



VEETEDE AMETI
TEATAJA





VEETEED AMETI TEATAJA 2015/3

Veeteede Ameti algusaastatest

3

Väheteada faktid – tuumaenergia jõul
töötavad tuletornid Eesti rannikul

8

Manilaiu tulepaak tõsteti
uude asukohta

9

Tunne kolleegi – nõunik Vaido Kraav

10

Eesti õigusaktide muudatused

12

Jäämurdja Tarmo nimekaim

12

Kuressaare merepäevad

17

Parvlaeva Kihnu Virve
esimene merereis

18

Meil külas

19

Meie külas

20

Hea lugeja!

Novembris tähistab Veeteede Amet oma 97. aastapäeva. 13. novembril 1918. a lõi Eesti Vabariigi Ajutine Valitsus tänase mere-administratsiooni eelkäija, Tuletornide ja Meremärkide Valitsuse. Sellest hetkest algas tõsine töö. Tõsi küll, 1940. aastal peatus ametkonna tegevus viiekümneks aastaks, et siis jälle praktiliselt nullist alata. Uhkusega võib öelda, et mõlemal korral saadi hakkama. Minu siiras lugupidamine kuulub kõigile neile kolleegidele, kes 90-ndatel aastatel ehitasid üles tänase Veeteede Ameti. Usun, et mõistate minu sõnu paremini, kui loete selle numbri põhilugu ametkonna algusaastatest.

Aastapäeva valguses olemegi pühendanud Veeteede Ameti Teataja kolmanda numbri meie organisatsiooni ühe olulise töövaldkonna – veeteede ohutuse tagamise – taasloomisega seonduva tutvustamisele. Vaido Kraav, endine pikaajaline hüdrograafia- ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja, kirjutab oma kogemuste põhjal, kuidas toimus Eestis paikneva meremärgistuse ülevõtmine Vene okupatsioonivägedelt. Lisaks veel lugu tuuma jõul töötanud meremärkidest meie rannikul. Ka see on teema, millest me väga palju ei tea ja seetõttu ei ole ka kirjutanud. Ometigi olid Eestis sellised navigatsioonimärgid aktiivses kasutuses ja meie hulgas on nendega kokku puutunud inimesi.

Veeteede ohutuse tagamine on vaid osa Veeteede Ameti tööst. 90-ndatel hakati üles ehitama ka meresõiduohutuse teenistust, mis hõlmab laevade ja meremeestega seonduvaid tegevusi. Kuna kõik lood ühte väljaandes ei mahu, siis sellest kirjutame aasta pärast, ametkonna 98. sünnipäevale pühendatud numbris.

Pidupäeva selja taha jättes ja igapäevaste teemade juurde tagasi tulles, nagu juba väljaandes tavaks on saanud, leiame ka seekord ühe persooniloo ja ülevaate meie viimase aja tegemistest.

Head lugemist soovides

Rene Arikas
peadirektor

Veeteede Ameti algusaastatest

Üheks oluliseks probleemiks, mis kaasnes Eesti Vabariigi suveräänsuse taastamisega, oli ohutu laevaliikluse tagamine oma vetes. See on iga sõltumatu mereriigi õigus ja kohustus. Kahjuks olid võimalused ja tulemused selles valdkonnas üsna tagasihoidlikud ja ebarahuldavad. Vabariigi Valitsus mõistis, et ohutu laevaliikluse tagamine on riiklik probleem, mis tuleb lahendada riiklikul tasemel. Sellest lähtudes loodi meresõidu ohutuse tagamiseks Eesti Veeteede Amet (tol ajal Veeteede Ameti ametlik nimi ja selle lühend EVA). Veeteede Ameti algusaastatest peale Eesti taasiseseisvumist räägib Vaido Kraav, rahvusliku hüdrograafiateenistuse alusepanija ja juht, praegune nõunik.



Niisugune oli Narva-Jõesuu tuletornilinnaku sissepääs 1992. aastal

1991. a sügisel alustasid Vabariigi Valitsus ja EVA läbi-rääkimisi Nõukogude Liidu (hiljem Vene Föderatsiooni) valitsuse ja vastavate ametkondadega tuletorni- ja hüdrograafiateenistuse varade ja vastutuse üleandmise küsimustes. Teadupärast olid Eesti territooriumil paiknevad navigatsioonimärgistuse ja hüdrograafia varad kuni 1992. a alguseni Nõukogude Liidu kaitseministeeriumi Balti Sõjalaevastiku koosseisu kuuluva Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni valduses (sõjaväeosa nr 87280, mille ülem oli II järgu kapten Sergei Popov). 1992. a alguses kuulutas Vene Föderatsioon end ühepoolselt endise Nõukogude Liidu õigusjärglaseks ja kogu Balti Sõjalaevastiku ainu-omanikuks, sealjuures ka Eesti territooriumil paiknevate varade omanikuks. Oli ilmne, et ilma materiaalse baasita (navigatsioonimärgid ning nende teenindamiseks vajalikud vahendid nagu laevad ja töökojad) ei olnud Eesti Vabariigil võimalik realselt tagada meresõidu ohutust oma vetes. Seetõttu oli vajalik, et nii Eesti seadusandlik kui ka täidesaatev võim tegutseksid otsustavalt riigi võimekuse tõstmiseks. Eesti Vabariigi Ülemnõukogu kuulutas oma 23. jaanuari 1992. a otsusega kõik Eesti territooriumil paiknevad NL relvajõudude halduses olnud hooned, rajatised ja muu vara, sealhulgas ka tuletorni- ja hüdrograafiateenistuse vara, Eesti Vabariigi omandiks. Eesti Vabariigi Valitsus püüdis oma korralduste ja määrustega (18. märtsist 1992. a jt) astuda samme tuletorni- ja hüdrograafiaalase teenindamise normaliseerimiseks Eestis,

paraku ilma oluliste edusammudeta. Küsimuse lahendus jäi üldreeglina poliitilise otsuse taha omandiküsimuses. Kuna nii Eesti pool kui ka Vene pool olid kuulutanud end Eesti Vabariigi territooriumil paiknevate tuletorni- ja hüdrograafiateenistuse varade omanikuks, siis ei õnnestunud 1991.–1992. a jooksul realiseerida ühtegi mõlemat poolt rahuldavat kokkulepet. Tuletornides ja nende teenindamiseks vajalikes hoonetes ja rajatistes tegutsesid endiselt Vene Föderatsiooni (VF) Balti Sõjalaevastiku teenistuses olevad tegelased, kes ei allunud mingil moel Eesti Vabariigi valitsusasutustele, sealhulgas Eesti Veeteede Ametile. Kui küsida, kas oleks olnud ka muid võimalusi tuletorni- ja hüdrograafiaalase teenindamise tagamiseks Eesti vetes, siis võib tõdeda, et oli, kuid kahjuks mitte ühtegi sellist, mis oleks taganud selle teenuse jätkusuutlikkuse. 1991. a lõpus, kui riigid ei olnud veel omandiküsimusi käsitlevaid otsuseid vastu võtnud, tegi Vene pool Eestile ettepaneku, mille järgi Vene Sõjalaevastikule alluv Hüdrograafiateenistus jätkaks lepingu alusel tuletorni- ja hüdrograafiaalast teenindamist lähema 5–10 aasta jooksul Eesti vetes ja Eesti pool kataks kõik sellega kaasnevad kulutused. Ettepanekuga ei saanud Eesti Vabariigi Valitsus nõustuda, kuna:

- oleks puudunud igasugune ülevaade ja kontroll võõrriigi sõjaväelise struktuuri tegevuse üle Eesti territoriaalvetes ja territooriumil;
- monopoolse seisundi omamine Eestile strateegiliselt

olulise majandusharu (laevaliikluse) üle oleks võimaldanud vastaspoolel avaldada Eestile nii majanduslikku kui poliitilist survet;

- poliitilise situatsiooni muutumisel oleks Eestil tulnud alustada ikkagi nullseisundist, kuna lepingu kehtivuse ajal läheksid kõik finantsvahendid lepingu kulude katteks ja oma tuleturni- ja hüdrograafiateenistuse struktuuride loomiseks ning vahendite hankimiseks ei jääks midagi üle.

Üheksvariandiks, mida kaaluti, oli ka Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni Lume tänaval asuva Hüdrograafiasadama jõuga (Kaitseliidu abiga) üle võtmine. Õnneks see stsenaarium ei teostunud, kuna sellega oleks kaasnenud liiga palju riske ja kerkinud vastuseta küsimusi. Kui nimetada neist mõningaid siis:

- oleks aset leidnud otsene sõjaline konflikt Eesti ja Vene poole vahel, mille tagajärgi ei olnud võimalik ette ennustada;

- tuleturnid ja teised navigatsioonmärgid oleksid võinud jääda ilma vahiteenistusest ja neid toetavate teenusteta (laevad), kuna „sõjaseisukorras“ ei oleks olnud kindel, mille poole senised Hüdrograafiateenistuse töötajad oleksid valinud;

- ei oleks olnud võimalik vältida seadmete ja muu vara tahtlikku kahjustamist, rikkumist või hävitamist pahatahtlike töötajate või marodöörade poolt tühjaksjäänud objektidel;

- Eesti Veeteede Ametil puudus omal võimekus struktuuride ja spetsialistide näol kõigi vajalike tööde iseseisvaks teostamiseks.

1992. a esimesel poolel oli kaalumisel rida erinevaid variante olukorra lahendamiseks. Arutati olemasoleva Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni vara rendile või operatiivsesse haldusse võtmist, kuid paraku jäid need variandid realiseerimata seoses poliitiliste aspektidega, mis ei võimaldanud sõlmida juriidiliselt korrektset lepingut sõjaväele kuuluva vara rentimiseks sellise riigi sõjaväelt, kelle staatust oma territooriumil ei tunnustata. Oli tekkinud ummikseis. Samal ajal halvenes tuleturni- ja hüdrograafiaalase teenindamise tase Eesti vetes katastroofiliselt ja suurenes poliitiline surve Vene Föderatsiooni poolt. Et sundida Eesti poolt järeleandmisele, ähvardati 1992. a veebruaris kõigi Eesti vetes paiknevate navigatsioonitulede väljalülitamisega ning astuti esimesi samme laevaliikluse suhtes oluliste tulede väljalülitamisega sadamates ja nende sissesõiduteedel.

1992. a keskel valitses olukord, kus 1/3 Eesti territooriumil ja vetes paiknevatest navigatsioonimärkidest ei töötanud normaalselt või üldsegi mitte, ujumärgistus ei asunud ettenähtud paikades jms. Sageli oli seejuures tegemist kõige olulisemate laevateedega Eesti rannikumeres (parvlaevaühendused Lääne-Eesti saartega) ja ohutu laevaliiklus Eesti vetes ei olnud garanteeritud. Seejuures ei olnud alati tegemist tahtliku boikoteerimisega, vaid lihtalt asjaoluga, et vahendite puudumise tõttu ei vastanud seadmete ja rajatiste hooldamine nõutavale tasemele. Taunitav oli



Plakat Hundipea sadamas. Majakad – merede pühadus! Nad kuuluvad kõigile ja on puutumatud nagu riikide suursaadikud! Foto: Kaarel Aare



EVA-003, endine kalalaev Salme oli üks esimesi VA alustest. Foto: Kaarel Aare



Üks osa Osmussaare tuleturni raadioaparatuurist. Foto: Kaarel Aare



VA juhtkond ja kaatri meeskond, PVA tolleaegne peadirektor Tarmo Kõuts ja Vilsandi majakavaht koos president Lennart Meri perega. Foto: VA arhiivist

seejuures Vene poole käitumine, kes seoses olukorra halvenemisega alustas väärinformatsiooni levitamist mitmesuguste rahvusvaheliste teabekanalite vahendusel püüdega kompromiteerida Eesti Vabariiki ja tema valitsust.

Kuivõrd keeruline ja kriitiline oli olukord tol hetkel meie vetes ohutu meresõidu kontekstis, illustreerib ilmekalt nn. „Pärnu intsident”. Selle raames alustas VF Hüdrograafiateenistus (Haapsalus asuv s/o 87280) 1992. a suvel süstemaatilist poide väljavõtmist, tulede kustutamist ja optika demonteerimist navigatsioonimärkidelt. 22. juulil alustas hüdrograafialaev „GS-108” poide väljavõtmist Pärnu sadamasse viivalt laevateelt ja reidilt. Operatsiooni õnnestumine oleks täielikult halvanud laevaliikluse Eesti tähtsuselt teises sadamas. Peale esimese poi väljavõtmist sekkusid eelnimetatud laeva tegevusse Pärnu sadama võimud ja peatasid selle tegevuse. Et vältida analoogilise tegevuse kordumist Väinamere laevateel (vastav korraldus oli juba antud), pöördusid Lääne-Eesti kohalikud võimu- ja täidesaatvad organid eelnimetatud Hüdrograafiateenistuse kohaliku osakonna juhataja poole avaldusega, mille eesmärgiks oli vältida navigatsioonimärkide väljavõtmist kohalike laevateedelt ja parvlaevaühenduse katkemist mandri ja Hiiumaa vahel.

Märgilise tähendusega oli eeltoodud faktide tõlgendamine toleaeegse Vene poliitilise propagandamasina poolt. 26. augustil 1992. a sai Eesti Vabariigi Välisministeerium järgmise sisuga noodid (nr 499/2E) Vene Föderatsiooni Välisministeeriumilt: „Vastavalt ÜRO 1982. a Mereõiguse konventsioonile, Rahvusvahelisele konventsioonile inimelude ohutusest merel 1974 (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS-1974*) ning IALA nõuetele (1980. a) tegeleb meresõidu ohutuse tagamisega Eesti Vabariigi vetes Venemaa Sõjamerelaevastiku Hüdrograafiateenistus. Kahjuks takistatakse neid regulaarsete tööülesannete täitmisel. Nii peeti 22. juulil kinni hüdrograafialaev „GS-108”. 28. juulil esitasid Eesti vabariigi esindajad Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni ülemale ultimaatum, mida pole võimalik tõlgendada teisiti kui sekkumist nimetatud Hüdrograafiateenistuse otseste tööülesannete täitmisel (mõeldakse Lääne-Eesti kohalike võimuorganite avaldust). Eesti võimude selline tegevus seab ohtu rahvusvaheliste lepete täitmisel, mille on võtnud endale Venemaa Sõjajõudude Hüdrograafiateenistus”.

Ilmselt on siin kommentaarid üleliigsed. Demagoogia hiilgav näide – tee esimesena kära ja ohvrist süüdlane, küll leidub uskujaid, eriti kui vastaspoolel puudub reaalne võimalus end kaitsta. Antud küsimuses ei piirdunud Vene pool ainult Eesti Vabariigi Valitsuse informeerimisega, vaid analoogilist teavet levitati ka teistele riikidele ja rahvusvahelistele organisatsioonidele.

Oluline nihe tuletorni- ja hüdrograafiaalase teenindamise probleemi lahendamises toimus 1992. a sügisel.

Eesti Vabariigi ja Vene Föderatsiooni valitsuste riikidevaheliste läbirääkimiste delegatsioonid arutasid esimest korda 1992. a septembris Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni varade ja vastutuse üleandmise küsimusi ja koostasid vastava kokkuleppe eelnõu. Ekspertide ja delegatsioonide sõjaliste küsimuste töörühmade tasemel kooskõlastati ja parafeeriti nimetatud kokkuleppe eelnõu 30. septembril 1992. a. Kokkulepe nägi ette Hüdrograafiateenistuse varade ja vastutuse ohutu laevaliikluse tagamise eest Eesti vetes üleandmise–vastuvõtmise hiljemalt 1. aprilliks 1993. a. Eesti Vabariigi Valitsus, tunnetades antud kokkuleppe kiire jõustamise vajadust, vaatas oma istungil 3. novembril 1992. a selle eelnõu läbi, kiitis heaks ja volitas Eesti Vabariigi nimel teede- ja sideministrit Andi Meistrit sellele alla kirjutama. Et kiirendada selle eelnõu läbivaatamist Vene Föderatsiooni Valitsuse poolt, pöördus Eesti Vabariigi Välisministeerium 13. novembril 1992. a vastavasisulise noodiga Vene Föderatsiooni Välisministeeriumi poole. Kahjuks luges Vene pool vajalikuks küsimuse veelkordset läbivaatamist riikidevahelise läbirääkimiste delegatsioonide tasemel. 17. detsembril 1992. a, järjekordsel delegatsioonide istungil, vaadati kokkuleppe eelnõu veelkord läbi ja parafeeriti delegatsioonide juhtide tasemel. Ainukeseks märkimisväärseks muudatuseks eelnõu tekstis oli üleandmise–vastuvõtmise tähtaja nihutamine 1. aprillilt 1. juulile 1993. a. 24. detsembril 1992. a vaatas Eesti Vabariigi Valitsus kokkuleppe eelnõu veelkord läbi ja volitas teede- ja sideministrit selle alla kirjutama (eelmise volituse tähtsuse oli aegunud).

Rahvusvahelise toetuse saamiseks ja surve avaldamiseks Vene poolele pöördus Eesti Veeteede Ameti rahvusvaheliste organisatsioonide poole (IMO, IALA ja IHO) kirjeldades meresõiduohutuse olukorda Eesti vetes ja paludes tuge probleemi lahendamiseks. 26.–29. jaanuaril 1993. a korraldas Rahvusvaheline Tuletornide Administratsioonide Liit (IALA) nõupidamise Pariisis, mille otsuses tunti tõsist muret ohutu laevaliikluse olukorra üle Läänemere idaosa vetes (analoogiline olukord oli ka Läti ja Leedu vetes). Lähtudes otsusest pöördusid nii IALA kui ka IHO Vene Föderatsiooni poole taotlusega kiirendada hüdrograafiateenistuse varade üleandmise kokkuleppe jõustamist ohutu laevaliikluse tagamiseks Läänemere idaosas. Kahtlemata aitas rahvusvaheline surve kaasa küsimuse positiivsele lahendamisele.

Arvestades vara ja vastutuse üleandmise küsimuse kiire lahendamise olulisust nii Eesti kui Vene poole jaoks, pöördus Eesti Välisministeerium 9. veebruaril 1993. a järjekordse noodiga Vene Föderatsiooni Suursaatkonna poole, milles avaldati lootust, et Vene pool leiab võimalusi kokkuleppe läbivaatamiseks kõige lähemas tulevikus ning informeerib Eesti poolt vastuvõetud otsusest.

Lõplik lahendus peale kaheaastast kemplemist selles küsimuses saabus 1993. a 3. augustil lepingu: „Eesti Vabariigi ja Vene Föderatsioon kokkulepe seoses Vene Föderatsiooni Sõjalaevastiku vara osalise üleandmisega Eesti Veeteede Ameti Navigatsioonimärgistuse ja Hüdrograafia Talitusele” allakirjutamisega Tallinnas. Eesti poolt kirjutas kokkuleppele alla teede- ja sideminister Andi Meister ja Venemaa poolt VF Balti Sõjalaevastiku juhataja admiral Vladimir Jegorov. Vastavalt kokkuleppele kuulusid üleandmisele Eesti territooriumil ja vetes asuvad navigatsioonimärgid ja hüdrograafiliste mõõdistuste vara, sealhulgas laevad, muud seadmed ja rajatised, mis olid Vene Föderatsiooni Sõjamerelaevastiku Hüdrograafiateenistuse halduses. Lepingu artikkel 4 nägiette, et Vene pool annab üle ka kartograafiliste materjalide originaalid (mõõdistusplaanid), mis käsitlevad Eesti territoriaal- ja sisemerd ning on vajalikud navigatsioonikaartide koostamiseks.

Varade tegelik üleandmine algas 1993. a augusti lõpus ning lõppes sama aasta oktoobris. Kahe kuu jooksul vormistasid kahepoolsed komisjonid tuletornide ja -paakide ning nende abihoonete ja seadmete, töökodade ja administratiivhoonete, poilaevade ja -kaatrite, poide ja toodrite ning muu liikumatu ja liikuva vara üleandmise ja vastuvõtmise. Ainuüksi seitsmes eksemplaris koostatud aktide (millest kaks eksemplari sai Eesti pool) hulk oli aukartustäratav. Üleandmisele kuulusid ka seitse alust, sealhulgas kaks suuremat ja üks väike poilaev ning neli kaatrit. Kahjuks oli nende seisukord selline, et edaspidi oli võimalik kasutada ainult üht suuremat ja väikest poilaeva. Ülejäänud tehnika kuulus utiliseerimisele. Varade ülevõtmisega tekkis EVA-l esimest korda reaalne võimalus ja ka kohustus alustada tegevust ja tuleviku kavandamist seoses nõuetekohase navigatsioonimärgistuse töö tagamisega Eesti vetes.

Eesti Veeteede Amet kui navigatsioonimärgistuse ja hüdrograafiateenistuse eest otseselt vastutav amet tegeles ajavahemikul 1992–1993 aktiivselt meresõidu ohutuse tagamiseks vajalike õigusaktide ettevalmistusega. Oluliseks tegevuseks oli ka Vabariigi Valitsuse, Teede- ja Sideministeeriumi, Välisministeeriumi ja Kaitseministeeriumi nõustamine merenduse küsimustes ja vajalike põhjenduste ja selgituste koostamine Vene poolega toimunud läbirääkimiste toetamiseks. EVA spetsialistid esindasid Eesti Vabariiki läbirääkimistel ka väljaspool Eestit nii Pariisis kui Moskvast ning osalesid Eesti–Vene läbirääkimiste komisjonide töös. EVA pidas ka otseseid läbirääkimisi Vene Föderatsiooni Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni juhtkonnaga ning selgitas oma võimalusi

ja seiskohti meresõidu ohutuse tagamisel Eesti vetes. Tegelikult oli see keeruline periood, kus iga päev tuli valmis olla ootamatusteks, edusammudeks ja tagasilöökideks.

1992. a algul loodi Eesti Veeteede Ameti koosseisus Tuletorni- ja Hüdrograafiatallitus (kaasaegse Hüdrograafia ja Navigatsioonimärgistuse teenistuse eelkäija) ja aasta jooksul komplekteeriti talitus võtmepositsioonidel olevate töötajatega (talituse juhataja ja selle asetäitja, võtmeosakondade juhatajad), kes esialgu olid sunnitud tegelema rohkem teoreetiliste ja poliitiliste küsimuste lahendamise ja hüdrograafiatallituse päevaprobleemidega. Kuna Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni objektid olid võõrriigi territoorium (sõjaväeobjektid) siis puudus neile tol ajal ka ametlik juurdepääs. Meil ei olnud piisavalt teavet olemasolevate süsteemide ja nende seisundi kohta. Õnneks ei viibinud me täielikus teadmatuses kohapeal toimuva kohta, kuna Vene Föderatsiooni Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni

Navigatsioonimärgistuse osakonna juhtajaks oli tol ajal vanemleitnant Tarmo Sööt (hilisem EVA Navigatsioonimärgistuse osakonna juhataja). Tänu Söödi töötamisele süsteemis jäi ilmselt nii mõnigi meresõidu ohutust mõjutav pahategu toimumata ja vara ärandamata.

EVA taotlustele, et välismaa eksperdid saaksid kohapeal olukorraga tutvuda, seda hinnata ja teha ettepanekuid navigatsioonimärgistuse moderniseerimiseks, öeldi nii kohalikul kui ka Vene Föderatsiooni

Kaitseministeeriumi Navigatsiooni ja

Okeanograafia Peavalitsuse tasemel kategooriliselt ei. Seetõttu puudus meil kuni märgistuse ülevõtmiseni täielik ülevaade teeninduse tegelikust tasemest, olemasolevate seadmete ja süsteemide füüsilisest seisundist ja moraalsest vananemisest. Kuni viimase ajani töötasid meie territooriumil ja vetes mitmed tuletornid ja -paagid, mille toiteallikaks olid SR-90 baasil töötavad tuumageneraatorid (*Radionuclide Thermoelectric Generator*), mis kuulusid enne üleandmise protsessi algust demonteerimisele ja Eestist väljaviimisele. Gaasil (atsetüleen) töötavaid tulesid oli Eestis kolmkümmend, kuid alates 1992. a ei töötanud neist ükski, gaasi puudumise tõttu. Patareidel töötavast 60 tulest töötas patareide defitsiidi tõttu vaid kolmandik (20 tuld). Elektrivõrku ühendatud 220 tulest Eesti rannikul ei töötanud 1992. a üldse või ainult osaliselt ca 50 tuld. Seega oli 1992. a olukord üsna kurb ja ühel või teisel põhjusel ei töötanud 310 tulest Eesti rannikul tervelt 100 tuld, mis kinnitab veelkord juba tõdetud kriitilist olukorda seoses navigatsioonimärgistuse tööga 1992. aastal.

Varade tegelik üleandmine algas 1993. aasta augusti lõpus ning lõppes sama aasta oktoobris

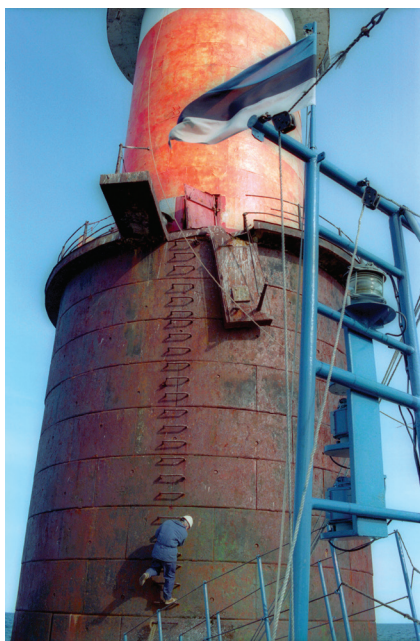
Klassikalist hüdrograafiat, s.o hüdrograafilisi mõõdistustöid ja selle alusel navigatsioonikaartide koostamist Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajoon ei teostanud. Mõõdistustööde läbiviimisega Eesti vetes ja esialgse töötlemisega tegeles Hüdrograafiateenistuse Kaliningradi osakond. Navigatsioonikaartide koostamine ja trükkimine kogu endise Nõukogude Liidu merealade kohta toimus St.-Peterburgis. Kuna Vene Föderatsiooni Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni varade hulka ei kuulunud ei mõõdistamise ega kartograafia seadmeid, siis ei kuulunud üleandmisele ka vastav tehnoloogia ja oskusteave. Lepingu järgi üleandmisele kuuluvad kartograafiliste materjalide originaalid jäid seekord üle andmata ja mõõdistusplaanide kooptiad (kusjuures kooptiate tegemise kulud kattis Eesti Vabariik) anti üle alles 1994. a teisel poolel. Seega tuli klassikalise hüdrograafia ülesehitamisega 1993. a alustada ikkagi tühjalt kohalt.

Vene Hüdrograafiateenistuse vara ülevõtmisega kaanesid ka olulised muutused EVA struktuuris. Kui 1993. a alguses oli ameti teenistujate nimekirjas 104 teenistujat, siis 1993. a lõpuks see kuuekordistus, ulatudes 644 teenistujani, sealhulgas 208 endist Vene Föderatsiooni Hüdrograafiateenistuse Tallinn rajooni töötajat.

1993. a koos Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni varade ülevõtmisega lõppes esimene etapp rahvusliku navigatsioonimärgistuse ja hüdrograafiaalase teeninduse taastamisel Eesti Vabariigis. Olukord ei olnud eriti roosiline. Suur hulk tuletorne ja -paake oli ebarahuldavas seisukorras, vajades kapitaalremonti, renoveerimist või konserveerimist. Tuleseadmed olid ebaökonoomsed ja nii füüsiliselt kui moraalselt vananenud. Puudusid vajalikud

tagavaraosad, neid kas ei toodetud enam või puudus reaalne võimalus nende hankimiseks kusagilt endise Nõukogude Liidu avarustest. Sama kehtis ka ülevõetud poi- ja hüdrograafiaalade ning muude spetsiifiliste seadmete kohta. Nagu juba eelpool öeldud, tuli hüdrograafiateenistuse osas alustada peaaegu täielikust nullseisust. Seega oli vajalik alustada navigatsioonimärgistuse moderniseerimise ja automatiseerimisega ja digitaalse hüdrograafia ülesehitamisega (mitmekiirelised sonarsüsteemid, elektronkaartide koostamine).

Et mitte jätta muljet, et kõik oli tol perioodil negatiivne ja meie vastu, peab märkima, et neil rasketel aegadel oli meil ka toetajaid vastaspoole (Vene poole) spetsialistide näol. Paljude spetsialistide lähenemine oli aus ja vastutustundlik ning suurelt osalt tänu selliste inimeste jõupingutustele oli laevaliiklus meie vetes tol ajal üldse võimalik. Eriti tahaks siinjuures ära märkida Vene Föderatsiooni Navigatsiooni ja Okeanograafia Peavalitsuse (kellele otseselt allus Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajoon) tolleaegse ülima viitseadmiraal Juri Šeglovi mõistvat ja professionaalset suhtumist Hüdrograafiateenistuse vara ja vastutuse üleandmisesse. Vahetult enne üleandmist saabus ta Eestisse ja külastas koos EVA esindajatega Põhja-Eesti tuletorne ja rahustas nende töötajaid seoses üleminekuga ning julgustas neid edasi töötama. Tänu temale kulges ka üleandmise protsess ilma eriliste pingete ja sekeldusteta. Kokkuvõtteks võiks tõdeda, et olukord 1992.–1993. a seoses hüdrograafia- ja navigatsioonimärgistuse alase teenindamisega Eesti vetes oli keeruline ja ebarahuldav ning varade ja vastutuse ülevõtmine oli aega- ja vaevanõudev protsess. Õnneks ei kaasnud sellega tõsisid katastroofe ega inimohvreid laevaliikluses.



Tallinnamadala tuletorn enne igasuguseid remonte



Päränd nõukogude ajast – unikaalne Naissaare nautofon e udusignaalide edastaja



Vaido Kraav EVA-303 pardal

Fotod: VA arhiivist

Väheteada faktid – tuumaenergia jõul töötavad tuletornid Eesti rannikul

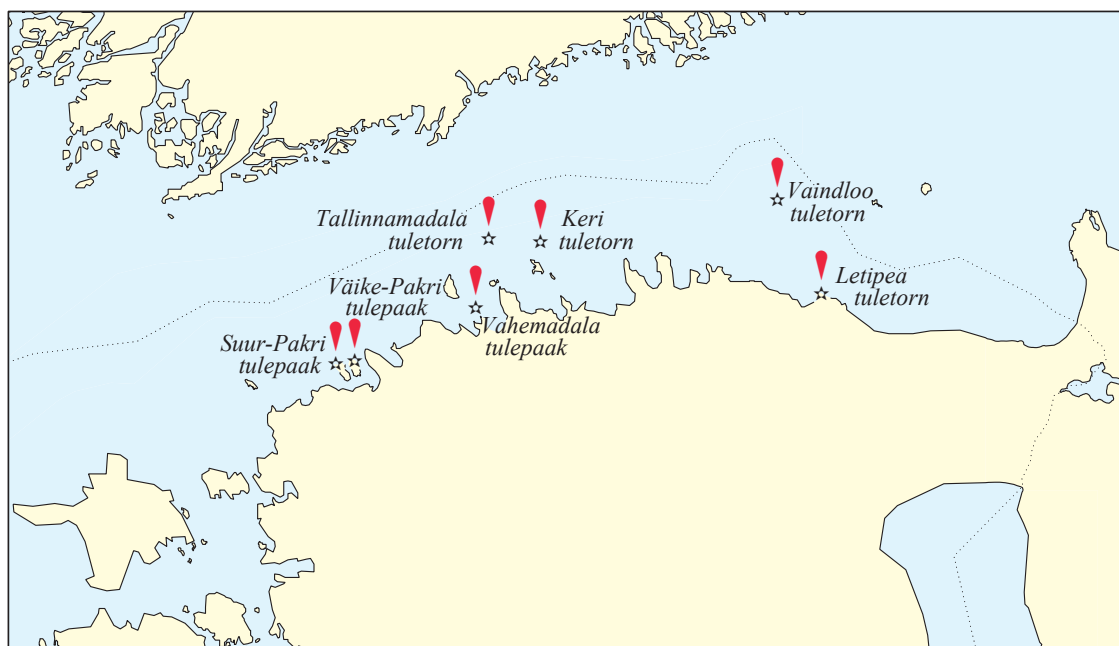
Paldiskis paiknenud aatomialveelaevade meeskondade õppekeskuses asunud tuumareaktorist on kuulnud ilmselt kõik Veeteede Ameti Teataja lugejad. See aga, et nõukogude perioodil paiknes Eesti rannikul suure tõenäosusega veel vähemalt mitukümmend tuumaenergial töötavat seadet, on jäänud mingil põhjusel senini väheräägitud faktiks. Meie endine kolleeg Peeter Peetsalu on oma raamatus Merekuultuurilugu seda teemat veidi puudutanud. Teataja üritab tuua mõningast lisateavet selle põneva teema kohta. Kolleegidelt kuuldu pani kirja kommunikatsiooniosakonna juhataja Tarmo Ots.

Tarmo Sööt on Eesti merendusringkondades teada-tuntud mees. Tänapäevane Eesti Merekooli direktor on üks nendest inimestest, kes pani taasiseiseisvunud Eestis aluse veeteede ohutuks muutmisele. Alates 1994. aastast Veeteede Ameti navigatsioonimärgistuse osakonna juhataja ametikohal töötanuna vastutas ta mere- ja kaldamärkide valdkonna ülesehitamise ja töökorras hoidmise eest. Enne seda aga oli viis aastat T. Söödi töökohaks Vene Föderatsiooni Hüdrograafiateenistuse Tallinna rajooni navigatsioonimärgistuse osakond, mis vastutas Eesti vetes navigatsioonimärkide korrashoiu eest. Selle osakonna hooldada olnud tuletornidest olid mõned aga vägagi erilised.

Mõõtmed 1,5 x 1,5 x 1 meetrit, kaal 2 kuni 3 tonni – selline nägi välja tuletornidele energiat tootev isotoopgeneraator, ehk mida lihtsustatult võib kutsuda tuumatoiteallikaks. Tarmo Söödi sõnul oli eelmise sajandi 80-ndate aastate lõpus Eesti rannikul kümnekond tuumajõul töötavat tuletorni. Tallinnamadal, Vahemadal, Keri saar, Letipea neem, Suur ja Väike Pakri, Vaindloo, veel kuskil Väinamere piirkonnas – loetleb ta kohti, kuhu oli paigaldatud „tuumamajakad“. Peetsalu kirjutab oma raamatus, et mõningail andmeil oli selliseid torne Eestis lausa 29.

Sellise numbriga tõepärasust kinnitavad ka teised veeteede ohutusega seotud inimesed, kuigi faktiliselt on seda täna praktiliselt võimatu kontrollida, sest andmeid Eestis ei ole. Ka hr Söödi sõnul võis mingil ajahetkel 70-ndatel või 80-ndatel Eestis olla temale teadaolevast arvust rohkem tuuma jõul töötavaid torne.

Isotoopgeneraatoreid kasutati piirkondades, kus oli raske mingit muud alternatiivset energiaallikat kasutada, kuid kus navigatsioonimärgi töökindlus pidi olema kindlasti tagatud. Kuna generaatorid olid küllalt suured, siis kasutati neid ainult tuletornides, ujumärgistusse need oma mõõtmete tõttu ei sobinud. Tuumaenergia kasutamist nähti tollel ajal positiivses valguses. Oli ju tegemist innovaatilise ja väga kalli tehnoloogiaga ja nende kasutamine näitas, et Moskva keskvoimu silmis olid Eesti rannikuveed üliolulised ja sinne hoolduspersonal Venemaal valitsevat töömentaliteeti arvestades kõrge ja usaldusväärse kvalifikatsiooniga. Ühtedel andmetel peeti Eestit lausa niivõrd tähtsaks, et esimene tuuma jõul töötav navigatsioonimärk kogu Nõukogude Liidu territooriumil rajati Eestisse. See toimus 1974. aastal ja selleks oli Tallinnamadala tuletorn. Kuidas olid lood ohutusega? Isotoopgeneraator ei oleks



Eesti põhjarannikul meile teadaolevad tuuma jõul töötanud navigatsioonimärgid

oma ehituse poolest saanud plahvatada, kuid lekke korral oleks olnud nad ohtlikud ning tekitanud radioaktiivse saastatuse. Tarmo Sööt mäletab hästi, et tema viieaastase tööperioodi jooksul mingeid õnnetusi ega ekstsesse ei olnud. Samas oli tal kohustus pastapliatsi sarnast radiomeetrit pidevalt kaasas kanda. Kontroll tule tornide üle oli range, lisaks kohalikule Eestist pärit hooldusmeeskonnale käisid kord aastas neid meremärke kontrollimas ka Venemaalt pärit spetsialistid. Vandaalitsemisest tulevat julgeoleku riski vähendas see, et praktiliselt kogu Eesti rannikuala oli kinnine piiritsioon, kuhu kellelgi asja ei olnud. Samuti olid tollel ajal kõik tule tornid aastaringsest mehitatud ehk siis navigatsioonimärgid töötasid tule tornivahi valvsa pilgu all.

80-ndate lõpul hakkasid venelased tuumaallikaid maha monteerima ja Eestist välja viima. Enamik neist viidi Venemaa kaug-põhja regiooni. See on piirkond, kus raskete kliimatingimuste ja pikkade vahemaade tõttu kasutatakse enamikes tule tornides senini aatomienergiaallikaid, sest puudub alternatiivne lahendus.

Kõige kauem töötasid tuuma jõul Tallinnamadala, Vahemadala ja Vaindloo tule torn, nende demonteerimine algas 1994. aasta varasügisel. See toimus Taani riigi rahalisel toetusel, kuid töö tegid ära venelased ja siis juba Veeteede Ameti inimeste kontrolli all, reaktorid viidi Venemaale. Kõige viimasena monteerisid venelased aatomijõuallika maha Tallinnamadala tule tornist, see toimus 1994. aasta septembris.



Selline nägi välja tule torni energiaga varustav tuumageneraator ja niiviisi transporditi radioaktiivselt ohtlikke seadmeid



Tuumageneraatori äravedu Vaindloolt

Manilaiu tulepaak tõsteti uude asukohta

Manilaiu tulepaagi rekonstrueerimise käigus viidi läbi uni-kaalne operatsioon – olemasolev betoonist ehitus tõsteti oma senisest asukohast ligikaudu kahekümne meetri kaugusele. 1933. aastal ehitatud navigatsioonimärk oli vee

piirile liiga lähedale jäänud ning lainetus oleks põhjustanud selle hävimise. Lisaks ümbertõstmisele korrastati torni betoonosa ja rõdu ning rekonstrueeriti laternaruum. Novembri lõpuks on Munalaiu tulepaak taas töökorras.



Tunne kolleegi – nõunik Vaido Kraav

Vaido Kraav, hüdrograafia-navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja aastatel 1992–2000, praegune peadirektori nõunik on doktorikraadiga geograaf. Tema juhtimisel ehitati üles meie mereadministratsiooni see osa, mis tegeleb ohutu navigatsiooni tagamisega Eesti vetes.

Tunnustusena tehtud töö eest on talle omistatud Valgetähe V klassi orden ning tema tegevus on leidnud märkimist ka Mereleksikonis.

Vaido Kraav: „Kahjuks ei ole meie ajal maailmas enam avastamata maid, kuid see-eest on veel palju tundmatut maailmamere sügavustes.“

Millega Te tegelesite enne Veeteede Ametisse tulekut?

Minu teadlik elu on tihedalt lõimunud merendusega ja mereuuringutega. Õpipõlvast aastad möödusid Tartu Ülikooli geograafiaosakonnas ja aspirandina NL Teaduste Akadeemia Okeanoloogia Instituudis. Kandidaaditöö (tänapäeva PhD – filosoofiadoktori) kaitsemisele järgnes täiendõpe Stockholmi ja Göteborgi ülikoolide juures. Seejärel algas juba teadustöö vanemteadurina TTÜ-s ja Eesti Teaduste Akadeemia Läänemere uurimisega tegelevates instituutides. Minu põhitöö seondus eksperimentaalsete (ekspeditsiooniliste) uuringutega nii Läänemerele kui ka Atlandi avarustel. Läänemere uuringud seonduvad hoovuste, lainetuse, veetaseme, stratifikatsiooni jm sarnase uurimisega. Atlandil uurisime põhiliselt ookeani ja atmosfääri vahel toimuva energiavahetusega seonduvaid suuremastaabilisi protsesse. Eesti siseveekogude uuringutega olen kokku puutunud mõnevõrra vähem ja seda rohkem teoreetiliselt olles Eesti Teaduste Akadeemia juures asuva Vetenõukogu teadussekretär. Nimetatud nõukogu tegeles siseveekogude ja merealaste uurimistööde kavandamise ja koordineerimisega.

1992. a jaanuaris, kui töötasin Teaduste Akadeemia Ökoloogia ja Mereuuringute Instituudis, pöördus minu poole Eesti Veeteede Ameti tolleaegne peadirektor Nathan Tõnnisson ettepanekuga tulla Veeteede Ametisse üles ehitama rahvuslikku hüdrograafiateenistust. Nagu hiljem kuulsin, oli mind soovitanud minu endine boss professor Ain Aitsam (üks alusepanijatest Läänemere eksperimentaalsetele uuringutele ja Nõukogude võimu poolt represseeritud Eesti teadlastest). Otsustamine ei olnud kerge, sest töökohavahetus eeldas kardinaalset elustiili muutust – suhteliselt vaba ja sõltumatu teadlase elulaadi



asendumist ametniku üsna rangelt reglementeeritud tegevusstandarditega.

Mis motiveeris Teid otsuse tegemisel?

Eesti oli just saanud vabaks. Valitses entusiasm igas valdkonnas. Riiki tuli hakata igal tasemel üles ehitama ja sageli nullist. Ja siis ootamatult pakuti mulle võimalust ennast proovile panna ning kaasa lüüa millegi olulise ülesehitamisel merenduse valdkonnas. Mereuurijana teadsin, mis on hüdrograafia ja milleks see vajalik on ning kui tähtis on meresõidul ohutuse tagamine. Seega ei olnud minu jaoks päriselt tegemist tundmatus kohas vette hüppamisega. Eelseisva uudsus oli see, mis pani adrenaliini voolama ja pakkumist vastu võtma.

Mis on olnud Teie senised põnevamad töökogemused?

Põnevamad ajad olid 90-ndad, kui toimus üleminek ühest ajajärgust teise. Iga päev juhtus midagi põnevat ja hommikul ei teadnud, kus sa öhtul oled ja millega tegeled. Tänapäevaks on kõik enam-vähem paika loksunud ja töö palju rutiinsemaks muutunud.

Mida olete Veeteede Ametis töötades õppinud?

Olen õppinud üsna põhjalikult tundma valdkonda, mis seondub navigatsioonimärgistuse ja hüdrograafiateenistusega. Olen aru saanud, kui tähtis seejuures on rahvusvaheline koostöö, informatsiooni ja kogemuste vahetamine. Peaaegu veerandsada aastat riigiametis on näidanud, et kui tahad midagi uut sisse tuua või olemasolevat põhimõtteliselt muuta, siis tuleb olla kannatlik, olla valmis tõestamiseks ja põhjendamiseks ja seda mitte ainult üks kord, vaid korduvalt ning kaasata sellesse ka mõttekaaslast ja toetajaid.

Rääkides ajaloolistest tuletornidest, olete selle valdkonna propageerija ja edendaja. Kas selline huvi on seotud tööga või on need paelunud Teid juba varem?

Tuletornid tulid minu ellu alles seoses tööga. Kahtlemata on tuletornid (eriti ajaloolised) olulised objektid nii arhitektuurilises kui ajaloolises tähenduses. Seda kinnitab ka fakt, et peaaegu pooled Eesti tuletornidest on võetud arhitektuurimälestistena riikliku kaitse alla. Kuna VA hallata on praktiliselt kõik Eesti territooriumil ja vetes asuvad tuletornid, siis on olnud ja on VA lahendada kõik nende hooldamisega, alternatiivse kasutamisega ja säilimise tagamisega seonduvad probleemid. Sellest tulenevalt olen tegelenud meie ajalooliste tuletornidega nii rahvusvahelisel tasemel (IALA Ajalooliste Tuletornide Paneelis), tööalaselt (VA esindajana) kui ka ühiskondlikus korras (MTÜ Eesti Tuletorniseltsi juhatuse liikmena). Arvan, et meie unikaalsed ajaloolised tuletornid on rahvuslik rikkus mille populariseerimisega, alternatiivse kasutamisega ja säilimise tagamisega tuleks veelgi tõsisemalt tegeleda.

Mis Teid motiveerib?

Olen üks vähestest, kes on Veeteede Ametis olnud selle algusaastatest peale. Arvan, et nõunikuna saan oma teadmiste ja kogemustega veel kasulik olla. Ausalt öeldes ei ole siinjuures tähtsusetu ka hea seltskond, kellega on nauding koos töötada.

Millistel teemadel võiksid ka kolleegidele nõu anda?

Kui merendusega seonduvalt, siis eelkõige Läänemere ja selles toimivate füüsikaliste protsesside kohta, anda teavet Eesti ajalooliste tuletornide ning HNT ajaloo kohta ja koostöö kohta rahvusvaheliste organisatsioonidega (IHO, IALA, PIANC).

Väljaspool merendust võiksin vestelda Eesti loodusest, matkamisest ja huvitavatest vaatamisväärsustest.

Millega Te tegelete vabal ajal?

Läbi aegade on minu hobiks olnud matkamine igasugusel kujul: jalgsi-, suusa-, mägi- ja veematkade näol. Viimasel ajal (viimane kümmekond aastat) on mind eriti võlunud soo- ja rabamatkad. Kuna Eestis on soid ja rabu piisavalt ja erinevatel aasta-aegadel on neil alati ise nägu, siis koh-tadest, kuhu minna, puudust ei tule. Eesti Geograafia Seltsi (EGS) juures on välja kujunenud nn sookollide klubi. Käime igal aastal vähemalt kaks korda (kevad ja sügisel) rahu ja vaikust nautimas.

Meeldib käia ka ekskursioonidel, eriti sellistel, kus reisi-juhiks on asjatundja. Meelde jäävad on olnud EGSi ekskursioonid Eestis ja välismaal. Kes meie looduse parema tundmaõppimise vastu huvi tunneb, siis soovitan ühineda Looduse Omnibussiga (www.looduseomnibuss.ee).

Olete väga sportlik inimene, Teid võib väga tihti näha ka spordisaalis. Millised on Teie lemmikalad?

Sport on olnud mulle läbi aegade hingelähedane, kuid seda üldliselt asjaarmastaja tasemel. Olen tegelenud suusatamise, orienteerumise, matkamise (sh vee-, suusa- ja mägimatkadega), alpinismi ja pallimängudega. Vähemalt viimase viiekümne aasta jooksul olen regulaarselt külasthanud ka jõusaale (sh viimased kakskümmend VA-le kuuluvat). VA-s töötamise ajal olen ka regulaarselt vähemalt kord nädalas külasthanud nii ujulat kui ka mänginud võrkpalli. Suusatamine on mulle alati olnud meelepärane, kuid kahjuks on selle viljelemine hooajaline ja sõltuvalt talvest ka üsna ebakindel värk, mille peale alati loota ei saa. Viis aastat tagasi alustasin kepikõnniga, mis üldiselt ei sõltu nii palju aastaajast ja ilmast ning võimaldab viibida looduses ja saada kosutust nii kehale kui vaimule.

Kas Teil on olnud elus mõni eeskuju?

Minu suureks eeskujuks on Norra polaaruurija ja okeanograaf Fridtjof Nansen. Olen tema saavutustest vaimustatud olnud juba poisikesena ja seda siiani. Kahjuks ei ole meie ajal maailmas enam avastamata maid, kuid see-eest on veel palju tundmatut maailmamere sügavustes. See mind paeluski mereuurijaks saamisel.

Mida Te inimestes kõige rohkem hindate?

Kui kahe sõnaga vastata, siis ausust ja kohusetunnet. Sellisele töökaaslasele võid alati loota ja sellise matka-kaaslasega seiklema minna.

Kas Teie tööd on väärikselt hinnatud?

Arvan, et on küll. Oma pika teadlaseks ja ametnikuks oldud aja jooksul olen saanud piisavalt tunnustust nii kolleegide kui ka erinevate asutuste poolt. Võib-olla kõige olulisemaks tunnustuseks seejuures oli Vabariigi Presidendi poolt Eesti riigile ja rahvale osutatud teenete tunnustamiseks (silmas peetud rahvusliku hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse rajamist) omistatud Valgetähe viienda klassi orden.

Vaido Kraavi küsitles Katriin Pellä

Eesti õigusaktide muudatused

MKM-i 29. septembri 2003. a määruse nr 233 „Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded“ muutmine.

Muudatus toob kaasa klassifitseerimata laevade iga-aastase ülevaatuse korra lihtsustumise. Mitmed SOLAS konventsioonist tulenevad senised nõuded on kaotanud kehivuse ning seetõttu ei pea neid enam rakendama. Uute kohustustena lisanduvad nõuded laeva pardal olevatele sidevahenditele. Olulisemaks võib pidada kohustust, et kõigilt laevadelt kogumahutavusega 500 ja enam ning kõigilt reisilaevadelt nõutakse kahe VHF raadiojaama komplekti olemasolu. Laevadel kogumahutavusega vähem kui 500 võib olla üks VHF raadiojaama komplekt.

Majandus- ja taristuministri 5. oktoobri 2015. a määrus nr 126 „Sadama ja sadamarajatise turvaõppuste läbiviimise kord“.

Uus määrus puudutab sadama ja sadamarajatiste turva-ülemate tööd ning määratleb nende poolt läbiviidavate turvaõppuste põhimõtted, erinevad liigid ja õppuste läbiviimise tiheduse. Lisaks kohustab määrus õppuste läbiviijatel pidama aruandlust turvaõppuste kohta, et hiljem oleks võimalik tehtut hinnata.

MKM-i 28. septembri 2004. a määruse nr 183 „Laevade ohutusvarustusele esitatavad nõuded, ohutusvarustuse nõuetele vastavuse tõendamise ja märgistusega varustamise kord, vastavusmärgi vorm, ohutusvarustuse katsetamise ja laevale paigaldamise kord ning laeva ohutusvarustuse tunnistuse vorm ja selle väljastamise kord“ muutmine.

Tegemist on normtehnilise muudatusega, mis on seotud direktiivi 2014/93/EL rakendamisega. Eelnõuga viiakse siseriiklik õigus vastavusse Euroopa Liidu õigusega ning võetakse üle direktiiv 2014/93/EL, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/98/EÜ laevavarustuse kohta. Direktiivi tehnilistes lisades on reguleeritud, milliste nõuetele ja standarditele peab toodetud ohutusvarustus vastama. Direktiivis sätestatud kaheaastane ülemineku-tähtaeg on oluline eelkõige Veeteede Ameti poolt tehtavate ülevaatuste korral – Veeteede Amet kontrollib, millal ohutusvarustus on toodetud, selle alusel on võimalik ka kontrollida, kas sellise varustuse paigaldamine laevale oli lubatud.

Jäämurdja Tarmo nimekaim

Antverpeni tiheda külastajana on mulle mitme aasta jooksul silma jäänud kesklinna jahisadamana kasutatava Willemdoki kai ääres seisev laev Tarmo II. Ühesuguste nimede kasutamises ei ole midagi üllatavat. Olen kindel, et selliseid nimesid nagu Freedom, Liberty või Escape kannavad maailmas tuhanded alused ja kui ma õigesti mäletan, oli ka selles samas sadamas üks Escape nimeline kaater. Aga Soomele ja Eestile omane Tarmo ja seda Lääne-Euroopas?



Veeteede Ametile kuuluv jäämurdja Tarmo
Foto: VA arhiivist

Viimasel Antverpeni külastusel sai otsustav samm ette võetud ja sadamakontorit külastatud, lootuses laeva kohta rohkemat teada saada. Ega ka sadamakapten Tarmost väga rääkida soovinud, viidates isikuandmete puutumatusse ja omaniku soovile mitte tähelepanu tõmmata. Niipalju siiski kuulsin, et laev on eraomanduses ja kuulub laevandusettevõtet omavale kreeklasele. Samuti öeldi, et Tarmo II on müügis hinnaga 550 000 eurot. Miks aga laev sellise nime sai, kas selle pani praegune kreeklasest omanik või keegi teine, milline tähendus on järjekorranumbril II – kõik need küsimused jäid ka seekord vastusetta.



Tarmo II ei ole tavapärase disainiga kaater või jahtlaev, tegemist on tüüpilise Põhjameri tingimustesse mõeldud kalalaeva kerele ehitatud ca 20 meetri pikkuse huvilaevaga.

Foto: Tarmo Otsa erakogust

Veeteede Ametisse on saanud järgmised IMO ringkirjad:

Oleme oma väljaande igas numbris avaldanud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt välja antud ringkirjade nimekirja. Kuna IMO poolt edastatavaid dokumente eesti keelde ei tõlgita, siis avaldame nende pealkirjad meile saadetud kujul, ehk siis ingliskeelsena.

1. MSC.1/Circ.797/Rev.27 (20.07.2015) – Training and watchkeeping. List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code;
2. MSC.1/Circ.1392/Corr.1 (09.10.2015) – guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems (Corrigendum);
3. MSC.1/Circ.1395/Rev.2 (12.06.2015) – Lists of solid bulk cargoes for which a fixed gas fire-extinguishing system may be exempted or for which a fixed gas fire-extinguishing system is ineffective;
4. MSC.1/Circ.1454/Rev.1 (15.06.2015) – Guidelines for developing and approving for sampling, testing and controlling the moisture content for sampling, testing and controlling the moisture content for solid bulk cargoes which may liquefy;
5. MSC.1/Circ.1501 (23.06.2015) – Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/16.3.3 for products requiring oxygen – dependent inhibitors;
6. MSC.1/Circ.1502 (11.06.2015) – Guidance on pressure testing of boundaries of cargo oil tanks under direction of the master;
7. MSC.1/Circ.1503 (24.07.2015)- ECDIS – guidance for good practice;
8. MSC.1/Circ.1504 (05.06.2015) – Unified interpretation of the guidelines for safe access to tanker bows (Resolution MSC.62(67));
9. MSC.1/Circ.1505 (05.06.2015) – Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/13.6;
10. MSC.1/Circ.1506 (12.06.2015) – Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia;
11. MSC.1/Circ.1507 (05.06.2015) – Amendments to the unified interpretations of the provisions of SOLAS chapters II-1 and XII, of the technical provisions for means of access for inspections (resolution MSC.158(78)) and of the performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers (resolution MSC.188(79)) (MSC.1/CIRC.1464/REV.1);
12. MSC.1/Circ.1508 (05.06.2015) – Unified interpretations of regulation 36(6) of the protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966;
13. MSC.1/Circ.1509 (05.06.2015) – Unified interpretations of the code on noise levels on board ships (resolution MSC.337(91));
14. MSC.1/Circ.1510 (05.06.2015) – Amendment to the unified interpretations of SOLAS chapter II-2, the FSS code, the FTP code and related fire test procedures (MSC/CIRC.1120);
15. MSC.1/Circ.1511 (05.06.2015) – Unified interpretations of SOLAS regulations II-2/9 and II-2/13;
16. MSC.1/Circ.1512 (13.07.2015) - Guideline on software quality assurance and human-centred design for e-navigation;
17. MSC.1/Circ.1513 (28.07.2015) – Amendments to the international aeronautical and maritime search and rescue (IAMSAR) manual;
18. MSC.1/Circ.1514 (08.06.2015) – Performance standard, functional requirements and system requirements for the assessment of smoke management systems;
19. MSC.1/Circ.1515 (08.06.2015) – Revised design guidelines and operational recommendations for ventilation systems in ro-ro cargo spaces;
20. MSC.1/Circ.1516 (08.06.2015) – amendments to the revised guidelines for the maintenance and inspection of fire protection systems and appliances (MSC.1/CIRC.1432);
21. MSC.4/Circ.223 (16.07.2015) – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – Acts reported during April 2015);
22. MSC.4/Circ.224 (16.07.2015) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – Acts reported during May 2015);
23. MSC.4/Circ.224 (14.09.2015) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – Acts reported during June 2015);

24. MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.1 (18.06.2015) – Revised guidelines for formal safety assessment (FSA) for use in the IMO rule-making process;
25. MSC-MEPC.2/Circ.15 (12.06.2015) – Revised guidelines for the development, review and validation of model courses;
26. MSC-MEPC.5/Circ.10 (23.06.2015) – Unified interpretation of paragraph 15.13.5 of the IBC code for products requiring oxygen-dependent inhibitors;
27. MEPC.1/Circ.855/Rec.1 (08.10.2015) - 2014 guidelines on survey and certification of the energy efficiency design index (EEDI), as amended (resolution MEPC.254(67), as amended by resolution MEPC.261(68));
28. MEPC.1/Circ.850/Rev.1 (15.07.2015) - 2013 interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions, as amended (resolution MEPC.232(65), as amended by resolutions MEPC.255(67) and MEPC.262(68));
29. MEPC.1/Circ.854 (01.07.2015) – Guidance on the application of regulation 13 of MARPOL ANNEX VI TIER III requirements to dual fuel and gas-fuelled engines;
30. MEPC.1/Circ.855 (15.07.2015) - 2014 Guidelines on survey and certification of the energy efficiency design index (EEDI), as amended (resolution MEPC.254 (67), as amended by resolution MEPC.261 (68));
31. MEPC.1/Circ.855/Rev.1 (08.10.2015) - 2014 Guidelines on survey and certification of the energy efficiency design index (EEDI), as amended (resolution MEPC.254 (67), as amended by resolution MEPC.261 (68));
32. MEPC.1/Circ.856/Corr.1 (06.08.2015) – Guidance for issuing revised certificates, manuals and record books under annexes I, II and V of MARPOL for compliance with environmental-related requirements of the polar code (Corrigendum);
33. MEPC.1/Circ.858 (09.06.2015) – Guidance for issuing revised certificate of type approval for oil content meters intended for monitoring the discharge of oil-contaminated water from the cargo tank areas of oil tankers;
34. MEPC.1/Circ.859 (11.06.2015) – Regional reception facilities plan for the small island developing states in the Pacific region;
35. AFS.1/Circ.62 (20.07.2015)– International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (Accession by Kenya);
36. BUNKERS.1/Circ.71 (20.07.2015) – International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Kenya);
37. BUNKERS.1/Circ.72 (27.07.2015) – International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Portugal);
38. BWM.1/Circ.34 (25.09.2015) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Extension by the Kingdom of Denmark to the Faroes);
39. BWM.2/Circ.42/Rev.1/Corr.1 (30.06.2015) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)) Corrigendum;
40. BWM.2/Circ.56 (13.07.2015) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Communication received from the Government of the Netherlands);
41. CT/AGR2012.1/Circ.5 (29.05.2015) – Cape Town Agreement on the implementation of the provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the international convention on the safety of fishing vessels, 1977 (Accession by the Congo);
42. GMDSS.1/Circ.18 (1.09.2015) – Master plan of shore-based facilities for the global maritime distress and safety system (GMDSS master plan);
43. LC-LP.1/Circ.73 (06.08.2015) – Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972, and its 1996 protocol (Invitation to report on activities related to disposal at sea of wastes and other matter in 2014);
44. LL.3/Circ.236 (24.07.2015) – International convention on load lines, 1966 (Exemptions for dredgers under article 6 Communication by the Government of the Netherlands);
45. LL.10/Circ.66 (03.07.2015) – Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966 (Accession by Ethiopia);
46. LL.10/Circ.67 (18.07.2015) – Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966 (Accession by Nigeria);

47. LL.10/Circ.68 (09.07.2015) – Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966 (Accession by Bahrain);
48. LL.10/Circ.69 (20.07.2015) – Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966 (Accession by Kenya);
49. LLMC.1/Circ.59 (25.09.2015) – Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Accession by the Islamic Republic of Iran);
50. LLMC.1/Circ.59 (19.10.2015) – Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Accession by the Islamic Republic of Iran);
51. LLMC.3/Circ.43 (09.07. 2015) – Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Accession by Slovenia);
52. LLMC.3/Circ.44 (10.07.2015) – Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Notification by Sweden);
53. LLMC.3/Circ.45 (20.07. 2015) – Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Accession by Kenya);
54. OPRC.3/Circ.30 (09.07.2015) – Protocol on preparedness, response and co-operation to pollution incidents by hazardous and noxious substances, 2000 Acceptance by Finland;
55. OPRC.3/Circ.31 (12.10.2015) – Protocol on preparedness, response and co-operation to pollution incidents by hazardous and noxious substances, 2000 (Accession by Djibouti);
56. PAL.4/Circ.24 (11.06.2015) – Protocol of 2002 to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (Ratification by Spain);
57. PAL.4/Circ.25 (3.08.2015) – Protocol of 2002 to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (Reservations under this Protocol);
58. PAL.4/Circ.26 (9.09.2015) – Protocol of 2002 to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (Accession by Montenegro);
59. PAL.4/Circ.27 (6.10.2015) – Protocol of 2002 to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (Accession by Portugal);
60. PMP.1/Circ.207 (12.10.2015) – International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto OPTIONAL ANNEX IV (Acceptance by the Republic of Djibouti);
61. PMP.6/Circ.73 (12.10.2015) – International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto OPTIONAL ANNEX III (Acceptance by Djibouti);
62. PMP.7/Circ.59 (18.06.2015) – Protocol of 1997 to amend the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (Accession by Nigeria);
63. PMP.7/Circ.60 (11.08. 2015) – Protocol of 1997 to amend the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (Accession by Jordan);
64. PMP.7/Circ.61 (16.09. 2015) – Protocol of 1997 to amend the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (Accession by the Czech Republic);
65. PMP.7/Circ.62 (23.09. 2015) – Protocol of 1997 to amend the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (Accession by South Africa);
66. PSL.1/Circ.109 (20.07.2015) – Protocol of 1978 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974, as amended (Accession by Kenya);
67. PSL.6/Circ.70 (18.06.2015) – Protocol of 1988 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974, as amended (Accession by Nigeria);
68. PSL.6/Circ.71 (20.07.2015) – Protocol of 1988 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974 (Accession by Kenya);
69. PSL.6/Circ.72 (12.08.2015) – Protocol of 1988 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974 (Accession by Saudi Arabia);
70. PSL.6/Circ.73 (18.08.2015) – Protocol of 1988 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974 (Accession by Bahrain);
71. SALVAGE.1/Circ.58 (8.09.2015) – International convention on salvage, 1989 (Accession by Mongolia);

72. SN.1/Circ.331 (13.07.2015) – Routeing measures other than traffic separation schemes;
73. SAR.1/Circ.94 (12.10.2015) – International convention on maritime search and rescue, 1979 (Accession by Djibouti);
74. STCW-F.1/Circ.14 (30.06.2015) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for fishing vessel personnel, 1995 (Accession by Poland);
75. STCW.1/Circ.149 (12.10.2015) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978 (Accession by Djibouti);
76. STCW.6/Circ.11 (12.07.2015) – Amendments to part B of the seafarers' training, certification and watchkeeping (STCW) code;
77. STCW.7/Circ.23/Add.1 (12.07.2015) – Amendments to the interim guidance on training for seafarers on ships using gases or other low-flashpoint fuels (STCW.7/CIRC.23);
78. SUA.2/Circ.83 (18.06.2015) – Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Ratification by Nigeria);
79. SUA.2/Circ.84 (12.08.2015) – Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Accession by Singapore);
80. SUA.3/Circ.33 (18.06.2015) – Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Accession by Nigeria);
81. SUA.3/Circ.34 (28.08.2015) – Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Accession by the United States of America);
82. SUA.3/Circ.34/Corr.1 (24.09.2015) – Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Accession by the United States of America);
83. SUA.3/Circ.35 (22.09.2015) – Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Ratification by Portugal);
84. SUA.4/Circ.29 (28.05.2015) – Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Accession by the republic of the Congo);
85. SUA.4/Circ.30 (28.08.2015) – Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Accession by the United States of America);
86. SUA.4/Circ.30/Corr.1 (24.09.2015) – Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Accession by the United States of America);
87. SUA.4/Circ.31 (22.09.2015) – Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Ratification by Portugal).

IMO ringkirjadega on võimalik tutvuda IMO kodulehel:
<http://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

Kuressaare merepäevad



Darja Günter, Gabriela Kotsulim, Andrus Mägi kartograafia-osakonnast, Liina Härm laevateede osakonnast ja Tarmo Ots kommunikatsiooniosakonnast



Meie telgi kõrval on Politsei- ja Piirivalveameti telgiks olnud päästeparv



Veeteede Ameti telk tekitab alati huvi, erandiks ei olnud ka Kuressaare merepäevad

Sel aastal toimusid Kuressaare 19. merepäevad 7. ja 8. augustil. Taas oli ka Veeteede Amet oma suure sinise telgiga kohal.

Ameti spetsialistid jagasid infot ohutu meresõidu kohta ja tutvustasid päästvestide õiget kasutamist. Müügil olid ka Veeteede Ametis koostatud trükised.

Lisaks jälgis meresõiduohutuse nõuete täitmist merel Veeteede Ameti kaater.

Parvlaeva Kihnu Virve esimene merereis

30. septembril andis laevaehitusettevõtte AS Baltic Workboats Veeteede Ametile üle parvlaeva Kihnu Virve ning 2. oktoobril kanti laev Eesti laevaregistrisse. Parvlaev Kihnu Virve ehitati Euroopa Regionaalarengu Fondi projekti “Väikesaartega ühenduse pidamiseks laevade soetamine” raames ning tegemist on juba viienda laevaga riigi poolt ehitatavate parvlaevade seeriast. Kihnu Virve näol on tegemist Vormsi liinil sõitva parvlaeva Ormsö sõsarlaevaga. Laev on 45 m pikk, peamasina võimsus on 2 x 1000 kW ning töökiirus täislastis 12 sõlme. Alus on suuteline liikuma 45 cm pakuses silejääs kiirusega 2 sõlme.

Parvlaev Kihnu Virve maksis 9,3 miljonit eurot, millest 93,5% rahastas Euroopa Regionaalarengu Fond. Oma esimesele ametlikule reisile läks uus laev 5. oktoobril.



Veeteede Ameti hüdrograafia- ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja – peadirektori asetäitja Taivo Kivimäe ja Kihnu vallavanem Ingvar Saare



Virve Elfriide Köster laevale nime andmas

Meil külas



Minister Kristen Michal ja MKM-i lennundus- ja merendusosakonna juhataja Jaak Kaabel jäämurdja Tarmo pardale minemas



Külalised laeva sillal



Kapten Kass laeva tutvustamas



Hundipea sadama piirkond – kas tulevikus riigi laevastiku baas?

14. septembril külastas Hundipea sadamat ja jäämurdjat Tarmo majandus- ja taristuminister Kristen Michal.

Kohtumisel arutati Hundipea sadama arendamise väljavaateid. Kui täna paikneb Hundipeal vaid osa Veeteede Ametist, siis lähitulevikus võiks hakata seal paiknema kogu ametkond, lisaks ka Politsei- ja Piirivalveameti merekomponent koos oma laevadega, AS Eesti Loots ning loodav riigilaevastik. Arvestades seda, et Hundipea sadama kõrval on ka mereväe käsutuses olev Miinisadam, siis raketuks visioon, mille järgi muutuks Hundipea sadama piirkond riigi laevastiku baasiks ja merenduse keskuseks.

Meie külas

Balti riikide mereadminist-
ratsioonide iga-aastase koh-
tumise korraldas seekord
Leedu mereadministratsioon.
Septembri alguses Anyksciais
toimunud kohtumisel arutati
meresõiduohutust ja turvalisust,
meremeeste väljaõpet ja diplo-
meerimist ning hüdrograafiat
puudutavaid teemasid.



*Eesti delegatsiooni
liikmed ettekanneteks
valmistumas*



*Läti, Leedu ja Eesti
mereadministratsioonide
direktorid*

Septembris võõrustas Euroopa
Meresõiduohutuse Ameti (EMSA)
tegevdirektor Markku Mylly
Veeteede Ameti peadirektor
Rene Arikast ja Eesti suursaadik
Portugalis hr Andres Rundut.
Kohtumisel arutati Eesti ja EMSA
ootusi Läänemere piirkonda kuulu-
vate liikmesriikide koostööle ning
Veeteede Ameti võimalusi panustada
EMSA tegevustesse. Rene Arikas
tutvustas Veeteede Ameti tulevasi
arengusuundi, Markku Mylly rääkis
oma ametkonna ees seisvatest
väljakutsetest.



*Eesti suursaadik
Portugalis Andres Rundu,
Veeteede Ameti pea-
direktor Rene Arikas ja
võõrustaja Markku Mylly*



*EMSA monitooringu-
keskuses tutvumas
teabevahetussüsteemi
SafeSeaNet tehniliste
võimalustega*