



VEETEDE AMETI
TEATAJA





VEETEDE AMETI TEATAJA 2014/3

Eesti on Läänemeremaade
Nõukogu eesistuja

3

Euroopa Liidu mere-
transpordistrateegiast
ja selle prioriteetidest
lähiaastatel

5

Eesti õigusaktide muudatused

8

Merendus Euroopa Liidus

8

Linnalaager Hundipea sadamas

10

Kuussaare merepäevad 2014

11

Kihnu laev sai kiilu

12

Hea lugeja!

Oleme jõudnud Veeteede Ameti Teataja väljaandmisel selle aasta kolmanda numbrini. Eelmise väljaande juhtkirjas rääkisin ideest luua meie ajakirja inglisekeelne versioon, mis jagaks infot ameti tegevustest ka võõrkeelsele lugejale. Hea meel on tõdeda, et täna on eestikeelse Teataja kõrval olemas sõsarajakiri Journal of Maritime Administration Affairs, mille leiате Veeteede Ameti kodulehe ingliskeelsest osast.

Siit on sobilik jätkata rahvusvahelistel teemadel. Oma Euroopa kolleegidega transpordivaldkonna prioriteetseid teemasid arutades võis rahulolevalt tõdeda, et innovaatiliste lahenduste rakendamisega liigume me Euroopaga ühel suunal. Erinevuseks on see, et kui Euroopa Komisjon rõhutab oma strateegiates e-tehnoloogial ja muudel kaasaegsetel tehnilistel võimalustel põhinevate süsteemide kasutuselevõtu tähtsust praegu, siis meie võtsime põhimõttelise otsuse selles suunas liikuda ja tegime esimesed sammud juba kaksikümmend aastat tagasi. Mõtlen siinkohal navigatsioonimärgistuse kaugseire süsteemide väljaarendamist ja elektronkaartide koostamise tehnoloogia rakendamist. Aastatega on lisandunud laevaliikluse jälgimine ja mereinfosüsteem. Innovaatilisus on vaid üks väike osa Euroopa Liidu merendusvaldkonna strateegilistest eesmärkidest, tegutseda tuleb ka teistes valdkondades. Seda eriti arvestades, et Euroopa merendusel ei ole kõige paremad ajad. Kõigest sellest saab lugeda pikemalt käesolevast numbrist.

Rahvusvahelised tegevused ei toimu üksnes Euroopa Liidu egiidi all, on mitmeid piirkondlikke ühendusi, mis seotud merenduse ja laevandusega. Ühes neist, Läänemeremaade Nõukogus, on tähtis roll järgneva seitsme kuu jooksul ka Veeteede Ametil. Mis organisatsiooniga tegemist ja mida me täpselt teeme, sellest kirjutame käesoleva numbri põhiloos.

Head lugemist soovides

Andrus Maide
peadirektor

Eesti on Läänemeremaade Nõukogu eesistuja



Estonian Presidency
2014 - 2015

Läänemere piirkonna riikide koostöö arendamiseks on loodud mitmeid organisatsioone ja ühendusi. Helsinki Komisjoni ehk HELCOM-i teame me peaaegu kõik. Läänemeremaade Nõukogu (CBSS), Põhja-Balti 8 (NB8), Balti Koostöö ja selle raames eksisteeriv Balti Assamblee ja Balti Ministrite Nõukogu on üldsusele vähem tuntud. Sellest hoolimata on neil kõigil täita oma roll. Läänemeremaade Nõukogust ja selle tegevusest annab ülevaate Läänemeremaade Nõukogu merenduspoliitika eksperdi-grupi juht Eesti eesistumise ajal, Tarmo Ots.

Idee luua Läänemereäärseid riike ühendav struktuur sündis möödunud sajandi 90-ndate aastate alguses. Euroopa geopoliitiline olukord oli märkimisväärselt muutunud – Läänemere piirkonda olid lisandunud uute riikidena Baltimaad ning Venemaa ja Poola senised kommunistlikud režiimid olid asendunud uute valitsemisvormidega. Poliitikute seas valitses soov luua midagi, mis aitaks ühendada erineva tausta ja kultuuridega riike ja tagada Läänemere piirkonna geopoliitiliselt tasakaalustatud arengu. Ideed toetasid kõige aktiivsemalt Saksamaa tollane välisminister Hans-Dietrich Gencher ja Taani välisminister Uffe-Elleman Jensen. Nende kujutus realiseerus 1992. aastal Läänemeremaade Nõukogu, inglise keeles Council of the Baltic Sea States, loomisega.

Läänemeremaade Nõukogu on oma olemuselt valitsustevaheline foorum, mille roll on olla piirkonna regionaalse koostöö peamine edendaja ja elluviija. Koostööformaadis osalevad kõik üksteist Läänemereäärset riiki, lisaks veel Island, Norra ja Euroopa Komisjon.

Ühenduse prioriteetideks on Läänemere regiooni identiteet, jätkusuutlikkus ja tsiviiljulgeolek. Mainitud pikaajalisi eesmärke täidetakse erinevate tegevusvaldkondade kaudu, mille hulgas on ka merendus. Sarnaselt Euroopa Liiduga toimub Läänemeremaade Nõukogu juhtimine rotatsiooni korras. Eesistumise pikkuseks on kaksteist kalendrikuud. Ühenduse kõrgemaks organiks on iga kahe aasta tagant kogunev välisministrite nõukogu, kelle roll on kinnitada prioriteetid ning tegevuskava. Organisatsiooni igapäevatööd koordineerib vanemametnike komitee, mida

toetab alaline sekretariaat asukohaga Stockholmis. Alates käesoleva aasta 1. juulist on Läänemere Nõukogu eesistujaks Eesti.

Merenduspoliitika eksperdigrupp (expert group on maritime policy) loomine kiideti heaks 2009. aastal toimunud 15. välisministrite kohtumisel nn Elsinore deklaratsiooniga (väikelinn Taanis, kus toimus ministrite kohtumine). Saadud mandaadi alusel pidi vastloodud grupp panustama oma oskuste ja kogemustega merendussektori jätkusuutliku kasvu tagamise ning ühendama ja koordineerima merendusega seotud tegevusi. Samuti on tööühma ülesanne tagada merendusevaldkonnas majandusliku, ökoloogilise ja sotsiaalvaldkonna huvide tasakaal.

Töögrupi loomine põhines pragmaatilistel põhjustel. Nagu allpoolt näha, on Läänemere piirkonnas mitmeid koostöövorme, mille ülesannete seas on ka merendus- ja laevandusvaldkonda puudutavad tegevused. Tuli luua midagi, mis vähendaks killustatud tegevusi ja aitaks ühendada kõiki osapooli. Staauslikult sobis selline ülesanne Läänemeremaade Nõukogu formaati (välisministrite tasand sobib katmaks erinevate ministeeiumite haldusalasse kuuluvaid teemasid). Mainitust tulenevalt on merenduse eksperdigrupil eelkõige koordineeriv roll, see ühendab Läänemere eri kallastel asuvaid partnereid, aitab neil leida ühiseid koostöövõimalusi, et läbi selle edendada piirkonna merendusvaldkonda. Töögrupp on loonud ühenduse Baltic Sea Maritime Dialogue, mille liikmeteks on: Baltic Sea Parliamentary Conference (BSPC), Baltic Sea States Subregional Cooperation (BSSSC), Helsinki Komisjon (HELCOM), Visions and Strategies

around the Baltic (VASAB), Joint Baltic Research and development Programme (BONUS), Baltic Sea Forum, Conference of Peripheral Maritime regions (CPMR) Baltic Sea Commission, Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL).

Kahe varasema eesistuja Venemaa (2012-2013) ja Soome (2013-2014) merendusvalkonna tegevusprioriteedid on olnud seotud eelkõige merekeskkonnakaitse teemadega. See on ka mõistetav, kuna viimastel aastatel on keskkonnateemad olnud päevakorral nii rahvusvahelisel kui ka Euroopa tasandil. Venemaa panustas ballastvete, Marpol konventsiooni lisa VI temaatikaga seotud küsimuste käsitlemisele. Lisaks korraldasid Venemaa kolleegid Läänemeremaade Nõukogu egiidi all transpordiministrite kohtumise, millel osales ka majandus- ja kommunikatsiooniministri ametis olnud Juhan Parts.

Soomlased tõid keskkonnateemasse sisse innovaatsilisuse ja uute tehnoloogiate (LNG) temaatika. Põhjanaanabrite tugevuseks oli ka väga hea moto „Clean, safe and smart Baltic sea“ kasutamine. Lisaks korraldas Soome varem mainitud ühenduse Baltic Sea Maritime Dialogue egiidi all mitmeid rahvusvahelisi üritusi ka teistes riikides, kus tutvustati väljatöötatud kaasaegseid tehnoloogiaid ja laevakütuseid. Näitena võib tuua Viking Line'i reisilaeval Viking Grace korraldatud konverentsi alternatiivsetest laevakütustest või siis üritusi Peterburis, Rostokis ja Breemenis.

Eesti eesistumine keskendub eelkõige praktilisusele, soovime, et planeeritavad eesmärgid viiakse ellu määratud tähtaegadeks ja tegevused oleksid eesmärgipõhised. Riiklikult oleme oma eesistumise märksõnadeks võtnud: „pragmaatilisus, efektiivsus ja koostöö“.

Välisministeeriumi tasandil on tähtsustatud nende prioriteetide valguses Eesti jaoks viis tegevusvaldkonda: kultuuriline ja hariduslik identiteet, koostöö merenduse, keskkonna ja ruumilise planeerimise alal ning tsiviiljulgeoleku koostöö edendamine.

Kuna eesistumisperiood on lühike ning aasta jooksul ei ole reaalne sätestatud prioriteete täielikult ellu viia, siis vastavalt Läänemeremaade Nõukogu põhikirjale

jätkab uus eesistuja tööd juba päevakorras olevate teemadega. Samas on igal eesistujal omad prioriteedid ning loomulikult on lubatud eksperdigupi tegevusplaani lisada ka uusi valdkondi või teemasid. Parema planeerimise huvides katsetatakse merenduspoliitika töögrupis nn „trio“ lähenemist, kus kolm eesistujat (eelmine, praegune ja järgmine), meie puhul siis Soome, Eesti ja Poola planeerivad prioriteete ja tegevusi ühiselt. Selline lähenemine põhineb Euroopa Liidu tööprotsessi kogemusel ja peaks vältima väga kardinaalseid muutusi arutatavate teemade ringis eesistujariigi vahetumisel.

Seega, Eesti tegeleb merenduse valdkonnas kolme teemaga. Esimene neist on eelnevate eesistujate poolt määratud prioriteetidega jätkamine ehk keskkonnateemaatika edasiarendamine.

Teine teema kuulub Nõukogu töökorralduslikku valdkonda. Eesistujana oleme saanud vanemametnike komiteelt ülesande anda hinnang merenduse töögrupi ning ühenduse Baltic Sea Maritime Dialogue senistele tegevustele ja saavutatule ning leida uusi olulisi tegevussuundi. Analüüsi oodatakse juba 2015. aasta kevadel toimuvaks välisministrite kohtumiseks, kes selle põhjal otsustab, kas ja milliste eesmärkide täitmiseks anda töögru-pile uus mandaat.

Kolmas tegevus on seotud meie jaoks oluliste teemade toomisega töögrupi päevakorda. Meil on Eestis mitmeid huvitavaid initsiatiive ja tegevusi, mille tutvustamine Läänemeremaade Nõukogu raames võiks anda positiivse tõuke nende edasisel rakendumisel. Näitena tooksin kolme K projekti (triK) Kundat-Kotkat-Kroonlinna ühendava laevaliini ettevalmistamiseks ja erinevate riikide väikesadamate võrgustiku vastastikust tutvustamist merendusturismi propageerimisel. Miks mitte kaaluda Läänemeremaade ühtse kruisiturismi edasiarendamise temaatika lisamist Baltic Sea Maritime Dialogue päevakorda, et tutvustada Eesti ettevõtete Tallink ja Tallinna Sadam ideid rahvusvahelise laiaulatusliku foorumi ees.

Merendustöögrupi juhina olen mõelnud, milliste sõnadega iseloomustada Eesti eesistumist. Kõige paremini sobib selleks sõnapaar „Läänemeri ühendab“, selle eesmärgi nimel tegutseme ka järgnevatel kuudel.

*Eesti
eesistumise moto
merenduse vallas
on
"Läänemeri
ühendab"*

Euroopa Liidu meretranspordistrateegiast ja selle prioriteetidest lähiaastatel

Euroopa Liit soovib olla merendussektori liider. Väga tugeva administratiivse võimekusega Euroopa Komisjon valmistab selle eesmärgi nimel ette erinevaid strateegiad ning toetab eesistujariiki hinnangute ja vahearuanete koostamisel. Alljärgnevalt EL mere-transportipoliitikast kuni 2018. aastani, praegustest prioriteetidest ning üldse Euroopa Liidu kohast merendusmaastikul. Ülevaate koostas Tarmo Ots, kes töötas aastatel 2006 kuni 2011 Eesti esinduses Euroopa Liidu juures.



2009. aastal valmistab Euroopa Komisjon ette teatise Strateegilised eesmärgid ja soovitusel seoses EL-i meretranspordipoliitikaga kuni aastani 2018. Dokument määratles meretranspordisüsteemi prioriteetsed valdkonnad ning loetles põhieesmärgid, mille rakendamisele peavad Euroopa Komisjon ning liikmesriigid järgneval kümendil pöörõhu panema. Strateegilisi valdkondi on kuus: Euroopa laevandus maailmaturgudel; inimressursid, merenduspraktika ja merendusosalane oskusteave; kvaliteetne laevandus kui peamine konkurentsieelis; rahvusvaheline koostöö; lähimereveod; merendusuuringud ja innovatsioon. Iga valdkonna juurde kuulub loetelu põhieesmärkidest ning kirjeldused nende saavutamiseks planeeritavatest tegevustest. Kuna tegevuste nimekiri on väga pikk, mõne põhieesmärgi saavutamise tegevuste nimestik sisaldab mitutkümnet punkti, siis ei ole otstarbekas siinkohal strateegiat ümber kirjutada. Dokument on kõigile vabalt kättesaadav ja leitav Euroopa Komisjoni DG MOVE kodulehelt.

Euroopa Liidu tasandil on tavaks teatud ajaperioodi tagant teha vahekokkuvõtteid. Sellest tulenevalt

allkirjastasid transpordiministrid 2014. aasta kevadel Ateenas toimunud mitteametlikul kohtumisel deklaratsiooni, milles anti hinnang meretranspordi sektoris toimuvale. Lahtikirjutatuna tähendab see, et välja toodi need tegevused, mis käesoleval hetkel on ministrite seisukohalt kõige prioriteetsemad, nendest allpool. Dokumendi olulisemaks punktiks võib pidada Euroopa Komisjonile antud kohustust kokku panna raport senistest tegevustest mainitud strateegia elluviimisel. Kuna mitteametlikul kohtumisel vastuvõetud dokumenti ei saa pidada otseseks töökäsuks, siis kiideti nn Ateena deklaratsioon samade ministrite poolt veel teistkordselt heaks, seekord juba ametlikult transpordiministrite kohtumisel ja dokumendina „Nõukogu järeldused“. See tähendas, et Ateena deklaratsioon oli muutunud Euroopa Liidu meretranspordipoliitika ametlikuks osaks ning selles loetletud eesmärgid on ka Euroopa Liidu prioriteetid.

Selgituseks, „Nõukogu järeldused“ on deklaratiivne dokument, milles liikmesriigid annavad hinnangu teatud valdkondlikule arengule ja annavad suunised, kuidas Komisjon ja liikmesriigid võiksid

edasi liikuda. Dokumendi „Nõukogu järeldused“ koos-tamise „kõõgipoolt“ teades võib öelda, et tekst kiidetakse heaks konsensuse alusel, ehk siis kõigi liikmesriikide huve arvestades, teisiti öeldes – mitte kedagi riivates. Seega, tavapäraselt väga teravaid kriitilisi märkusi nendest dokumentidest ei leia. Lugejal võib tekkida küsimus, mis erinevus on ministrite kohtumise ja ministrite mitteametliku kohtumise formaadi vahel. Ministrite kohtumised toimuvad regulaarselt vastavalt kalendrikuule Brüsselis või Luksemburgis. Luksemburgis toimuvad kohtumised aprillis, juunis ja oktoobris, ülejäänud kuudel Brüsselis. Ühe eesistumise jooksul toimub kaks regulaarkohtumist, millel võetakse vastu ametlikke seisukohti (Nõukogu järeldused), kiidetakse heaks eelnõusid, võetakse teadmiseks Euroopa Komisjoni teavet jne.

Ministrite mitteametlikke kohtumisi korraldab eesistuja oma koduriigis ning nendel üritustel antakse poliitikutele võimalus mitteformaalses õhkkonnas arutada valdkondlikke teemasid. Ka seda koostöövormi ei tohi alahinnata, sest mitmed uued initsiatiivid on algtõuke saanud nendel kohtumistel. Hea näide on kontseptsioon „Blue Belt“ ehk siis piiriületamisega seotud tolli- ja administratiivformaalsuste vähendamise initsiatiiv Euroopa-sisestel laevaliiniidel. Euroopa Komisjoni ühe strateegilisema eesmärgi ideed tutvustati Belgia eesistumise ajal toimunud Antwerpeni mitteametliku transportiministrite kohtumise raames, kus see sai ka poliitilise heakskiidu.

Ateena deklaratsiooni põhjal peavad ministrid järgneva viie aasta merendusvaldkonna prioriteetideks alljärgnevat:

- Valdtkonnas *Euroopa laevandus maailmaturgudel* nõustutakse vajadusega teha jõupingutusi EL-i ja kolmandate riikide vaheliste merekaubanduslepingute sõlmimiseks, et tagada vaba juurdepääs erinevatele turgudele ja et liberaliseerida merendusteenuste kaubandus. Rõhutatakse vajadust jätkata merenduriigiabi süsteemi kasutamist ja edasiarendamist, et tagada EL-i laevanduse konkurentsivõime ja merendusklatri tööhõive.

- *Inimressursside, merepraktika ja merendusala oskusteabe* valdkonnas kinnitatakse tahet suurendada merendussektori tööhõivet ning merel ja maismaal asuvate töökohtade omavahelist liikuvust. ILO 2006 meretöökonventsiooni rakendamine ja elu- ning töötingimused laevadel mängivad eelneva saavutamisel ülitähtsat rolli. Kutsutakse üles võtma vastu konkreetseid meetmeid meremehe elukutse atraktiivsuse suurendamiseks.

- Valdtkonnas *Kvaliteetne laevandus kui peamine konkurentsieelis* tuleb panustada kolmanda meresõiduohutuse paketi täielikku rakendamisesse. Kutsutakse üles parandama laevanduse keskkonna, ohutuse ja sotsiaalseid tulemusi, tagades samal ajal ülemaailmsed võrdsed konkurentsivõimalused. Rõhutatakse, et rahvusvaheliste nõuete rakendamine on konkurentsivõime eeltingimus. Samas peab

Euroopa Komisjon üle vaatama senise reeglistiku, et vältida ebavajalikku bürokraatiat ja halduskoormust. Kinnitatakse, et piraatlus ja terrorism on jätkuvalt probleem, mille vastu saab võidelda rahvusvahelise koostöö abil ning mille mõjusid aitab minimeerida ettevalmistatav EL-i meresõiduturvalisuse strateegia. Toetatakse EL-i erinevate mereseire süsteemide (LRIT, Safe Sea Net, Copernicus, THETIS jne) edasiarendamist ja integreerimist, et

tõhustada valdkondade vahelist koostalitust võimet. Julgustatakse tegema koostööd liikmesriikide ja erinevate institutsioonide vahel, et edendada tulemuslikumat kooskõlastamist ohutumate, turvalisemate ja puhtamate merede nimel. Rõhutatakse vastutus- ja kompensatsioonimeetmete tähtsust laevaõnnetuste ja vrakkide eemaldamise protsessis.

- *Rahvusvahelise koostöö* vallas kinnitatakse otsust töötada IMO, ILO ja WTO raames selle nimel, et saavutada laevanduses võrdsed tingimused ja õiglane töökeskkond.

- *Innovatsiooni ja merendusuringute* valdkonnas tuleb tugevdada sihtotstarbelisi jõupingutusi teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni. Samuti tuleb toetada meretransporti teenindavat tööstussektorit, et leida ja kasutusele võtta uuenduslikke lahendusi.

Kontseptsiooni
"Blue Belt" tutvustati
ministrite
mitteametlikul kohtumisel
Antwerpenis

- *Lähimerevedude* valdkonnas kutsutakse üles tugevdama poliitilisi jõupingutusi sektori edendamiseks, rõhutatakse rahalise toetuse tähtsust keskkonna- ja ohutusnõuete rakendamisel. Tuletatakse meelde, et alternatiivkütuste (LNG) tankimisvõimaluste loomine on prioriteet. Innustatakse arendama sadamasüsteeme, mereühendusi ja juurdepääsuteid, mis suurendaksid sadamate läbilaskevõimet. Kutsutakse Komisjoni vastu võtma sadamaid puudutavaid riigiabi suuniseid. „Blue Belt“ kontseptsiooni rakendamise raames kutsutakse Komisjoni ja riike üles jätkama tööd halduskoormuse vähendamiseks mereliikluse hõlbustamise nimel (e-mereteenuste arendamine ja kiire rakendamine) eesmärgiga luua Euroopa piirideta meretranspordiruum.

Ateena deklaratsiooni põhjal võib öelda, et võrreldes 2009. aastaga on liikmesriikide prioriteetide rõhuasetus liikunud eelkõige EL-i merenduse konkurentsivõime tõstmisele ja sektori arendamisele. Selle saavutamiseks soovitatakse kasutada finantsilisi, regulatiivseid ja innovaatilisi lahendusi ning avatud turu põhimõtteid. Põhjust kriitiliselt seniseid tegevusi üle vaadata on küll ja küll. Kui mõnikümmend aastat tagasi võis Euroopa Liit deklareerida, et liikmesriigid on kokku arvestatuna maailma suurim „lipuriik“, siis kümme aastat tagasi see enam nii ei olnud. Avalik retoorika muutus ja Euroopa Liidust sai maailma võimsaim merendusjõud ja laevaomanikke koondav riikide ühendus, kelle valduses on üle 40% maailma laevastikust (allikas: Euroopa Komisjon, Merenduspoliitika Roheline Raamat, 2006). Täna ei saa me kahjuks ka sellist numbrit enam avalikult deklareerida. International Chamber of Shipping (ISF) andmetel on EL-i liikmesriikidel kokku 35% maailma laevastikust (dwt järgi). See protsent on nii kõrge

tänu kahele riigile – Kreekal on 15% ja Saksamaal 9% maailma laevastikust (laevade arvu põhjal on suurim reeder Saksamaa ja kolmandal kohal Kreeka). Maailmas on üheksandal kohal Taani, kelle reedrite laevade osakaal dwt põhjal on 2,8%. Järgnevate liikmesriikide reedrite (Itaalia, UK, Belgia) roll on juba marginaalne, jäädes alla 2%. Rõhutamist vajab, et need numbrid põhinevad 2012. aasta andmetel, ehk pärinevad ajast enne Kreeka finantskriisi. Seega, tänane reaalsus võib olla see, et maailma suurimaks laevaomanikuks on tõusnud hoopis Jaapan (nii laevade koguarvu kui ka dwt baasil), sest kahte esimest riiki lahutas vähem kui 0,5% vahe.

Oktoobris kutsus Euroopa Komisjon kokku liikmesriikide merendusvaldkonna juhid, et kuulda liikmesriikide poolt astunud sammudest Euroopa Liidu strateegiate eesmärkide täitmisel. Mitmed riigid on välja töötamas uute töökohtade loomisele orienteeritud merendusstrateegiaid, eeldus sellise lähenemise edukaks realiseerimiseks on, sest majanduskriis on märgatavalt kasvatanud inimeste huvi merendussektoriga seotud töökohtade vastu. Võtmeküsimuseks on konkurentsivõime. Merenduse erialane koolitus on kallis ja Euroopa Liidu töötajast kodaniku ülalpidamine ei tundu enamikele ettevõtjatele karmis konkurentsivõitluses eriti ahvatlev, kui on võimalik valida majanduslikult vähemkulukas töötaja. Siin jõuame paraku jälle riigi rolli temaatikani. Mitmed riigid on rakendanud fiskaalmeetmed (rahalised toetused) „kogu ahela“ ulatuses, alates väljaõppe läbiviimisest (merenduserialadel õppijad saavad riigilt rahalist stipendiumi), praktiliste oskuste saamisel (kadettidele praktikakohti pakkuvad reederid saavad finants-toetust) kuni töötamiseni laevadel (erisoodustused meremeeste töötasudele).



Antwerpeni sadam

Eesti õigusaktide muudatused

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. detsembri 2004. a. määruse nr 222 „**Kalalaevade ohutuspõhised, sõiduplannid ning vastavuse tunnistus, vabastuse tunnistuse ja vastavuse nimekirja vormid**“ muutmine.

Määruse muudatusega korrastatakse senist ohutusala korda alla 24 meetri pikkustele kalalaevadele. Nõuded, mis on osutunud ebaotstarbekaks, kaotatakse. Uutele 24 kuni 45 meetri pikkustele kalalaevadele kehtestatakse täiendavad nõuded valvepaadi osas.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 14. juuli 2011. a. määruse nr 75 „**Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise kord**“ muutmine.

Määruse muudatus täiendab kehtiva õigusakti teksti ja kehtestab uued nõuded laevapere liikme töö- ja elamistingimuste kontrollimiseks. Muudatused põhinevad ILO 2006. aasta Meretöökonventsioonil ja EL direktiivil 2013/38.

Merendus Euroopa Liidus

Alates 1. novembrist on Euroopa Komisjoni **transpordivolinikuks proua Violeta Bulc**. Sloveenia poolt määratud voliniku kandidaat oli Komisjoni President Jean-Claude Junckeri teine valik. Algselt transpordivoliniku ametikohale määratud slovakk Maroš Šefčovič sai endale energeetika portfelli, kui Sloveenia esimene kandidaat Alenka Bratusek Euroopa Parlamendi poolt tagasi lükkati. Hr Karmenu Vella (Malta) määrati keskkonna, merenduse ja kalanduse valdkondade eest vastutavaks volinikuks. Temale alluvad keskkonnadirektooriat (DG ENVI) ning merenduse ja kalanduse direktoraat (DG MARE). Tööjaotuse seisukohalt tähendab see seda, et proua Bulc vastutab transpordi ja selle alla kuuluva laevandusega seotud valdkonna eest, härra Vella aga mereressursside jätkusuutliku kasutamise ning arendamise ja merealade planeerimise eest.



2.–6. märtsini korraldatakse Euroopa Laevaomanike Liidu (ECSA) eestvedamisel **Euroopa laevanduse nädal** (European Shipping Week). Idee on kokku viia laevandussektori, Euroopa Komisjoni, Euroopa Parlamendi ja liikmesriikide esindajad ning arutada valdkonnaga seonduvaid erinevaid aspekte.

Euroopa Liit pikendas Somaalia rannikuvetes toimuvat piraatlusevastast suuroperatsiooni kahe aasta võrra. **Operatsioon Atlanta** kestab kuni 12. detsembrini 2016 ja läheb maksma 147 mln eurot. Sõjalaevade kohalolek Somaalia piirkonnas on tunduvalt vähendanud piraatide rünnakuid. 2013. ja 2014. aastal ei ole kurjategijatel õnnestunud oma valdusesse saada ühtegi uut laeva, samuti on rünnakute arv vähenenud mõnele juhtumile aastas, viimased ebaõnnestunud katsed toimusid käesoleva aasta jaanuaris ja veebruaris. Praegu on Somaalias vangistuses arvatavasti 30 meremeest, kes kõik on viidud laevadelt sisemaale.

Veeteede Ametisse on saabunud järgmised IMO ringkirjad:

- SLS.14/Circ.554 (01.07.2014) – samaväärse korra lubamine Türgi lipu all sõitvatele laevadele kooskõlas SOLAS konventsiooni reegluga I/5;
- MEPC.1/Circ.840 (09.07.2014) – Panama administratsioon teatab nende riigi lipu all sõitvate laevade tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist; informatsiooni on võimalik saada IMO CAS andmebaasist;
- MEPC.1/Circ.841 (09.07.2014) – Panama administratsioon teatab nende lipu all sõitvate laevade tehnilise seisundi vastavuse/ mittevastavuse kinnitamisest;
- MEPC.1/Circ.845 (01.08.2014) – MARPOL lisa VI heakskiidetud meetodid;
- SLS.14/Circ557 (06.08.2014) - samaväärse korra lubamine Suurbritannia lipu all sõitvatele laevadele kooskõlas SOLAS konventsiooni reegluga I/5;
- MSC.6/Circ.21 (11.08.2014) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon (2014. a teise kvartali raport);
- MEPC.1/Circ.842 (04.09.2014) – Panama administratsioon teatab nende lipu all sõitvate tankerite tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamist;
- MEPC.1/Circ.846 (04.09.2014) – MARPOL lisa VI ja IBC koodeksi heakskiidetud meetodid, informatsioon saabus Panama administratsioonist;
- LC-LP.1/Circ.64 (05.09.2014) – kutse raporteerida tegevustest, mis on seotud mereveest jäätmete ja teiste samalaadsete ainete kõrvaldamisega;
- MEPC.1/Circ.843 (10.09.2014) - Panama administratsioon teatab nende lipu all sõitvate laevade tehnilise seisundi vastavuse/ mittevastavuse kinnitamisest;
- SLS.14/Circ. 564 (10.09.2014) – samaväärse korra lubamine Malta lipu all sõitvatele laevadele kooskõlas SOLAS konventsiooni reegluga I/5;
- SLS.14/Circ. 568 (15.09.2014) – samaväärse korra lubamine Taani lipu all sõitvatele laevadele kooskõlas SOLAS konventsiooni reegluga I/5 ;
- SLS.14/Circ. 570 (15.09.2014) – samaväärse korra lubamine Malta lipu all sõitvatele laevadele kooskõlas SOLAS konventsiooni reegluga I/5;
- SLS14./Circ.571 (17.09.2014) – vabastuse andmine India lipu all sõitvatele nimetatud laevadele kooskõlas SOLAS konventsiooni reegluga I/5;
- SLS.14/Circ. 572 (23.09.2014) – samaväärse korra lubamine Saksamaa lipu all sõitvatele laevadele kooskõlas SOLAS konventsiooni reegluga I/5.

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

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

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

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

Linnalaager Hundipea sadamas

Lennusadam tähistas sel suvel aurik-jäämurdja Suur Tõll sajandat sünnipäeva, millest ajendatuna korraldati lastele linnalaagreid.

Linnalaagrite käigus käisid lapsed tutvumas ka Veeteede Ameti tööga. Juunis ja augustis külastas meie Hundipea sadamat Lennusadama linnalaagri raames 45 merehuvilist last vanuses 7–12 aastat, et tutvuda meremärkidega ja külastada jäämurdjat Tarmo ning mitmeotstarbelist laeva EVA-316.



Jõumehed



Roostes poiketid pakkusid suurt huvi



Lastele meeldis väga teadmine, et kalad saavad nende pilte ja nimesid uudistada Läänemere põhjas, poiankru pealt

Kuussaare merepäevad 2014

*Vaade Kuussaarele
merepäevade ajal*



Avamise ootusärevus



*Hele Kuusk personaliosakonnast, Nele Savi
kartograafiaosakonnast ja Tarmo Ots
kommunikatsiooniosakonnast*



Tulevane meremees?



*Dana Kuznetsova kartograafiaosakonnast, Oleg
Barinski-Gresjuk ja Henn Kuum väike- ja siseveelavade
osakonnast*

Sel aastal toimusid Kuussaare 18. merepäevad 8. ja 9. augustil. Kohal oli ka Veeteede Amet oma suure sinise telgiga.

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

Lisaks jälgis meresõiduohutuse nõuete täitmist merel Veeteede Ameti kaater.

Kihnu laev sai kiilu

Septembri alguses toimus Baltic Workboats AS laevatehase Riia tootmisüksuses Veeteede Ameti poolt tellitava uue laeva kiilupaneku tseremoonia.

Tegemist on Kihnu liinil sõitma hakkava reisiparvlaevaga, mis vastavalt ehitajaga sõlmitud lepingule peab valmima 1. oktoobriks 2015. Reisiparvlaev KIHNU VIRVE on viies laev riigi poolt ehitatavate parvlaevade seeriast.

Laev on 44 m pikk, 12 m lai ning võib vedada kuni 200 reisijat ning laeva kandevõime on 22 sõiduvõi 2 veoautot. Laev on võimeline iseseisvalt liikuma 0,45 meetri paksuse silejää korral.



Kihnu vallavanem annab VA peadirektorile üle Kihnu saart tutvustava raamatu

Olulist sündmust oli tähistamas lisaks laevaehitusettevõtte, Veeteede Ameti ja Kihnu valla esindajatele ka Virve Köster e Kihnu Virve isiklikult



Esimesed tantsusammud laevatekil