplituud hoopis selgelt suurenenud. Perspektiivis võib eristada kahte kliimastenaariumi. Esimesel juhul, kui süsinikdioksiidi kogus väheneb, tõuseb keskmine temperatuur sajandi keskpaigaks keskmiselt 2 °C ja sealt edasi sajandi lõpuni on soojenemine minimaalne. Suuri muudatusi sademete hulga suhtes välja tuua ei saa, kuigi võib tõdeda, et sesoonne tsükkel hakkab perioodil 2031–2060 vähenema. Teise stsenaariumi kohaselt, kui CO₂ hulk ei vähene, võib keskmine temperatuur tõusta 4 °C.

Atmosfääri tsirkulatsioonimustrite vaheldumisest, mis viib suurte soolaste sissevooludeni Läänemeres, rääkis atmosfäärifüüsik, Tartu Ülikooli füüsika instituudi dotsent Piia Post. Ainuke võimalus uuendada vett Läänemeres ja parandada selle hapnikubilanssi on hapnikurikka soolase vee sissevool. Hapniku vaegus veekogus toob kaasa põhjalustiku, ka sügavamates kihtides elavate kalade hukkumise ja vabastab merepõhjast hapnikku tarvitava fosfori. Süvavee uuenemine Läänemeres sõltub ainult kliimaatilistest oludest soola- ja hapnikurohke vee sissevoolust Kattegatist üle Taani väinade Läänemerele. Selleks peavad esmalt mitu päeva järjest puhuma idatuuled, et vee hulk meres väheneks. Peale seda on aga oluline järsk tuule tugevnemine ja pöördumine läänekaarde. Sellised tuuled peaksid puhuma pikemat aega.

Meteoroloogiapäevale oli esinema kutsutud ka Häirekeskuse Põhja keskuse juhataja M. Mesi ja ekspert E. Freiberg, kes pöörasid tähelepanu asjaolule, kui oluline nende töös on õigeaegne ilmaprognoos. Tõhusus ja valmisolek on nende töös seda parem, mida varem nad täpseima prognoosi saavad. Võimalikult varane vihje – mis ja millal on tulemas, annab võimaluse üle vaadata tegevused, mis on antud ajavahemikus planeeritud ja võimaldab korrigeerida ettevalmistusprotsessi. Toodi palju näiteid lumetormist Monika, mis tabas Eestit 9. detsembril 2010. aastal ja mille tagajärjel oli Padaorus sõiduautodes, reisibussides ja veokites lüües kokku 600 inimest. Paljud neist olid sunnitud autodesse ööbima jääma. 10. detsembri kella 16-ks oli evakueeritud 153 inimest.

Lõpetuseks võib tõdeda, et ilm mõjutab meid kõiki iga päev ja kliima muutumine on pidev protsess vahelduvate külmenemiste ja soojenemistega. Kes meist ei teaks ütlushi: „Ilm on nagu naine, meeoleolu on alati muutlik“ või „Pilved on lootuse ja unistuse reaalne kujund. Tulevad ja lähevad, muutuvad ning on alati erinevad“.



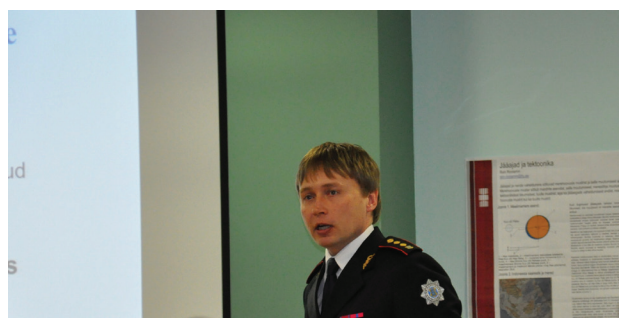
TTÜ Meresüsteemide Instituudi dotsent ja Keskkonnaagentuuri vanemspetsialist Ain Kallis tegi avaettekande teemal „Tänavusi ilmasündmuste juubeleid“



Auditoorium kuulamas Aarne Männiku ettekannet „Kliima modelleerimine Eestis – kogemused, hetkeseis ja perspektiivid“



Eesti kliima uurimise ajaloost rääkis Tartu Ülikooli LOTE Ökoloogia- ja Maateaduste Instituudi professor Jaak Jaagus



Häirekeskuse Põhja keskuse juhataja Meelis Mesi rääkis teemal „Ilmaennustus ja sellele järgnev tegevustel Häirekeskuses“

Kuidas Veeteede Amet panustab ilmavaatlustesse

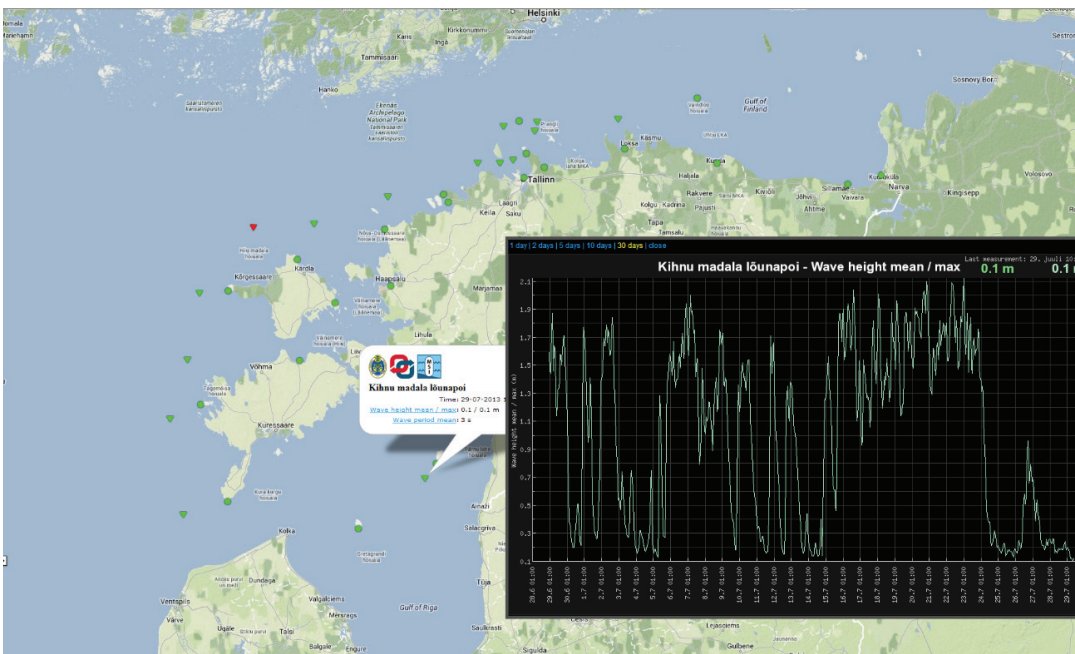
2012. aasta sügisel teatas Veeteede Amet [METOC](http://on-line.msi.ttu.ee/metoc/) (http://on-line.msi.ttu.ee/metoc/) portaali valmimisest. Nimetatud portaal on mõeldud meresõitjatele operatiivse info edastamiseks hüdroloogiliste ja meteoroloogiliste olude kohta Eesti rannikumeres. Portaali on koondatud Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituudi (TTÜ MSI), Riigi Ilmateenistuse (varem Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituut), mitme sadama mõõtejaamade ning Veeteede Ameti navigatsioonipoide abil hangitud andmed. Portaali haldab TTÜ MSI, sealjuures MSI enda jaamadest ja sadamate ilmajaamadest edastatakse andmed portaali mobiilse andmeside vahendusel 10- minutilise intervalliga, Riigi Ilmateenistuse ilmajaamadega portaali otseühendus puudub – need andmed hangitakse jooksvalt Riigi Ilmateenistuse veebikeskkonnast.

Veeteede Ameti navigatsioonipoidel registreeritakse 5 korda sekundis poide liikumise kiirendusvektorid, mille järel kiirenduse arväärtused edastatakse automaatselt mobiilside vahendusel serverisse, kus Cybernetica AS-s välja töötatud algoritmi (Fourier' analüüs) alusel leitakse kiirendusvektoritele vastavad lainekõrguse ja lainepikkuse väärtused. Analüüsi tulemused edastatakse portaali 1 kord tunnis. Navigatsioonipoide abil lainekõrguse leidmise meetodi peamine väärtus seisneb selles, et erinevalt operatiivokeanograafias tavaliselt kasutatavate kallihinnaliste seadmete ja nende eksploatatsiooni kuludest, on selle lahenduse puhul kulud väga väikesed. Kui me ei võta arvesse investeeringuid analüüsitarvarvasse, siis kogu ülejäänud kulu seisneb üksnes navigatsioonipoide energiakulu suurenemises 15% võrra. Meetodi puuduseks on asjaolu, et algoritmi

täpsuse määrab empiiriline seos poi hüdrodünaamika ja kiirenduse mõõteandmete vahel. See omakorda nõuab algoritmilt mitmete spetsiifiliste tegurite (poi kere, taglastus, põhja iseloom) üheaegset arvestamist. Meetodi eeliseks on, et väikeste kuludega on võimalik luua palju mõõtepunkte, kus viga jääb üldjuhul 0,5 meetri piiresse ning soodsatel tingimustel on sellest kaks korda väiksem.

Erinevad automaatjaamad omavad erinevaid sensoreid, seetõttu on portaali mõõtejaamade andmete koosseis erinev. Teavet tuule tugevuse või merevee taseme kohta võib saada samalt leheküljelt, vaadates kas mõne sadama või Riigi Ilmateenistuse andmeid. Portaalil on kohe peale vaadates võimalik eristada navigatsioonipoidel olevad mõõtejaamad – need on kujutatud kolmnurkadena. Ringidena on portaalil kujutatud kõigile teistele astustele kuuluvad mõõtejaamad. Kui kolmnurgad ja ringid on rohelist värvi, siis on jaam jõudnud andmed edastada õige aja- perioodi jooksul ning võib järeltada, et jaam on töökorras.

Portaali METOC loomist ja navigatsioonipoisid mõõtmiseks kasutava süsteemi ehitust kaasrahastas EfficienSea projekti kaudu Euroopa Liit. Käesoleval ajal on ettevalmistusjärgus EfficienSea2 projekt (2015-2017), mille raames on kavas täiendada navigatsioonipoide hüdrodünaamika analüüsi algoritmi nii, et algoritm suudaks arvesse võtta ka uusi poimudeleid. Kavas on kohendada rakendust ka nutiseadmetel kasutamiseks. Tulevikus on kaalumisel lisada portaali ka sisevetel asuvad kalda mõõtejaamad ja täiendada nii merel kui sisevetel mõõteandmeid edastavate navigatsioonipoide hulka.



METOC portaali ekraanipilt, millel kujutatud laine kõrguste info.

Ülevaate edastas
Hüdrograafia ja
navigatsioonimärgistuse
teenistus

Laevade veeskamine

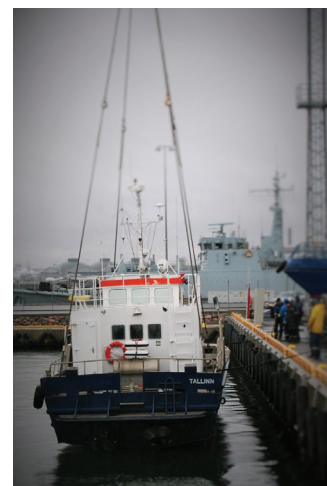
Hundipea sadamas toimus 31. märtsil igakevadine laevade vettelaskmine, mis sel aastal sai teoks paar nädalat varem kui eelnevatel aastatel. Kraana valmisseedmisest kuni kolme laeva ja ühe kaatri vettelaskmiseni kulus pea kolm tundi. Hommikul seisid kail reas poilaevad EVA-317 ja EVA-318, hüdrograafialaev EVA-320 ning kontrollikaater

EVA-019. Esimesena tõsteti vette EVA-318, seejärel EVA-317 ning siis EVA-320. Viimasena sai vette laevakontrollikaater EVA-019 pikkusega 16,03 m, mis tõsteti vette lintroppide abil.

Vihmasele ilmale vaatamata sujus laevade veeskamine plaanipäraselt ja viperusteta.



Pildid tegi Hele Kuusk



Eesti õigusaktide muudatused

Majandus- ja taristuministri määrus nr 14 „Laevaregistri registrinumbrimoodustamise kord“

Lihtsustab senist registreerimisnumbrimoodustamise korda. Igale registrisse kantavale laevale määratakse viiekohaline number. Registrinumbrimoodustamise kaks esimest tähist on numbrilised ning näitavad laeva registreerimise aastat. Selle näitamiseks kasutatakse laeva registreerimise kalendriaasta kahte viimast numbrit. Registrinumbrimoodustamise kolmandal kohal on tähis, mis määrab ära laeva kategooria ning selliseid kategooriaid on ette nähtud viis: kaubalaevad, reisilaevad, kalalaevad, tehnilised ja abilaevad ning muud laevad ja riigihaldusülesandeid täitvad laevad. Kategooriasse „tehnilised ja abilaevad ning muud laevad“ kuuluvad tehnilised laevad, abilaevad ning muud laevad, mis ei ole kaubalaevad, reisilaevad ega kalalaevad (nt vedurlaevad, punkrilaevad, süvenduslaevad jne). Registrinumbrimoodustamise neljanda ja viienda koha moodustab antud laeva registreerimise järjekorranumber jooksval kalendriaastal.

Varem väljastatud numbrid jäävad kehtima.

Majandus- ja taristuministri määrus nr 13 „Reisilaeval viibivate isikute nimekirja kantavate andmete loetelu, nimekirja koostamise kord ja nimekirja pidamise registritele esitatavad nõuded“

Määrusega võetakse üle EL direktiivi 98/41 kehtestatud nõudeid ja suurendatakse merepäästevõimalusi. Reisilaevade, mille reisi pikkus on üle 20 meremiili, reisirajate kohta tuleb luua isikuregister, kus hoitakse infot merereisil viibivate isikute kohta. Vastavat infot kasutatakse laevaõnnetuste korral päästetööde läbiviimisel.

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse muutmise seadus (jõustus 03.02.2015)

Eelnõu eesmärk on muuta laevakinnistusraamatu pidamine tehniliselt sarnaseks kinnistusraamatu pidamisega. Luuakse tehnilisemat laadi eeldused laevakinnistusraamatu pidamiseks kinnistusraamatu infosüsteemi platvormil.

Laevakinnistusraamatu infosüsteemi ei ole pärast selle loomist 2005. aastal oluliselt täiendatud. Kasutajate hinnangul ei ole infosüsteem kasutajamugav, puuduvad liidestused teiste riiklike infosüsteemidega.

Justiitsministeeriumi Registrite ja Infosüsteemide Keskuses arendatakse uut laevakinnistusraamatu infosüsteemi, mis on loodud kinnistusraamatu infosüsteemi platvormile. Kinnistamisavalduste menetlemine muutub tõhusamaks ning kasutajasõbralikumaks.

Merendus Euroopa Liidus

2.– 6. märtsini tähistati Belgias esmakordselt Euroopa Merenduse nädalat (European Shipping Week). Euroopa Laevaomanike Assotsiatsiooni ja selle koostööpartnerite ühistööna korraldatud nädalal toimus üle neljakümne erineva ürituse nii Brüsselis, Antwerpenis, Gendis kui ka

Zeebrugges. Tegevuste nimekirjas olid konverentsid, laevade külastused ja pidulikud vastuvõttud. Merenduse nädala eesmärk on kokku tuua koostööpartnerid ning tõsta üldsuse teadlikkust merendusvaldkonnas toimuvast.

Euroopa Kontrollikoda andis Euroopa Liidu sisevete transpordiprojektidele hävitava hinnangu

Euroopa Kontrollikoja poolt koostatud audit „Siseveetransport Euroopas: transpordiliigi osakaal ja laevandustingimused“ ole alates 2001. aastast oluliselt paranenud“ annab negatiivse hinnangu Euroopa Liidu sisevetetranspordi strateegia rakendamisele ja rahaliste vahendite kasutamisele. Seega ei ole suudetud sisevete strateegiat Euroopa Liidu piires tõhusalt ellu viia. Selgituseks, audit Eesti tegevusi selles valdkonnas ei käsitle, sest meie siseveed ei kuulu definitsiooni poolest Euroopa Liidu laevatatavate sisevete hulka, kuna neid pidi ei ole võimalik sõita teise EL riiki.

Auditi eesmärgiks oli hinnata, kas projektide rakendamine ja rahaliste vahendite kasutamine on olnud otstarbekas ning kaasa aidanud sisevete kaubaveo osakaalu tõusule. Tulemus ei ole üldsegi rõõmustav. Kuigi Euroopa Komisjon on alates 2001. aastast läbi erinevate strategiadokumentide rõhutanud sisevete transpordi valdkonna tähtsust ning ajavahemikus 2007 kuni 2013 on Euroopa Liidu fondidest eraldatud mainitud valdkonna projektidele ligikaudu 1,3 miljardit eurot, siis võrreldes 2001. aastaga ei ole sisevete roll transpordisektoris tänaseks praktiliselt tõsnud. Jätakuvalt on sisevetetranspordi

osakaal marginaalne (ca 7 %). Seega ei ole investeringud andnud väga paljudel juhtudel soovitud tulemust. Audit juhhib tähelepanu, et probleemid algavad juba Euroopa Komisjoni koostatud strateegiadokumentidest. 2001. ja 2011. aastal välja antud transpordipoliitika „valged raamatud“, TEN-T suunised, tegevusprogramm NAIADES koostamisel ei ole kasutatud piisavalt põhjalikke ja usaldusväärseid analüüse. Puudu on turunõudluse faktorit hindavad aspektid, määratlemata selged eesmärgid ning tekstidest ei ole välja loetav, kas planeeritavate investeeringute tulemusel saavutatakse kauba soovitud suunamine maanteedelt siseveetele. Samuti pööratakse ebapiisavalt tähelepanu keskkonnavaldele ja poliitilistele kaalutlustele. Riikidele heidetakse ette, et sisevete koridoridega ühendatud liikmesriikide vahel puudub üldine sidusstrateegia. See tähendab, et riigid ei koordineeri ühel jõel aga eri riigi piires toimuvaid tegevusi. Samuti ei suudeta kõrvaldada piisavalt kiiresti transporti takistavaid kitsaskohti (madalad sillad, ebapiisava läbilaskevõimega lüüsid ja kitsad veeteed) kogu veeteede ulatuses. Väga tihti likvideeritakse vaid üksik kitsaskoht, mida jäävad ümbritsema

Siseveetranspordi osakaal oluliselt ei suurenenud ja ELi rahastatud projektid ei aidanud mõjusalt kaasa laevatamistingimuste üldisele parandamisele

•

väljavõtte Euroopa Kontrollikoja auditist

teised probleemsed kohad. Sellisel juhul mingit märkimisväärset tulemust laevaliikluse aktiivsemaks muutmisel ei saavutata. Audiitorid nendivad, et liikmesriigid (v.a Belgia ja Holland) ei investeerinud piisavalt sisevete arendamisesse, vaid eelistavad rahastada raudteega seotud projekte. See aga tähendab, et selliste investeeringutega ei suudeta sisevete laevateid praegustele vajadustele vastavaks välja arendada järgmise seitsmekümne aasta jooksul. Kontrollikoja soovitusel peaksid liikmesriigid prioritseerima need tegevused, millest saadakse kõige suuremat ja otsesemat kasu. Euroopa Komisjon aga peaks rahastama eelkõige neid projekte, millel on välja töötatud kavad ka piirkonnas olevate teiste kitsaskohtade kõrvaldamiseks. Lisaks peab Euroopa Komisjon strateegiadokumentide koostamisel põhjalikumalt analüüsima turusituatsiooni, liikmesriikidega kokku leppima konkreetsed eesmärgid ja täiendama seadusloomet nii, et liikmesriikide aruandluskohustus ja veeteede hoolduskavade koostamine muutuks koordineerituks. Liikmesriigid valmistavad ette oma seisukoha auditis avaldatu kohta ja see avaldatakse käesoleval kevadel dokumendis Nõukogu järeldused.

Hea teada

Transpordi maksumusest tonnikilomeetri kohta 200 km ja 1000 km vahemaa puhul (eurodes)

Kaubaveo liik	200 km	1000 km
Maanteetransport	14,30	8,80
Raudteetransport	16,04	7,40
Sisevete transport	2,73	1,95

Allikas: Euroopa Kontrollikoda

Laevatõstuki ehitus Niederfinows, Saksamaal

Saksamaale, Poola piiri äärde ehitatav uus laevatõstuk, maksumusega 284 miljonit eurot (48,5 miljonit eurot finantseeritakse Euroopa Regionaalarengu Fondist) projekteeriti suure süvisega suurte kaubalaevade tõstmiseks. Samas jõgi, kus laevatõstuk asub, on kvalifitseeritud C-klassi ehk madala prioriteediga veekoguks, kuhu märkimisväärseid investeeringuid süvendamiseks ei ole otstarbekas planeerida. Seega on laevatõstuk üledimensioneeritud ega saa valmimisel oma täispotentsiaali rakendada.



Foto Tarmo Otsa erakogust

Meresõidudiplomite ja -tunnistuste kehtetuks tunnistamine

Veeteede Ameti peadirektori 3. veebruari 2015. a käskkiri nr 20-OP

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

1. Tunnistan kehtetuks järgmised meresõidudiplomid ja -tunnistused:

- 1) Suuder, Peetrile 15.11.2007. a väljastatud väiksema kui 500-se kogumahutavusega laeva kapteni tunnistuse nr KB 000187;
- 2) Tšerkassov, Igorile 13.03.2002. a väljastatud 3000 kW ja suurema peamasinat koguvõimsusega mootorlaeva vanemmehaaniku diplomi nr MM 000328;
- 3) Korotõtš, Romanile 28.03.2013. a väljastatud 3000 kW ja suurema peamasinat efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva teise mehaaniku diplomi nr MS 000718;
- 4) Sepma, Ennole 30.01.2002. a väljastatud väiksema kui 750 kW peamasinat efektiivse koguvõimsusega ja väiksema kui 500-se kogumahutavusega mootorlaeva vanemmehaaniku tunnistuse nr MB 000090;
- 5) Hang, Viljarile 07.03.2013. a väljastatud väiksema kui 50-se kogumahutavusega ja väiksema kui 750 kW peamasinat efektiivse koguvõimsusega laeva rannasõidukipper – mehaaniku tunnistus nr KS 000185;
- 6) Suuder, Peetrile 01.07.2013. a väljastatud raadioside operaatori tunnistuse nr RS 002394;
- 7) Tokmakov, Igorile 08.04.2002. a väljastatud raadioside operaatori tunnistuse nr RS 001571;
- 8) Kosk, Arnole 07.10.2002. a väljastatud piirangutega raadioside operaatori tunnistuse nr RK 000547;
- 9) Smõkovski, Dmitrile 22.05.2002. a väljastatud vanemmadruse tunnistuse nr AD 002382;
- 10) Rohtla, Kaupole 12.10.1999. a väljastatud vanemmadruse tunnistuse nr AD 001524;
- 11) Vitartas, Aleksandrile 08.09.2010. a väljastatud vanemmadruse tunnistuse nr AD 003118;
- 12) Tamp, Argole 04.09.2013. a väljastatud vahimadruse tunnistuse nr AA 001117;
- 13) Paat, Kermole 20.02.2012. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 006085;
- 14) Tõrnov, Tarmole 03.03.2010. a väljastatud madruse tunnistuse nr AC 005813;
- 15) Palu, Marekile 19.06.2013. a väljastatud motoristi tunnistuse nr MC 002813;
- 16) Smõkovski, Dmitrile 13.02.2012. a väljastatud päästevahendite ja valvepaadi vanema tunnistuse nr EA 005096;
- 17) Podtopelnõi, Vladimirile 19.08.2008. a väljastatud päästevahendite ja valvepaadi vanema tunnistuse nr EA 003612;
- 18) Kuldsaar, Aivarile 30.11.2011. a väljastatud päästevahendite ja valvepaadi vanema tunnistuse nr EA 004899;
- 19) Markov, Dmitryle 12.12.2011. a väljastatud päästevahendite ja valvepaadi vanema tunnistuse nr EA 004929;
- 20) Pajo, Angelale 13.10.2010. a väljastatud päästeparve vanema tunnistuse nr ES 003294.

2. Meremeeste diplomeerimise ja registri bürool (hr E. Ots) viia sisse parandused kehtetuks tunnistatud diplomitest ja tunnistustest meremeeste registrisse.

3. Laevade järelevalve osakonnal (hr M. Rauk) jälgida, et laevadel ei kasutataks kehtetuks tunnistatud diplomeid ja tunnistusi.

4. Arhiivitalitusel (pr M. Juuresoo) teha märkused kehtetuks tunnistatud diplomite ja tunnistuste väljastamise algdokumentidele.

5. Käesolev käskkiri avaldada Veeteede Ameti Teatajas.

Peadirektor Andrus Maide

MSC 94. istungi kokkuvõte

17.–21. novembrini 2014. a toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee (MSC) 94. istung. Istungil osalesid 105 IMO liikmesriigi ja 3 assotsieerunud riigi ning 56 rahvusvahelise organisatsiooni esindajad. Komitee tööd juhatas hr Christian Breinholt Taanist, kes valiti ka järgmiseks aastaks MSC juhatajaks.

Veeteede Ametist osalesid MSC 94. istungil meresõiduohutuse teenistuse juhataja – peadirektori asetäitja René Sirol ja mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõunik Priit Lööper.

Istungil moodustati 4 töögrupp:

- 1) Polaarvete koodeksi (Polar Code) ja gaasi või muu madala leekpunktiga kütust kasutavate laevade ohutuse koodeksi (IGF Code) töögrupp;
- 2) Eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite (GBS) ja formaalse ohutushindamise (FSA) töögrupp;
- 3) SOLAS konventsiooni ja sellega seotud kohustuslike instrumentide muudatuste vormistamise töögrupp;
- 4) Kohustuslikesse instrumentidesse tehtavate muudatuste vormistamise grupp.

Polaarvete koodeks

MSC võttis vastu polaarvetes sõitvate laevade rahvusvahelise koodeksi (Polar Code) ja SOLAS konventsiooni uue peatüki XIV, millega tehakse polaarvete koodeksi ohutusmeetmeid käsitlev osa I-A kohustuslikuks. Polaarvete koodeks hõlmab polaarvetes sõitvate laevade projekteerimise, ehitamise, varustamise, käitamise, väljaõppe, otsingute ja merepääste ning keskkonnakaitse regulatsiooni. Polaarvete koodeks kohaldub uutele ja olemasolevatele laevadele, millel on SOLAS konventsiooni kohased tunnistused, olenemata sellest, kas tegemist on rahvusvahelise reisiga või mitte.

Polaarvete koodeks jõustub samaaegselt SOLAS konventsiooni uue peatükiga XIV nn vaikimisi aktsepteerimise menetlusega eeldatavalt 1. jaanuaril 2017. Polaarvete koodeks kohaldub uutele laevadele koodeksi jõustumisest. Olemasolevad laevad, mis

on ehitatud enne 1. jaanuari 2017, peavad koodeksi nõuetele vastama pärast 1. jaanuari 2018 toimuvaks esimeseks vahepealseks või täisülevaatuseks.

Kuna polaarvete koodeks sisaldab lisaks ohutusmeetmetele ka keskkonnanõudeid, tehakse koodeksi merekeskkonda puudutavad sätted kohustuslikuks rahvusvahelise merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) alusel. Merekeskkonnakaitse komitee (MEPC) võtab polaarvete koodeksi ja sellega seotud MARPOL konventsiooni muudatused vastu eeldatavalt oma 68. istungil mais 2015, arvestades jõustumiskuupäevana juba vastuvõetud SOLAS konventsiooni muudatuste vastavat kuupäeva ehk 1. jaanuari 2017.

Reisilaeva ohutus

MSC jätkas reisilaeva ohutusega seotud tööd ja uuendas pikaajalist tegevuskava reisilaevade ohutuse alal pärast IMO instrumentide rakendamise alakomitees (III) lõpetatud m/l Costa Concordiaga toimunud laevaõnnetuse juurdluskokkuvõtte analüüsi. Uuendatud reisilaevade ohutuse pikaajalisse tegevuskavasse lisati uute teemadena SOLAS konventsioonist tuleneva laevaruumide veega täitumise korral arvutipõhise püstuvusinfo kaptenile kättesaadavuse nõude võimalik laiendamine olemasolevatele reisilaevadele, ning veekindlate uste käitamine.

SOLAS konventsiooni muudatused

Lisaks juba eespool nimetatutele võeti MSC 94. istungil vastu järgmised SOLAS konventsiooni muudatused, mille eeldatav jõustumisaeg on 1. juulil 2016:

- reegel VI, millega nõutakse konteineri kogukaalu tõendamist kas pakitud konteineri kaalumise teel või konteinerisse laetava kauba kaalumise ja sellele konteineri tühikaalu lisamise teel, kasutades konteineri pakkimise riigi pädeva asutuse poolt heakskiidetud meetodit;
- uus reegel XI-1/7 suletud laevaruumide atmosfääri detektorite kohta, mis nõuab suletud laevaruumide õhu mõõtmiseks kaasaskantavate detektorite olemasolu laevadel, millega on võimalik mõõta hapniku, süttivate gaaside või aurude ning vesiniksulfiidi ja süsinikmonooksiidi kontsentratsiooni enne suletud

ruumi sisenemist. Sarnased muudatused võeti vastu ka mobiilsete avamerepuurtornide ehitamise ja varustamise koodeksites (MODU Code, 1989 MODU Code ja 2009 MODU Code). Nimetatud muudatustega seoses võeti vastu ka MSC ringkiri SOLAS konventsiooni reegli XI-1/7 varajaseks rakendamiseks;

- seoses reegluga X-1/2 võeti vastu 2011. aasta puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi rahvusvahelise koodeksi (2011 ESP Code) muudatused, mis sisaldavad vahepealse või täisülevaatuse käigus lastitankide katsetamise uuendatud miinimumnõudeid.

IGF koodeksi kohustuslikuks muutmine

MSC kiitis heaks gaasi või muu madala leekpunktiga kütust kasutavate laevade ohutuse koodeksi (IGF Code) eelnõu ning SOLAS konventsiooni peatükkide II-1 ja II-2 muudatused IGF koodeksi kohustuslikuks muutmiseks, eesmärgiga need vastu võtta MSC 95. istungil. Samuti kiideti heaks analoogsed muudatused SOLAS konventsiooni 1978. aasta protokollis ja 1988. aasta protokollis. IGF koodeksiga seoses kiideti heaks ka STCW konventsiooni ja STCW koodeksi muudatused, millega lisatakse gaasi laevakütusena kasutavate laevade meeskondade täiendusõpe.

IGF koodeks sätestab madala leekpunktiga kütust (eeskätt veeldatud maagaasi - LNG) kasutavate masinate, varustuse ja süsteemide juhtimise, paigaldamise ja jälgimise nõuded, et vähendada kütuse omandustest tulenevat riski laevale, selle meeskonnale ja keskkonnale.

E-navigatsiooni strateegia

MSC kiitis heaks e-navigatsiooni strateegia rakendamise plaani (SIP), mis paneb paika raamistiku ja tulevikus e-navigatsiooni lahenduste kasutuselevõtmiseks vajalikud ülesanded:

- täiustatud, ühtlustatud ja kasutajasõbralik silla disain;
- standardiseeritud ja automatiseeritud teabe edastamise vahendid;
- silla seadmete ja navigatsiooniteabe parandatud töökindlus, paindlikkus ja ühildatavus;
- kommunikatsiooniseadmete kaudu saadud info ühilduvus ja esitatavus ekraanidel;
- parendatud VTS teenusepakettide edastamine.

E-navigatsiooni strateegia on kavas välja töötada

aastaks 2019. MSC kiitis heaks testimisseadmete aruandluse ühtlustamise juhendi, et ühtlustada testimistulemuste edastamist IMO-le.

Küberturvalisus

MSC arutas küberturvalisuse praktikate vabatahtliku juhendi väljaarendamise ettepanekut, et kaitsta ja tõhustada sadamate, laevade, mererajatiste ja muude meretranspordisüsteemi elementide tegevust toetavate kübersüsteemide töökindlust. Lepiti kokku, et antud tööd hakkab koordineerima mereliikluse hõlbustamise komitee (FAL). Samuti rõhutati, et IMO ei peaks tegema küberturvalisuse teemal ühepoolseid samme, vaid tegutsema koostöös teiste ÜRO organitega ja asjakohaste rahvusvaheliste organisatsioonidega nagu Rahvusvaheline Telekommunikatsiooni Ühendus (ITU).

Eesmärgipõhised laevaehitusstandardid (GBS)

MSC vaatas läbi eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite (GBS) vastavusauditite läbiviimise hetkeolukorra klassifikatsiooniühingutes. Hetkel on vastavusauditite läbiviimiseks soovi avaldanud 13 klassifikatsiooniühingu auditeerimiseks moodustatud viis auditeerimismeeskonda ning auditeerimisega alustati juulis 2014. Selline korraldus on piisav, et viia auditeerimine läbi MSC 96. istungiks.

Laevaõnnetuste ohutusjuurdlus

MSC võttis vastu laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse rahvusvaheliste standardite ja soovitude koodeksi (Casualty Investigation Code) muudatused, millega lisati koodeksisse IMO auditi kohustuslikuks muutmiseks vajalikud ajakohastatud viited IMO instrumentide rakendamise koodeksile (III Code).

MSC soovitas sarnaselt merekeskkonna kaitse komitee 67. istungil väljendatud seisukohtadele, et koodeksi alusel läbiviidud väga raskete laevaõnnetuste ja intsidentide ohutusjuurdluse kohta tuleks esialgne teave esitada IMO-le lipuriigi poolt mistahes IMO töökeeles hiljemalt kuue kuu jooksul pärast õnnetust. IMO poolse tehnilise abi osutamist tuleks kaaluda prioriteetsena riikidele, kelle laevadega toimub kõige arvukamalt väga raskeid laevaõnnetusi.

Muud teemad

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

- võttis vastu mitmed uued laevade marsruutimissüsteemid ning tegi muudatusi olemasolevatesse, mis olid varem heaks kiidetud navigatsiooni, side ning otsingute ja pääste alakomitee (NCSR) poolt;
- võttis vastu 2009. aasta mobiilsete avamerepuurtornide ehitamise ja varustamise koodeksi (2009 MODU Code) muudatused, millega võimaldatakse alternatiivsete päästepahtide veeskamise ja manööverdamise õppuste läbiviimist;
- võttis vastu täispuhutavate päästeparvede hooldusjaamade heakskiitmise tingimuste soovitus (resolutsioon A.761(18)) muudatused seoses aegumistähtaja ületanud esemete kontrollimisega pakitud täispuhutavates päästeparvedes;
- kiitis heaks SOLAS konventsiooni reeglite II-2/4.5 ja II-2/11.6 muudatuste eelnõu, millega selgitatakse lastitankide teiseste ventilatsioonivahenditega seotud nõudeid, et tagada ohutus üle- ja alarõhu vastu juhul, kui lastitanki isolatsiooniklapp on kahjustatud või ettevaatamatult suletud, ning reegli II-2/20 muudatuste eelnõu, mis käsitleb õhukvaliteedi kontrollisüsteemi;
- tunnustas Hiina poolt opereeritavat BEIDOU satelliitnavigatsioonisüsteemi (BDS) ülemaailmse raadionavigatsiooni süsteemi (WWRNS) osana;
- kiitis heaks MSC ringkirja IMO/ILO/UNECE veoühikute pakkimise koodeksi (CTU Code) kohta;
- kiitis heaks MSC ringkirja IMO/ILO/UNECE veoühikute pakkimise koodeksiga (CTU Code) seotud infomaterjali kohta;
- kiitis heaks esialgse juhendi laeva käigus olles automaatsete sprinklersüsteemide testimise kohta;
- kiitis heaks assamblee resolutsiooni eelnõu AIS süsteemi laeval kasutamise uuendatud juhendi kohta, mis esitatakse vastuvõtmiseks järgmisele assamblee istungile;
- võttis vastu muudatused laevade kaugtuvastamise ja jälgimise süsteemiga (LRIT) seotud ringkirjadesse, et parandada LRIT süsteemi toimimist.

MSC resolutsioonid

MSC 94. istungil võeti vastu järgmised resolutsioonid:

- MSC.380(94) – 1974. aasta SOLAS konventsiooni muudatused (peatükid II-2, VI ja XI-1 ning lisa);
- MSC.381(94) – 2011. aasta puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi rahvusvahelise koodeksi (2011 ESP Code) muudatused;
- MSC.382(94) – mobiilsete avamerepuurtornide ehitamise ja varustamise koodeksi (MODU Code) (resolutsioon A.414(XI)) muudatused;
- MSC.383(94) – 1989. aasta mobiilsete avamerepuurtornide ehitamise ja varustamise koodeksi (1989 MODU Code) (resolutsioon A.649(16)) muudatused;
- MSC.384(94) – 2009. aasta mobiilsete avamerepuurtornide ehitamise ja varustamise koodeksi (2009 MODU Code) (resolutsioon A.1023(26)) muudatused;
- MSC.385(94) – polaarvetes sõitvate laevade rahvusvaheline koodeks (Polar Code);
- MSC.386(94) – 1974. aasta SOLAS konventsiooni muudatused (uus peatükk XIV);
- MSC.387(94) – 2009. aasta mobiilsete avamerepuurtornide ehitamise ja varustamise koodeksi (2009 MODU Code) (resolutsioon A.1023(26)) muudatused;
- MSC.388(94) – täispuhutavate päästeparvede hooldusjaamade heakskiitmise tingimuste soovitus (resolutsioon A.761(18)) muudatused;
- MSC.389(94) – olemasoleva kohustusliku laevaettekannete süsteemi “Chengshan Jiao neeme lähedal (Off Chengshan Jiao Promontory)” muudatused;
- MSC.390(94) – laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse rahvusvaheliste standardite ja soovitusete koodeksi (Casualty Investigation Code) (resolutsioon MSC.255(84)) muudatused.

Veeteede Ametisse on saabunud järgmised IMO ringkirjad:

- MSC.1/Circ.1310/Rev.1 (21.11.2014) - informeeritakse IMO/IHO/WMO ühisest juhendist meresõiduohutuse alase informatsiooni edastamise kohta (*Maritime Safety Information – MSI*). Ühtlasi tühistatakse ringkiri MSC.1/Circ.1310;
- MSC.1/Circ.1338/Rev.1 (21.11.2014) - juhised mereotsingute ja -pääste teenistustele seoses LRIT info küsimise ja vastuvõtmisega. Ühtlasi tühistatakse ringkiri MSC.1/Circ.1338;
- MSC.1/Circ.1352/Rev.1 (15.12.2014) - muudatused lasti paigutamise ja kinnitamise ohutusnõuete koodeksis. Ühtlasi tühistatakse ringkiri MSC.1/Circ.1352;
- MSC.1/Circ.1353/Rev.1 (15.12.2014) - parandatud juhised, kuidas koostada lasti kinnitamise käsiraamatut. Asendab ringkirja MSC/Circ.1353;
- MSC.1/Circ.1376/Rev.2 (21.11.2014) – varuplaan LRIT süsteemi järjepideva töö tagamiseks. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1376/Rev.1;
- MSC.1/Circ.1412/Rev.1 (21.11.2014) – varuplaan LIRT süsteemi järjepideva töö tagamiseks. Ühtlasi tühistatakse ringkiri MSC.1/Circ.1412;
- MSC.1/Circ.1495 (21.11.2014) – ühtlustatud SOLAS reegli V/23.3.3 tõlgendamine;
- MSC.1/Circ.797/Rev.26 (03.03.2015) – vastavalt STCW koodeksi sättele A-I/7 IMO peasekretäri koostatud nimekiri pädevatest isikutest;
- MSC.4/Circ.217 (12.12.2014) – novembrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (novembrikuu jooksul raporteeriti 31 juhtumist);
- MSC.4/Circ.218 (21.01.2015) – detsembrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (detsembrikuu jooksul raporteeriti 25 juhtumist);
- MSC.4/Circ. 220 (23.02.2015) – jaanuarikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (detsembrikuu jooksul raporteeriti 20 juhtumist);
- MEPC.1/Circ.853 (05.02.2015) – Brasiilia administratsioon teatab nende lipu all sõitvate laevade tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamisest;
- SN.1/Circ.327 (21.11.2014) - ringkiri teavitab laevaliikluse uutest meetmetest;
- COLREG.2/Circ.66 (21.11.2014) – ringkiri teavitab muudetud eraldusskeemi piirkondadest;
- STCW.2/Circ.59 (07.01.2015) – uued kutsetunnistuse vormid on väljastatud Fäärisaarte valitsuse poolt;
- FAL.2/Circ.129 (29.01.2015) – informatsioon õnnetustest laadimisel 2014. aastal (kokku 61 juhtumit);
- COMSAR.1/Circ.51/Rev.6 (10.02.2015) - muudetud informatsioon NAVAREA koordinaatoritest;
- LC-LP.1/Circ.68 (02.02.2015) – 2011. aasta raport prügi- ja muude jäätmete merre viskamise kohta. Kõik rikkumised ja reostatud alad on kaartidel välja toodud.

IMO ringkirjadega on võimalik tutvuda IMO kodulehel:
webaccounts.imo.org

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

IMO värsked trükised leiab siit:
<http://www.imo.org/Publications/Pages/JustPublished.aspx>

IMO väljaandeid on võimalik soetada siit:
https://shop.imo.org/b2c_shop/b2c/init.do

Meil külas



*Nautical Institute'i delegatsioon
Veeteede Ameti peadirektori juures*



*Paremalt: B. Dunajevskis, A. Maide,
R. McCabe, R. Sirol*



*Võrtsjärve navigatsioonikaarti
vaatamas. Hr McCabe on ka
Iirimaa navigatsioonimärgis-
tuse eest vastutava ametkonna
direktor*



*Nautical Institute
Eestiga seotud
plaane tutvustamas*

26.–27. jaanuarini külastasid Veeteede Ametit Nautical Institute'i president hr Robert McCabe, tegevjuht Philip Wake ja Balti riikide haru esimees hr Boris Dunajevskis. Eestis viibiti Balti riikide haru viienda aastapäeva tähistamise raames. Lisaks Veeteede Ametile külastati ka Eesti Merekooli ning reisilaeval Romantika peeti seminar.

Nautical Institute on rahvusvaheline merendusorganisatsioon, mille peakontor asub Londonis. Liikmeskond koosneb ligikaudu 6000 inimesest, kes esindavad erinevaid merendusvaldkondi. Nautical Institute'i eesmärk on propageerida meremeeste väljaõppe ja meretöö kõrgeid standardeid ja kaasa aidata nende väljatöötamisele. Nautical Institute'i liikmeid on Eestis kümme.

Teabepäev väikelaevajuhtide koolitajatele

12. märtsil toimus infopäev, mille osales enamik väikelaevajuhtide koolitusega tegelevate ettevõtete esindajad.

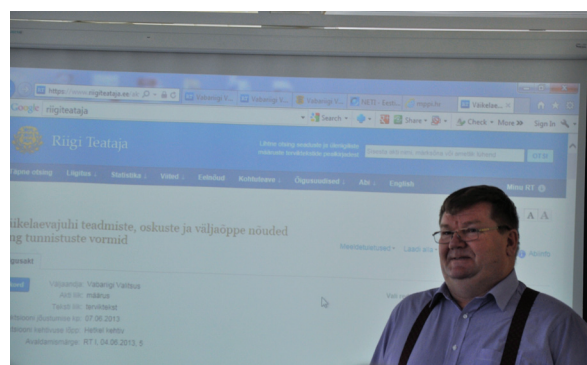
Veeteede Ameti väike- ja siseveelae-vade osakonna juhataja Andres Kõnd tõdes, et väikelaevnike teadlikkus on aasta-aastalt kasvanud ja väikelaeva-dega on õnnetusi juhtunud mini-maalselt. 2015. aasta alguse seisuga on Eestis arvel ligi 28 000 väikelaeva ja 2014. aastal registreeritud neist 1500. Andres Kõnd pööras tähele-panu koolituste ühtse kõrge taseme hoidmise ning Vabariigi Valitsuse määruse „Väikelaevajuhid teadmiste, oskuste ja väljaõppe nõuded ning tunnistuste vormid“ ühese tõlgenda-mise vajadusele.

Rene Kalmaru tutvustas eel-misel aastal loodud MTÜ Eesti Väikelaevajuhtide Koolitajate Liidu tegevust. MTÜ loomise algataja-teks olid koolitusfirmad Tallinna Bay Boating OÜ, Paadiluba OÜ ja A-MIKS Koolitused OÜ. Liit loodi koolitajate taseme ühtlustamise ja info vahe-tuse vajadusest lähtuvalt. Plaanis on luua liitu kuuluvate väikelaevajuhtide koolitajate ühtne eksamiküsimuste andmebaas ja kodulehekülg, mis hõlmab endas informatsiooni kooli-tajatest ning seaduste ja määruste uuendusi.

Politsei- ja Piirivalveameti arendus-osakonna valmisoleku ja reageeri-mise büroo peaspetsialist Rene Allik esines lühikokkuvõttega merepääste hetkeseisust. Ennetustöö tähtsusest rääkides juhtis ta tähelepanu sellele, et väikelaevajuhid kasutaksid mere-raadiosides nii igapäevaseks suhtle-miseks kui ka abi kutsumiseks mere-raadioside seadmeid, mis töötavad VHF (ultralühilaine) raadiosageduste vahemikus 156–174 MHz. Rene Allik soovis näha tihedamat koostööd väikelaeva koolitajate ning PPA ja vabatahtliku merepääste vahel, et tõhustada merepääste mooduli osa koolituskavades.



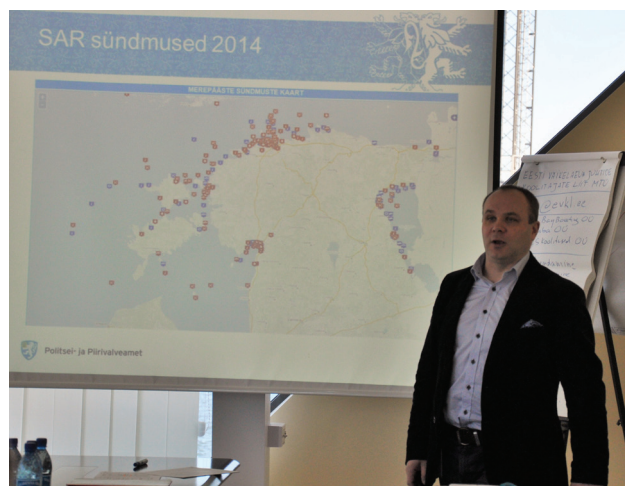
Huvi väikelaevnike koolitamise temaatika vastu oli suur



Andres Kõnd Veeteede Ametist



Rene Kalmaru MTÜ Eesti Väikelaevajuhtide Koolitajate Liidust



Rene Allik Politsei- ja Piirivalveametist

Meremess



Gabriela Kotsulim kartograafiaosakonnast ja Katriin Pellä kommunikatsiooniosakonnast tutvustamas uusi trükiseid

Veeteede Ameti esindajad (vasakult): vanemkartograafiaspetsialistid Darja Günter ja Nele Savi kartograafiaosakonnast, laevateede osakonna juhataja – HNT juhataja asetäitja Kaidi Katus ja kommunikatsiooniosakonna juhataja Tarmo Ots



20.–22. märtsini toimunud meremessil oli teiste riigiametite kõrval esindatud ka Veeteede Amet.

Veeteede Amet esitles meremessi ajaks trükist ilmunud kaardiatlast nr 1 „Soome laht, Suurupi poolsaarest Narvani“.

Huvi ja eeluvust tekitas nii lastes kui ka täiskasvanutes koostöös kunstnik Roman Matkewitziga valminud värvimise ja nuputamise taskuraamat „Ohutult veekogul“.

Väike- ja siseveelaevade osakonna ja laevateede osakonna juhatajad osalesid vestlusringis meresõidu-ohutusest väikelaevanduses.



Veeteede Amet pöörab üha enam tähelepanu lastele suunatud ennetustööle

Küsimustele vastamas laevateede osakonna juhataja – HNT juhataja asetäitja Kaidi Katus ja väike- ja siseveelaevade osakonna juhataja Andres Kõnd

