



VEETEDE AMETI
TEATAJA





VEETEEDE AMETI TEATAJA 2015/2

Veeteede Ameti laevastik

3

Suure merekindlusega
ujuklaevad mujal Euroopas

5

Mis on saanud Veeteede Ameti
vanadest laevadest

6

Tunne kolleegi - jäämurdja Tarmo
kapten Peedu Kass

8

Eesti eesistumisperiood
Läänemere maade
Nõukogus sai läbi

10

Hüdrograafiapäev

11

Eesti õigusaktide muudatused

12

Merendus Euroopa Liidus

12

MSC 95. istungi kokkuvõte

13

Veeohutuspäev Tartus

16

Euroopa merepäev

17

Ormsö nimeandmistseremoonia

19

Tallinna Merepäevad

20

Hea lugeja!

Veeteede Ameti peadirektori teatepulga ülevõtnuna tervitan ka enda nimel meie väljaande lugejaid. Veeteede Ameti Teatajat tean juba oma varasemast tööperioodist selles asutuses. Seda enam on heameel näha, et väljaanne on siiani alles ja jõudnud 100. numbri, koostajad aga ajaga kaasas käinud ning kajastatavate teemade ringi laiendanud. Seega, lugege meie väljaannet ja soovitage seda ka oma merendushuvilistest sõpradele, sest siit leiab huvitavat lugemist ja vaatamist igaüks! Ja loomulikult jälgige ka ameti kodulehte, mis edastab operatiivselt teavet ja uudiseid meie tegevusvaldkonnas toimuvast.

Teataja selle numbri põhilugu on pühendatud meie laevastikule. Artikli alguses esitatud väide, et Veeteede Amet on Eesti suurim reeder, on juba piisavalt intrigeeriv. Hoolimata sellest, kas nõustute väitega või mitte, igal juhul on ameti laevastik tähelepanuväärne ning aastate jooksul oleme teinud paljude erinevate laevadega. Ega neist väga palju kirjutatud pole, seega üritame siin teha esimese katse. Suur tänu praegustele ja endistele kolleegidele, kes artikli koostajat abistasid. Nüüd on juba üsna keeruline leida fakte algaastatel Veeteede Ameti käsutuses olnud laevade kohta. Kindlasti on jäänud midagi huvitavat ka kirjutamata. Siit ka palve – kui teate veel mingeid huvitavaid seiku meie laevadest, nende saamisloost, kasutamisest ja saatusest või on neist fotosid – andke palun meile teada.

Head lugemist soovides



Rene Arikas
peadirektor

Veeteede Ameti laevastik

Laevaregistri andmeil on Veeteede Ametil kõige suurem arv riigilaevade registrisse kuuluvaid aluseid. Kui siia lisada veel meie poolt tellitud kuus parvlaeva, siis on Veeteede Ameti laevastiku suuruseks kokku 31 laeva. Tegemist on märkimisväärse numbriga, sest Eesti laevaregistrist ei leia ühtegi teist reederit, kellel oleks nii arvu- kas laevastik. Siinkohal tekib küsimus, kas Veeteede Ameti näol on tegemist Eesti suurima reederiga? Kolleegidelt kuuldu pani kirja kommunikatsiooniosakonna juhataja Tarmo Ots.



Vastus peitub Eesti seadusloomes. Meresõiduohutuse seaduse järgi on veesõidukid, hoolimata oma suurus- sest, mida kasutatakse riigihaldusülesannete täitmiseks, laevad. Seega on näiteks 3,3 m pikkune kontrollpaat EVA-020 seaduse järgi laev. Sellised, alla kümne meetri- sed laevad, moodustavad Veeteede Ameti laevastikust poole. Kui võtta algpikkuseks näiteks 13 meetrit, siis saame Veeteede Ameti laevade arvuks 15. Hoolimata laevade arvust ja nende pikkusest, on fakt, et Veeteede Amet on reeder, kes haldab Eesti mõistes märkimisvää- set laevastikku.

Veeteede Ameti laevastik on üsna suur olnud juba tege- vuse algaastatest saadik. Pilk 1995. aasta laevaregistrisse näitab, et juba siis oli Veeteede Ameti käsutuses 33 laeva. Kuna ameti töökohustuste hulka kuulusid sellel ajal ka lootsimine ja rannavalve (merepääste ning reostustõrje) funktsioonid, siis omati ka vastavate tööde tegemiseks mõeldud aluseid.

1995. aastal anti rannavalve funktsioon üle Mere- inspeksioonile ja 1997. aastast hakkas lootsiteenust pakkuma tänase AS Eesti Loots eelkäija riigiettevõtte Laevaliikluse Juhtimise Keskus. See tõi kaasa ka Veeteede Ameti käsutuses olevate laevade arvu vähenemise. Nii oli 1998. aastal ametkonnal vaid 17 laeva.

Tänaseid registriandmeid 20 aasta tagustega võrreldes on Veeteede Ametile sellest ajast alles jäänud vaid üks laev – jäämurdja Tarmo.

Veeteede Ameti laevastik on täienenud erineval viisil. Mitmed laevad jäid siia nõukogude ajast. Kasutatud laevu on soetatud nii meie naaberriikidest kui ka Eestist. Vähemalt üks Eesti ettevõtte ja ühing on kinkinud või andnud Veeteede Ametile laeva tasuta kasutamiseks. Uued, ameti tellimisel ehitatud laevad on valminud Eestis, Soomes, Saksamaal ja Venemaal.

Nõukogude Liidu pärand

Enamik esimesena kasutusse võetud laevadest oli Nõukogude Liidu mereväe omand, mida lahkunud vene sõjaväelased ei pidanud vajalikuks kaasa võtta. Kõige suurem oli neist 1963. aastal ehitatud 59 m pikkune poi- laev Zenit, ehk uue nimega EVA-307. Sama tüüpi, aga mõõtmetelt väiksem oli EVA-308, ehk vana nõukogude tähisega GS-108. Venelastest jäi maha ka viis väiksemat hüdrograafialaeva. Lisaks saadi veel mõned tsiviilasutuse Tartu Jõesadama veeteede osakonna sisevete hooldus- töödeks kasutatavad laevad, mida hakati kasutama Peipsil ja Emajõel.

Ühe laevaga juhtus ka traagiline õnnetus. 1997. aastal läks puidukoormat vedanud EVA-314 Naissaare sadama lähistel ümber. Laeva kapten uppus.

1995. aasta laevaregistri andmete põhjal oli Veeteede Ametil kokku 15 nõukogude taustaga laeva. Tänapäeval ei ole neist enam ükski Veeteede Ameti käsutuses.

Kasutatuna soetatud laevad

Aktiivne Veeteede Ameti laevastiku täiendamine algas eelmise sajandi üheksakümnendate aastate alguses. Laevu osteti Soomest, Rootsist ja Eesti ettevõtjalt. Kõige suurem ja tähelepanuväärsem ost oli jäämurdja Tarmo, mis soetati soomlastelt 1993. aastal. Põhjanaanbritelt on ostetud veel teisigi laevu. Meie praegune mitmeotstarbeline jäämurdja EVA-316 on endine Soome mereadministratsiooni poilaev Lonna, mis 1995. aastal toodi Eesti lipu alla. Laevadega seotud koostöö soomlastega toimub ka täna. Veeteede Ameti käsutuses olev poilaev Sektori kuulub tegelikult Soome riigiettevõttele Meritaito. Veeteede Amet prahtis laeva 2008. aasta detsembris ja see on ameti käsutuses 2018. aasta lõpuni.

Lisaks suurtele laevadele toodi Soomest veel mitmeid kasutatud lootsikaatreid ja rannavalvelaevu (selliseid laevu oli vähemalt kuus: EVA-004, EVA-005, EVA-008, EVA-010, EVA-011 ja EVA-012), ka Rootsist toodi kaks laeva: EVA-201 ja EVA-016.

Veeteede Amet on soetanud kasutatud laevu ka Eesti reederitelt. Jaanuaris 1992 osteti rannavalve funktsioonide täitmiseks 1974. aastal ehitatud kalalaev Salme. Laev anti juba kolm aastat hiljem Mereinspeksioonile ja sealt edasi Piirvalvele, kus ta teenis kuni 2006. aastani nime all Reet. 1994. aastal soetati laev EVA-315. Tegemist oli 1987. aastal Jugoslaavias ehitatud ilmselt nõukogude sõjalaevade remonttööde läbiviimiseks mõeldud teenindusjaamaga, mis pidi tegema avamerel laevakerede puhastus- ja värvimistöid. Eelmiste omanike käes olles kandis laev nime Merevaik. Veeteede Amet planeeris seda kasutada meremõõdistustöödeks. Katsetati erinevaid tehnilisi mõõdistuslahendusi, mis paraku ei andnud soovitud tulemusi. Laev müüdi maha 2003. aastal.

Kindlasti vajavad ära märkimist need Eesti ettevõtted ja ühingud, kes oma tegevuse jooksul on toetanud Veeteede Ameti laevastiku arengut. Üheks selliseks oli Eestis tegutsenud Vetelpäästeühing, kes andis 1992. aastal Saksamaa kolleegidelt saadud kaatri Veeteede Ameti käsutusse. Mõnda aega kasutati seda lootsikaatrina Paldiskis. Hiljem on laev oma Eestisoleku aja jooksul korduvalt omanikku ja nime vahetanud. Praegu kannab see 1953. aastal ehitatud 18 meetri pikkune laev nime Elina ning seda võib tihti näha seismas Lennusadamal.

1993. aastal kinkis Mereagentuur ESTMA, mille peadirektoriks oli sel ajal Tanel Nurmetal, Veeteede Ametile Soomest soetatud kaatri Miku. Laev sai uueks nimeks EVA-007 ja seda kasutati rannavalves.

Kasutatuna soetatud laevadest on Veeteede Ameti käsutuses tänaseni jäämurdja Tarmo ja mitmeotstarbeline laev EVA-316.

Uued laevad Veeteede Ameti laevastikus

Arvamus, et uued laevad saabusid Veeteede Ameti käsutusse peale aastatepikkust tegutsemist, on vale. Esimese täiesti uue lootsikaatri sai amet juba 1991. aastal. Aasta hiljem lisandus veel teinegi samasugune alus. Tegemist oli sellel ajal Peterburi lähistel tegutsenud endises sõjatehases ehitatud 20-meetrise laevadega. Uued kaatrid said nimeks EVA ja EVA-002. Ka järgmised uued Veeteede Ameti jaoks ehitatud laevad olid lootsikaatrid, mis valmisid Saaremaal 90-ndate keskpaiku.

Uued navigatsioonimärgistuse töödeks sobivad laevad valmisid 1994. aastal, kui Uudenkaupungin Työvene laevatehas andis Veeteede Ametile üle poilaevad EVA-317 ja EVA-318.

Aastanumbrit 1994 võib pidada Veeteede Ameti jaoks märgiliseks, sest artikli autori teada on hiljem soetatud vaid uusi veesõidukeid. 1996. aastal soetati Soomes ehitatud uued mõõdistuslaevad EVA-319 ja aasta hiljem EVA-320. Uusi laevu telliti ka Eesti laevaehitajatelt, 1997. aastal osteti laevakontrollikaater EVA-019 ja 1999. aastal poi/hüdrograafialaev EVA-321.

2002. aastal sai sisevetel töötav hüdrograafialaevastik täiendust Soomes ehitatud poilaeva EVA-325 näol. 2007. aastal valmisid järjekordsed sisevetel töötamiseks ettenähtud laevad EVA-301 ja EVA-302.

Kõige uuem Veeteede Ameti laev pärineb 2012. aastast ja selleks on Saksamaal ehitatud SWATH-tüüpi mõõdistuslaev Jakob Prei.

Kõik uuena soetatud laevad ei ole enam Veeteede Ameti käsutuses. Lootsikaatrid anti üle juba 1997. aastal Laevaliikluse Juhtimise Keskusele, samuti teenivad laevad EVA-319 ja EVA-321 praegu juba uusi omanikke.

Veeteede Ameti
tellitud
esimene uus laev
valmis 1991. aastal
Peterburi
laevatehases

Veeteede Ameti tellitud parvlaevad

2010. aasta aprillis kinnitas Vabariigi Valitsus transpordiinvesteeringute kavva projekti „Väikesaartega ühenduse pidamiseks laevade soetamine“. Kui esialgu pidi valmima viis parvlaeva, siis hiljem otsustati ehitada lisaks veel üks – Saaremaa ja Hiiumaa vahel sõitma hakkav laev. Veeteede Ameti ülesandeks sai laevade tellimine. Amet valmistas ette ehitushanked, jälgis ehitusprotsesside läbiviimist ja laevade valmimisel võttis need ka ehitajalt vastu.

Laevadele sobivate nimede leidmiseks korraldasid kohalikud omavalitsused piirkondliku nimekonkursi. Kolme kõige enam hääli saanud variandi seast valis majandus- ja kommunikatsiooniministerium välja lõpliku nime.

2012. aastal valmis katamaraan-tüüpi reisilaev Runö, Ruhnu saarega ühenduse pidamiseks, aasta hiljem Abruca laev Abrö ning Prangli liini teenindav laev Wrangö. 2015. aasta suvel läks Vormsi liinile seni suurim Eestis ehitatud parvlaev Ormsö. Tema sõsarlaevad Kihnu Virve ja Soela (Saaremaa–Hiiumaa vahelise liini laev) valmivad vastavalt 2015. aasta oktoobris ning 2017. aasta kevadel.

Kõik laevad on ehitatud Eesti ettevõtete Baltic WorkBoats AS ja Reval Shipping OÜ (parvlaev Wrangö) poolt. Veeteede Amet ise reisilaevu ei opereeri, need on prahitud pikaajaliste lepingutega operaatoritele.



Runö



Abrö



Wrangö

Suure merekindlusega ujuklaevad mujal Euroopas

Suure merekindlusega ujuklaevad ehk (inglise keeles *Small Waterplane Area Twin Hull*) SWATH-laevad on kasutamist leidnud mitmetes merendusvaldkondades. Veeteede Ameti 25 m pikkune Jakob Prei on kasutuses meremõõdistustööde tegemisel avamere piirkonnas, kus suure lainetuse tõttu on seda tüüpi laev asendamatu töövahend. Läti merevägi kasutab selliseid laevu riigikaitse valdkonnas. Saksamaal on aga SWATH-alused rakendatust leidnud lootsinduses. Lisaks tavapärasest mõõtu seda tüüpi laevadele on Põhjamerel tegutsevate lootside käsutuses ka tõelised SWATH-„hiigellaevad“, mida kasutatakse Põhjamerel ujuvlootsijaamadena. Fotol olev ujuvlootsijaam ELBE on 60 m pikk ja 24 m lai, laevas on

ühekohalised kajutid 34-liikmelisele meeskonnale ja 25 kajutit merelootsidele. Selliseid lootsijaamu on sakslastel kokku kaks, lisaks on veel üks väiksem, 50 m pikkune ujuvjaam. Kõik nad teenindavad Hamburgi, Bremenhaveni, Cuxhaveni sadamatesse ja Kieli kanalisse suunduvaid laevu.



Ujuvlootsijaam ELBE Cuxhaveni sadamas, kõrval seismas sama tüüpi väiksem lootsilaev. Foto Tarmo Otsa erakogust.

Mis on saanud Veeteede Ameti vanadest laevadest

Veeteede Ameti käsutuses on aastate jooksul olnud palju erinevaid laevu. Ameti tööülesannete muutumise tõttu on nii mõnedki neist liikunud teiste organisatsioonide kasutusse. Võib üsna kindel olla, et meie tegevuse esimestel aastatel Veeteede Ameti käsutuses olnud lootsikaatrid ja rannavalvelaevad on tänaseks kõik juba aktiivse teenistuse lõpetanud ja ilmselt maha kantud. Suure tõenäosusega enamikku neist ei ole enam olemaski. Küll aga on huvitav teada nendest laevadest, mis olid seotud meie organisatsiooni praeguse põhitegevusega või mida me olime harjunud iga päev nägema. Alljärgnevalt ülevaade mõne olulisema laeva saatusest.

EVA-300 – kõige kauem Veeteede Ameti kasutuses olnud nõukogudeaegne pärand. 1983. aastal ehitatud laev oli Tartu navigatsioonimärgistuse teenistuse käsutuses ja töötas poilaevana meie sisevetel. 2015. aasta kevadel anti laev üle Pärnu vabatahtlikele merepäästjatele.



EVA-300 Tartus kai ääres



EVA-307 – suurim nõukogude päritolu poilaev, oli Veeteede Ameti laevastiku nimekirjas kuni 1997. aastani, mil see maha müüdi. Uus omanik lõi kas laeva vanarauaks.

Laevaregistri foto

EVA-308 – laev töötas poi- ja hüdrograafia laevana kuni 2008. aastani. Laev müüdi maha ja uus omanik soetas laeva eesmärgiga lõigata see vanarauaks. Sama saatus tabas ka poilaeva EVA-309.



EVA-308 ja EVA-309 oma viimasel reisir vanarauaks lõikamisele



EVA-315 – Veeteede Amet loobus laevast 2004. aastal. Uus omanik viis laeva Hispaaniasse, kus see ehitati ümber uurimislavaks. Pole teada, kas ta uues ametis end õigustas, kuid laeva müügikuulutus ripub aastaid ülval ühe laevabrokleri kodulehel.

EVA-315 meremõõdistusseadmete katsetusel

EVA-010 – esialgselt laevakontrolli kaatrina kasutatud alus anti 2014. aastal üle Juminda vabatahtlikele merepäästjatele.

EVA-021 – 1994. aastal Eestis ehitatud ja sisevete poilaevana töötanud laev on üle antud mereväe kasutusse ja kannab nüüd nime Lood.

EVA-019 ja EVA-021 Hundipea sadamas ootamas uusi omanikke



EVA-319 – Võrtsjärve Limnoloogiajaam soetas endise mõõdistuslaeva 2005. aastal. Nüüd kannab laev nime Õnneleid, kuulub Maaülikoolile ja töötab meie sisevetel uurimislavana.

EVA-319 Veeteede Ameti kasutuses

Tunne kolleegi - jäämurdja Tarmo kapten Peedu Kass



Kapten Kassile on väga südamelähedane kõik, mis seotud merega. Ta on lõpetanud Tallinna Tehnilise Kooli nr 1 (Karukool), Tallinna Kalatööstusliku Merekooli, Kaliningradi Kalatööstuse ja Kalamajanduse Tehnikainstituudi laevajuhtimise erialal ning Tallinna Tehnikaülikooli magistriõppe insenerikoolituse erialal. Aastatel 1994–1996 töötas ta merepraktika õppejõuna TTÜ Eesti Mereakadeemias (toona Eesti Merehariduskeskus) ja aastast 2001 EMA Merekoolis navigatsiooniõpetajana. „Kõige efektiivsem õppimine on õpetamine,” teab kogenud kapten ja õppejõud.

2005. aastast on Peedu Kass ka Merekeele nõukoja liige, 2011. aasta septembrist aga nõukoja esimees.

Millised olid Teie huvialad õpinguaastatel?

Keskooli ajal oli huviks muusika. Poistega tegime 10. ja 11. klassis bändi, et reisiraha korjata ja peale lõpetamist klassiga Moskvasse sõita. Käisime ära.

Üheks huvialaks oli raamatute lugemine. Raamatuid sai koolis teistega vahetada. „Muu kõrval olid popid ka eestiaegsete ajalehesabade järjejutud – ühel pool kriminaalromaan ja teisel armastusromaan. Ema luges öösel nais-teka läbi ja mina detektiivromaaniga osa,” meenutab kapten Kass.

Meeldis suusatada ja jalgrattaga sõita. „Kui olin kuuene, meisterdas isa mulle jalgratta ja sellega õppis nii mõnigi meie kandi laps rattasõidu selgeks.”

Kas Te tahtsite juba noorena saada meremeheks?

„Tahtsin saada lenduriks. Peale keskkooli sai lennukooli dokumendidki sisse antud, kuid ema palvel jäi minemata.“ Naabripoisi initsiatiivil astusin sügisel Karukooli (Tallinna Tehniline Kool nr 1). Esimeseks valikuks oli radisti elukutse, aga kahjuks võeti sel aastal vastu 15 õpilast, kes olid töötanud juba radistina ja sõjaväest tulnud ning olid ka ALMAVÜ (Armee, Lennuväe ja Merelaevastiku Abistamise Vabatahtlik Ühing) liikmed. Nii sattusingi tüürimeeste gruppi, mis oli keskkooli baasil. Peale seitsmen-dat klassi tahtsin merekooli minna, aga olin kaua väikest kasvu ja ema ei lubanud.

Karukooli õppejõududeks olid vanad kaptenid ja mereka-rud Hjalmar Põial, Edmund Russow, Jakob Kristenbrun. Nad andsid edasi oma teadmisi suure entusiasmiga ning tekitasid õpilastes huvi merenduse vastu esimesest kooli-päevast alates. Õppisime võidu.

Milline oli Teie esimene töökoht?

Esimene töökoht oli Eesti Kalatööstus, rahvasuus Ookean, kus töötasin 1959-st kuni 1992. aastani. Kontor oli Vana-Posti tänaval ja hiljem Paljassaare sadamas. „Alguses sõit-sin väikestel laevadel ja hiljem suurtel. Käisin ookeanipüü-gis ja rannikuvetesse jõudsin alles vanemas eas.”

Kuna viisa avati 13 aastat peale Eesti Kalatööstusesse tööle asumist, siis sinnamaani sai sõidetud Norra ja Põhjamerel. Esimestel reisidel olid pooled meeskonnaliikmed eestla-sed, mida aeg edasi, seda vähemaks meid jäi.

1992. aastast olin kaubalaevade Vagay, Kristianna Elisa, Enely jt kapten. Ühtekokku on nimi läbi käinud 40 seilava laeva munsterrollist. Neist 23-s kaptenina.

Kalapüügi hiilgeaastatest ja ookeanipüügist kirjutas kapten Peedu Kass väga põhjaliku artikli Eesti Meremeeste Liidu poolt välja antavas „Eesti laevanduse aastaraamatus 2015“.

Mis Teid töös kõige rohkem motiveeris?

Huvi oli selle vastu, mis maailmas toimub, mis teised teevad. Tahtsin avastada maailma, aga lõviosa ajast möödus kalapüügil. Elu oli põnev. Ookeani-kalapüük on jaht, see haarab sind täiega kaasa aina rohkem ja rohkem ning kapteni aeg möödub lennates. Kalatsehhis on see-vastu täielik pärisorjus, kui sillal suure loomuse puhul hõisatakse.

Mida Te olete VA-s töötades õppinud?

„Ice is nice” on soome ja rootsi jäämurdjate hüüdlause. Olen seda küll korduvalt öelnud ja kordan veel: „ Naistes, tules ja meres on midagi äraseletamatut ning ma lisaksin sinna neljandana juurde jää.” Jää lummab, on alati erinev

ja jääga seonduv on põnev. Kahju, et jääolud on viimasel ajal kehvad olnud.

Peale jäämurdja Botnica tulekut oleme vaid ühe nädala merel olnud. „Nii me kaotame siin vaikselt oma karmilt omandatud kvalifikatsiooni,“ nendib kapten Kass veidi nukralt.

Meenutage palun mõnda oma põnevamat merereisi.

Olime tulnud Iraagi külmutustraaleriga Furat Mosambiigist Madagaskarile, Antsiranana sadamalinn (1975. aastani kandis linn nime Diego-Suarez, Portugali meresõitja Diego Soaresi järgi) remonti. Meeskond koosnes vene ohvitseridest ja iraaklastest madrustest. Laevas oli ka radist, aga kuidagi jäi vajalik info ilma kohta saamata. Olime juba 4 kuud olnud nagu vanajumala seljataga, kõrgete kallastega kinnises laguunis, tagavaraosade ootel. Põhiliselt kai ääres, aga kui mõnel laeval oli vaja meie kohale silduda, siis tuli minna ankrule. Olimegi just reidil, kui tuul aina tõusis ja tõusis. Lasin juba peamasina tööle panna, et vajadusel laeva asukohta muuta. Kella nelja paiku hommikul, kui troopilise tormi silm meist üle läks, oli parkümmend minutit absoluutne tuulevaikus. Tuulevaikusele järgnes meeletu tuul otse vastassuunast ja vihmavaling nagu ämbrist. Nii on troopiliste tsüklonite puhul alati. Saime kuidagi ankru kätte ja suundusime vastutuult teisele poole laguuni, kõrgema kalda varju. Laguunis oli olnud 1903. aastast prantsuse mereväebaas, mida II maailmasõja ajal jaapanlased ründasid ja inglise tankeri uputasid. Tankeri korsten ja jupp tekiehitist olid mõõna ajal nähtavad, aga tõusu ajal ei paistnud ja ammugi mitte tormiga. Pidime neist kuidagi mööda saama ja samuti lohiseva ankruga meie suunas triivivast kaubalaevast. See oli paarikümnetuhandetonnine laev, mis ramadaani ajal Jiddasse ohverduslambaid ja -kitsi vedas ning Madagaskaril vahetevahel dokis käis. Selle vöör läks paremalt üle meie mastide samal ajal kui uputatud tankeri korsten vasakust pardast mõne meetri kauguselt möödus. Nähtavuse laussajus tagas roolimaja aknas sellisteks puhkudeks sisseehitatud kiirestipöörlev klaasketas. „Meil vedas. Pääsesime läbi ja heitsime ankru tuulepealse kalda varjus. Oinaveolaeva ajas randa. Hommikul kella kümneks oli kõik rahulik,“ kirjeldab ilmekalt oma seiklust kapten Kass.

See juhtus 19. detsembril 1981.

Madagaskarit tabab umbes 6–7 troopilist tormi aastas. Tavaliselt saabuvad need idast, Austraalia poolt üle India ookeani, minnes üle saare põhjaosa Aafrika rannikuni ning pöördudes sealt tagasi ületades Madagaskari nüüd juba lõunast. Järgmisi orkaane oskasime juba oodata. Kuulasime raadiot ja joonistasime liikumistrajektorid kuupäevadega kaardile.

Kuidas Teie arvates oleks võimalik tänastes noortes merenduse vastu huvi tekitada?

Eesti Kalatööstuses töötades oli seal 76 ookeanilaeva ja umbes samapalju Eesti Merelaevanduses. Igal aastal tuli kümneid laevu juurde. Kui pole laevu, siis ei ole ka

meremehi vaja. Sellised ajad ei tule tagasi. Võiks tuua paralleeli autojuhtide ja autodega – kui poleks autosid, siis ei oleks ka juhte tarvis.

Aeg on teine. Alternative on palju ja noortele on maailm valla.

Õppekavad on koolis üle vaadatud. Olen olnud kolm aastat õppekavade koostamise juures.

Varem käisid kalurikülade poisid isade- ja vanaisadega merel, saades nii kogemusi ja tekkis huvi mere vastu. Paljudele oli meri ainus elatusvahend. Nüüd on ajad teised. Läänes on merekihk juba ammu kadunud.

Millistel huvitavatel teemadel võiksid kolleegid tulla just Teie käest nõu küsima (näiteks sport, reisimine, kokandus ...)?

Suppi ma oskan keeta!

Püüan korra aastas kuskil ära käia. Hispaania on südeme lähedaseks saanud. Aktiivse meresõidu perioodil ei tahtnud eriti enne kaht kuud kodust väljagi minna.

Reisikirjelduste raamatusari „Maailm ja mõnda“ on kaanest kaaneni läbi loetud.

Isa atlas oli huvitav ja tänu sellele õppisin lugema.

Ajaloolised raamatud pakuvad siiani huvi.

Teie poeg on muusik ja tuntud kontrabassist. Kas ka Teie mängite mõnd pilli ja millised on Teie muusikalised eelistused?

„Koolis mängisin klarnetit. Isiklikku pilli ei olnud. Akordion ja süntesaator on kodus, kuid viimasel ajal ei ole aega leidnud. Aga samas, kui meel on kurb, siis panen vahel ukse kinni ja ...“ naerab Kass.

Pojal ei olnud muusika vastu alguses huvi, tegeles arvutite ja spordiga.

„Vahel vaidleme. Mängib hästi, aga maitse üle ei vaielda. Kui ma esimest korda poisina jazzi kuulsin, ei olnud ma eriti vaimustuses, aga üsna ruttu hakkas meeldima.“ Poeg on kuidagi sujuvalt jazzmuusikuks saanud. ERSO on tema loodud tõsisest muusikat Estonia laval esitanud.

Milliga Teie meeldib tegeleda väljaspool tööaega?

Vaba aega on vähe. Õpetan töö kõrvalt koolis. Hetkel soojustan maja ja suvel kõpitsen vanavanaisa ehitatud 109-aastast rehielamut nii palju, kui võimalust on.

Uneajaks jääb tihti vaid viis tundi.

Kas Teil on olnud elus mõni eeskuju, kelle järgi juhitud või mõtte tera, mis inspireerib?

Tee õigeid asju ka siis, kui keegi ei näe! Siis jäävad paljud probleemid ära. Vähemalt püüa ...Vahel ei tea täpselt, mis on õige.

Mida Te inimestes kõige rohkem hindate?

Usaldusvärsust – usaldus on kõige tähtsam.

Jäämurdja Tarmo kaptenit küsitles Katriin Pellä

Eesti eesistumisperiod Läänemeremaade Nõukogus sai läbi

30. juunil lõppes aasta kestnud Eesti eesistumine Läänemeremaade Nõukogus. Merenduspoliitika eksperdigrupi töö juhtimise ülesanne anti selleks ajaperioodiks Veeteede Ametile. Ekspertgrupp sai vanemametnike komiteelt konkreetse ülesande – eesistumise ajal analüüsida oma töögrupi rolli ja vajadust organisatsioonis ning leida olulisi tegevussuundi järgnevatel aastatel. Kui aasta tagasi valitses oht, et merendus-temaatika jääb tulevikus üldse välja Läänemere riike ühendava poliitiliselt kõige kõrgetasemelise ühenduse huvivaldkonnast, siis töögrupi ühiste pingutuste tulemusel valmisid kõikide osapoolte huve arvestavad tegevussuunised järgmiseks kolmeks aastaks, mis peaksid elavdama eksperdigrupi tegevusi. Töögrupi eesmärgiks on laiendada oma rolli ja tegeleda erinevate merendusvaldkonna prioriteetsete teemadega, töösse tuleks kaasata võimalikult palju valdkondlikke eksperte ja esindajaid. Soovitakse teha koostööd teiste organisatsioonide ja ühendustega ja jagada nendega valdkondlikku teavet. Tähtis on ka Läänemeremaade Nõukogu olemasolu ja selle organisatsiooni kasulikkuse senisest aktiivsem teadvustamine merendussektorile. Töögrupi juht tutvustas uut tegevuskava Eesti välisministeeriumis toimunud vanemametnike komitee kohtumisel ning see kiideti kõikide osalejate poolt ühehäälselt heaks. Meiepoolse tegevuse efektiivsust ja edukust tõestab vanemametnike komiteel kuulnud tugev toetus ka nendelt riikide kõrgetasemelistelt ametnikelt, kelle esindatavad riigid varasemalt suhtusid kriitiliselt eksperdigrupi senisesse tegevusse. Eesistumise rolli võtab Eestilt üle Poola.

Läänemeremaade Nõukogu on valitsustevaheline foorum, mille roll on olla piirkonna koostöö peamine edendaja. Ühenduse kõrgeim organ on välisministrite nõukogu ning liikmeteks on kõik üksteist Läänemereäärset riiki, lisaks veel Norra, Island ja Euroopa Komisjon. Juhtorganiks on vanemametnike komitee.



Töögrupi kohtumist juhatas Tarmo Ots



Krista Rohtmaa Veeteede Ametist Norra saatkonna esindajale Eestipoolseid ettepanekuid selgitamas



Töögrupi liikmed Poolast ja Norrast dokumendi parandusettepanekutega tutvumas



Taani ja Läti esindajad ümarlaua taga

Hüdrograafiapäev

Merendussektor tähistas 21. juunil rahvusvahelist hüdrograafiapäeva. Käesoleva aasta hüüdlausega „Meie mered ja veeteed vajavad veel kaardistamist ja uurimist!“ rõhutab Rahvusvaheline Hüdrograafiaorganisatsioon fakti, et tänaseks on süsteemselt, kaasaegsetele standarditele vastavalt mõõdistatud vaid 10 protsenti maailmameredest.

Eesti on Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni liige alates 1997. aastast. Veeteede Ameti kolm mõõdistuslaeva ja üks mõõdistuskaater töötavad käesoleval aastal Saaremaast ja Hiiumaast läänes, Liivi lahel, Peipsil ja Võrtsjärvel.

Meremajanduse seisukohast vaadatuna on hüdrograafial oluline roll. Veel mõnikümmend aastat tagasi ainult merekaartide koostamise aluseks olevate sügavusandmete mõõdistamine on asendunud palju laiapõhjalisema tegevusega. Meres paiknevate rajatiste ehitamine, tuuleparkide planeerimine, uute nafta- ja gaasiväljade kasutuselevõtmine ja torujuhtmete merepõhja paigaldamine on tegevused, mille läbiviimiseks on vaja hüdrograafilisi andmeid. Mainitud andmete puudumine võib seega saada tõsiseks takistuseks majanduse arengule.

Veeteede Ameti hüdrograafiaosakond moodustati 1993. aastal ja nüüdseks tegeleb mõõdistamisega 13 hüdrograafi. Kaarte ja navigatsiooniteatmikke koostab 20 kartograafi. Neli laevateede osakonna spetsialisti on

tegevad veealade kasutuse korraldamisega. Nende töö loob võimalused ohutuks veeliikluseks ja üha rohkem ka veealadel muude majandustegevuste kui veetransport, arendamiseks.

Eesti merealadest on tänapäevaste nõuete kohaselt mõõdistatud üks kolmandik ja sisevetest ligi pool. Navigatsioonikaardid – nii paberil kui elektroonsed – on olemas kõigi laevatataivate veealade kohta.

Olulisemad valdkonnad arendustegevuses on hüdrograafiliste andmete kõigile internetipõhiselt kättesaadavaks tegemine, navigatsioonikaartide kasutatavuse võimaldamine nutiseadmetes ja Eesti idapiiril laevateede tähistamine koostöös naaberriigiga.

Sel aastal tähistasid Veeteede Ameti hüdrograafid tähtsat sündmust kaasates oma igapäevatööse kolleege teistest osakondadest ja tutvustades neile mõõdistustöö erinevaid aspekte. Praktilisel õppepäeval mõõdistati Rukki kanalit.



Kapten tööhoos



Mõõdistusandmeid uurimas



Hüdrograafialaev Jakob Prei Rukki kanalil



VA hüdrograafia-, kartograafia- ja laevateede osakonna teenistujad ning Jakob Prei meeskond laeva pardal

Eesti õigusaktide muudatused

MKM-i 31. jaanuari 2006. a määruse nr 11 „**Jeti ohutu kasutamise ja jetijuhi ettevalmistamise nõuded ning jetijuhi tunnistuse vorm**“ muutmine. Määruse muudatus on redaktsiooniline – mõiste Riiklik Autoregistrikeskus asendati Maanteeametiga.

MKM-i 26. augusti 2011. a määruse nr 84 „**Volitatud klassifikatsiooniühingule esitatavad nõuded ja volitatud klassifikatsiooniühingule üle järelevalve teostamise kord**“ muutmine

Muudatusega kohustatakse Veeteede Ametit esitama täpset aruandlust koostöösuhetest volitatud klassiühingutega Euroopa Komisjonile ja Rahvusvahelisele Töbüroole.

Vabariigi Valitsuse 29.08. 2005 a määrus nr 225 „**Väikelaevajuhi teadmiste, oskuste ja väljaõppenõuded ning tunnistuste vormid**“ muutmine.

Vastavalt muudatusele tuleb väikelaevajuhi tunnistus

väljastada 10 tööpäeva jooksul avalduse esitamisele järgnevast päevast.

Majandus- ja taristuministri määrus nr 56 (05.06. 2015) „**Tagatise piisavuse hindamise ja suuruse arvutamise põhimõtted**“

Määruse alusel peab reederil olema kindlustus, mis tagab laevapereliikme kojusõidu kulud. Kojusõidu kulude tagatise suurus ühe laevapereliikme kohta peab olema vähemalt 6000 eurot.

MKM-i 28. novembri 2002. a määruse nr 15 „**Lootsimise kord ning lootsi laevale mineku ja laevalt mahamineku kohad**“ muutmine.

Määrusega täpsustatakse lootsitellimuse korral esitavate andmete loetelu. Samuti tühistatakse olemasolevatest määrusest sätteid, mis dubleerivad meresõiduohutuse seaduses juba öeldut.

Merendus Euroopa Liidus

1. Alates 1. juulist on **Euroopa Liidu eesistujaks Luksemburg**. Eelmise eesistujamaa Läti juhtimisel valmistati ette sisevete laevade tehniliste nõuete direktiivi 2006/87 muutmise eelnõu, mille teksti liikmesriigid juunis toimunud transpordiministrite kohtumisel ka heaks kiitsid. Järgneva kuu kuu jooksul üritatakse Luksemburgi juhtimisel jõuda Euroopa Parlamendiga teksti suhtes üksmeelele.

2. Aastaid Euroopa institutsioonides ringelnud **sadama teenuste määrust** ei võtnud Euroopa Parlament ka Läti eesistumise ajal töö kavva. Liikmesriigid jõudsid uue määruse eelnõu teksti suhtes kokkuleppele juba Itaalia eesistumise ajal 2014. aasta oktoobris, järgmise sammuna vajab dokument Euroopa Parlamendi heakskiitu. Olemasoleva info põhjal võidakse seda arutada oktoobris või veelgi hiljem.

3. Käesoleva aasta märtsis avaldas Euroopa Kontrollikoda auditi raporti „Siseveetransport Euroopas: transpordiliigi osakaal ja laevandustingimused ei ole alates 2001. aastast

oluliselt paranenud“. Euroopa Liidu Nõukogu merenduse töögrupp valmistas ette dokumendi **Nõukogu järeldused**, mis annab liikmesriikidepoolse hinnangu auditile. Dokumendis nenditakse, et ilma sisevete arengut puudutavate juba tehtud poliitiliste jõupingutusteta oleks sisevete transpordi osakaal võrreldes teiste transpordiliikidega märkimisväärselt vähenemas. Täna suudetakse siiski sisevete rolli pisut kasvatada. Liikmesriigid toetavad poliitiliste meetmete täiendamist ja tõhususe hinnangute tegemisel põhjalikumate analüüside koostamise vajalikkust. Samuti nõustutakse sellega, et projektide tähtsusjärjekorda seadmine on poliitiliste tulemuste saavutamiseks esmatähtis, selleks ongi loodud põhivõrgukoridoride kontseptsioon. Küll aga ei toetata ettepanekut kehtestada EL seadusloome kaudu eelarvelisi kulukohustusi veeteede hoolduseks. Tegemist on liikmesriikide rahaliste vahenditega ja selles valdkonnas nõuete kehtestamine läheks vastuollu liidu poliitika aluspõhimõtetega. Riigid ei ole selle vastu, kui korrashoiu tegevuste finantseerimine lisataks Euroopa rahastamiskeemi.

Alates 1. juulist on Euroopa Liidu eesistujaks Luksemburg.

Eesti eesistumiseni on jäänud 30 kuud

MSC 95. istungi kokkuvõte

3.–12. maini 2015. a toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee (MSC) 95. istung. Komitee tööd juhatas hr Christian Breinholt Taanist, kes oma kandidatuuri enam järgmiseks aastaks ei esitanud. MSC juhatajaks valiti järgmiseks aastaks hr Bradley George Groves Austraaliast.

Veeteede Ametist osalesid MSC 95. istungil meresõiduohutuse teenistuse juhataja – peadirektori asetäitja René Sirol ja mereõnnetuste juurduse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõunik Priit Lööper.

Meresõiduohutuse komitee päevakorras oli 21 teemat. Tähtsamad neist olid järgmised:

- kohustuslikesse instrumentidesse tehtavate muudatuste läbivaatamine ja vastuvõtmine;
- mereturvalisus;
- eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite (goal-based new ship construction standards) väljatöötamine;
- reisilaevade ohutus;
- laevade kaugtuvastamise ja -jälgimise süsteemi (LRIT) andmekeskuste toimimise ülevaade ja auditeerimine;
- lasti ja konteinerite vedu;
- inimfaktor, väljaõpe ja vahiteenistus;
- laevade projekteerimine ja ehitus;
- navigatsioon, side ning otsingu- ja päästetööd;
- laevasüsteemid ja -varustus;
- formaalne ohutushindamine (FSA) ja segalastilaevade ohutus;
- piraatlus ja laevade relvastatud röövimine.

Istungil moodustati 4 töögrupp:

- 1) gaasi või muu madala leekpunktiga kütust kasutavate laevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (IGF Code) töögrupp;
- 2) mereturvalisuse töögrupp;
- 3) eesmärgipõhiste laevaehitusstandardite (GBS) töögrupp;
- 4) kohustuslikesse instrumentidesse tehtavate muudatuste vormistamise grupp.

Olulisema küsimusena võttis MSC vastu gaasi või muu madala leekpunktiga kütust kasutavate laevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (IGF Code) ning SOLAS konventsiooni peatükkide II-1 ja II-2 muudatused IGF koodeksi kohustuslikuks muutmiseks. Samuti võeti vastu analoogsed muudatused SOLAS konventsiooni 1978. aasta protokollile ja 1988. aasta protokollile. IGF koodeksiga seoses võeti vastu ka STCW konventsiooni ja STCW koodeksi muudatused, millega lisatakse gaasi laevakütusena

kasutatavate 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 omadustest tulenevat riski laevale, selle meeskonnale ja keskkonnale. IGF koodeks jõustub eeldatavalt 1. jaanuaril 2017. a.

MSC 95. istungi käigus peeti erakorraline istung seoses paadipõgenike küsimusega. MSC otsustas teema võtta oma tööplaani ning tegi navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetööde alakomiteele (NCSR) ülesandeks välja töötada meremeeste ja päästetud isikute ohutuse ja turvalisuse tagamise juhend.

Samuti arutati laevade ja sadamate andmesidevõrkude küberturvalisuse teemat. Küberturvalisuse teemal oodatakse ära tööstussektori esindajate ettepanekud ning teemat arutatakse edasi järgmisel MSC istungil.

Muude küsimuste päevakorrapunkti all arutati MSC 95. istungil Ukraina esitatud dokumenti MSC 95/21/5, milles kutsutakse lipuriike üles keelama oma laevadel sisenemine Krimmi poolsaare sadamatesse, kuna Ukraina on nimetatud annekteeritud alade sadamad kuulutanud suletuks rahvusvaheliseks meresõiduks kui ohtlikud sadamad, kus Ukraina ei suuda täita rahvusvahelisi mereohutuse nõudeid tulenevalt faktilise kontrolli puudumisest nimetatud sadamate üle, ning kuna ÜRO peassamblee resolutsiooniga 68/262 kutsutakse riike mitte tunnustama Krimmi eraldamist Ukrainast. Kohalolnud EL liikmesriigid (sh Eesti) toetasid Läti, kui EL eesistuja poolt tehtud avaldust, milles rõhutatakse Krimmi annekteerimise mittetunnustamist ja Ukraina territoriaalse terviklikkuse toetamist Euroopa Liidu poolt. Samasisulised avaldused tegid ka Gruusia, USA ja Türgi.

MSC 95. istungil võeti vastu järgmised resolutsioonid:

- MSC.391(95) – gaasi või muu madala leekpunktiga kütust kasutavate laevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (IGF Code) vastuvõtmine;
- MSC.392(95) – 1974. aasta SOLAS konventsiooni muudatused (peatükid II-1, II-2 ja lisa);
- MSC.393(95) – tahke puistlasti mereveo rahvusvahelise koodeksi (IMSBC Code) muudatused;
- MSC.394(95) – 1974. aasta SOLAS konventsiooni 1978. aasta protokollile muudatused;
- MSC.395(95) – 1974. aasta SOLAS konventsiooni 1988. aasta protokollile muudatused;
- MSC.396(95) – 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW konventsioon) muudatused;

- MSC.397(95) – meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste koodeksi (STCW Code) osa A muudatused;
- MSC.398(95) – 2008. aasta rahvusvahelise vigastamata laeva püstuvuse koodeksi (2008 IS Code) osa B muudatused;
- MSC.399(95) – laevadel plasttorude kasutamise juhendi muudatused (resolutsioon A.753(18)), mida on muudetud resolutsiooniga MSC.313(88);
- MSC.400(95) – laevade kaugtuvastamise ja -jälgimise süsteemi (LRIT) uuendatud toimimisstandardite ja funktsionaalsete nõuete (resolutsioon MSC.263(84)) muudatused;
- MSC.401(95) – mitmesüsteemsete laeva raadio-navigatsiooni vastuvõtjate toimimisstandardid.

Veeteede Ametisse on saabunud järgmised IMO ringkirjad:

- MEPC.1/Circ.856 (22.05.2015) – täiendatud juhised tunnistuste, käsiraamatute ja tööraamatu väljastamiseks vastavalt MARPOL lisade I, II ja V järgi;
- MEPC.2/Circ.20/Corr.1 (29.05.2015) – antakse ajutine vedelainete liigitus. Korrigeerib ringkirja MEPC.2/Circ.20;
- MSC.1/Circ.1163/Rev.9 (15.06.2015) – täiendatud nimekiri riikide kohta, kus meremeeste väljaõpe ja diplomeerimine vastab STCW konventsiooni kehtivatele nõuetele;
- MSC.1/Circ.1164/Rev.15 (17.06.2015) – nimekiri riikidest, kus vastavalt STCW konventsiooni reeglile I/8 läbiviidud sõltumatu hinnang kinnitab konventsiooni nõuete täielikku rakendamist;
- MSC.1/Circ.1333/Rev.1 (12.06.2015) – annab soovitusi riikide valitsustele, kuidas vältida ja tõkestada piraatlust ja röövkallaletunge laevadele. Tühistab ringkirja MSC.1/Circ.1333;
- MSC.1/Circ.1395/Rev.2 (12.06.2015) – nimekiri tahketest puistekaupadest, mille puhul statsionaarne gaasiga tulekustutussüsteem ei ole nõutud või mille puhul see süsteem ei ole efektiivne. Asendab ringkirja MSC/Circ.1395/ Rev.1;
- MSC.1/Circ.1406/Rev.3 (12.06.2015) – muudetud ajutised soovitusel lipuriikidele seoses eraõiguslike relvastatud valvemeeskondade kasutamisega kõrge turvariskiga aladel. Tühistab ringkirja MSC.1/Circ.1406/Rev.2;
- MSC.1/Circ.1506 (12.06.2015) – parimad juhtimistavad piraatlusega võitlemiseks Somaalia rannikul ja Araabia mere piirkonnas;
- MSC.4/Circ.219 (10.04.2015) – 2015. a veebruarikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (veebruarikuu jooksul raporteeriti 16 juhtumist);
- MSC.4/Circ.219/Rev.1 (28.04.2015) – 2014. aasta informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (2014. aasta jooksul raporteeriti 242 juhtumist);
- MSC.4/Circ.221 (09.04.2015) – 2014. a informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (aasta jooksul raporteeriti 242 juhtumist);
- MSC.4/Circ.222 (15.04.2015) - 2015. a märtsikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (märtsikuu jooksul raporteeriti 29 juhtumist);
- MSC.5/Circ.13/Rev.1 (27.04.2015) – informatsioon mereabiteenistustest (MAS) Poolas ja Itaalias. Ringkiri asendab varasemat MSC.5/Circ.13;
- MSC-MEPC.1/Circ.4 (10.06.2015) – IMO meresõiduohutuse ja merekeskkonna kaitsekomitee ning nende alakomiteede töömeetodid ja töö organiseerimise juhend. Asendab ringkirja MSC-MEPC.1/Circ.3;
- BWB.2/Circ.42/Rev.1 (28.05.2015) – juhised laevade ballatvee ja setete kontrolli ja käitlemise osas. Asendab ringkirja BWB.2/Circ.42;
- BWB.2/Circ.55 (28.05.2015) – informatsioon, kuidas koguda teavet ja korraldada tööd GESMAP töögrupis;
- LC-LP.1/Circ.70 (11.03.2015) – Londoni konventsiooni ja protokolli pikaajaline ühisprogramm (2015–2017);

- PMP.7/Circ.56 (20.04.2015) – Tonga ühines 1997. aasta protokolliga muuta rahvusvahelisi vältimise konventsiooni laevade põhjustatava merereostuse, 1973, muudetud PROTOKOLL 1978;
- SAR.7/Circ.12 (31.03.2015) – nimekiri IMO dokumentidest ja trükistest, mis peaksid olema Merepääste koordinatsioonikeskustes või Ühendatud Päästkeskustes. Ringkiri asendab varasemat SAR.7/Circ.11;
- SLS.14/Circ. 575 (21.04.2015) – samaväärse korra lubamine Norra lipu all sõitvatele laevadele kooskõlas SOLAS konventsiooni reegluga I/5;
- N.1/Circ.330 (09.02.2015) – Saudi Araabia valitsuse informatsioon rahvusvahelise meresõiduohutus;
- STCW.2/Circ.62 (21.04.2015) – Bulgaaria valitsus on väljastanud uued kutsetunnistuse vormid;
- STCW.2/Circ.63 (03.05.2015) – Madagaskari valitsus on väljastanud uued kutsetunnistuse vormid;
- SUA.3/Circ.31 (12.05.2015) – 2005. aasta merenavigatsioonivastaste ebaseaduslike rünnakute allasurumise konventsiooni lisaprotokoll (ühines Ungari);
- SUA.4/Circ.28 (12.05.2015) – 2005. aasta mandrilaval asuvate fikseeritud platvormide ohutuse vastu suunatud rünnakute allasurumise protokoll lisa (ühines Ungari);
- SUA.4/Circ.29 (28.05.2015) – 2005. aasta mandrilaval asuvate fikseeritud platvormide ohutuse vastu suunatud rünnakute allasurumise protokoll lisa (ühines Kongo Vabariik).

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

Veeohutuspäev Tartus

9. mail toimus Tartus Emajõel veeohutuspäev „Turvaliselt veel“, kus kõigile huvilistele tutvustati ohutu liiklemise võtteid veekogudel.

Veeteede Amet jagas väike-laevade kasutajatele praktilisi ohutuslaseid nõuandeid ning andis teavet sisevete navigatsioonioludest ja navigatsioonikaartidest.

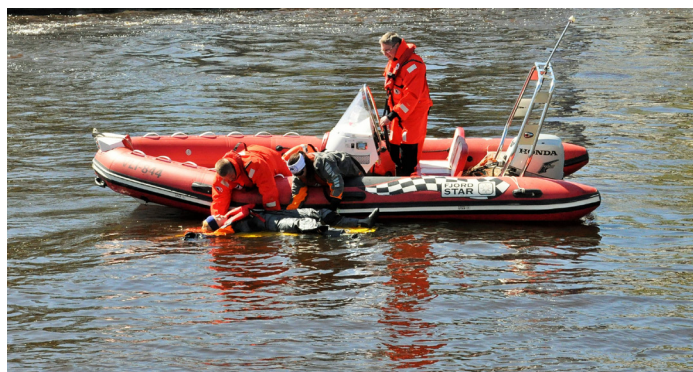
Lisaks Veeteede Ametile olid ohutuspäeval esindatud Päästeamet, Politsei- ja Piirivalveamet ning Saadjärve ja Võrtsjärve vabatahtlik järvepääste.

Ettevalmistuste lõppfaas. Vanemkartograaf N. Savi andmas viimast lihvi telgi kujundamisele. Kommunikatsiooniosakonna juhataja T. Ots ja vanemkartograaf D. Kuznetsova ning väike- ja siseveelaevade osakonna vaneminspektor A. Talu

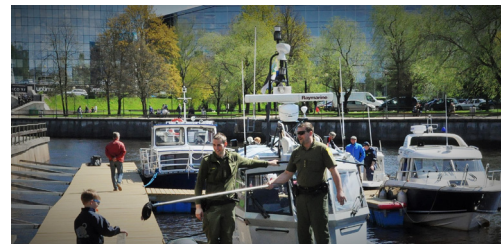


EVA-025 demonstreeris õige sõidukiiruse valiku olulisust veekogul

Saadjärve ja Võrtsjärve vabatahtlik järvepääste õpetab päästelaua kasutamist teadvuseta abivajaja päästmisel



Saadjärve ja Võrtsjärve vabatahtlik järvepääste näitab viskeliiniga päästmist



Reaalselt päästeti tugeva tuule tõttu vette kukkunud müts, mille Piirivalve kaatril olnud päästjad omanikule üle andsid

Euroopa merepäev



Veskitammi lasteaia lapsed toodrit tõstmas

Tooder on kõige levinum, pikk ja suhteliselt väikese läbimõõduga ujuv meremärk. Meremärgi tippu on kinnitatud topimärk, milleks võib olla koonus (korv), rist, kera või lipp. Kujundi värvus ja kuju näitavad ohu suunda või tähistavad muid piirkondi. Toodri veeluse osa külge on kinnitatud ujuk, mis hoiab meremärki sirgelt. Toodrit hoiab paigal ketiga kinnitatud ankur.



Veskitammi lasteaia Mõmmi rühm peale jäämurdja TARMO küllastust



Kadrioru Saksa Gümnaasiumi 1. a klass ja EVA-316



Kadrioru Saksa Gümnaasiumi 1. a klass

Käesoleva aasta Euroopa merepäeva raames külastasid Veeteede Ameti Hundipea sadamat viis erinevas vanuses kooliõpilaste klassi ja kaks lasteaia-rühma. Navigatsioonimärgistuse osakonna teenistuja Tiit Palgi tutvustas lastele navigatsioonimärke ja selgitas nende tähtsust ning väike- ja siseveelaevade osakonna vanemspetsialistid õpetasid õigesti kasutama päästeveste. Jäämurdjat Tarmo tutvustas vanemtüürimees ning mitmeots-tarbelist laeva EVA-316 kapten Tiit Jõgi.

Euroopa merepäeva tähistati kaheksandat korda. See traditsioon pärineb 2008. aastast, kui Euroopa Liidu kolme olulisema institutsiooni (Euroopa Nõukogu, Euroopa Parlamendi ja Euroopa Komisjoni) presidendi poolt allkirjastatud kolmepoolses deklaratsioonis kiideti heaks Euroopa merepäeva pidulik tähistamine. Tähtpäeva eesmärk on rõhutada merede ja ookeanide olulisust meie igapäevaelus ja tutvustada merega seotud ameteid.



Rahumäe Põhikooli 1. a klass EVA-316 pardal



Jäämurdja masinaruumis on põnev



Tiit Palgi Harku lasteaia lastele navigatsioonimärkidest rääkimas



Harku lasteaia lastele meeldis jäämurdja Tarmo

Ormsö nimeandmistseremoonia



Ormsö Nasva sadamas



Pildil on Rene Arikas, Jüri Taal, Kristen Michal ja Margus Vanaselja



Veeteede Ameti peadirektor Rene Arikas kõnet pidamas



Saagu su nimeks Ormsö!

22. mail toimus Nasvas pidulik nimeandmistseremoonia suurimale Eestis ehitatud reisiparvlaevale Ormsö.

Tähelepanuvääriv on asjaolu, et Ormsö ehitati Eesti ettevõtte Baltic Workboatsi AS poolt kahe aastaga ja laeva väljatöötamis- ning projekteerimistööd on teinud saarlased ise.

45-meetrine Ormsö on pikim ja võimsaim laev, mis on ehitatud Saaremaal, lüües troonilt 1889. aastal 40 meetri pikkuse Papisaares valmistatud kolmemastilise Estlandi. Ormsö on 12 meetrit lai ning süvisega 2,7 meetrit. Laeva töökiirus täislastis on 12 sõlme ning peamasinate võimsus 2 x 1000 kW. 45 sentimeetri paksuses silejääs peab laev olema suuteline liikuma kiirusega kaks sõlme.

Laev maksis 9,3 miljonit eurot, millest põhiosa rahastas Euroopa regionaalarengu fond. Laeva ristiemaks oli Läänemaa Ühisgümnaasiumis õppiv vormsilane Kaisa Valmi.

Veeteede Ameti peadirektor Rene Arikas pööras oma kõnes tähelepanu asjaolule, et Ormsö valmimine on Eesti laevaehituse ajaloos märgilise tähendusega, kuna nii suurt reisilaeva ei ole siin varem ehitatud.

Nasval valmib ka Ormsö sõsarlaev Kihnu Virve ja uus samasugune parvlaev Hiiumaa ja Saaremaa vahelisele liinile, mille nimeks saab Soela.

Tallinna Merepäevad

Tallinna Merepäevad toimusid 17.–19. juulini. Veeteede Amet tutvustas mitmeotstarbelist laeva EVA-316, mis oli külastajatele avatud Vanasadama 8. kai ääres kõigil kolmel päeval.

Huvilistele näidati jääpoisid, 12-tonnist poiankrut, nii uusi kui juba kasutuses olnud ankrukette. Lisaks oli võimalik külastada laevasilda, kohtuda kapteniga ning esitada küsimusi meeskonnaliikmetele ning navigatsioonivaldkonna spetsialistidele.

Meie laeva külastas kõigil päevadel sadu huvilisi. Veeteede Amet tänab neid kümneid eesti-, vene- ja inglisekeelseid külastajaid, kes otse või siis külalisraamatu lehtedel andsid positiivset tagasisidet nii laeva, selle meeskonna kui ka väljapandud navigatsioonimärkide kohta.



Mitmeotstarbeline laev EVA-316 Vanasadamas



Kapten Jõgi tulevasele meremehele navigatsiooni-kaarte tutvustamas



Poiankrule said lapsed häid soove kirjutada. Ankruga kinnitatakse Tallinna teljepoi nr 1



Külastajatele näitamiseks väljapandud poid EVA-316 ahtritekil