

MEREMEESED

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine



VEETEDE AMETI
TEATAJA



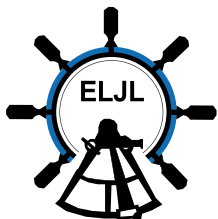
Ajakiri Meremees on Eesti Mereakadeemia, merendusettevõtete ja
-organisatsioonide toel ilmuv ajakiri.



Saaremaa vald



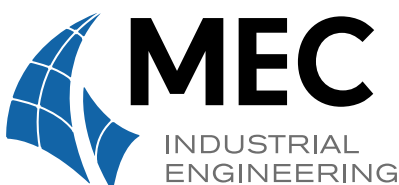
KUNDA SADAM



EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT
Association Of Estonian Deck Officers



ALFONS HÅKANS
WE MAKE IT HAPPEN



SRC

Marine
Offshore
Industry

www.src.ee



MEREMEES

Meremees on Eesti merendusajakiri, mida antakse välja 1989. aastast alates.

Ajakiri Meremees ilmub Eesti Mereakadeemia, merendusettevõtete ja -organisatsioonide toel.

AJAKIRJA VÄLJAANDJA:

Eesti Mereakadeemia
Aadress: Kopli 101, Tallinn 11712
Trükikoda: Spin Press
Trükki saadetud 2. juunil

Kaanefoto: Vanasadam
19. märtsil.
Foto: Kaupo Kalda

Artiklites toodud andmete õigsuse eest vastutab artikli autor.

Eesti Mereakadeemia ei vastuta vigade eest avaldatud reklaamides.

Meremehes avaldatud tekstide ja fotode mujal avaldamine on võimalik autori ja toimetuse loal.

TOIMETUS

Toimetajad: Madli Vitismann
(meremees@online.ee),
Tauri Roosipuu
(tauri.roosipuu@taltech.ee)
Kujundaja: p²

KONTAKT

✉ meremees@taltech.ee

🏠 www.taltech.ee/mereakadeemia/meremees

f www.facebook.com/ajakirimeremees/



ISSN 2504-7345

Sisukord

Laevad sõidavad läände juba 30 aastat	4
Laevad viiruse vangis	8
Meremeeste pädevuse säilitamise võimalustest	10
Koroonakriis Eesti meremeeste seas	12
Seitse aastat Maerskis	15
Vrakk ehitusplatsil	18
Kalaranna vraki uuring	20
Jäädvustagem kalanduse ajalugu!	21
Lood ja esemed merendusest kaante vahel	22
Laevamehaanikute sajand: pärast taasiseseisvumist	24
„Estonialt“ pääsenud on ühel meelel	26
Merendus uudised	28
Valitsus täidab kohtuotsust	30
Linnaliinisadamast	30
Veeteede Ameti Teataja	31-46
IMO ringkirjad	46
Asju ja sõnu	47
Ahoi, Meremehe toimetus!	48

LEVITAMINE

Alates 2017. aastast levitatakse Meremehe ja Veeteede Ameti Teataja veebi- ja trükiajakirja koos.

Ajakirju on võimalik lugeda TASUTA veebis:
www.issuu.com/ajakirimeremees

Ajakirja saab tellida Omniva vahendusel:
eservice.omniva.eu/epit/ui/periodics/ajakiri/AJA69859,
üksiknumbreid saab osta Lennusadama poest.
Ajakiri ilmub neli korda aastas, aastatellimuse hind on 10 €.

Laevad sõidavad läänd

Madli Vitismann

Kuaaoodatud õnn jõudis kätte, kui 17. juunil 1990 tohtis Vanasadamas valgele „Nord Estoniale“ astuda. Tol Rootsi lipuga laeval oli rootsi laevaperesse leitud 15 eesti keele oskajat. Kogu Eesti lipu aegse aja Stockholmi-liinil sõitnud kapten **Roland Lemendik** meenutab oma laevu sellelt liinilt.

Kus te olite, kui „Nord Estonia“ 1990. a alustas?

Oli väga põnev aeg, olin siis Eesti Merelaevanduse kaubalaeval.

Kas tundsite või tunnete kedagi „Nord Estonia“ meremeestest?

Jaa, kapten Sten Lewanderiga suhtlesime aastaid ja ta rääkis lustakaid lugusid liini algusest, mida nägi, kui sattus meresõitjana Nõukogude Liitu või selle järgsesse perioodi. Tunnen reederit Hans Laidwat, oleme korduvalt siinsamas kaptenisillal rääkinud liini algusest ja tänaseks pisut anekdootlikest olukordadest, kuidas otsiti ja leiti lahendusi. Tunnen tolleaeset *cateringi* purserit Jaanus Grabowskit ja tean ta rollist teatud militaarse taustaga kriisi lahendamisel. Mäletan intendant Marlenet. Tundsin hästi vanemtüürimees Jüri Allikut, ta oli meil liinilootsina sillas. Kui vähegi keel oli suus ja tahtmist inimestega rääkida, olid nad väga aldis infot jagama ja vahendama. Eks nende jaoks oli samamoodi põnev aeg.

1993 – Eesti lipuga liinile

Kuidas ja millal „Estoniale“ satustsite?

Tulin jaanuaris 1993 pikast reisist „Aleksander Abergiga“, sain kapten Rein Erlachi meeskonna teiseks tüürimeheks. Meelis Puura oli neljas, Raul Allvee kolmas, Juhan Herma teine tüürimees ja Nikolai Goginov vanemtüürimees.

Kui „Estonia“ 16. jaanuaril 1993 Vene-Balti sadamasse saabus, kohtusin saarlase Tormi Ainsaluga, kes oli uhke oma ilusa laeva üle.

Tormiga jagasime kajutit. Olime



Roland Lemendik.

uhked tõesti. Kogu meeskond, kogu Eesti laevandus oli uhke, sest tehniline tase, teenindus- ja töökultuur olid kõige kõrgemal tasemel, mida võis eeldada. Meeskondi komplekteeriti põhjalikult. Ennekõike kutseoskus ja keelteoskus ning kokku tuli väga tugevalt motiveeritud noor ja teotaheline meeskond.

Kas läksite samuti „Estoniaga“ 28. jaanuaril esimest korda Stockholmi?

Jah. Üks meeskond sõitis, teine harjutas kõrval kätt, sest üleminek pidi toimuma sujuvalt. Mõlemal meeskonnal oli tarvis teha nii Rootsi kui ka Eesti Veeteede Ametile ühised operatiivtestid, et nad veenduksid, et laev on ohutult mehitatud, kõik dokumendid kehtivad ning meeskond oskab laeva käitada ja reisijaid suunata-juhtida selle hetke rahvusvaheliste nõuete kohaselt.

Kas te siis veel kaugreisil käisite?

Ei. Kuigi olin 1994. a suvel läinud ajutiselt veeremilaevale „Donata“ vanemtüürimeheks. „Estonia“ huku ajaks olin juba „Donatal“ maha kir-

jutatud, ootasin „Diana II“ ümberehitust ja liiniletulekuks ettevalmistust. Kui „Estonia“ hukkus, olid kapten Erich Moik ja vanemtüürimees Jüri Lember juba „Diana II“ vastu võtnud ja meie meeskond ootas, millal laev Naantalisse dokki jõuab.

1994 – usalduse taastamine „Mare Balticumiks“ saanud laeval oli vaja taastada usk Eesti meremeestesse.

1994. a sügis on mõnes mõttes tume ajajärk Eesti reisilaevanduses üldse. „Estonia“ hukk oli iga päev kõigil meeles. Rahvusvaheline üldsus pööras Eesti merendusele ja meremeeste ettevalmistusele tähelepanu. Olid erinevad huvigrupid, kes üritasid Eesti merendust sellest sfäärist välja tõrjuda.

Kui saime Naantalisse kokku – ma mäletan seda väga elavalt –, oli dokis alustatud ümberehitustöödega. Eesti Merelaevanduse juhatuse esimees Toivo Ninnas tuli laeva ja andis meile täpsemat viimast informatsiooni, mis on selle liini ja laevaliikluse tulevik. Lähtepositsioon oli, et peame olema sama tublid kui seni ja veel kümme korda tublimad, kui arvasime, et oleme. Peame näitama, et Eesti merendus on konkurentsivõimeline ja võrdväärne kõigiga ega saa üheski aspektis teha sammukestki tagasi.

Laevas oli siis kaks meeskonda, pea 300 inimest, ja tuli organiseerida, et saaksid tehtud tehnilised ümberehitustööd – meil lõigati umbes neljandik ahtriosa keret lahti ja paigaldati täiendav sponsoon –, ning juba sel ajal laekus iga päev uut infot „Estonia“-järgse ajastu regulatsioonide kohta.

Miks sponsooni varem polnud?

See oli lisapüstivuse jaoks. Vanematel laevadel tehti ahtrisse lisaballastitankid ja vööri tervenisti uus konstruktsioon. „Diana II“ vööri konstruktsioon oli analoogne „Estoniaga“. Kõik, mis seni arvati olevat piisav, seda käidi vaatamas ka selleks, et näha, millised võisid olla „Estonia“ vigastused ja kuidas avarii võis kul-

e juba 30 aastat

geda. Siis oli juba teada, et vöörivisiir oli laeva küljest lahti murdunud ning otsustati kõigil laevadel sama tüüpi vöörivisiirid kinni keevitada, et lisada konstruktsioonile tugevust.

„Mare Balticumil“ oli algul autotekil rambi asemel sein.

Kõige tähtsam oli anda reisijaile kindlus, et laev on ohutu ning sellist tüüpi vigastust ei saa ette tulla, mis oli praktiliselt kõigi inimeste teadvuses. Teiseks oli meeskonnaliikmete juhendamine ja koolitused. Rauda võib keevitada ja metalli juurde lisada, aga see, mis toimus inimeste peas, ja mismoodi me suutsime meeskonda õppuste ja harjutuste abil kokku liita. Nõuded kõigile üksikuile töötajatele, mis tänapäeval on veelgi karmimaks läinud.

Oli emotsionaalselt väga keeruline aeg, kuid inimesed mõistsid, tulid kaasa ja pingutasid rohkem. Kui tulime liinile, siis mäletan päeva, kui Soome, Rootsi ja Eesti veeteede ametid olid kohal ja me tegime *operational*-testi. Inspektorite aus tagasiside oli, et oleks neil olnud kaamera kaasas, oleksid teinud õppefilmi ja näidanud kõigile teistele, mismoodi Eesti meremehed seda kõike teevad. Saime kõrged hinnangud ja pärast seda ei ole kunagi teemaks olnud Eesti meremeeste oskused ja teadmised.

„Mare Balticumil“ katsetati uuendusi päästevarustuses ja ka seda, et saaks vette sattunud reisilaevale päästa.

Jaa, kui „Mare Balticumil“ oktoob-

ris 1994 tuli, ja veel enamgi hiljem „Regina Baltical“. Neid teadmisi tekkis juurde, mis olid konkreetselt olnud laevahuku põhjused ja kuidas oli päästeoperatsioon kulgenud. Teadmised parvedest, veega täitunud paatidest, ümberlâinud parvedest, katkistest parvedest ja mismoodi Silja ja Viking üritasid inimesi merest päästa. Kuigi raamistik oli valmis SOLASe muudatusteks, siis see, mis toimus Läänemerel 1994. a sügisel, oli paljuski aluseks, et kõik need mõeldud-vaieldud ja võib-olla tagasilükatud ja ümbermõeldud ohutusega seotud asjad, mis on reederil kulukad ellu viia, need juurutati järgmisel hetkel ja rohkemgi veel. Eks see oli informatsiooni pealt pidev uuenduste ja muudatuste väljamõtlemine ja mõnes mõttes üritati ka üksteist üle trumbata, kuidas üks või teine päästevahend oleks veel ohutum.

Jõud peitub lihtsuses ja igale inimesele kergesti kasutatavais lahendustes. Aga tegime palju: näiteks tulid nõuded päästevahendite kasutamisele reisijate juurdepääsudel; näiteks päästevestid ja vestide paigutus ja informatsioon reisijaile, evakuatsiooniteed – tegime enne, kui jõustusid SOLAS-95 nõuded, teades, mis on soovituslikult plaanis teha.

1996. a, juba „Regina Baltical“, arendasime koos Lars Flemströmi, Per-Erik Kjellströmi ja Karl Karelliga välja lahenduse, et liugteel, mis on mõeldud laevast kiiresti lahku-

liugmati abil liugtee kogumisplatvormilt veest päästetud inimesi pardale tõsta. Saime sellele süsteemile väga kõrge hinnangu, aga et liugtee ise on mereevakuatsioonisüsteemidest pisut kallim ja nõuab suuremat ala kui tänapäeval kasutatav laskumissukk, siis ei oska öelda, kas see on jäänud kasutusse.

Liugteel katsetati vähemlibedat katet, mis võimaldas ka alt üles ronida.

Ideid oli meil palju. Pärast „Estonia“ hukku eraldas Rootsi riik ligi 100 miljonit krooni fondi Vinnova ning kõik ideed ja ettepanekud olid tere- tulnud, et meresõiduohutust täiendada. Seal oli projekte alates laevade püstivusest, konstruktsioonist, päästevahenditest kuni navigatsiooniseadmeteni.

Hiljem oli kiirvalvepaatide veeskamisest tekkinud negatiivset tagasisidet, meeskonnad kartsid neid. Osalesime Vinnova projekti uuringus reisilaevadel, demonstreerides „Regina Baltica“ meeskonna oskusi-teadmisi. „Regina Baltica“ kiirvalvepaadi paigutus ja veeskamismehhanismid koos poomi ja taavetiga olid nii innovaatilised, et seda kõrvalt vaadates öeldi, et esimene kord tegime seda nii kiiresti, et nad ei saanud kaamerat tööle, tehke veel üks kord. Uuriti eri reederite laevadel 9 süsteemi ja meie lahendus oli kõige parem.

Kuidas tänapäeval päästesukast üles pääseda?

Polegi tarvis. Sukk on selleks, et suur hulk reisijaid saaks kiiresti ja ohutult laevast lahkuda. Et väljuda kuiva jalaga, oli aktuaalne juba pärast „Estonia“ hukku. Nähti ette lahendus, et kraana külge haagitud parv avatakse teki kõrgusel parda taga, inimesed lähevad läbi reelinguvärava parve ja siis lastakse parv koos inimestega vette. Me küll teadsime, kuidas seda teha, aga inimestega kunagi ei harjutanud.

Praegu, päästesuka ajal on meil kiirvalvepaadi taaveti all väiksem parv. See parv pööratakse kiirvalvepaadi taavetiga parda taha ja on hüdraulilise vintsiga ühendatud ning ini-

Aprillis 1995: „Mare Balticumil“ liugtee on välja lastud, parved alles avanevad. Foto: Isi Trapido



mesed, kes on meres, kas lähevad ise parve või kiirvalvepaat korjab inimesed merest kokku, toob parve juurde ja parvega tõstetakse need inimesed pardale.

1996 – ohutuse arendamine

„Regina Baltical“ ehitati samuti vöör ümber.

„Regina Baltical“ oli teistsugune visiir. Tollane hoiak oli, et kui visiir lastakse alla ilma täiendava lukustuseta, siis visiiri mõjutavad välisjõud peavad suruma selle rohkem kinni. Visiiri alla konstrueeriti mehaaniline konks, mis visiiri laskudes haakuks ise laevake-re külge. Loodi võimalus, et kui laine üritab visiiri üles ja lahti rebida, haakub metall teise metalli taha. Hüdraulika ülesanne oli tagada veekindlus ja tihendite toimimine ning signalisatsioon.

„Regina Baltica“ oli ehitatud SOLAS 60/74* – tulekustutusüsteemid olid SOLAS 74, aga päästevahendid SOLAS 60 nõuete järgi. Oli hea kool reeglite lugemisel ja tõlgendamisel.

„Regina Baltica“ ajaks tuli ka ISM koodeks.

Tehniliste süsteemide täiendamise kõrval oli see väga suur muutus. Oli terve teadus, mismoodi seda juurutama hakati ja mismoodi koodeks kõigepealt reisilaevadel jõustus. IMO on kõik ju SOLASes kirjeldanud ja kuupäevaliselt kehtestanud, aga tõlgendamise võimalus ja õigus jäi reedele ja inspektoreile.

Kui läksite sajandivahetusel sama laevaga ühest firmast teise, kas pidite ISMiga otsast peale hakkama?

Jaa. See oli nii, et 1998. a väljus Nordström & Thulin Estline'ist ja Eesti Merelaevandus jäi üksi seda liini ope-

reerima. Olin 1998. a saanud „Regina Baltica“ kapteniks. Kui 2001. a Tallinki kaubamärgi all alustasime, siis tuli kogu dokumentatsioon selle reederi nõudmiste järgi ümber teha.

2004 – tuliuus laev

2004. a saite veerand sajandit noorema laeva.

Tuleb tunnustada Tallinki juhtkonna julgust ja pikka perspektiivi. Eesti merenduses üldiselt ja parvlaevaliikluses oli Enn Pant oma meeskonnaga visionäär, kui alustati „Romantika“ ehitust ja leiti projektitüüp, mis sobis täpselt siia, rahuldab reisijate ootusi ja oli reederi majanduslikele võimalustele vastuvõetav. Kui pärast „Romantik“ otsustati teha „Victoria I“, oli see merendusvaldkonnas kõigile üllatus. Kaks uut laeva – seda julgust ja pikka perspektiivi ette näha! – oli julge samm.

„Victoria I“ ehituse käigus täiendati „Romantika“ projekti nende kogemustega, mis kolleegid olid Soome liinilt saanud ja mis omakorda Rootsi-liinil võiks teisiti olla. „Victoria“ vastuvõtt oli omaette põnev etapp koos kohapeal olnud meeskonnaga – vanemtüürimees Ahti Pärna ja vanemmehaanik Kalle Aeg.

Kaptenile on laevaehitusprotsess nagu ise müüri laduda ja näha maja kerkimas. Tunnustus reederile, kes sellise võimaluse annab. Üks asi on laeva ekspluateerida ja sõita merd, aga teine asi on tunda vastutust ja suhtluses laevaehitajaga näha, kuidas süsteeme ehitatakse, täiendatakse, kontrollitakse ja ellu rakendatakse. Põnev. Nii palju on vaja lugeda dokumentatsiooni ja reeglistikke ning teha otsuseid.

Reisijaruumides on muutusi, aga mis on tehniliselt teisiti?

„Victoria I-I“ on samad peamasi-nad mis „Romantik“, aga ohutuse aspektist ... „Romantika“ on ehitatud nii, nagu SOLAS seda kirjeldas, aga „Victoria I“ puhul lähtusime juba SOLASe soovitudest, näiteks kajuti-te numeratsioonis vöörist ahtrisse, tekkide ja päästevahendite numeratsioon. Kui Rootsi mereadminist-ratsioon tuli „Victorial“ operatiivtesti tegema, siis pöörati sellele suurt tähelepanu. Kasuks tuli „Regina Baltical“ saadud kogemus.

Reisijakajutid, meeskonna elu- ja töötingimused on kaasaegsed, samuti juurdepääsud teenindajaile ja läbi-mõeldud disainilahendused olid inseneride selle hetke parimate tead-miste põhjal.

Tutvustasite vastset laeva kroonprintsess Victoriale.

See oli märtsis 2004, lumesulami-se aegu. Ei ole tavapärane, et kunin-gapere liige käib selliste objektidega tutvumas, eriti teise riigi lipu all sõitva reisilaevaga.

Tegime otsuse minna Stockholmi vanalinnas Skeppsbro kõige südalin-na- ja kuningalossi-poolsema kai äär-de. Henrik Ahlqvistiga Tallinki Root-si kontorist tegime arvutusi ja mõöt-sime sügavusi kai ääres. Oli ilus, kui Eesti lipuga reisilaev seisib Stockhol-mi südalinna, kus tavaliselt käinud sõjalaevad kuninglikku tähelepanu saamas. Kroonprintsess Victoria laevakülustus pälvis Rootsis väga suurt tähelepanu. Huvitav väljakutse oli minna kevadiste hoovustega nagu jõe peale, manööverdada pontooni-de vastu ja avada juurdepääs rampi-de kaudu. Sel ilusal nädalalõpul käis mitu tuhat inimest laevaga tutvumas.

„Victoria“ ristiema Ilon Wikland ootas järgmisel Stockholmi sadamapäeval esimesena kail oma laeva.

Kui Raumas hakati laeva lastetuba värvima, oli meeldiv võimalus koha-ta Ilon Wiklandi, kui ta joonis sein-tele oma lapsepõlvemälestuste maa. Sain tuntud kunstnikku näha seda ruumi illustreerimas, temaga suhelda ja kuulda ta mälestusi aegadest, mida ta Eestiga seostas. Õnnestus minulgi kunstniku valvsal pilgul all kase peale mõned mustad kriipsud teha.

„Victoria I“ puhul samuti kui „Estonia“, „Mare Balticumi“ ja „Regina

Ilon Wiklandi maalitud „Victoria I“ lastetuba.



Foto: Madli Viisimann



23. aprillil 2009 näidati ajakirjanikele uhiuue „Baltic Queen“ laevasilda.

Foto: Madli Viitsmann

Baltica“ puhul tuli jälle uus laev, uus meeskond – tuumik küll „Regina Balticalt“ –, aga suurem laev ja suurema meeskonna komplekteerimine, uued kolleegid.

„Regina Baltical“ töötasite järjest 8 aastat, kuni saite uue laeva.

Jah, sellest kuus aastat kaptenina.

Seejärel 5 aastat „Victorial“, kuni saite veel uuema laeva.

Taas tuleb tulla Tallinki juhtkonna otsuse juurde, et nad nägid Tallinna-Stockholmi liinil veel arengupotentiaali. Tegutseti sihikindlalt, ehitati merekindlad ja piisava suurusega laevad. Oli väga läbimõeldud projekt, et „Galaxy“, „Baltic Princess“ ja „Baltic Queen“ ehitati 20 m pikemaks kui „Romantika“ ja „Victoria I“.

2009 – kõige uuem laev

Reisijail on mugavam tänu keskmisele liftile ja trepikojale.

Jaa. Muutus konverentsiruumide paigutus, tekkis süda laeva keskel uute baaridega, saun viidi alla esimesele tekile. Nagu „Romantika“ ja „Victoria I“ puhul on ka „Baltic Queenil“ läbimõeldud projektitüübid. See on ilus laev, küllap reisijad oskavad seda hinnata.

Kõige kauem oletegi sõitnud „Baltic Queenil“.

Minu soov on olnud sõita Tallinna-Stockholmi liinil. Mulle meeldib selle liini eripära, see öine ülesõit. See on hea võimalus tunnetada Läänemeri kõigi oma tuulte ja tormidega, suhelda reisijatega, näha vahetut tagasisidet nii meeskonnalt kui ka reisijailt. Samuti see, et lootsivabastust taotledes pidin ära õppima rootsi keele. Ilus keel, meeldivad inimesed, see

turg ja mentaliteet sobivad mulle.

Kui palju „Baltic „Queen“ on suurem kui „Regina Baltica“?

Umbes viiendiku võrra. Autotekile mahub 1200 m suurt lasti või 2000 m koos reisijate autodega. Ei ole juhtunud, et oleksime Stockholmi kaupamaha jätnud.

Kas viimane auto jääb põigiti rambi ette?

Päris rambi ette pole pidanud käsitsi tõstma: stange võib pihku jääda. Küll aga oleme autosid pannud aladele, kuhu muidu paigutame näiteks laokaupa.

Iga laeva ehitamisel sai eelneva kogemust arvestada. Kui kaua võiks 2009. a laev sõita?

Arvan, et 30-50 aastat oleks keskmine vanus. Edasi reeglid muutuvad ja täienevad, nii et tuleb teha otsused, kas sellel liinil, selle disaini ja võimalustega laevu on otstarbekas opereerida. Ilusad näited on „Silja Serenade“ ja „Silja Symphony“, erilised oma uniikaalse arhitektuurse lahenduse poolest. Arvan, et need laevad sõidavad veel aastaid.

Missugused ohutusnõuded on tekkinud või täienenud „Regina Baltica“ ja „Baltic Queeni“ vahel?

See on igapäevane protsess. Näeme kogu aeg, kui Bureau Veritaselt või meie reederilt tulevad nõuded, mis jõustuvad täna 1. juulist või järgmise aasta 1. jaanuarist. Nii on see keskkonnatasandil: väljapaisatavate heitmete või kütuse väävlisaldusele esitatavad nõuded. Samuti navigatsioonis. Näiteks hiljuti vahetati „Victoria I“ radarid välja, sest uusi nõudeid ei suudetud olemasoleva lahendusega täita. Päästevahendi-

te kasutamine muudetakse ohutumaks.

Kõik merendusega seotud teavad SOLASe eripära, et sinna on kirjutatud artikleid ja paragrahve juurde üksnes peale seda, kui uued uurimiskomisjonide aruanded inimelu kaotuse kohta tõestavad, et seda või teist sõlme saab veel paremini või ümber ehitada. Selle põhjal täienevad nõuded ennekõike uutele ehitatavatele laevadele, edasi ka juba eksploatatsioonis olevatele laevadele. See on – õnneks – lõpmatu ja pidev protsess.

Täienenud on nõuded meeskonnaliikmete koolitusele ja diplomeerimisele tulenevalt STCWst. Ühtsed reeglid on ühtlustanud meremeeste ettevalmistust ja diplomeerimist kõigis maailma piirkondades ja merendusõppeasutustes. Kui 1993. a „Estonial“ alustades pöörati tähelepanu baasõppele ja päästepaadivane ma tunnistustele, siis praeguseks on meeskonnaliikmete ettevalmistus muutunud mitmetahulisemaks. Tallinkis lisandub STCW nõuete täimisele teenindus- jm personalikoolitusi.

1980. a ja 2020. a parvlaevade projekteerimisel ja ehitamisel lähutatakse erinevaist ohutuspõhimõtteid. Mis on teisiti?

Näiteks põhimõte „safe return to port“ e ohutu tagasipöördumine sadamasse. Kui laeval peaks olema avariolukord peamasinatega, kui süsteemid ei toimi, siis peab olema veel lahendus, kuidas laev saab sadamasse tagasi pöörduda. Samuti peab olema dubleeritud kaptenisild. Ajaga peab kaasas käima ka vastavus tuleohutusnõuetele, peab olema võimalus päästevahendeid optimaalselt kasutada. On olemas lihtsad, loogilised, reisijale kergesti ligipääsetavad mereevakuatsioonivahendid. See on täiesti uus mõtelaad ja tehniline lahendus, kuidas laev maha jätta.

Laev ise on kõige efektiivsem päästevahend?

Alati. Hinnates riske kriisilukorras, langetab kapten otsuse, kas on ohutu reisijaid suunata tormisel merel päästevahenditesse või hoida neid pardal ja teha kõik selleks, et ikkagi laev oleks koht, kus reisijal on ohutu olla.

järgneb lk 14

Laevad viiruse vangis

Madli Vitismann

Vaevalt oleks keegi uskunud, et seekordsel kaanepildil olevat laevanäitust kunagi näha saab, ent see korraldasti üksnes mõne päevaga. Merendusajalukku jäävad päevad, mil dramaatilisi ja kõrget hinda maksvaid otsuseid tehti tundidega.

Õhus on ärevust

12. märtsil haigestus Eestis Covid-19 viirushaigusesse 16. inime. Ta oli esimene, kes nakatus mitte välismaal, vaid Eestis kohapeal. Kel lähipäevil reis plaanis, olid juba ärevil.

Viking Line'i Soome kodulehel oli sel päeval lugeda tegevdirektori pöördumine, milles ta rahustas, et kompanii laevad on ohutud, neid puhastatakse sageli ja ei maksa karta, et laeval karantiini jäädakse. Ilmus pressteade lihavõtte erimenüü kohta. Püsikliendid said meili, et Tallinna-Helsingi liini piletid on enneolematult odavad.

Kell 19 said Tallink Grupi püsikliendid juhatuse esimehe Paavo Nõgene meili, milles ta kirjutas muuhulgas: „Mõistame, et õhus on ebakindlust ja palju küsimusi, mistõttu on reisiplaanide tegemiseks vaja senisest suuremat paindlikkust. Seetõttu otsustasime, et reisijad, kes on teinud broneeringu reisimiseks enne 30. aprilli 2020, saavad broneeringut tasuta muuta reisimiseks kuni 31. detsembrini 2020.“

Ei sõidagi Rootsi?!

Reedel, 13. märtsil ärkas Eesti eriolukorras. Viking Line'i Eesti kodulehel oli punane kiri, et müügiesindus on kinni. Telefoninumbrid olid hõivatud nii Eestis kui ka Soomes, ent Soome kodulehel rahustas tegevdirektor endistviisi. Eckerö Line'i kodulehel oli rahulik teave reise edasilükkamise võimaluse kohta. Päeva jooksul saabusid teated mitme kutsetega ürituse ärajäämise või edasilükkamise kohta.

Kell 9.30 ilmus teade, et Tallink peatab Stockholm-liini kruisipile-

tite müügi. Kodulehel oli palve mitte helistada, vaid kõigiga, kel piletid eriolukorra ajaks, võtab kompanii ise ühendust.

Laupäeval, 14. märtsil kell 10.30 ilmus esimene välisministeeriumi eriteade, milles eestlastel ei soovitatud välismaale reisida ja välismaal viibivail eestlasil soovitati koju naasta. Viking Line'i klienditeenindus võttis juba jutule, aga jutt oli lühike: laevad ju sõidavad ja kui reisija ise loobub sõidust, on see tema mure. Eckerö Line oli pikendanud ärajäänud reisi- de eest ettemakstud raha kasutamise võimalust aastani.

Kell 13.50 teatas Tallink, et peatab üldse laevaliikluse Stockholm-liinil. Laupäeval ja pühapäeval tehakse viimased reised, et igauks jõuaks koju, vastavalt Stockholm või viimase reisi- laevaga „Victoria I“ 16. märtsil Tallinna. Liiniliiklust Rootsi jätkab „Regal Star“.

Kell 20.38 saabus majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi teade, et reisifirmadel palutakse hiljemalt kolmapäeva hommikuks kõik inimesed välismaalt tagasi tuua.

Pühapäeval, 15. märtsil kell 8 teatas Tallink, et järgmisest päevast peatub ka Riia-Stockholmi liiniliiklus, viimasena jõudis 16. märtsil Riiga „Isabelle“. Kell 12.30 lisandus teave, et laevaliiklus Tallinna-Helsingi liinil jätkub. Viking Line peatas „Cinderella“ kruisid.

Iga tund uus otsus

Esmaspäeval, 16. märtsil kell 11.30 teatas Tallinna Sadam, milliseid muutusi toob eriolukord sadamatele, näiteks ei saabu kruisilaevad, ent sadamaettevõtte panus kriisi leevendamiseks oli: „Pakume oma reisilaevade operaatoritele võimalust kasutada Vanasadamast lähtuvate liinide laevade puhul kriisiolukorra tõttu liinilt eemal olemise ajal sadama kaisid tasuta seismiseks.“

Kell 12.30 teatas Tallink, et järgmisest päevast jääb seisma ka „Silja Europa“ ning „Sea Wind“ jätkab üksnes kaubaveoga. Ent Helsingist ja Turust sõidavad laevad siiski Stock-

holmi. Kell 16 teatas Tallink, et peatab ajutiselt kahe Tallinna ja ainsa Riia hotelli tegevuse.

Soome teatas, et järgmisest päevast kehtestatakse eriolukord. Kell 15.36 teatas Viking Line, et „Viking XPRS“ hakkab Tallinna-Helsingi liinil sõitma kõigest 6 korda nädalas.

Eestlased koju!

Teisipäeval, 17. märtsil jätkusid dramaatilised teated. Saaremaa ajaleht Meie Maa kirjutas, et pärast viirusesse nakatunu tuvastamist peatas kaheks nädalaks töö laevatehas Baltic Workboats.

Tallink tuletas kell 10.50 meelde, et Euroopasse lõksu jäänud Eesti reisijad pääsevad Stockholm kaudu koju Helsingi- ja Turu-liini laevadega. Kell 15.30 tuli teade, et Saksamaa-Poola piiri taha jäänud Eesti reisijatele ruttab õhtul riigi toel Riia Sassnitz appi „Romantika“. Kell 17 selgus, et Tallinna-Helsingi liinil ei jätkka „Star“. Kell 19 tuli teade, et Helsingi-Stockholmi liinil jäävad seisma „Silja Symphony“ ja „Silja Serenade“.

Õhtuks olid eriolukorra reeglid käes ka Soomes. Viking Line teatas, et viimasena tuleb Stockholmist järgmisel päeval Helsingi poole „Gabriella“, kuid Turu-Stockholmi liinil jätkavad „Viking Grace“ ja „Amorella“ ning Mariehamni-Kapellskäri liinil „Rosella“. Eckerö Line'i „Finlandia“ sõiduplaani hõrendati ning „Finbo Cargo“ hakkas Vuosaarist sõitma Vanasadamasse samuti kui Tallinki „Sea Wind“.

Ümber Poola piiri

Kolmapäeval, 18. märtsil kell 14.54 teatas Tallink, et järgmisel päeval suundub „Star“ kaubaveoliinile Paldiski-Sassnitz. Kui 1990. aastail olid Saksamaa-laevaliigid Poola-Leedu piiri vältimiseks, siin nüüd selleks, et sõita ümber Poola-Saksamaa piiri. Riigi toel peetav laevaliin plaaniti kuuks ajaks ja „Star“ alustas 19. märtsi õhtul. Meremehe kaanepilt on tehtud enne „Stari“ lahkumist Vanasadamast.

Kell 17.30 anti teada, et Turu-Stock-

holmi liinil sõitnud „Galaxy“ ja „Baltic Princess“ hakkavad kaupa vedama Turu-Kapellskäri liinil, sama teevad ka Viking Line'i laevad.

Kommentaar

Sagedased laevandusuudised noil päevil töid uuesti paljude inimeste teadvusse, kui tähtis on, et laevad sõidaksid. Pilt sadamast, milles on laevu nii palju, et vett pole õieti nähagi, on küll ilus, aga kurb. Teated Soome toetusest, et reisilaevad siiski sõidaksid, kuigi üksnes kaubaveoks, andsid omakorda teada, mis on oluline. Küllap sai hädaolukorras selgeks seegi, missugune strateegiline tähtsus on kodumaisel laevakompaniil. Aga võib ka olla, et teistel reederitel polnud sobivaid laevu Tallinnas ega hoopiski mitte Riias.

Kaks kuud hiljem

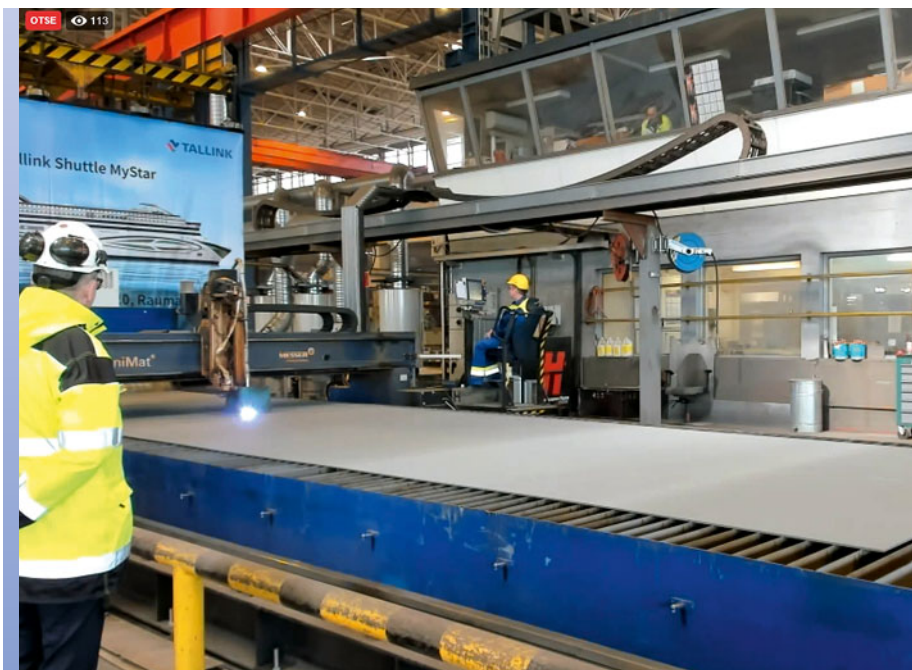
13. mail vastasid laevafirmade juhtkonnaliikmed ärevale ajale tagasi vaadates Meremehe küsimustele.

Mida tundsate, kui oli tarvis otsustada, et tuleb kohe peatada Tallinna-Stockholmi liinil ligi 30 aastat toimunud liiklus?

Tallink Grupp ASI juhatusliige Kadri Land:

14. märts tuli kui šokk, justkui halb unenägu. Siiani on tegelikult raske päris omaks võtta, et olukord on, nagu ta tegelikkuses on – valged laevad, mis seilavad n-ö vabadusse, seisavad juba 8 nädalat kai ääres. Ja milal see olukord lõpeb, on teadmata! Seda otsust, nagu ka teisi vajalikke ja vältimatuid otsuseid väljakuulutatud eriolukorras vastu võttes ja ellu viies juhatuse tasandil tegin asju ja otsuseid, aga see kõik tundus toimuvat justkui kusagil mujal.

Ma poleks uskunud, et Rootsi mineku võimaluse äravõtmine tekitab tunde inimõiguste piiramisest, ning et Rootsi on korraga unistuste maa, kus tahaks olla! Samas – sellega on ühe hetkega selgeks saanud, kui vabas maailmas me ikka viimased aastakümned elanud oleme, ning kui kole on see, kui seda maailma äkitsevalt enam ei ole. Loodetavasti saame



6. aprillil lõigati Rauma laevatehases esimene terasplaat Tallinki uue laeva jaoks. Selle märkisid Rauma Marine Constructionsi juht Jyrki Heinimäe ja projektijuht Marko Paloluoto. Virtuaaltseremoonial kohaselt pidas Tallink Grupi juhatuse esimees Paavo Nõgene kõne Tallinnas. *Kuvatõmmis*



30. aprillil pandi nurgakivi Vanasadamasse rajatavale kruisiterminalile. Silindri asetasis paika Tallinna Sadama infrastruktuuri divisjoni juht Peeter Nõgu ja YIT Eesti juhatusliige Margus Põim (pildil). *Foto: Raul Mee*


meetmete leevenedes varsti jälle seilata valgete laevadega ka Rootsi, töötame iga päev selle nimel koostöös eri riikide ametivõimudega.

Kas teie firmas oli mingi eelhäälestus, mis lubas kiiresti otsuseid langetada, või oli eriolukorra kehtestamine Eestis täiesti ootamatu?

Viking Line'i turundusdirektor Kaj Takolander:

Üllatav. Kõik juhtus igal pool väga

ruttu. Ei olnud sünkroniseeritud, vaid iga riik toimis ise. See oli väga intensiivne periood. Nii karm ja radikaalne meile kõigile, väga üllatav ja draamatiline.

Reisijad tahavad piletiraha tagasi, samal ajal on kulud ilma tuludeta. Tuli nagu äikeseilm ja kogu juhatustöötas pidevalt, et saada kulude massist ülevaadet. 

Meremeeste pädevuse sä

Jaak Viilp

Eesti meremehel on üha raskem rahvusvahelisel tööjõuturul konkureerida, sest paljud riigid rakendavad meetmeid oma merenduse toetamiseks. Suur osa pakutavatest töökohtadest merel ei suuda enam konkureerida kaldatöökohtadega, mistõttu ka huvi merendusega seotud erialade vastu kahaneb, mis omakorda toob kaasa merendusala kompetentsuse kadumise. Riigid on selle teadvustamisel ning meetmete rakendamisel erineval tasemel ning üks väheseid riike, kus seda pole sisuliselt tehtud, on Eesti.

Käesoleva aasta algul valmis *Dalian Maritime University* (Hiina) ja *Solent University* (ÜK) uuring „*The German Shipping Foundation: Has it been effective in maintaining maritime expertise in Germany?*“ (Zang & Drumm, 2020, edaspidi uuring), milles analüüsitakse Saksamaal võetud meetmete tulemuslikkust merenduspädevuse säilitamisel ning pakutakse meetmeid praeguse süsteemi parendamiseks.

Kompetentsuse säilitamise vajalikkus – Saksamaa õppetunnid

Saksamaa ekspordist ca 60% veetakse meritsi, mis tähendab, et merendus on riigi majanduses strateegilise tähtsusega sektor. Sama laadne olukord on ka Eestis. Merendus ise aga ei tähenda ainult kaupade füüsilist transportimist, vaid on mitmetahuline ning koosneb osistest, mida hoiavad ülal merendustautaga professionaalid, kes on eelnevalt saanud kogemuse merel töötades ja tunnevad merenduse spetsiifikat.

Seetõttu on tähtis, et oleks tagatud kogemustega spetsialistide järelkasv, kuid selleks on vaja luua tingimused. Eesti pole seni loonud erilisi tingimusi kompetentsuse säilitamiseks ning tulemuseks on kaudselt laevade kadumine lipu alt ning üha halvenev meremeeste konkurentsivõime välisliippude all. Paraku pole see jät-

kusuutlik ning luua tuleks toimivad mehhanismid, et protsessi pidurdata.

Uuringu järgi sõitis 2019. a Saksamaa lipu all 212 Saksa laevaomanike laeva, mis on kõigest 7,93% Saksamaa laevaomanike laevadest (2672). Ehk suur osa laevadest sõidavad avatud registrites, kus pole residentsuspõhiseid piiranguid, mistõttu Saksamaa meremehed ei suuda madalalpalgaliste kolmandate riikide meremeestega võistelda. Nii hakkas Saksamaal tekkima puudus merendustundvatest spetsialistidest, kellele terve klaster toetus. Uuringust nähtub, et riik alustas meetmete rakendamise 1999. a, mil kehtestati laialaatuslikud toetusmeetmed merendusklasterile. S.t Saksamaa lähenes probleemile laiemalt, proovimata toetada ainult üht väikest osa merendussektorist, nagu tegi Eesti nn laevanduspaketiga. Saksamaa meetmed töid olukorrale leevenduse, kuid ei lahendanud seda, ning järgnenud majanduskriis aastail 2008-2009, millest merendussektor pole tänaseni taastunud, tekitas uue olukorra, millele tuli lahendus leida.

Riigi ja klatri ühispanus kompetentsuse säilitamiseks

Uuringu põhialuseks on laevandusfondi *German Shipping Foundation* (fond) tegevuse tulemuslikkuse analüüs aastail 2013-2018. Fond loodi 2013. aastal osana laiemast meetmesüsteemist. Meetmete tulemuseks suunatakse igal aastal 90 miljonit eurot merenduspädevuse säilitamiseks (2/3 riigilt ja 1/3 Saksa Laevaomanike Liidult). Ressursside administreerimine anti *Federal Maritime and Hydrographic Agency*'le ehk riigi mereadministratsioonile ning sihtotstarbeliselt suunatakse laevaomanikelt laekuv 20 miljonit eurot aastast fondi. Seega võtsid laevaomanikud endale kohustuse panustada otseselt merenduspädevuse säilitamisse riigis.

Uuringust lähtuvalt on fondi eesmärk süsteemis määrata kindlaks, koguda ja teha toetusmaksleid Sak-

Esmase kohustus – koolituskohustuse kestus

Laeva kogumahutavus	Koolituskohustus kuudes aasta kohta
0-500	1
500-1600	1,5
1600-3000	2
3000-8000	3
8000-14 000	3,5
14 000-20 000	4,5
20 000-80 000	5
> 80 000	5,5

Tabel 1. Esmase kohustusena peab laevaomanik looma töökohta vähemalt tabelis toodud perioodiks. Tabel: autori tõlge, Zang & Drumm, 2020

sa laevaomanikele. Täpsemalt seisnevad laevaomanike kohustused ühe alternatiivina selles, et lipu vahetamisel teise ELi lipu vastu tuleb laevaomanikul tõendada, et ta on palganud ja/või loonud praktikakoha Saksamaa teki- ja/või masinaohvitserile või nende assistentidele kindlaksmääratud perioodiks (Tabel 1), mille ajal fond maksab iga loodud koha pealt toetust kokkulepitud määras (10 500-28 500 eurot aastas).

Sekundaarse valikuna võimaldatakse laevaomanikel mitte panustada töökohtadega ning kompenseerida kohustuse mittetäitmine rahalise panusena fondi (Tabel 2). Seega on laevaomanikel võimalus sõita Saksamaa lipu all, mille puhul on ette nähtud minimaalne Euroopa Majanduspiirkonna meremeeste hulk, või viia laev teise lipu alla. Sel juhul antakse valida:

- ♦ kas luua praktikakohad ning saada selle eest toetust
- ♦ või kompenseerida klasterile riigi merenduspädevuse säilitamises mitteosalemine ehk teha rahaline sisse-makse fondi.

Kas Saksamaa mudel toimib?

Uuringus tuuakse välja, et kogu süsteemi tulemusena toetati aastail 2013-2017 rohkem kui 2800 mere-

Säilitamise võimalustest

Sekundaarne kohustus – kompensatsioonimaksud

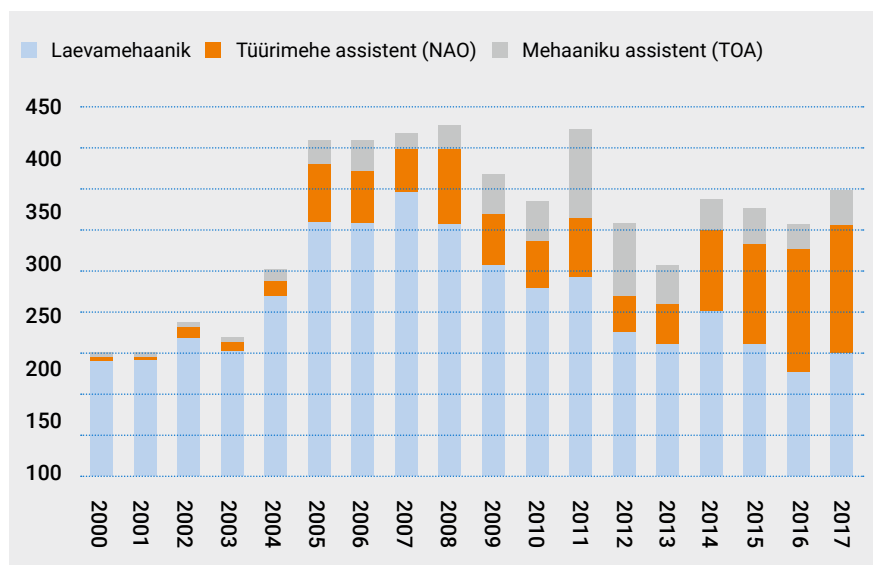
Laeva kogumahutavus	kompensatsioonimakse aastas (€)
0-500	2000
500-1600	2888
1600-3000	3438
3000-8000	5512
8000-14 000	6758
14 000-20 000	8609
20 000-80 000	10 363
< 80 000	16 169

Tabel 2. Kui laevaomanik ei soovi panustada, siis tuleb tal teha sisse makse fondi, et kompenseerida klastrile tekitatud kahju. Tabel: autori tõlge, Zang & Drumm, 2020

meest. Kõigil neil aastail olid fondi laekumised laevaomanikelt suuremad kui kokkulepitud 20 miljonit eurot, v.a 2017. a, mil jäädigi defitsiiti. Järgmiste perioodide väljamakseid vähendati ning taotleti maksete suurendamist. Administratsioon ei nõustunud sisse maksete suurendamisega, olgugi et seaduses kehtestatud maksimummäärad seda lubasid. Sisuliselt tähendab see, et fondi defitsiit kaeti osaliselt reservidest ning edaspidi tuleb piirata väljamaksete tegemist, mis seni olid ületanud piirmäära.

Meetmete abil on tegelikult suurenenud ja stabiliseerunud tugevas languses olnud esimest korda merele minevate noorte arv, mis on keskmiselt 300-350 (Tabel 3). Märkida tuleb, et 2016. a laiendati Saksamaal riigi tasandil ka maksusoodustusi meremeestele ning laevaomanikele. Maksusoodustuste laiendamine võib olla üks põhjusi, miks administratsioon ei nõustunud sisse maksete suurendamisega fondi. Siiski tuuakse uuringus välja, et meetmetest hoolimata on jätkunud Saksamaa laevaomanike laevade arvu vähenemine, mis esitab ka toimivale süsteemile uusi väljakutseid.

Uuringu tulemusena tehakse ettepanekud süsteemi efektiivsuse suu-



Tabel 3. Eri aastail Saksamaal võetud meetmed peegelduvad otseselt esimest korda merele minevate noorte arvu. Mehaanik (sinine); tüürimehe assistent (oranž); mehaaniku assistent (hall). Tabel: autori tõlge, Zang & Drumm, 2020

rendamiseks. Leitakse, et tuleks muuta toetusperioodide pikkust ning vaadata üle hinnastamise loogika; suurendada tuleb ka laevaomanike teadlikkust toetusmeetmetest. Muret tuntakse aga Saksamaa lipu konkurentsivõime pärast tervikuna, sest hoolimata 2016. a oluliselt laiendatud subsiidiumitest, mille tulemusena laevaomanike tööjõukulud märkimisväärselt vähenesid, on jätkunud laevade lahkumine.

Kõige selle tulemusena suureneb risk, et kui meetmed ei avalda soovitud mõju, siis riik kärbib oluliselt toetusmeetmeid ehk vallandub doomi-noefekt, mille tulemusena hoogustub laevade lahkumine, mis omakorda mõjutab ka teistest subsiidiumitest eraldi seisvat fondi.

Ühelt poolt võib järeldada, et Saksamaa mudel tervikuna toimib, mis puudutab rahvusliku merendusala seaduse säilitamist, kuid ei lahenda otseselt laevade Saksamaa lipu alt lahkumise probleemi.

Teisalt näitavad Saksamaa õppetunnid, et jätkusuutlikuks merenduspädevuse säilitamiseks on vaja läheneda probleemile laiemalt ning vaadelda klastrit kui tervikmehhanismi, sest vastasel korral meetmeid ei toimi ning kaovad nii kompetentsus kui ka laevad.


Eestil on võimalus vältida teiste vigu

Vastavalt nn laevanduspaketi eesmärkidele loodetakse Eestis luua 5000 uut töökohta kaldal, samas eeldavad need töökohad merendusala spetsialistide olemasolu.

Praegu on kompetentsus olemas, kuid laevanduspakett ise ei loo tingimusi selle säilimiseks. S.t juhul, kui kaldatöökohad ka tekivad, võib Saksamaa näite põhjal eeldada, et merendusala kompetentsus kaob üsna kiiresti, sest pole võetud meetmeid selle jätkusuutlikult säilitamiseks.

Sellega kaasneb ettevõtete lahkumine ning riigi maksutulude kiire kokkukuivamine – teisisõnu on laevanduspaketiga loodud meetmed vajalikud Eesti lipu konkurentsivõime suurendamiseks, kuid on selgelt lühinägelikud.

Eesti merenduse areng astub sama jalga teiste arenenud Euroopa riikide merendusega, kuid Eesti merendus on oma arengus paar aastakümnet maas.

Arenenud riikidel on Eestiga sarnased arenguetapid läbitud ning neil riikidel on pikk kogemus, millest Eesti saaks õppida. Lähtuda tuleks toimivast praktikast ning vältida jalgratta leiutamist. 

Koroonakriis Eesti mer

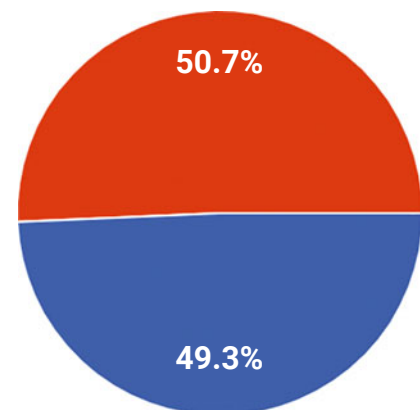
Koroonaviiruse leviku tõttu sulges suur osa maailma riike oma piirid ja kehtestas ulatuslikud liikumispiirangud, suunates oma kodanikud kodusesse karantiini. Seetõttu uurisime Eesti meremeestelt, kas ja kuidas on koroonakriis nende elu ja tööd mõjutanud. Küsitlus viidi läbi aprilli jooksul, vastas ligi 100 meremeest. Kes need olid? (joonis 1)

Jane Niit

Üle poole vastajaist töötab laevajuhiina, ligi 30% laevamehaanikuna ning vastajate seas oli ka motoriste, madrusaid ja meresõidupraktikal tudengeid.

Vastajad töötavad eri piirkondades Väinamerest, Läänemerest ja Vahe-merest kuni Aasia, USA ja Austraalia rannikuni. Osa vastajaid märkis sõidupiirkonnaks „maailmameri“. Enamik vastajaid töötab laeval, mis inimesi ei vea – tankeritel, veeremi-, konteineri-, kuivlasti- ja uurimislaevadel ning jäämurdjatel. Umbes 5% vastajaist töötab kruisilaeval, parvlaeval või ro-pax-laeval.

Kas koroonakriis on takistanud õigel ajal merelt koju saamist?



● Jah
● Ei

30% "jah" vastanuist ütles, et sai koju hilinemisega, teine 30% vastas, et kõik vahetused on edasi lükatud teadmata ajaks ning pole õrna aimugi, millal koju võib saada.

Toodi ka välja, et laev on karantiinis, ollakse vabatahtlikult kauem laevas, kojusõit venis 2,5 korda pikemaks, sest lennufirma tühistas reisi

ning samast linnast lennureisi leidmine polnud enam võimalik.

Milliseid erimeetmeid rakendas laev meeskonnavahtuseks?

Meremehed töid näiteid, mis nende firmas on tehtud.

Näiteks ei tohi pealetulev meeskond kasutada muud sõiduvahendit peale takso, eraauto või lennuki, hotellides viibimine keelati ära ning ühistranspordi kasutus viidi miinimumini; firma rentis lausa lennuki meeskonna kojuveoks; koju saab ainult elukohariigis; vahetusmehega kokku ei puututa, vahetusmehed peavad olema karantiinis kaks nädalat enne töötulekut.

Toodi välja ka taksosõidu rekord: Helsingist Põhja-Soome kulus taksosõiduks 10 tundi ja 1272.80 eurot!

Vahetusi tehes oli ilmselge, et eri riigid on eri staadiumis ohuolukorra hindamisel ja meetmete rakendamisel.

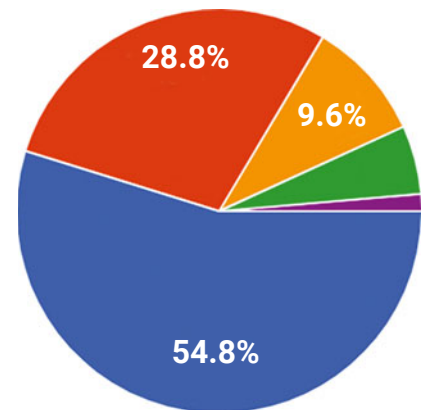
Näiteks kirjeldab üks meremees oma meeskonnavahtust:

Aprillis vahetust tehes oli esimesel lennul Tallinnast kokku umbes 30 inimest ja kõik olid paigutatud lennuki keskmistesse ridadesse, olgugi et oleks võinud inimesi rohkem hajutada.

Saksamaale saabudes polnud politsei kindel, kas võib meid lennujaamast hotelli lasta, et saaksime hommikul edasi lennata, kordagi temperatuuri ei mõõdetud ning täidetud tervisedeklaratsiooni ka lennujaamas keegi ei soovinud.

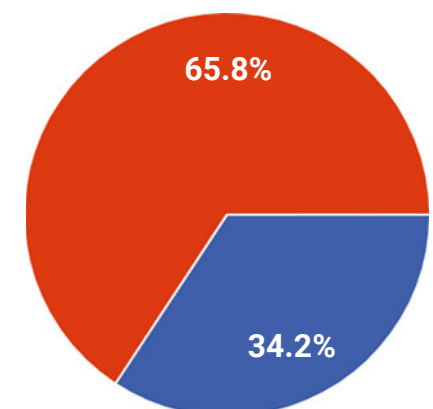
Soomes meid hotelli ei lastud, pidime öö veetma lennujaamas, et hommikul saaksime taksoga laeva sõita.

Joonis 1



● Laevajuht
● Laevamehaanik
● Motorist/madrus
● Olen alles praktikal
● Muu

Kas koroonakriis on takistanud õigel ajal merele tagasi saada?



● Jah
● Ei

Kui 50% vastanuist ütlesid, et merelt koju saamine oli raskendatud, siis kodust merele saamine oli vaid 34% jaoks raskendatud, 66% jaoks sujus kõik plaanipäraselt.

43% "jah"-vastanuist tõi põhjusena välja, et kõik vahetused on teadmata ajaks edasi lükatud, 18% vastas, et laev on liinilt maas ning hetkel ollakse töötä. Lisaks toodi välja ka sõiduaaja pikenemine, näiteks tavapärase 6 tunni asemel kulus laevale sõiduks 20 tundi.

Kriisi mõju kommertstegevusele ning töökorraldusele.

Reisijate arvu vähenemist või puudumist tõdesid kõik vastajad. Kaubamahud olid poolel vastajaist jää-

Meremeeste seas



Mõni riik, nt Hiina, on nõudnud laeva sadamasse sisenemise ja väljumise ajal lootsi kaitsmiseks laevaperedelt kaitseriituse kandmist.

Foto: erakogu

Meeleolud laevas ja suhtumine koroonaviirusesse

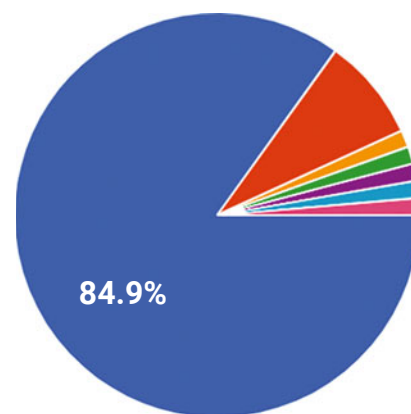
Enamik vastajaid tõi välja, et koroonaviirusesse suhtuti laevas tõsiselt, ent esines ka mõningat skeptilisust. Mida edasi ja mida rohkem uudiseid tuli, et riigid panevad piire kinni, seda tõsisemalt asja võeti. Üks näide oli, et kui keegi laevas kõhib, tuleb kohe kaptenile ette kanda.

Suurim probleem ja murekoht seisnes meeskondade vahetamises, mis tegi paljudel meeleolu kurvaks ja mõruks, sest meeskond on kurnatud ja väsinud, vahetusi ei toimu ja sadamasse ei saa. Sisuliselt on paljud merel n-ö karantiinis, ent töö käib edasi ja puhkusest saab vaid unistada.

Pole olnud selget kommunikatsiooni, miks meremeestele ei laiene samasugused võimalused ja õigused liikumiseks (ja vahetusteks) nagu sõdureile, meedikule, poliitikuile jt, kui välja arvata loogilised põhjused, et näiteks lennukid ei lenda enam soovitud sihtkohtadesse.

Meremeeste liikumisele võiks kogu maailmas ka sellise kriisi ajal olla suurem konsensus või parem protseduur.

Kas laevas on võetud lisameetmeid, et kaitsa meeskonda viiruse eest?



84.9% vastas “jah”. Meetmed on sarnased n-ö maainimestega – ulatuslik nii käte kui ka üldkasutatavate alade desinfitseerimine, maskide kandmine, õhtune ja hommikune temperatuuri mõõtmine, kokkupuudete minimeerimine inimestega väljastpoolt laevaperet, kedagi kaldaper-

nud samaks ning poolel (drastiliselt) vähenenud. Kuigi laevapere ei saa tööd teha kodukontoris, sest laeva veel kodudiivanil sülearvutist juhtida ei saa, siis muutusi töökorralduses tuli küll. Väljavõtteid meremeeste vastustest:

Lastimanifestid saadetakse paberi asemel digitaalselt. Meeskonnaliikmetel on keelatud laevast lahkuda, töövõtjad peavad täitma ankeedi ja läbima läbivaatuse enne laevale tulekut. Kütuse punkerdamisel ei ole meeskonnal kontakti punkerdajaga. Dokumente vahetatakse läbi selleks mõeldud kasti.

Töötegemises on siiski muutusi, kuna tuleb hoida sadamates distantsi kohalike sadamatöölisestega, kes meile ohtu kujutavad. Seetõttu tuleb oma laevaperega rohkem ära teha kui varem.

Kuna tavapärasest teadust teha ei saa, siis on toodud hooldusperiood varasemaks. Kui on tehtud kõik mis võimalik ja ikka karantiin kehtib, üritame interneti vahendusel ja teadlaste juhendamisel ikka sukeldumisi ja kaardistamisi teha.

Reisijavedu vähenes alates eriolukorra väljakuulutamisest ning katkestati täielikult seoses Soome riigi otsusega. Toimub ainult kaubavahtusega seotud veokite vedu.

Ülemaailmne naftasõda on olnud suurema mõjuga kui koroonajärgne ja et need on samal ajal, siis on keeruline öelda, kuidas ainult üks või teine mõjutab hetkeolukorda.

Sadamais koheldakse meremehi

nagu katkulevitajaid. Hiinasse minnes pidime lootsiga sõites kandma kaitsekostüümi, maski, prille, kurnikindaid. Sadamasse tulekul pritsiti viskeliini ja otsad kernikaalidega üle.

Maale mitte keegi mitte kuskil ei saa. Laeva tulla võivad inimesed ainult erilubadega ja kaitsevahenditega.

Kui muidu võtame peale maksimumaalselt 12 reisijat, siis nüüd reisijaid ei võeta. Kõik kaldateenused on edasi lükatud. Meeskondi on vähendatud, kus võimalik.

Kas kriis on juba otseselt majanduslikult tajutav?

Üle 70% vastanuist ütles, et kriis pole veel palka mõjutanud.

Mõni tõi välja kuni 30%lise palgakärpe ning vähesed palgatõusu, sest lepinguid pikendati ja boonused maksti välja.

Sotsiaalsed garantiid

Ligi pool vastanuist tõi välja, et töötajad olles pole lipu- või residentsusriigi tagatud sotsiaalseid garantiid.

Uurisime ka Eesti Haigekassa ning Töötukassa meetmete kohta – kas kvalifitseerutakse mingile toetusmeetmele ning kas on taotletud/saadud Eesti riigilt mingit majanduslikku abi või toetust.

Vaid kaks vastajat tõi välja, et saavad kahe kuu eest Eesti Töötukassa toetust.

Ülejäänud vastajad vastasid: ei tea, ei saa, ei ole uurinud, ei kvalifitseeru, ei ole vajadust.

sonalist laeva ei lubata või lubatakse väga minimaalselt, näiteks lootse. Söögiajal istutakse messis eraldi ja ainult messitöötaja annab süüa. Pinda-dega kokkupuute vähendamiseks ei pea näiteks koodlukudel enam koodi sisestama ja piisab vaid uksekaardist. Ühes laevas on olemas lausa Covid-19 testid, teises jälle on meeskonnaliikmeil võimalik helistada 24/7 psühholoogilise abi telefonile.

Foto: erakogu



Kas teie laevas on kellelgi avastatud koroonaviirus?

Kaks vastajat ütlesid, et nende laevas avastati koroonaviirus. Esimene tõi välja, et kõigepealt nakatus üks liige, kes saadeti koju, aga ülejäänud meeskond jätkas tööd merel. Nädal hiljem oli kogu ülejäänud meeskond ka nakatunud. Teine tõi välja, et nakatunuid oli nii reisijate kui ka meeskonnaliikmete seas, aga ta ise ei viibinud samal ajal laevas.

Paljude nn maainimeste jaoks on sotsiaalne isolatsioon raske ja piinarikas, kuid osa meremehi räägib, et kodus karantiinis olla on parem kui merel – ei kõiguta, söök on värskem, magada saab rohkem, “meeskond” on parem jne. Mida siis karantiinilukorras eelistada, merel tööl käimist või kodus olemist?

Vastused olenesid suuresti sellest, kas kodus olles saab palka või ei, kas kodus on ootamas pere või millises kohas elatakse, vahe on selleski, kas kodu on korteris või majas/talus. Väl-

jävõtteid vastustest:

Tööl on kindlasti ohutum ja raha jookseb, maal ei saa nagunii kuskile minna ega midagi teha.

Pigem n-õ suletud ühiskonnas olla ja tööd teha kui tühjade taskutega kodus karantiinis passida.

Kodus on ikka parem – kui on püsileping ja saab vähemalt põhipalka. Kuid mõned saavad raha ainult merel – sel juhul eelistaks olla pardal.

Isiklikult olen kohe laeva suundumas (järgmisel nädalal), kodus olen olnud 6 nädalat ja tahaksin juba kangesti merele saada, sest kodused lõbustused, nagu nt kinos käimine, spaad, söögikohad jms on kinni ja polegi vahet, kas istud laevas või kodus. Laevas on lihtsalt kindel režiim ja tegevus ning palk ka jookseb.


Kodus on parim, ikkagi oma kindlus ja omad reeglid, kallid inimesed ümberringi. Kodus hing puhkab. Merel tuleb tööd teha, laev töötab 24/7, kedagi ei huvita, kas oled väsinud.

Isiklikult ei ole millegi üle kur-

ta. Hea toit on laual, seltskond hea. Magada võiks alati rohkem, aga puudust ka pole. Laevas on kindlasti rohkem liikumisruumi kui kodus korteris. Olemas on jõusaal, lõputu kogus filme/raamatuid, pesu pestakse su eest.

Kokkuvõtteks

Eestis on hinnanguliselt 10 000 meremeest, kellest umbes 6 000 töötab võõrriippude all eri tüüpi laevadel ja maailma eri piirkondades. Seega on mõju nende elule ja tööle esimese nelja koroonakuu jooksul varieerunud, palju on kaubaliigist, mida veetakse, ja loomulikult, millises maailma piirkonnas.

Üleilmne riikidevaheline liikumispiirang ja lennuliinide sulgemine on muserdavalt mõjunud just meeskonnavahetustele ning vaimule – kui kaua on võimalik järjest tööl olla, pealekauba isolatsioonis? Eks järgnevad kuud näitavad. 

algus lk 4

Miks teile meeldib Rootsi liinil sõita? Kas saarestik on iga päev uus?

See on tähelepanek, mida aastaid seda liini sõitnud tüürimeestena märkame ja omavahel arutame. Jah, nagu oleme seni kogunud, igal aastajal ja igal aastal midagi ununeb, midagi meenub ja nii nagu arenevad veesõidukid, muutub ka inimeste mõttelaad. Looduse ilu on üks, tehnikareng on teine, inimeste mõttelaad kolmas. Olukorrad ei ole erinevad mitte ainult saarestikus, vaid ka avamerel ja Eesti rannikule lähenedes.

Meenub üks „Regina Baltica“ suurõppus, mis hõlmas pea poolt


Tallinna.

Esimene suurõppus merel koos kaldastruktuuri ja lennuväe päästeüksustega oli juba „Estonial“ Rootsis aprillis 1994. Olin teise tüürimehena kopteritekil ja see oli muljetavaldav: suured kopterid tulid ja läksid nagu lennujaamas, meeskond võttis vastu ja tegutses. „Estonia“ arst Peeter Loit juhtis laeval triaazi – see oli väga suur usaldus korraldajate poolt, et õppus viidi läbi just „Estonial“, teise riigi lipu all sõitval laeval.

Lars Flemström on selle eest „Estonia“ laevaperet kiitnud.

Lars Flemström töötas tol ajal mereväe kopteripiloodina ja osales selles suurõppuses. Tema nägi „Estonia“

meeskonda 1994. a ja tundis inimesi isiklikult. Nii ei varjanud ta oma nime ega arvamust Eesti meremehi toetades, kui hilisemates aruteludes üritati Eesti lippu ja meremehi mustata.

Suuremaid õppusi on olnud igal kevadel. Nii „Mare Balticumil“ kui ka „Regina Baltical“ kasutasime oma liugteed, lisaks koptereid ja päästelaevu. On tore näha Eestis tekkinud vabatahtlikku merepäästestruktuuri. Nende võimekus on muljetavaldav, merepäästes on inimesed kohapeal, vahendid olemas ja hooldatud. Tähtis on neid meeskondi kokku harjutada, koostöös suuremate üksustega saadakse teadmised ja oskused. 

11. aprill

APM Terminalsi Pier 400
Los Angelese sadamas.
Foto: Linda Garder

Seitse aastat Maerskis

Milline näeb välja elu ja töö maailma ühes suurimas konteinerilaevade terminalis USAs, on harukordne võimalus küsida viimased viisteist aastat USAs elanud ja töötanud **Linda Garderilt**, kes alles mullu mais kodumaale tagasi kolis.

Jane Niit

Sul pole merendus- ega logistikakraadi, ometi töötasid üle seitsme aasta läänepoolkera suurimas konteineriterminalis. Kuidas sulugu alguse sai?

Pärast keskkooli läksin tennisestipendiumiga USAsse ülikooli. See tähendas, et ülikool maksis mu õpingute eest ning ma esindasin neid tennisenaiskonnas võisteldes. Oma bakalaureusekraadi tegin rahvusvahelistes suhetes ning magistrikraadi hoopis ärijuhtimises.

Magistrantuuris oli võimalik ka mingile konkreetsele suunale spetsialiseeruda ja kuna see linn, kus ma õppisin, on suur sadamalinn, siis peaaegu pooljuhuslikult valisin gi suunaks sadamate ja merenduse juhtimise. Sealt sai alguse mu huvi merenduse vastu ning kui peale ülikooli oli võimalik kandideerida kõrvallinnas Norfolkis asuvasse Maerski kontorisse praktikale, siis haarasin sellest kinni.

Milline oli su praktika Maerskis, mida seal täpsemalt tegid?

Töötasin varustusosakonnas analüütikuna. Osakond varustas Maerski USA lipuga konteinerilaevu ja laeva-peresid kõigega toidust varuosadeni.

Praktika ajal vabanes töökoht APM Terminalis, mis kuulub samuti kontserni A.P. Moller Maersk. Edukalt kandideerinud, asusin tööle APM Terminali Põhja- ja Kesk-Ameerika peakontoris äriarenduse osakonna analüütikuna. Sealt hallati kõiki selle piirkonna terminale, nii ookeanivedude kui ka sisemaa omi.

Millega tegeles äriarenduse osakond ja mida seal tegid?

Osakond vastutas strateegiliste küsimuste eest, näiteks kuhu oleks APM Terminalidel mõttekas laieneda. Minu ülemuse ülemus lendas mööda maailma ja kohtus meie klientide ehk laevaliiniidega. Me ei teenindanud ainult Maerski laevu, vaid kõiki laevaliine. Eesmärk oli esmalt olemasolevate kliendisuhete hoidmine, kuid ka uute klientide saamine, et suurendada mahtu.

Olin analüütikuna n-ö tagatoas ja panin kokku kogu taustainfo ja statistika, tegin taustandmete analüüsid ning ka esitlused, millega mu

ülemused klientide juures käisid. See oli äärmiselt huvitav, sest mul oli võimalus väga lähedalt näha, kuidas kogu ettevõtte kõrgel tasemel funktsioneerib, kuidas tehakse juhtimisotsuseid, milliseid strateegiaid kasutatakse. Ja minu kokkupandud analüüsid oli üks sisendeid nende otsuste tegemisel.

Ühel hetkel sain aru, et ma tean küll väga hästi, kuidas see organisatsioon kõrgel tasemel töötab ning milline on üldine ärioloogika selle taga, ent ma polnud näinud küllalt sügavale ettevõtte sisse, kus oli igapäevatöö, mida ma analüütikuna olin vaid analüüsinud.

Märkasini, et kõige paremaid küsimusi esitasid ikkagi need, kes töötasid või olid varem töötanud operatsioonides. Seega kolisin Ameerika idakaldalt läänekaldale ning asusin tööle meie LA harus, Los Angelese sadamasse operatsioonide asejuhi-na, vastutades konteinerivedude operatsioonide eest.

Mida teeb operatsioonide asejuht terminalis?

Lühidalt – juhtisin sadamatöölisi ning vastutasin, et kõik saaks õigel ajal ja tõhusalt tehtud.

Sadamatööline on USAs ajalooline amet, mida pärandatakse põlvest põlve.

Näiteks: suur konteinerilaev tuleb, on vaja sadamatöölisi, kes teeksid valmis plaani, kuidas kaupa laaditakse ja lossitakse ning teeksid plaani ka teoks, juhiksid kraanasid ja teeksid ära muud tööd. Kui arvestada kõiki erinevaid töid, siis ainuüksi ühe suure konteinerilaeva teenindamiseks ühe vahetuse jooksul võis vaja minna ligi 100 sadamatöölisi – päris suur hulk inimesi.

Sadamatööline on USAs ajalooline amet, mida pärandatakse põlvest põlve, ja uustulnukal on väga raske end sisse saada. Enamasti on tegu ameeriklastega, ent on ka mitmendad põlve sisserändajaid, aga kindlasti pole USA sadamatöölised näiteks võõrtöölised. USAs on sadamatöölis-

tel väga tugevad ametiühingud, mis tagavad oma liikmetele väga kõrged palgad ja väga hea sotsiaalkaitse.

Tihti teenivad sadamatöölised rohkem kui ametiühingusse mittekuuluvad juhid, 100 000-300 000 dollarit aastas. Kraanajuhtide aastapalk võib küündida näiteks kuni 250 000 dollarini.

Millised laevafirmad olid teil kõige sagedasemad?

Kõige sagedasemad laevafirmad olid kõik need suuremad – Maersk, MSC, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd. Ro-ro-laevad meil ei käinud, enamasti olid konteinerilaevad.

Milline oli suurim terminali külasthanud laev?

Kõige suurem oli „CMA CGM Benjamin Franklin”, 18 000 TEU, 399 m pikk ja 60 m lai.

Mitu laeva korraga kai äärde mahtus?

Kai äärde mahtus korraga kuni neli suurt laeva. Tavaliselt meil rohkem kui kolm suurt laeva korraga ei olnud, ühe sellise suure konteinerilaeva lossimiseks-laadimiseks oli optimaalne kasutada 6-7 kraanat. Iga kraana kohta läks vaja 11-12 inimest. Selline laev võis sadamas olla 5-6 päeva. Oli ka väiksemaid laevu, mille jaoks läks vaja vaid 1-2 kraanat ja mis olid sees vaid ühe päeva. Olenes laeva marsruudist. Aasia vahet sõitsid suuremad laevad ning Kesk-Ameerikasse väiksemad.

Kas laaditi ja lossiti ööpäev läbi?

Tööd tehti kahes vahetuses, seega mitte ööpäev läbi. Oleks võinud töötada ka terve ööpäeva, ent see on liiga kallis ja ka ebaefektiivne.

Oled sa mõelnud, mis oli sellises kohas töötades sinu jaoks suurim väljakutse?

Üks raskemaid väljakutsed oli kindlasti sadamatöölise juhtimine. Neil on fikseeritud tunnipalk ja tulemuslikkust või muid selliseid faktoreid nende palk ei sisaldanud ning küsimus oligi, kuidas motiveerida ja juhtida inimesi nii, et nende töö oleks tootlikum, kuigi töötajale endale töö tulemuslikkus lisatasu ei toonud.

Teine suurim väljakutse selles töös oli kiiresti otsustamine äärmiselt suure pinge all. Näiteks läheb kraana katki ja iga sekund, mil sa mõtled välja

uut plaani, maksab see ettevõttele tuhandeid dollareid. Seega jah, minu tegutsemise kvaliteet ja kiirus otsustas, kui suure miinuse mingi juhtum kaasa tõi. Vahetuse jooksul on selliseid kriitilisi otsuseid vaja pidevalt vastu võtta, mõnikord on see isegi olnud elu ja surma küsimus.

Elu ja surma küsimus?

Jah. Ükskord kaotas üks töölistest laevas meelemärkuse. Oli just lõunaaeg ja peaaegu kõik töölised juba ära läinud. Sain veel viimase kraanajuhi kätte, et ta kiiresti kraanaga selle mehe laevalt maha tõstaks, sest omal jalal too ilmselgelt ei kõndinud ja mitusada meetrit teadvusetut inimest kanda poleks olnud kõige targem tegu.

Lisaks oli närvesööv kiirabi ootamine, sest asusime tehissaarel ja kõigest üsna kaugel. Õnneks lõppes kõik hästi.

Meenuta veel näiteid stressiolukordadest.

Ükskord tuli sisse üks suur laev, 7-8 kraanat oli tellitud, 100 inimest olid valmis töötama. Aga enne, kui keegi midagi teeb, lähevad kõigepealt laeva immigratsiooni- ja taimekaitseametnikud, kes vaatavad, et paberid oleksid korras ning poleks mingeid vööraid bioloogilisi kehi. Laevad tulid ju eksootilistest kohtadest ja sellega tõkestati potentsiaalsete riskide levikut. Tookord leiti laevast eksootiline putukas *Asian Gypsy Moth*, mida USAs ei esine ning mis oleks kahjustanud sealset ökosüsteemi, kui see laevalt kaldale oleks jõudnud.

Ühesõnaga, ametnikud avastasid selle putuka ja panid laeva karantiini ning saatsid tagasi ankruaalale. Kõik olid valmis töötama, aga midagi polnud enam teha, kogu tööplaani pidi n-ö jooksu pealt uue tegema.

Milliseid logistikasüsteeme terminalis kasutasite?

Meil oli sisse ostetud terminalide opereerimissüsteem. Lisaks veel Exceli-põhised lahendused ja palju kasutati ka faksi ning diskette. Ehk siis tehnoloogiliselt polnud tol ajal terminalid ülearu arenenud.

Kui ma toona – 2015. aastal – puhkuse ajal Muuga sadamas ekskursioonil käisin, siis ütlesin, et Muuga oli tehnoloogiliselt palju arenenum kui Los Angelese sadam.

APM Terminalides töötasid ka platsi planeerijana, milles see seisnes?

Minu ülesanne oli kokku panna võimalikult tõhus platsiplaan. Ma nägin, mis konteinerid tulevad, mis välja lähevad, millal, kui palju jne.

Üks asi, mida platsiplaani koostades vaatad, on, et transpordile kuluks võimalikult vähe aega – konteinerid oleksid laevale võimalikult lähedal ja veoautodel oleksid võimalikult lühikesed sõidud kraana ja platsi vahet. Kuna meil läks 40% kaubast edasi rongile, siis teine asi, mida jälgida, oli kauba järgmine sihtkoht. USAs on rongiliiklus väga hea, LAst Chicagosse viib rong kauba paari päevaga.

Enamik konteinereid, mis uuesti laevale lähevad, on tühjad, sest Hiinast tuleb kaupa oluliselt rohkem sisse kui USAst välja läheb. Enamjaolt sõidavad laevad tagasi pooltühjalt.

Mis oli selles töös kõige raskem?

Eks ikka logistika, samal ajal toimuvaid operatsioone oli väga palju. Väga raskeks muutus olukord muidugi kõrghooajal, kui kaupa oli nii palju, et polnud ruumi seda enam kuhugi paigutada. Sellest tekkisid pudelikaelad kas lossimisel-laadimisel või raudteejaamas või veoautode juures – iga viivitus ju maksab tuhandeid dollareid. Üks regulaarne kõrghooaeg oli enne Hiina uut aastat.

Suurest korporatsioonist jõudsid merendusvaldkonna idufirmasse ekspediitoriks. Millega see ettevõtte tegeles?

Asusin tööle ekspediitorina idufirmas Flexport, mille eesmärk on digitaliseerida rahvusvahelist kaubandust. Merendusvaldkond üldiselt oli või on seni üsna arhailine, eriti mis puudutab dokumendihaldust faksidest diskettideni.

Flexpordi idee seisneb selles, et kui sul on konteiner, mida sa tahad saata näiteks Hiinast LAsse, siis Flexport korraldab ära kogu lahenduse uksest ukseni. Eesmärk oli ühendada ühe pilvepõhise tarkvara abil rahvusvaheliste kaubavedude osapooled – importöörid, eksportöörid, veoettevõtted, ookeanilaevad, lennufirmad, tolliaagentuurid ja sadamaterminalid.

Kuidas tuli seal kasuks su varasem kogemus terminalis?

Terminalikogemus tuli väga olu-

liselt kasuks, sest kui olin suure osa operatsioonidest ise läbi teinud, siis oskasin ka klientidele seletada, et kui laev oli kolm päeva tagasi sadamasse saabunud ja kaup polnud ikka veel lossitud, siis mis võis olla selle põhjuseks.

Mis mulle väga meeldis, oli see, et kui terminalis tegeled vaid ühe osaga, siis Flexportis sain ülevaate ja kogemuse kogu tarneahelast. Kuidas klientidelt tellimus võetakse kuni selleni, kuidas kaup sihtkohta jõuab, läbides palju eri etappe. Pilt sai palju terviklikum!

See polnud lihtsalt idufirma, vaid kiiresti kasvav idufirma. Mis on korporatsiooni ja idufirma peamine erinevus?

Jah, pooleteise aastaga kasvamine meeletult, 600st töötajast sai 1200 kogu maailmas.

Üks peamisi erinevusi, mida tunnetasin, oli, et idufirmas antakse töötajatele vabad käed. Kui näed probleemi, siis võta ja lahenda see ära! Sain võtta kogu oma 7+ aastat kogemust ja suunata selle tõhusalt ja kiiresti uue meeskonna koolitamisega ning ettevõtte arendamisega. See oli tõesti väga hea kogemus.


Millised oskused ja isikuomadused võivad kellestki suurepärase operatsioonide juhi teha?

Raske küsimus. Esmalt kindlasti liidriomadused ja kommunikatsioonioskused, lõpuks taandub kõik sellele, kui hästi suudad inimestega suhelda, neid motiveerida ja eeskujuks olla.

Kindlasti peab aru saama nii detailidest kui ka suurest pildist ning oskama nende vahel n-ö punkte ühendada. Ja hädavajalik on väga hea stressitaluvus ning pinget all hoidmise oskus.

Mida sa oma n-ö eelmisest elust kõige rohkem igatsed?

Mulle meeldis kombinatsioon merendusest ja idufirmast ning operatsioonidest. Praegu töötan operatsioonides ja idufirmas, ent merendusest tunnen ikka aeg-ajalt puudust.

Kui keegi soovib rohkem teada, siis olen heameelega nõus oma kogemusi jagama. Olen seda teinud Tallinna Tehnikakõrgkooli loengutes. 



Niisuguses kohas merest sadakonna meetri kaugusel vrakk leitiigi.



Tuleb tänada ehitajaid, kes õigel ajal märkasid ja se



Et rasket, aga õrna vrakki saaks tõsta, oli vaja tugevat raami.



Kolme ekskavaatori koostöös viidi vrakk suure kraana haardeulatusse.

Vrakk ehi

Madli Vitismann

Merendusajalugu jäi ekskavaatori ette sobival ajal – just siis, kui soovitati kõigest üksi-kakssi väljas jalutada – ja hästi vaadeldavas kohas. Vrakki Kalaranna tänava äärsel ehitusplatsil võis ligi kuu aega näha Kalaranna tänavalt, justkui rõdult ka Suur-Patarei tänavalt ning aknast said looživaate sealsete majade elanikud.

Nordeconi tööjuht Siim Parrol jutustas: „Avastasime laevavraki 6. märtsil koos tööjuht Erkiga. Arutasime parasjagu platsil omavahel, kui nägime maa seest tulemas puidutükke. Et meie ehitustingimustes on arheoloogiline järelevalve, siis peatasin töö selles tsoonis ja kutsusin arheoloogid kohale.“

Arheox OÜ projektijuht Rünno Kõidam selgitas, et arheoloogid puhastasid vraki ettevaatlikult välja, mõtsid ja pildistasid. Muinsuskaitseamet oli oma otsuse teinud ja märtsi lõpus selgitas Siim Parrol: „Vrakk on ühe hoonne all ja takistab natuke meie tööd. Loodame järgmise nädala jooksul suure kraanaga vraki augu põhjast välja tõsta ja see viiakse Naissaare juurde uputamiseks.“

Vraki äraviimine oli Tuukritööde OÜ ülesanne, nad olid vrakile raud-

Fotod: Madli Vitismann




Pejäreel oma ehitustööd ümber korraldasid.

tusplatsil

raami ümber pannud ja alustasid 30. märtsil ettevalmistusi, et vrakk terve-
na mitme korruse sügavuse ehitus-
platsi „keldrist“ välja tõsta. Ent see
osutus arvatust raskemaks ja raami
tuli tugevdada. Läbivettinud puit oli
tõesti raske, ka pealtnäha väike puu-
tükk võis käed maadliki venitada.
Talvgi oli kohale jõudnud, sadas lört-
si ja Kalasadama veel oli jääkirmetis.

1. aprilli hommikul tõstsid kol-
me ekskavaatori nokad ühiselt vra-
ki augu kaldale lähemale. Lõunaks
tuli kohale ja seati paika suur kraa-
na, mille vastukaalu betoonplokk
oli eraldi veoautotäis. Mitme tõste-
ga nihutati vrakki Kalasadama poole,
kuni tööpäeva lõpuks oli see jõud-
nud Kalasadama kaile. Seal pesti väl-
ja muda ja lasti põhjast ära nõrguda
veel, et vrakk kergemaks muutuks.
Kraana andur oli vraki ja kahetonnise
raami kogumassiks näidanud 22 t
kuival ja 15 t vees.

Et tuul ei võimaldanud laeva samal
öhtul Naissaare juurde pukseerida,
toodi kohale pontoonid ja jäeti vrakk
pooljuvil Kalasadamasse. Tuukri-
tööde OÜ juht Kaido Peremees ajas
tuukriülikonna selga ja vaatas vee-
aluse seisukorra üle. Nii said kõnni-
teel jalutajad linnatänaval isegi tuuk-
rit näha. Naissaare-sõit võeti ette 20.
aprillil. 



Asjatundjale annab teavet nii laeva kuju kui ka ehitusviisi.



Kalasadamas märjaks kastetud, pesti laev puhtaks.



Tuukritööde OÜ juhataja Kaido Peremees lasi viimase tõste tropid lahti.

Kalaranna vraki uuring

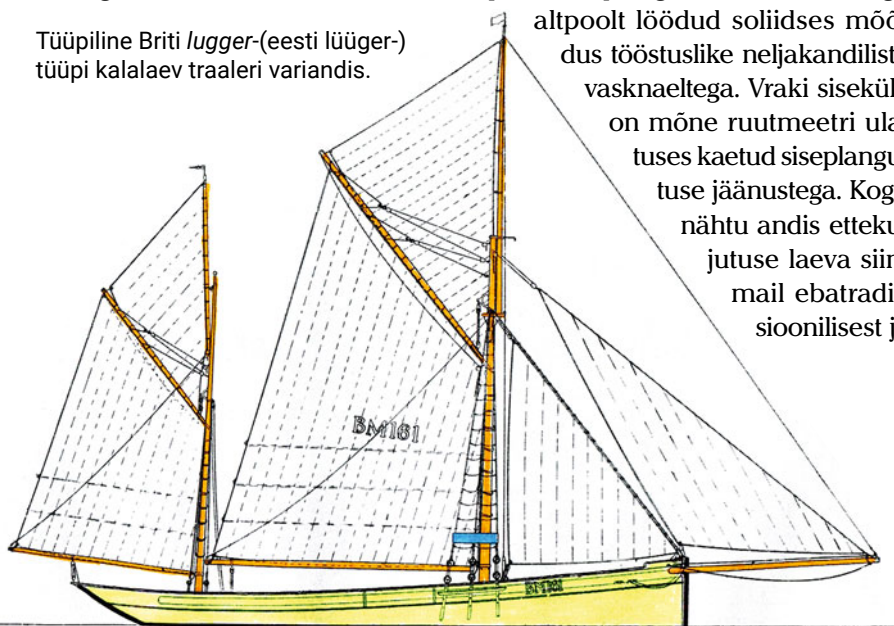
Vello Mäss

Senitundmatu laeva leiust kirjutas Postimees 20. märtsil, kuid teave vraki olemuse kohta arheoloogidelt Rivo Bernotaselt ja Ragnar Nurgalt oli napp.

Põhjalikumalt oli iseloomustatud laevajäänuse asukohta Kalasada ja Patarei merekindluse vahel Pro Kapitali maavaldusel, kuhu 1930.-1940. aastail ladustati Tallinna Elektriijaama põlevkivituhka ja räbu. Tuha- ja settekihi paksus küürib seal 3 meetrini. Mitme korterelamu suurel ehitusplatsil kaevati settekiht lahti kuni loodusliku merepõhjani. Mastideta laevavrakk leiti tasaselt merepõhjalt 100 m kaugusel veepeirist, suunaga ligikaudu N-S. Laeva vööriosa kõrval vasaku parda lähedal asub massiivne kivi, mille külge võidi ammustel aegadel laev kinnitada.

Järgmisel päeval, 21. märtsil vaatasin vraki üle ja pildistasin seda mitmest rakursist. Ligikaudu 19 m pikuse ja 6-7 meetri laiuse vraki põhiplaan oli pajulehekujuline. Silma torkas laeva väga tugev ehituslaad, paksum tammised topeltkaaired asetsevad väga tihedalt, vraki all asus vöör

Tüüpiline Briti *lugger*-(eesti lüüger-) tüüpi kalalaev traaleri variandis.



KETCH-RIGGED BRIXHAM TRAWLER

kuni ahtrini ulatuv vertikaalkiil, selle vastas vraki siseküljel kogu selle pikuses massiivne topeltpaks kiilson, mille erinevad osad on kokku liidetud hammasteotisega (ingl. *scarph*, *scarfing*).

Paljude kaarte otsad on üsna hilisminevikus maha saetud, nii et kaarte puit näis mustaks tõmbununa ja paljude aastarõngastega. Jäi mulje, et laeva ehituseks on korduvkasutatud mõne palju vanema laeva tammepuitu. Erilisena torkas vraki juures silma selle täiesti sirge püstloodis vöörtäav, mille alumist osa ümbritses raudklamber – otsene vihje laeva kliiverpoomi toetanud veetaagi (ingl. *waterstay*) kinnituskohale.

Laeva ahtriosa on purustatud. Üsna laevakere keskosas, ligikaudu 1 m miidlist vööri pool hakkas silma kiilsonisse sisseraiutud mastikand, mille põhjas sinna laeva ehitamise ajal pandud metallraha tume jäljend. Näib, et laeva ahter on arvatust palju rohkem purustatud, sest besaanmassti kanda kiilsonil näha ei ole.

Laeva sile välisplangutus koosneb paksumest tammepankudest, mis on kaarte külge kinnitatud puitnaaglite ja raudpoltidega. Naaglid asuvad nii täpselt oma pesades, et nende olemasolu on väljastpoolt vaadates raske märgata. Lagunenud ahtrikonstruktsiooni uurides torkas silma, et paks välisplangutus on kaarte külge altpoolt löödud soliidse moodus tööstuslike neljakandiliste vasknaeltega. Vraki siseküljel on mõne ruutmeetri ulatuses kaetud siseplangutuse jäänustega. Kogu nähtu andis ettekujutuse laeva siinmail ebatraditsioonilisest ja



Makrellipüük Põhjamerel.
Foto Jüri Kiviloo erakogust

erakordselt tugevast ehituslaadist.

Laeva tüübist, selle ehituskohast ja kasutusalaast saab teavet ingliskeelsest erialakirjandusest, kust saab lugeda, et selliseid *ketch*-purjestusega *lugger* (eesti k – lüüger) tüüpi kalalaevu ehitati 19. sajandi Inglismaal kogu ranniku ulatuses. Kasutati neid heeringa- ja makrellipüügiks Põhjamerel. Need merekindlad laevad olnud võimelised avamerel tööd tegema veel siis, kui teised püügilaevad juba merehädas olid.

Sajandi lõpupoole hakanud kalurid lüügerpurjete asemel aurujõudu eelistama ning *luggereid* sadade viisi norralastele ja rootslastele odava hinnaga maha müüma. Uued omanikud jätkasid nende laevadega veel heeringate triivvõrgupüüki ja makrellide traalõngepüüki.

Osa lüügreid võeti kasutusele kaubaveoks ja nii võis see Kalaranna laevuke ka siia randa jõuda. Vraki leiukohale oli laev toodud või jäetud teadlikult, lammutamiseks, sest hästi säilinud tammepuit oli väärtuslik ehitusmaterjal. Siin leitud endine Põhjamerel heeringapüügilaev on eestlastele eksootika ja enne ärauputamist oleks võinud seda kasutada õppevahendina nii meremuuseumi kui ka muinsuskaitseameti arheoloogidele, sest ei ühed ega teised lähe tulevikus merepõhja seda vrakki uurima.

18. aprill

Jäädvustagem kalanduse ajalugu!

Eelmise sajandi teisel poolel oli Eesti tuntud mereriik. Suuretonnažilised kauba- ja kalapüügilaevad, kel kodusadam Tallinn, seilasid kõigil ookeanidel Arktikast Antarktikani. Neid suuri laevu oli ligikaudu 150. Nende tööst kirjutati sage-li ajakirjanduseski. Meremehekutse oli populaarne. Vähem räägiti ja kirjutati ajakirjanduses meie tööst kalapüügilaevadel Läänemerel ja Soome lahel.

Neid väiksemaid laevu pikkusega kuni 24 m oli samuti ligi 150. Olme- ja töötingimused olid neil tunduvalt raskemad kui suurtel laevadel. Kõige paremaks Läänemere kalapüügitraalereist loeti „Baltika“ klassi laevu. Nende ehitamist alustati 1970. aastail Venemaal Sosnovka laevatehases.

Püügihooaeg Läänemerel kestis septembrist maini, sel ajal oli kala kõige kvaliteetsem. Töötingimusi merel raskendas asjaolu, et eelmisel sajandil külmus Soome laht talviti tavaliselt kinni. Sel ajal olime sunnitud minema püügile kaugemale Läänemerele ja kala üleandmiseks sisenema Läti või Leedu sadamaisse. Talvel oldi kodusadamast eemal nädalaid ja kuidki. Raskustest hoolimata tehti merel head tööd ja kalakombinaatidel jätkus kala. Palju kala ja kalakonserve läks vennasvabariikidesse. Laevade kala väljapüügist sõltus kalurikolhooside jõukus ja need olidki suhteliselt jõukad.

Oli aeg, mil Läänemere kalalae- vad töötasid isegi Atlandi ookeanil. 28. aprillil 1977 suundusid kalurikol-

hoosi Hiiu Kalur neli „Baltika“ klas- si laeva Atlandi ookeanile, Angoola vetesse. Reis algas Baltiiski sadamast suure külmutustraaleri „Persei“ saatel ja 10. mail saabusid laevad pärast väsitavat reisi Gran Canariale Las Palmasesse. Sadamas korrastati laevu ja oodati uut saatelaeva. Pika ülesõidu teine etapp üle ekvaatori Luanda sadamasse kestis samuti kaks nädalat.

Laevad alustasid kalapüüki rannasõidus Luanda lähistel ja töötasid seal viis aastat. Laevade juhtkonnas töötasid spetsialistid eri kalurikolhoosidest. Reakoosseis komplekteeriti kohalikest kaluritest. Kalapüük toimus öösiti. Töötingimused olid tunduvalt paremad kui külmal ja tormisel Läänemerel. Suurim probleem oli palavus, sest laevadel ei olnud kliimaseadmeid. Reaside pikkus oli kuni kuus kuud.

Selle abi eest eraldas Angoola valitsus täiendavaid kalapüügikvoote meie ookeanipüügi seinloodaladele. Kalurikolhoos Saare Kalur saatis samuti 1978. a kevadel kolm oma laeva tööle Angoolasse.

On kahju, et meie pikaajalisest edukast tööst ja laevadest ei ole Eesti Meremuuseumi välialal mingitki jälge. Kuidas me saame noortele tutvustada kaluri elukutset? Me ei saa Lennusadamas lastelastele näidata, et sellisel laeval on sinu vana- isa püüdnud tuhandeid tonne kala nii Soome lahel kui ka mujal Läänemerel.

Meremuuseumi ekspositsioonis

domineerivad ainult purje- ja kauba- laevade ning ookeani suurte kalapüügitraalerite, ka baaslaevade mudelid. Näiteks Klaipeda Meremuuseumis on tõstetud kaldale mitu täismõõ- meis kalapüügilaeva. Samuti on Kaliningradi Meremuuseumis külalistele avatud SRT tüüpi kalapüügitraaler.

Meremuuseum Lennusadamas näib pigem militaristliku muuseumina, sest kõik eksponaadid kail on sõjalise otstarbega laevad. Muuseumisaali sisenejate pilke püüab esimesena allveelaev „Lembit“. Eesti sõjalaevastikul ei ole ajaloost meenutada mingeid tähelepanuväärseid saavutusi. Oleme olnud ja jääme ikka rahuarmastavateks meremeesteks.

Meil on ettepanek, et Eesti Meremuuseumi juhtkond leiaks võimaluse eksponeerida kail ka mõnd kalapüügilaeva, et ülevaade Eesti merendusest oleks mitmekülgsem.

Tore oleks, kui Eesti Kalurite Liitu kuuluvad ühistud leiaksid ühiselt võimaluse annetada ühe oma ülearuseks muutunud kordatehtud „Baltika“-klassi traaleri meremuuseumile. Eialgu on Lennusadama kail veel kohta ühe traallaeva jaoks „Mare“ kõrval.

Kaptenid Valdur Häng, Endel Johanson, Kalle Jõgi, Kunnar Jõgi, Heino Kalmus, Toomas Kivi, Udo Lelumees, Rein Mäeots, Raivo Mägi, Kaarel Niine, Edgar Nuum, Sulev Nuutmann, Mati Ojase, Ivo Põldveer, Toivo Pära, Rein Sepp, Ülari Tomson, Ats Võsamaa

Lood ja esemed merendu

Eva-Maria Maiste

2019. aasta lõpus tegi Eesti Meremuuseum algust uue raamatusarja väljaandmisega, mille eesmärk on tutvustada meremuuseumi kogusid ning avada tähteksponaatide ja muuseumi enda lugu.

Esimestena on sarjast ilmunud Paksu Margareeta teise korruse ekspositsiooni täiendusena „Navigatsiooninstrumentid Eesti Meremuuseumi kogus“, Kalev-klassi allveelaevade ajalugu tutvustav raamat „Allveelaevad Kalev ja Lembit“ ning mais, Lennusadama sünnipäeva puhul „Vesilennukid Lennusadamas“.

Sel kevadel möödub viis aastat keskaegse koge-tüüpi kaubalaeva leiust Kadriorus. Seda sündmust meenutame juunikuus ilmuva trükisega, mis räägib nii koge ajaloost kui ka selle kesksest rollist Paksu Margareeta uues püsiekspositsioonis. Seejärel on oodata Paksu Margareeta ning Suure Rannavärava ajalugu tutvustavat trükist täiendusena eelmise aasta lõpus ilmunud mahukamale eestikeelsele raamatule „Paks Margareeta. Värav linna ja sadama vahel“. Muuseumi kogusid tutvustab

2021. aasta esimeses pooles ilmuv kataloog laevamudelitest.

Sarja raamatud on eesti- ja ingliskeelse paralleeltekstiga ning neid illustreerib hoolikalt valitud fotomaterjal valdavalt Meremuuseumi kogust. Leidub ka materjali välistest allikatest ning arhiividest. Sarja kujundaja on Peeter Laurits.

Raamatud on eelkõige suunatud merendusajaloo huvilistele, kes soovivad tutvuda lähemalt muuseumi kogudes leiduva materjaliga või lugeda ekspositsiooni kõrvale põnevatest faktidest, mis meie eksponaate saadavad. Kõigi sel aastal ilmuvate raamatutega tähistame Meremuuseumi 85. asutamisaastapäeva.

Navigatsiooninstrumentid meremuuseumis

Sarja esimene kataloog „Navigatsiooninstrumentid Eesti Meremuuseumi kogus“ tutvustab Eesti meremeeste kasutuses olnud navigatsiooninstrumente kuni Teise maailmasõjani. See ei ole täielik navigatsiooniajaloo käsitus, kuid annab ülevaate enne Teist maailmasõda toodetud instrumentide kujunemisloost ja omadustest. Kataloogi autor on Eesti Meremuuseumi teadur Feliks Gornischeff, kelle kureeritud on ka navigatsiooninstrumentide väljapanek ja purjelaevandus Paksu Margareeta uuel püsinäitusel.

Kataloogi sissejuhatuses antakse

põgus ülevaade meremuuseumi ajaloo ning avatakse selle kõrval navigatsiooninstrumentide kogu kujunemise lugu. Feliks Gornischeff kirjutab, et muuseumi kogu täienemise seisukohast on olulised kaks perioodi. Esiteks n-ö esimese meremuuseumi aeg aastail 1935-1940, kui mitmed instrumentid omandati Veeteede Valitsuse abiga, ning teiseks nõukogude periood, mil mitmed sõjaeelsed instrumentid leidsid tee muuseumi endiste meremeeste, merendustegelaste ja nende järeltulijate kaudu. Tänapäevase seisuga on navigatsiooninstrumente muuseumis 215, kogu koosneb järgmistest esemetest: 102 kompassi koos osadega, 31 sekstanti, 8 oktanti, 3 liivakella, 35 laevalogi koos osadega, 36 laevaloodi koos osadega.

Esimesena on kataloogis vaatluse all oktandid ja sekstandid, mida kasutati mereastronoomias ja navigatsioonis nurkade mõõtmiseks. Autor sõnab, et mitmeid astronoomilisi probleeme, sealhulgas laeva asukoha pikkust ja laiust, oli võimalik lahendada, määrates taevakehade vahelisi või taevakehade ja horisondi vahelisi nurki.

Järgmisena tuleb juttu magnetkompassidest, millest üks 18. sajandi lõpust pärinev kompass on kataloogi esikaanel. Käsitlust leiavad ka mehhaanilised ja käsilogid, millega mõõdeti laeva kiirust veepinna suhtes, ning loodid, millega mõõdeti sügavust. Esinduslik pildivalik võimaldab tutvuda liivakellade, kronomeetrite ja pikksilmadega ning pinnkompassiga, mis oli muuhulgas esindatud Eesti Meremuuseumi esimeses kataloogis aastast 1937.

Allveelaevad „Kalev“ ja „Lembit“

„Allveelaevad Kalev ja Lembit“ on välja antud eesmärgiga tutvustada Kalev-klassi allveelaevade ajalugu, pakkudes võimalust lugeda lähemalt

Toomas Türk esitles karantiinajal lennukiraamatut kaamerale sümbolises kohas, vesilennuki Short 184 ees.
Foto: Marge Rahu



sest kaante vahel



Allveelaevad Kalev ja Lembit
Submarines Kalev and Lembit



Navigatsiooninstrumendid
Eesti Meremuuseumi kogus
Navigational Instruments
in the Fennian Maritime Museum



Vesilennukid Lennusadamas
Seaplanes at the Seaplane Harbour

ka allveelaeva „Lembit“ teekonnast muuseumilaevaks praeguses ekspositsioonis Lennusadamas. Teksti on kirjutanud Eesti Meremuuseumi teadur Arto Oll, kelle sulest on 2017. a ilmunud ka põhjalikum uurimus „Kalev ja Lembit. Eesti allveelaevade lugu“. Kaitseministeerium ja Eesti Sõjaluuseum tunnustasid tema uurimust Hendrik Sepa preemiaga.

Eelmise aasta lõpul uuest sarjast ilmunud „Allveelaevad Kalev ja Lembit“ annab ülevaate Kalev-klassi allveelaevade ehitamisest ettevõtte Vickers-Armstrong Ltd. poolt Barrow-in-Furnessi laevaehitustehases, katsetusperioodist Suurbritannias 1937. a ning kodusadamasse Tallinna saabumisest 1. juunil („Kalev“) ja 9. juulil („Lembit“) 1937.

Autor kirjutab, et aastad 1937-1940 kujunesid allveelaevadele tihedaks õppuste perioodiks Soome ja Liivi lahes. Igal sügisel toimusid ka ulatuslikud taktikalised sõjamängud, mille käigus veenduti, et allveelaevade kasutamine tõstis märkimisväärselt Eesti sõjalaevastiku lahinguvõimekust.

Kalev-klassi allveelaevade liitmisest Balti laevastikuga ning osalusest Teises maailmasõjas antakse raamatus samuti lühike ülevaade. Viimane osa juhatab meid aga juba tänapäeva, pakkudes võimalust lugeda nii „Lembitu“ paigutamise vesilennu-

kite angaari kui ka heita värvika pildimaterjali abil pilk „Lembitu“ ohvitseride, juht-, torpedo- ja ahtriruumile.

Meremuuseumi juht Urmas Dresden ütleb raamatu eessõnas, et tänaseni säilinud ja Lennusadama vesilennukite angaaris eksponeeritud allveelaev „Lembit“ on tehnika ja militaarajaloo mälestisena oluline nii meile kui ka selle ehitanud brittidele – see on ainuke maailmas alles olev Kalev-klassi allveelaev.

Vesilennukid Lennusadamas

Äsja ilmunud „Vesilennukid Lennusadamas“ koostajaks on lennundusspetsialist Toomas Türk, Lennusadamas eksponeeritava Short 184 koopia valmistamiseks suure panuse andnud Urmas Haug ning meremuuseumi kuraator-koguhoidja Mihkel Karu.


Trükkis heidab valgust nii Lennusadama kui ka vesilennunduse ajaloolle, tutvustab lähemalt üheksat Eesti lennukit, mida on vesilennukite angaaris hoitud, ning jutustab

Urmas Haugi isikliku kogemuse kaudu Shorti valmistamise loo.

Raamatut illustreeriv fotomaterjal pärineb Eesti Meremuuseumi kogust ja Rahvusarhiivist, teiste autorite seas on esindatud fotod ka Toomas Türki ja Urmas Haugi erakogudest. Illustreeriva osa erakordne lisand on vesilennukite värvilised läbilõikejoonised, mille on hoolikalt välja joonistanud Arvo Lennart Vercamer.

Raamat algab põgusa sissevaatega vesilennunduse ajalukku, tutvustades nii seda, kust pärineb nimetus „vesilennuk“ kui ka seda, millal sooritati esimesed edukad lennud. Saab teada, et esimene mootoriga vesilennuki lend jääb aastasse 1910, mil Henri Fabre lendas Marseille's Rhône'i jõe suudmes oma Gnome Omega mootori ja kolme ujukiga varustatud vesilennukil. Seega täitub tänava esimesest õnnestunud vesilennuki lennust 110 aastat.

Lähemalt saab lugeda üheksa lennuki saamisloost ning teenistuse kohta: Friedrichshafen FF 41, Štšetinin M-16, Norman Thompson N.T. 2B, Halberstadt C.V, Štšetinin M-11, FBA H, Avro 626, Hawker Hart Mk. II ja Short 184.

Viimase, kireva ajaloo Short 184 esindusliku koopiaga on võimalik tutvuda Lennusadamas. 

Laevamehaanikute sajand

Rein Albri

Koos omariikluse taastamisega algas merehariduse ümberkorraldamine, eelkõige eestikeelseks ja rahvusvahelistele nõuetele vastavaks. 1990. a andsid Tallinnas mereharidust kolm õppeasutust: Tallinna Merekool, Tallinna Merekolledž ja Karukoolina tuntud Tallinna 1. Kutsekeskkool.

Kõigis neis koolitati ka laevamehaanikuid, -motoriste, -elektrikke, külmutusseadmete mehaanikuid ja laeva elektrimehaanikuid. Kahest esimesena nimetatud koolist moodustati 1. jaanuaril 1992 rakenduslik kõrgkool nimega Eesti Merehariduskeskus (EMK). Karukool sai nimeks Eesti Merehariduskeskuse Ametikool. Seega oli tekkinud võimalus omandada merenduskõrgharidus Eestist lahkumata.

Üleminekuperioodil võimaldati õppureil jätkata õpinguid kuni lõpetamiseni kas vanade (kesk-erihariduse) või siis uute loodavate kõrgharidusõppekavade järgi. Et õppetöö pidi hakama toimuma ainult eesti keeles, siis 1. jaanuarist 1992 mehaanikateaduskonna dekaaniks määratud Elvo Admannil oli tõsine probleem leida keelt valdavad erialaõppejõud. Kuna tol ajal olid nii eesti- kui ka venekeelsed rühmad, siis jätkati loenguid vastavalt vene või eesti keeles nii vene kui ka eesti rühmades eraldi.

Viimane venekeelne mehaanikute rühm võeti vastu 1992. a, nad lõpetasid 1997. a. Nii said riigikeelt mittevaldavad õppejõud jätkata veel tööd kuni oma rühmade lõpetamiseni.

Paratamatult kaasnes sellega hiljem vallandamisi. See tekitas mõnedes ringides protestivaimu, tunda oli ka interliikumise hingust.

Esimestel aastatel tuli vastuvõtukoomisjonil teha vene koolide lõpetanutele test eesti keele oskuse hindamiseks. See koosnes eestikeelsete ajaleheartiklite vene keelde tõlkimisest ja suulisest vestlusest. Nii mõnelgi tuli nõrga keeleoskuse tõttu ukse taha jääda ja see tekitas nõrdimust, ka lastevanemates, mida nad siis nii dekaanile kui ka kateedrijuhatajale valjuhäälselt teada andsid. Oli aga ridamisi juhtumeid, kui esimesel katsel väljajäänud järgmisel aastal juba korraliku keeleoskusega tagasi tuli.

1993. a tulid EMKsse kateedrijuhatajaks Heino Punab (laevamehaanika) ja Rein Albri (külmutusseadmed), kel tuli kiiresti hakata tegelema üleminekuaja õppeprogrammide koostamisega. Ka tuli neil kanda suurem osa loengukoormusest nii vene kui ka eesti keeles. Tingimus oli, et õppetöö ei tohtinud mingiks ajaks peatuda.

Teaduskond alustas kolme erialaga: laeva jõuseadmed, külmutusseadmed ja kalatööstuse tehnoloogilised seadmed. Viimane eriala polnud kahjuks jätkusuutlik, sest ei leitud õppejõudu, kes valdaks piisavalt riigikeelt, aga rühmad olid eestikeelsed. Seetõttu oli sel erialal ainult 2 lendu, aastail 1997 ja 1998. Kolmandat lendu ei tulnud, sest pärast teist kursust anti õpperühmale võimalus üle minna kas laeva jõuseadmete või külmutusseadmete õpperühmadesse. Kahe lennu peale oli seega kokku vaid 18 tehnoloogiliste seadmete



mehaanikut, kes ka kohe rakendust leidsid.

Tunda andis eestikeelse õppematerjali nappus, sest nõukogude ajal olid erialaõpikud venekeelsed. Seega tuli hakata konspektide põhjal ise eesti keeles õpikuid koostama. Õppetöö jätkus Estonia pst 10 ja Luise-Endla õppekompleksis kuni 1994. a-ni, mil Eesti Merelaevandus andis EMK-le üle uue 11-korruselise hoonet Mustakivi tee 25. Mehaanikute kodus sai 8. korrus, mille lõunatiivas asus õppekorpus, põhjaosas kadettide ühiselamu.

Kogu õppekompleks plaaniti kesklinnast Lasnamäele üle viia sama aasta 15. septembriks. Tuli hakata jälle kolima, kui mitmes kord juba? Mehaanikute rasket rauda oli laiali mitmes kohas, peamiselt Estonia pst 10, Endla 2 ja Luise 1a, Vene tänavas jm.

Kolimist alustati talgukorras 1. septembril, talgulisteks teaduskonna õppejõud ja kadetid. Kergemate esemete vedamiseks (mööbel, õppevahendid jms) kasutati ka isiklikke sõiduautosid koos järelkärudega. Räägitakse, et kolimine võrdub tulekahjuga – Luise 1a keldrikorruse lukksepatöölauad koos kruustangidega, mis olid



Lukkseparapraktika tund.

: pärast taasiseseisvumist



Keevitus garaažiboksis.
Foto: Rein Albr

ajutiselt viidud Pirita Purjespordikeskuse lattu, kadusid jäljetult. Paremini ei läinud ka Estonia pst 10 laudadega. Need olid küll alles, kuid kruustangid kadunud.

Kui Merekooli keldris asuvast töökojast sai Lasnamäele viidud 2 töökorras treipinki, vertikaal- ja horisontaalfreesid, lihvimis- ja puurpingid, siis Vene tänava lukksepa- ja sepatöökojast polnud enam midagi alles, keegi oli need jõudnud juba erastada. Ka Luise-Endla kompleksist toodi paar treipinki, mis polnud küll tehnika viimane sõna, kuid ajasid asja ära. Need seadmed said uue lõiketöötlemise töökoja põhivaraks. Nende korastamisega hakkas tegelema õppemeister Ain-Haldur Lepamäe. Õppetöökodade juhataja Paul Tombergi eestvedamisel läks käiku 16 töökoha lukksepatöököda.

Peavalu valmistasid Estonia pst 10 keldris asuvad 4 diiselmootorit, mis kunagi demonteerituna keldrisse tassisiti ja seal siis töökorda seati. Nende väljatoomiseks oma nõust ja jõust ei piisanud. Appi kutsuti endise 7. sõjatehase kogemustega pensionärid, kes ajutiselt EMK palgale võeti. Demonteeritud mootorid toodi jupikaupa Lasnamäe viihalli, kuhu rajati töö-

kojad, diisli- ja külmatehnika laborid. Samad pensionärid panid kokku kaks mootorit, ülejäänud raud läks utili. Suurt mootorit 6NVD24 („russki dizel“) tööle ei pandud, see jäi remondipraktika läbiviimiseks.

Külmalabor koos kõrvalasuva külmutusseadmete remondiklassiga sisustati oma jõududega, kuid töötava külmutusagregaadi koos külmkambriga paigaldas tollane ettevõtte „Kaubandustehnika“. Pärast hoolikat otsimist saadi remondipraktika läbiviimiseks diislilaborisse ka sobiliku pikkusega 3-tonnise telfer, mille abil oli võimalik raskeid esemeid teisaldada.

Kuna Mustakivi 25 diislilabori tehnika töökorda seadmine võttis aega, siis kasutati kuni 2002. aastani mehaanikatudengite õppeks Luise-Endla õppekorpuse hoovis endises katlamajas olevat diislilaborit, mille oli rajanud Merekolledži laborijuhataja Ivan Kotovski (edaspidi Mustakivi 25 diislilabori juhataja). Lisaks kahele töötavale diiselmootorile olid seal veel käivitusõhu kompressor, kütuse-separaator ja muud vajalikud seadmed.


Sobiva ruumi puudusel tuli keevituspraktika algul läbi viia töökoja eeslahtise taeva all, hiljem kasutati Las-

namäel asuva Tallinna Mehaanikakooli teenust. Et see oli kulukas, siis sisustati ajutine keevitusruum ühes Mustakivi 25 asuvas garaažiboksis.

Vaatamata sellele, et arvutustehnika oli EMKs algul pea olematu, saadi laeva külmutusseadmete klassi kaheksa lauaarvutit, kõigis Kaliningradi Kõrgemast Merekoolist ostetud laeva külmutusseadmete süsteemide programmid, sisuliselt valmendid. Laevamehaanikute õppeklassi koondati diiselmootorite (möötkavas 1:10) ja seadmete liikuvad mudelid, mis Merekooli õppejõud Semjon Zuhhovitski oli paljude aastate jooksul käsitööna valmistanud (hiljem kinkis ta need EMK-le). Lev Lobanovi juhtimisel alustas tööd elektroonika ja jõuseadmete automaatikalabor. Sisustati ka külmutusseadmete ja elektrimootorite õppeklass.

23. veebruaril 1993 sai EMK oma käsutusse Soomest saadud õppelaeva „Linda“, millega oli pea kolme aasta kestel võimalik teha praktikasõitude Soome lahel. 1990. aastate keskel viidi mehaanikute (jõu- ja külmutusseadmed) õppepraktikat läbi Asi Kalbur-F külmutusbaaslaeval „Fryderyk Chopin“ grupipraktikana koos praktikajuhendajatega. Praktika lõppedes anti laevas eksamikomisjoni ees eksam laevamotoristi kutsetunnistuse saamiseks. Seda võimalust kasutasid ka külmutusseadmete rühma praktikandid.

Õppetöö viimisel Lasnamäele säilisid mõningad nõukogudeaegse merekooli tavad, nagu riviteenistuse osakond, vahihvitserid, päevnikud igal korrusel, rühmadest koosnevad kompaniid, rivistused, esmakursulaste suhteline suletus ekipaazi (koju lubati ainult nädalavahetusel, ka Tallinna poisse), hommikused jooksud Tondirabas ümber koolimaja jms.

Omaette teema on 1995. a läbitud rahvusvaheline audit. Polnud kellelgi meil varem sellist kogemust, aga läbitud see sai ja EMK lõpudiplomid olid rahvusvaheliselt tunnustatud. Seega oli üleminekuperiood edukalt läbitud. 

„Estonialt“ pääsenud on

Agneta Olofsson

Sageli võib kohata väiteid, nagu poleks „Estonia“ hukku uurinud rahvusvaheline komisjon (JAIC) arvestanud kõiki tunnustusi. Rootsi laevajuhtkonna ametiühingu ajakiri Sjöbefälen avaldas nr 4/2016 artikli ühe uurimuse tutvustamiseks. „Estonialt“ pääsenute tunnustuste arhiiviuuring näitab, et need on vastavuses laevahuku uurimiskomisjoni JAIC lõpparuandega. Tunnistused on vastavuses ka üksteisega, kuigi eri inimesed mäletavad eri asju.

Tõlkinud Madli Vitismann

Emma Roos af Hjelmsäter on Göteborgi Ülikooli psühholoogiadoktor. Ühes uurimistöös on ta uurinud, kuidas „Estonialt“ pääsenute tunnistused vastavad tegelikkusele, nagu see on 1997. a avaldatud JAICi lõpparuandes, mis on esimene ametlik laevahuku aruanne. Ta on samuti võrrelnud tunnistusi omavahel.

Lähtepunkt oli tunnistajapsühholoogiast. Ta tahtis uurida, kuidas mälu toimib stressirohkes ja traumaatilises olukorras, milles inimesed on juhtuva osalised. Varasem uurimine tunnistajapsühholoogias on olnud suures osas eksperimentaalne, kui tunnustaja on olnud passiivne ja talle ei tekitatud suurt stressi.

Peaegu kõik pääsenud andsid tunnistuse

Ta luges läbi kõik 131 olemasolevat tunnustust. 137 pääsenu hulgas oli üks isik, keda oli tabanud posttraumaatiline stress ja ta ei andnud tunnustust, ning kaks olid juba sõitnud kumbki oma kodumaale. Kolm tunnustust ei olnud arhiivis kättesaadavad.

Intervjuud olid teinud Eesti, Rootsi ja Soome politsei. Uurimistöös oli nõrk koht, et ei olnud teada, milliseid küsimusi esitati. Tõenäoliselt varieerusid need sõltuvalt sellest, kes intervjueris ja kas küsitleti reisijat või laevapereleiget.

Tunnistustes oli 12 teemat, mis kordusid paljudel tunnustajatel. Üks selline oli kreeni paremale, mis juhtus varakult. Sellest teatas 98% pääsenud

reisijaist ja 93% laevapereleikmeist.

Teine asi oli JAICi teatel antud eestikeelne häireteade. 83% küsitletuist nimetas häire väljakuulutamist ja 57% ütles, et nad on häireteadet kuulnud. Neist 8 inimest ehk 6% kõigist, nimetasid sellist häireteadet, mida JAICi teatel üldse polnud.

Nad rääkisid „Maydayst“, et „laev läheb põhja“ ja „hüppa üle parda“. Kuid JAICi teatel ütles naishääl eesti keeles: „Häire, häire, laeval on häire“. Tervelt 27% kõigist ütles, et mingit häireteadet polnud üldse.

Emma Roos af Hjelmsäter selgitab seda sellega, et heli on raskem meenutada kui nägemismuljet. Nii rääkis näiteks 82% pealtnägijaist valgusoludest, näiteks et valgus kustus, vilkus ja tuli tagasi või kustus ja süttis uuesti. Kõik see on vastavuses JAICi lõpparuandega.

Pealegi on Emma Roos af Hjelmsäteri sõnul nii, et inimesed kalduvad mäletama asju, mis on üleelamiseks kesksed. Valgusolud ja kreen mõjuatasid otseselt neid, kes püüdsid pääseda üles ja välja. Kui häireteade tuli, oli võib-olla juba ilmne, et inimene osutus olevat ohtlikus olukorras. „Inimene saab tunnelmälu, mis aheneb. See on nagu prožektor pimedas ruumis. Inimene mäletab seda, milles on palju stressi, kuid ümbritsevaid detaile ei mäleta,“ ütleb ta.

Teadmised mõjutavad mälu

Tunnistajate teated aja kohta varieerusid. Enamik mäletas üsna õigesti, kui kaua aega protsessile kulus, kuid mis kell see juhtus, selle kohta olid neil ainult ähmased tajud. Emma Roos af Hjelmsäter konstateerib, et pääsemiseks pole tähtis, mis kell on.

Masinate müra nimetas 25% pääsenud reisijaist ja 43% laevapereleikmeist. Neist enamik tajus, et masinad seiskusid. Et enamik laevaperest mäletas masinamüra, võib Emma Roos af Hjelmsäteri sõnul oleneda sellest, et inimesed kalduvad mäletama asju, millest neil on teadmised. „Huvi ja kogemus mõjutavad, mida inimene mäletab,“ ütleb ta. Pealegi

võis olla nii, et intervjuuolukorras esitati laevapereleikmeile masinamüra kohta rohkem küsimusi.

52% küsitletuist mainis heli seoses kreeni tekkimisega. 39% kõigist pääsenuist ütles, et nad olid kuulnud üht või mitut sellist heli. 13% väljendas, et nad polnud kuulnud sellega seoses mingit heli. Need, kes olid seda heli kuulnud, rääkisid metalsest helist, tugevatest mütsatustest või kriipivast helist. „Erinevused võivad sõltuda sellest, kus nad olid, kui see juhtus,“ ütleb Emma Roos af Hjelmsäter.

Tunnistused võib anda varakult

Äkki meenus talle, et esines palju jutustusi, kuidas inimesed üksteist aitasid. Oli pingutav välja saada, sellegipoolest püüdsid reisijad üksteist aidata ning moodustasid keti ja ulatasid käest kätte päästeveste.

Tema järeldus on, et tunnistused langesid suures ulatuses kokku, kuigi eri inimesed mäletasid eri asju. See pärast peab sellise juhtumi korral võtma tunnistused paljudelt eri inimestelt. Ta nimetas ka abivahendit, mis on välja töötatud Inglismaal. See on vihik küsimustega, mis antakse tunnustajale kätte kohe pärast juhtumit. Asjaosaline kirjutab sinna, mis on juhtunud, siis, kui mälu on veel värskel. See kinnistab mälu ja rohkem infot üksikasjade kohta talletatakse, kuni on võimalik läbi viia tavaline tunnustajate ülekuulamine.

Teine järeldus on, et tunnistused langesid suures osas kokku JAICi kirjeldatud laevahuku kuluga. See räägib Emma Roos af Hjelmsäteri sõnul sellest, et on stress ja et inimene on juhtuvas osaline, ei mõjuta mälu negatiivselt. Selle järelduse probleem on, et JAICi lõpparuanne baseerub osaliselt samadel andmetel, mida ta uurib, s.t tunnustustel. Seega pole mingit tegelikkust, mida kokkulangevusele vastandada.



Jan Bergholtz on laevaehitusinsener ja teda on kasutatud Chalmersi Tehnikaülikooli eksperdina, muuhulgas uurimistöös, mille Vinnova alga-

ühel meelel

tas, et selgeks teha „Estonia“ uppumise kulg. See oli mõni aasta pärast JAICi lõpparuande avaldamist. „Üldsus arvas, et JAICi lõpparuanne ei andnud selget seletust uppumise kulu kohta,“ ütleb ta.

Ta on lugenud Emma Roos af Hjelmsäteri teadusartiklit ja tal pole õigupoolest mingeid vastuväiteid. Ta arvab, et usutav on teaduri järelendus, et tunnistused võivad traumaatilistes olukordades olla usaldusväärsed. Ta konstateerib, et aeg on keerulisim element, mida ka teadur oma artiklis puudutab.

Aeg oli ka see, mille poolest erinevad JAICi lõpparuanne ja hilisemad teadustööd. „Meil on olnud hüpotees, et õnnetuse kulu algatas mitte vaid löök ja seejärel kreen, vaid kauem pikalt kestnud protsess,“ ütleb Jan Bergholtz. JAICi lõpparuanne rajaneb suures osas nelja laevapereliikmest võtmetunnistaja – süsteemimehaaniku, motoristi, kolmanda mehaani-

ku ja madruse – teabel. Neid küsitleti korduvalt.

Poliitika mõjutab tunnistust

Esimesel korral ütles motorist küsitlusel, et oli vaadanud autoteki valvekaamerat enne, kui kreen tekkis, ja näinud seal vett autotekile tulevat. Selle teabe võttis motorist tagasi, kui teda küsitleti teine ja kolmas kord. Uurimistöõ valik on usaldada esialgset teavet.

Jan Bergholtz ütleb, et poliitika on sisse pääsenud ja teatavas osas mõjutanud tunnistusi. „Estonia“ oli uue Eesti riigi lipulaev ja püüdis alati õigeks ajaks Stockholmi jõuda. „Pealegi oli neil teine kultuur laevas kui nüüd, autoritaarne kultuur,“ ütleb ta.

Ta selgitab, et laeva juhtkond oli olukorrast teadlik varem kui häireteade anti. Võib-olla andis naishääl infoletis häiret omal algatusel. Sellele järgnes teade sillast: „Mr Skylight to number one and two“, mis aktiveeris

laeva päästekorralduse.

Pärast JAICi lõpparuande avaldamist ilmusid sagedad kuulujutud atentaadist laeval koos plahvatustega, mis olevat põhjustanud õnnetuse. Ohvrite omaksed polnud rahul JAICi järeldestega.

Seepärast otsustati Vinnovas rahastada üht teadustööd. Osa sellest sisaldas ülesannet püüda väljaspool tunnistusi ja kättesaadavat tehnilist materjali välja tuua mõni tõenäoline uppumise kulg, mis tugineks mudelkatsetele ja arvutisimulatsioonidele, mis näitaksid, kuidas see kõik võis toimuda. Seda kõike krooniti laevamudeliga, mis uputati SSPA basseinis tõenäolises uppumise kulus.

„Me suutsime tõestada, et mingit vormi atentaat pole vajalik ega isegi mitte tõenäoline selleks, et tekitada uppumise kulg, mida kirjeldatakse tunnistustes ja mis selgub tehnilisest tõendamisest,“ ütleb Jan Bergholtz.

Göteborg, mai 2016

Kommentaari Eestist

Priit Männik, JAICi ekspert 1994-1996 ja liige 1996-1997

Tutvunud ülaltoodud artikliga, meenutan mõningaid asjaolusid seoses „Estonialt“ pääsenud inimeste ülekuulamistega 1994. aastal.

Vahetult pärast suurõnnetust võtsime vastu otsuse, et kõik Eestisse toimetatud inimesed kuulatakse üle kohe nende lennujaama või sadamasse saabumise järel. Nagu artiklist ilmneb, oli see tolles olukorras ainuõige otsus, sest vahetult pärast toimunut on pealtnägija mälu kõige selgem ning muudest asjaoludest kõige vähem mõjutatud.

Enamik tunnistajaid väitis, et nad kuulati ka Soomes või Rootsis üle, kuid fikseerisime nende seletused ka Eestisse saabumisel. Hiljem kõik need eri riikides antud ütlused tõlgiti uurimiskomisjoni jaoks inglise keelde.

Uurimuse väide, et tunnistustest ilmneb, et ülekuulajad ei kasutanud ühtset meetodikat ja küsimustikku, on õige. Tõesti, meil puudusid teadmised ja oskused sellise suurõnnetuse tunnistajate ülekuulamiseks. Polnud võimalust ega oskusi ega ka aega mingi küsimusvihiku väljatöötamiseks, rääkimata selle rahvusvahelisest kooskõlastamisest. Tol ajal puudusid meil ka koostöölepingud teiste riikide politseistruktuuridega.

Meie küsimused olid seotud laeval toimunu fikseerimisega ning tunnistajate hinnangutega sündmus-

te füüsilise ja ajalise kulu kohta. Ei olnud ju paar päeva pärast suurõnnetust mitte kellelgi ei ülekuulajatest ega kellegi teisel tegelikku teavet selle kohta, mis juhtus, miks juhtus, kuidas juhtus. Neid asjaolusid püüdsimegi selgeks teha ja fikseerida.

On ju ilmne, et sellise ülikiire sündmuse toimumise ajal ei olnud kellelgi õnnetusest pääsenuid aega fikseerida iga sündmuse täpset kronoloogilist kulgu.

Hilisemal analüüsil ilmselg, et kuigi paljudes protokollides oli fikseeritud ka mitteolulisi asju, siis kokkuvõttes oli nende ütluste põhjal komisjonil võimalik hiljem taastada sündmuste käik nii füüsiliselt kui ka kronoloogiliselt.

Hilisematel aastatel on mõningad analüüsijad üritanud leida vastuolusid tunnistajate ütlustes ning nende põhjal teha kaugeleulatuvaid, lõpparuande järeldestest erinevaid järeldusi.

Tunnistajate ütluste hindamisel tuleb arvestada ka tunnistajate hingelist seisundit ülekuulamise ajal: kiiresti uppunud laevalt pääsemine, tunde tormisel merel päästeparves viibimine, parvelt päästmine, haiglaravi, transport koju, teadmatuse. Kõiki neid asjaolusid arvestades tuleb tunnustada kõiki pääsenuid, kes sellises olukorras suutsid üldse paari päeva möödumisel anda asjakohaseid selgitusi.

Komisjon arvestas kõiki tunnistajate ütlusi, tehnilisi parameetreid ja muid asjaolusid nende kogumis ning tegi oma järeldused kõigi tõendite põhjal, rebimata neid välja kogu sündmuse kontekstist.



26. märts

Uudiseid 1. märtsist 31. maini
kogus Tauri Roosipuu



- ◆ Veebruari viimasel nädalal väisasid Eesti Mereakadeemiat 11 piirivalvurit üheksast Euroopa Liidu liikmesriigist, 9 koolitajat kuuest liikmesriigist ning Frontexi esindajad, et osaleda kahenädalasel kursusel „Cross Border Crime Detection“. Merepiirile ja tegevustele sadamas keskendunud esimene nädal kursusest viidi läbi mereakadeemias.
- ◆ Tallinna Tehnikaülikooli küberkriminalistika ja küberjulgeoleku keskus ning Eesti Mereakadeemia said Euroopa Liidult ligi 2,5 miljonit eurot toetust merenduse küberturbekeskuse loomiseks. Tegemist on viieaastase projektiga, mille eesmärgiks on arendada küberturvalisuse valdkonda merenduses ning suurendada pädevust ülikoolis, kaasates tiptasemel teadlasi mujalt maailmast.
- ◆ Sihtasutuses Innove on käimas projekt „Tööturu vajadustele vastava kutse- ja kõrghariduse arendamine“ (PRÕM), mille raames viidi viies kutse- ja kõrgkoolis läbi praktikaprotsesside tunnustamine. Protsessi tulemusena määrati Eesti Mereakadeemiale kvaliteedimärk.



KAITSEVÄGI

- ◆ Valitsus kiitis 2. aprillil heaks kaitseväge osalemise Euroopa Liidu sõjalisel missioonil Irini, mis on jätkumissiooniks seni Vahemerel tegutsenud missioonile Sophia. Kaitseväelaste lähetamiseks mandaadi suurus ei muutu, nagu missiooni Sophia puhulgi saab missioonile Irini saata kuni 6 kaitseväelast. Parasjagu osaleb missioonil üks kaitseväelane. Missiooni peamine eesmärk on toetada Liibüale kehtestatud ÜRO relvaembargo rakendamist.
- ◆ Miinijahtijal „Admiral Cowan“ viidi aprillis Narva lahes läbi tavapäraselt väljaõpet, testides uute miinijahtimisüsteemide ja sonari võimekust ning koolitades meeskonda. Väljaõppe

käigus leiti lahest 30 erinevat lõhkekeha.

◆ Miinijahtija „Sakala“ osales mai algul koos miinituukritega Irbe väinas toimuval kahenädalasel miinitõrjepuusel Open Spirit, mida korraldatakse igal aastal ühes Balti riigis. Tänavust operatsiooni juhtis Läti merevägi.

◆ 15. mail saabus Eestisse NATO 1. alaline miinitõrjegrupp, mis kuni 27. maini kestnud õppuse raames harjutas koos Eesti mereväe laevadega Saaremaast ja Hiiumaast põhja pool miinijahtimist, erinevaid manöövreid ning miinitraalimist. Selle aja jooksul kaeti kokku 81 km² merepõhja, leiti ja lõhati viis Teise maailmasõja aegset meremiini ning leiti 14 miiniankrut.

19. mail külastas president Kersti Kaljulaid Saaremaa lähisel miinijahtijat „Admiral Cowan“, kus sai ülevaate miinitõrjetööst ning nägi meremiini lõhkamist. 25. mail külastas laeva kaitseväge juhataja kindralmajor Martin Herem.

◆ Mai lõpus aitas miinijahtija „Ugandi“ Tallinna Tehnikaülikooli teadlastel käia Soome lahes mõõtnas passiivset hüdroakustilist välja ehk laevade tekitatud müra. Müra mõõtmiseks käiakse iga poole aasta tagant merel paigaldamas hüdroakustika poisid.

◆ Kaitseministeerium soetab praeguse nelja-aastase arengukava raames ettevõttelt Baltic Workboats mereväele kaks väekaitsekaatrit, mille tulemusel saab Saaremaal aasta lõpuni tööd kuni 50 inimest. Kaatri peamine ülesanne on tagada Eestit külastavate NATO ja partnerriikide sõjalaevade väekaitse merel ja sadamates, samuti saab aluseid kasutada võõrriikide laevade tuvastamiseks merepildi loomisel, üksuste juhtimisel merel, õppustel, laskeharjutuste turvamisel, kadettide navigatsiooni-praktika läbiviimisel ja ametiabi andmisel teistele riigiasutustele, eelkõige Politsei- ja Piirivalveametile.

Kaatrid on 18 m pikad, osalise ballistilise kaitsega ja relvastatud kahe 12,7 mm raskekuulipildujaga, samuti saab neile vajadusel lisada kaugjuhitava relvapositsiooni. Kaatrite kiirus on üle 30 sõlme. Kaatrid peaksid valmima tänava ning arvatakse mereväe kasutusse 2021. aastal, tehingu väärtus on 3,9 miljonit eurot.



Politsei- ja Piirivalveamet

◆ Märtsi keskel toimetas lennusalga kopter Naissaare lähistelt Saksa allveelaevalt haiglasse võimalike südameprobleemidega meeskonnaliikme.

◆ Mullu oktoobris moodustati Siseministeeriumis merepääste tõhustamise töörühm, millesse kaasati kõik Eestis merepäästega seotud asutused ning vabatahtlike merepäästjate esindusorganisatsioonid. Veebruaris tegi siseministeerium töörühma arutelude põhjal ettepanekud tõsta vabatahtliku merepääste võimekust, moodustada Siseministeeriumi juhtimisel merepääste koostöökoogu, suurendada merepäästesündmustele reageerimise kiirust ja abi kiiremat välja saatmist ning viia läbi pilootprojektid ühisvalveteenistuste rakendamiseks. Merepääste ja reostustõrje tugevdamiseks avamerel on PPA ümber korraldanud praeguse kaldatöö.

Alates 1. maist reageerivad Haapsalu piirkonna mereõnnetustele senise jaoskonna merepäästeüksuse asemel vabatahtlikud Haapsalust, Rohukülast ja Vormsilt ning vajadusel Kärkla politseijaoskonna merepäästjad. Haapsalu jaoskonna 9 merepäästjat said jätkata tööd samas jaoskonnas või kandideerida tööle PPA laevastikku või mujale PPAsse. Haapsalu politseijaoskonna M3-klassi kinnise roolimajaga veesõiduk „Kessu“ viidi Kärdlasse. Vähemal määral korraldatakse kaldatöö ümber ka Punamäe ja Värska teenistuskohades.

Praeguse Alajõe teenistuskoha ametnikud jagatakse Vasknarva ja Mustvee kordonite vahel ning PPA hõljuk viiakse Mustveesse. Haapsalu ja Alajõe kordonikinnistute üürilepingud Riigi Kinnisvara ASiga lõpetatakse.

◆ Alates 23. aprillist on Narva lahes kümnekonna kilomeetri kaugusel Toilast põhja pool fikseeritud mitmel järjestikusel nädalal merereostus. Reostusallika tuvastamiseks, lokaliseerimiseks ja likvideerimise korraldamiseks on abiks olnud merevägi, Keskkonnainspeksioon, Veeteede Amet ning Tuukritööde OÜ.



◆ 24. aprilli kabinetinõupidamisel otsustas valitsus suurendada Saarte Liinide aktsiakapitali 3 miljoni euro võrra.

TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

◆ 17. märtsil lõppes Paldiski Lõunasadama sissesõidukanali süvendamine ja laiendamine, mille tulemusel on nüüdsest deklareeritud sügavus kanalis uue ehk EH2000 süsteemi järgi 14,5 m asemel 15,5 m. Kanali laius on nüüd 180 m varasema 120 m asemel. 29. märtsil sildus sadamas 256 m pikkune naftatanker „Sti Condotti“, mis on seni pikim Paldiski Lõunasadamat külastanud alus.

◆ 6. aprillil allkirjastati Tallinna Sadama ja KMG Inseneriehituse ASi leping uue jalakäijate silla projekteerimiseks ja ehitamiseks Vanasadamas üle Admiraliteedi basseini kanali.

◆ Logistikaettevõtte Containerships alustas uut igapäevast konteinerivedude teenust, ühendades Muuga sadama Suurbritannia Teesporti ja Hollandi Rotterdami sadamaga.

◆ 30. aprillil pandi Vanasadamasse rajatavale kruisiterminalile nurgakivi.

◆ 30. mail pandi Vanasadamasse rajatavale D-terminali parkimismajale nurgakivi.

Nurgakivi asetasi paika Tallinna Sadama infrastruktuuri divisjoni juht Peeter Nõgu ja ASi Merko Ehitus Eesti juhatuse liige Jaan Mäe.



◆ Tallink Gupi nõukogu liikmed Enn Pant, Ain Hanschmidt, Kalev Järvelill, Toivo Ninnas, Eve Pant ja Raino Paron otsustasid märtsis ühehäälselt loobuda nõukoguliikme tasudest. Esialgu loobuti tasudest järgmiseks kolmeks kuuks.

◆ 1. mail osalesid laevavilede signaalidega üleilmse meretöötajate tunnustamise aktsioonis Tallinki laevad „Silja Europa“, „Baltic Queen“ ja

„Victoria I“ Vanasadamas, „Romantika“ ja „Isabelle“ Riia sadamas, „Silja Serenade“ ja „Star“ Helsingi sadamas ning „Silja Symphony“ Stockholmis sadamas.

◆ AS Tallink Grupp pikendas kiire parvlaeva „Atlantic Vision“ (ex „Superfast IX“) prahilepingut Kanada riigisaluselise ettevõttega Marine Atlantic Inc. kahe aasta võrra kuni novembrini 2022. Laev on olnud Kanadasse prahitud alates 14. novembrist 2008.

◆ Tallink pakub juunis ja juulis kord nädalas võimalust reisida „Baltic Queeniga“ päevaks Mariehamni seoses Eesti ja Soome vaheliste reisirangude leevendamiseks juunikuust.

◆ Tallink Grupi aktsionäride arv on selle aasta algusest hüppeliselt kasvanud ning Tallinki aktsia on muutunud seeläbi tõeliseks rahvaaktsiaks. Kui kriisi eel, eelmise aasta lõpu seisuga, ulatus ettevõtte aktsionäride arv Eestis 12 073ni, siis 12. mai seisuga on see tõusnud ainuüksi Eestis 16 842ni ning Soomes 3227ni. Eestis ja Soomes kokku oli Tallink Grupil 29. mail 20 069 aktsionäri.



◆ Laevafirma DFDS optimeerib oma parvlaevateenuste pakkumist Läänemeres ning alustab koostööd Eckerö Line'ga Muuga-Vuosaari liinil. Alates 4. maist 2020 pakub DFDS oma klientidele kaubaveoteenuseid Eckerö Line'i kaubalaeval „Finbo Cargo“. Eckerö Line tagab laeva parema täituvuse ning DFDS saab oma „Sailori“ suunata Paldiski-Hanko liinilt lisalaevaks Paldiski-Kapellskäri liinile.



◆ Western Baltija Shipbuilding võitis rahvusvahelise hanke parvlaeva ehitamiseks Klaipeda laevakompaniile. Ehitusleping allkirjastati pidulikult 8. mail. 60 m pikk ja 14 m lai parvlaev on võimeline vedama kuni 1000 reisiijat või vähemalt 40 sõiduauto ja 600 reisiijat või kaheksa kuni 44 täismasiga veoauto.




◆ Baltic Workboats oli viiendat korda toimunud konverentsi Maritime Search and Rescue 2020 peasponsor. Tänavune konverents korraldati 13.-14. maini virtuaalselt koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga. Konverentsil keskenduti otsingu- ja päästetööde tulevikule – mehitamata ja autonoomsetele platvormidele, suurenevale koostööle ja keerukate operatsioonide mõistmisele, nagu näiteks suurõnnetused ja keemiareostus.

Muud uudised

◆ 4.-5. märtsini Helsingis toimunud Läänemere merekeskkonna kaitse komisjoni HELCOM 41. aastakoosolekul nentisid lepinguosalisel, et pingutustest hoolimata jääb aastaks 2021 Läänemere hea seisund saavutamata. Järgmise aasta sügiseks koostavad üheksa riiki uuendatud tegevuskava, mis sihib keskkonna seisundi märkimisväärset parandamist 2030. aastaks.

◆ Vjatšeslav Leedo müüs oma firma Tuule Piletikeskus OÜ omanduses oleva Tuule Liinid OÜ mai alguses ettevõtte tegevjuhi Tõnis Rihvki firmale T.R.Merendus OÜ, mis on äriregistris registreeritud 17. aprillil. Tuule Liinid OÜ opereerib Kelnase-Leppneeme laevaliini parvlaevaga „Wrangö“.

◆ Riigikogu majanduskomisjon sai 19. mai videoistungil ülevaate laevanduses toimunud muudatustest, mis on aset leidnud pärast hiljutisi kaubalaevade Eesti lipu alla toomiseks ette võetud samme. Komisjonile tutvustasid reisilaevanduse olukorda Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi transpordi asekancler Ahti Kuningas, lennundus- ja merendusosakonna juhataja Taivo Linnamägi, sama osakonna merendustalituse juhataja Katrin Andre ning Veetee Ameti peadirektori asetäitja Eero Naaber.

◆ 1953. a ehitatud 93 m pikkune reisi-laev „Birger Jarl“ lahkus Stockholmist Sundsvalli ja sai tagasi eelmise nime „Baltic Star“. 

Valitsus täidab kohtuotsust

Tauri Roosipuu, Madli Vitismann

Meremehe mulluses 4. numbris on juttu Tallinna Halduskohtu otsusest, mis kohustas valitsust vastama „Estonial“ hukkunute omaste Rootsi ühingu SEA juhatu liikmete taotlusele algatada uus laevahuku uurimine.

Kohus kohustas Vabariigi Valitsust lahendama 60 päeva jooksul kaebajate taotlus ning et kohtuotsust edasi ei kaevatud, algas vastamistähtaeg otsuse jõustumisest 23. novembril 2019. Kuid valitsus jäi vastamisega


hiljaks, mistõttu kaebajate advokaat Piret Blankin esines jaanuari lõpus mitmes meediakanalis selgitustega, mida ja kuidas riikidevaheline „Estonia“ hauarahu lepe võimaldab.

Valitsus arutas küsimust tänavu 30. jaanuaril kabinetiistungil ja tegi vastamiseks vajaliku materjali ettevalmistamise ülesandeks justiitsministeeriumile. Justiitsminister Raivo Aeg määras oma 10. veebruari käskkirjaga juhrühma, mis pidi justiitsministeeriumi kantsleri Tõnis Saare juhtimisel saama ekspertidelt hinnangu parvlaeva „Estonia“ huku uue uurimise võimaliku alustamise ning sellega seotud asjaolude kohta. Juhtrühm pidi 31. märtsiks andma sisendi valitsuskabineti 30. jaanuari päevakorrapunkti täitmiseks.

Juhrühma liikmed välis-, sise-, justiits- ning majandus- ja kommunikat-

siooniministeeriumist tutvusid mitme eksperdi, sh endiste komisjoniliikmete seisukohtadega ja kuulasid ära ka kaebajate nõustaja Margus Kurmi.

Riigikogu õiguskomisjon, mis pidi vastama telegram.ee rahvaalgatusele, otsustas oma 11. veebruari koosolekul jätkata arutelu ning delegeeris 17. veebruari koosolekul vastamise samuti valitsusele: „... edastame Vabariigi Valitsusele kollektiivses pöördumises esitatud ettepaneku hindamiseks, kas parvlaev Estonia vrakki on uuritud piisava põhjalikkusega või kas on ilmnenud uusi asjaolusid, mis põhistaksid läbirääkimiste algatamise Rootsi ja Soomega täendavate uuringute läbiviimiseks Estonia vrakil.“

Ajakirja trükkimineku ajaks polnud valitsus otsust langetanud. 

Linnaliinisadamast

Herkki Haldre

Meremehe küsimus: Pakute Sunlinesi nimel reisiliine kahe ligi 200-kohalise laevaga. Kas teile sobiks tuleval aastal Kalasadamast reisijad peale võtta?

Otsene vastus küsimusele: vaadates Kalasadamast toimuvat ehitustegevust – see ei ole enam laevatatav sadam. Maakividest kaldakindlustused on laevadele ohtlikud. Sadam sobib ideaalselt väikepaatidele, vesijalgratastele ja süstadele.

Tallinna lähiümbruse kohalike laevaliini korraldus vajab ilmselgelt läbimõtet. Reisijate jaoks on aastaid kestnud segadus – viimase kümne aasta jooksul on sadamakoht pidevalt muutunud ning on pidevas muutumises ka praegu. Vaheldu-

va eduga on kasutusel olnud Vanasadam, Kalasadam, Patareisadam, Pirit, Noblessneri sadam, Kakumäe sadam, Rohuneeme sadam. Linnakodanik ja turist ei orienteeru, millal ja kust laevad väljuvad, seda enam, et sihtkohad on samad – Aegna ja Naisasaar. Korduvalt on olnud juhtumeid, kui reisija astub vales sadamas vale laeva peale.

Tallinna sadamaid analüüsid saan välja tuua:

- ♦ Välituristile oleks kõige atraktiivsem **Kalasadam** – vanalinna lähedal, asukohta on lihtne kommenteerida, sest see mahub vanalinna turismikaardile, hea ühistranspordiühendus ja mere tehniliselt turvaline sadam, peamine puudus on autoparklate vähesus;

- ♦ Eestimaise turisti seisukohast on


Lennusadam-Noblessner mugavam autoparklate ja ühistranspordi tõttu. Arvestades Kalaranna, Patarei ning Noblessneri rajoonide arendamist, muutub Lennusadam lähitulevikus tõenäoliselt kõige paremaks rannalaevaliini lähtesadamaks;

- ♦ **Vanasadam** ei ole rannalaevanduse seisukohalt mugav ei reisijale ega väikestele reisilaevadele;

- ♦ **Patareisadam** on laevadele mere tehniliselt ohtlik;

- ♦ **Pirit tribüünide poolne kai** ei ole juriidiliselt sadam, mahutavus on väike, laiendusvõimalused puuduvad ning sadam on turistidele väga kauge, sobib ideaalselt Lasnamäe ja Viimsi-Merivälja kodanike teenindamiseks;

- ♦ **Kakumäe sadam** - turistidele ja linnaelanikele väga kauge.

Minu arvamuse kohaselt peaks Tallinnas kujunema üks ja üldteada rannalähedaste laevaliini sadam, kuhu on võimalik koonduda kõigil teenusepakkujail. Praegu tegutseb Tallinnas neli suuremat ja kolm väiksemat rannalaevandusettevõtet, nende laevade mahutavus on kokku 900 reisijakohta. Selline arv reisijaid ongi ilusa suveilmaga sadamas. 

Reisilaevad Lennusadamast.
Foto: Madli Vitismann



VEETEDE AMETI TEATAJA

Nr 2 2020 (119)



VEETEDE AMETI TEENUSED TOIMISID ERIOLOUKORRA AJAL SUJUVALT

Veeteede Ameti peadirektori
kohusetäitjaks sai Marek Rauk

Riskijuhtimine Veeteede Ametis

Laevad on oodatud Eesti lipu alla

Uued võimalused navigatsioonitulede kasutamisel

IMO ringkirjad

Sisukord

- 32 Juhtkiri
- 33 Meie inimesed
- 36 Laevanduspakett
- 37 Laevade järelevalve
- 38 Navigatsiooni-
märgistus
- 40 Väikelaevad
- 41 Meremeste
diplomeerimine
- 44 Merekeel
- 46 IMO ringkirjad



Veeteede Ameti TEATAJA
nr 2 2020 (119)
Kaanefoto: Unsplash

Neli korda aastas ilmuv Veeteede Ameti ajakiri
Ilmub koos ajakirjaga Meremees

Toimetus

Toimetaja: **Madle Puusepp**
Keeletoimetaja: **Malle Hunt**
Kujundaja: **p²**
Trükk: **Spin Press**

Kontakt

Veeteede Amet
Valge 4, 11413 Tallinn
Telefon: 620 5525
E-post: teave@vta.ee

Veebis: issuu.com/veeteedeamet

Head lugejad!

Tänavune kevad tuli kõigi jaoks teisiti. Koroonakriis ei jätnud puutumata ühtegi eluvaldkonda ning suuremal või vähemal määral mõjutas ka Veeteede Ametit.

Nüüd, kui eriolukord on möödas ja naastakse tavapärase elurütmi juurde, arutletakse palju, mida see kriis meile õpetas ning milline on maailm edaspidi.

Koroonakriis näitas ilmekalt, kui oluline on merendus nii Eestile kui ka laiemalt Euroopale ja kogu maailmale. Rahvusvahelisest kaubavahetusest käib üle 80 protsendi meritsi. Kui piirid on suletud ja lennuliiklus vähenenud, liiguvad vajalikud kaubad eelkõige meritsi ning merendussektori sujuv toimimine on väga tähtis.

Lisaks tõestas eriolukord ka merenduse paindlikkust – näitena saab siinkohal tuua Tallinki tehtud erireisid Euroopasse lõksu jäänud Eesti inimeste koju toomiseks koroonakriisi puhkemisel.

Olukorras, kus paljud teenused nii Eestis kui ka mujal Euroopas olid või on piiratud või hoopis peatunud, tagas Veeteede Amet kõikide merendusele oluliste teenuste toimimise.

Saime sel kevadel kinnituse, et meie ameti professionaalne meeskond saab hakkama igas olukorras ja kõikide väljakutsetega. Kriisi puhkemisel korraldati mitmete osakondade töö sujuvalt

ümber, teavitati operatiivselt kõiki osapooli ning töö ei peatunud hetkekski. Eesti merenduse potentsiaal taolistes kriisides hakkama saada kinnitab veelkord, et me oleme tõeline Mereriik, mitte pelgalt mereäärne riik.

Kevad tõi Veeteede Ametile veelgi muudatusi. Mai keskel lõppes peadirektor Rene Arikase 5aastane ametiaeg ning tema ülesanded võttis kohusetäitjana üle Marek Rauk, kes siiani oli mere-sõiduohutuse teenistuse juhataja ja peadirektori asetäitja.

Sujuv toimetulek kriisis kinnitab, et oleme tõeline mereriik

Seekordne Veeteede Ameti Teataja on saanud ka uue kuue. Talvel valmis ametile uus visuaalne identiteet, mida on juba erinevatel trükistel ja infomaterjalidel kasutatud. Nüüd sai uue kujunduse ka Teataja. Stiili peamised graafilised elemendid on inspireeritud V-tähest, mis sümboliseerivad nii Veeteede Ameti nimetust kui ka vett, mis laiemalt haa kub meie põhitegevustega.

Madle Puusepp
Veeteede Ameti Teataja toimetaja

Veeteede Amet tuletab meelde

Selleks, et paadisõit oleks ohutu:

- Veendu, et paat ja varustus oleks korras
- Jälgi ilmaolusid ning hinda oma teadmisi ja oskusi realistlikult
- Seila selge peaga ja kanna päästevesti
- Pane tähele teisi liiklejaid ja arvesta nendega
- Hoi a keskkonda
- Hoi a alati kaasas kasutusvalmis sidevahend

www.veeteedeamet.ee
#Mereriik

Veeteede Ameti peadirektori kohusetäitjaks sai Marek Rauk

Madle Puusepp

Veeteede Ameti peadirektori Rene Arikase ametiaeg lõppes 17. mail ning tema ülesanded võttis kohusetäitjana kuueks kuuks üle Marek Rauk.

Viimase viie aastaga saavutati Veeteede Ametis palju ning arutlusel oli mitmeid suuri ja olulisi merendusvaldkonna teemasid.

Rene Arikase ametiajal käivitati edukalt kaubalaevade Eesti lipu alla toomise projekt, rekonstrueeriti mitmeid silmapaistvaid tuletorne ja populariseeriti merendusvaldkonda laiemalt.

Arikase ametiajal võeti ka suund merendusvaldkonna digitaliseerimisele. Töös on olnud mitmed arendused, näiteks on täiendatud Nutimerd ning peagi on valmimas laevade ja meremeeste infosüsteemid. Samuti juurutati senisest enam kliendi- ja teenusekeskset lähenemist ning toimus suur areng mitmetes teistes organisatsiooni valdkondades.

Marek Rauk on lubanud hoida algatatud teemad õigel kursil ning keskendub organisatsiooni töö tagamisele, aidates



Foto: Meeli Tulik

Marek Rauk lõpetas 1999. aastal Mereakadeemia laevajuhi erialal ning 2011. aastal Tallinna Tehnikaülikooli logistika magistrantuuri. Praegu täiendab ta end TalTechi magistriprogrammis „Digimuutused ettevõttes“.

Veeteede Ametisse asus ta tööle 2002. aastal laevakontrolli inspektorina. VA-s on ta aidanud juurutada kliendikeskset lähenemist järelevalve tegevustes ja suunanud fookuse kontrollimiselt pigem ennetusele ja nõustamisele.

Samuti on ta juhtinud ja ette valmistanud ameti vastuvõtmist mitmetesse rahvusvahelistesse organisatsioonidesse. Rauk on aktiivselt tegev ka rahvusvahelises merenduses ning 2018. aastast on ta IMO – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ühe alakomitee (III – IMO Instrument Implementation Sub-Committee) asejuht.

kaasa ka projektipõhiste ülesannetega, muuhulgas ametite ühendamise protsessile.

„Mul on hea meel selle võimaluse eest olla kapten eesoleval ajal, kui kogu ameti edasine suund on veel lahtine. Riigireformi otsust küll veel pole, kuid usun,

et kui valitsus peaks ametid liitma, siis on Eesti merenduse tulevik samuti kindlates kätes.

Organisatsioonile annavad näo just inimesed ning meie ameti töötajad pingutavad igapäevaselt, et arendada Eesti merendussektorit,“ lausus Rauk.

Veeteede Amet sai auhinna silmapaistvate saavutuste eest GIS valdkonnas

Veeteede Amet sai aprilli lõpus ESRI (*Environmental Systems Research Institute*) auhinna silmapaistvate saavutuste eest GIS valdkonnas. ESRI on geograafilise infosüsteemi ehk GIS (*geographic information system*) valdkonnas globaalne liider ning toob igal aastal esile ja tunnustab organisatsioone, kes rakendavad erinevaid lisandväärtust loovaid GIS lahendusi.

Kartograafiaosakonna juhataja Olavi Heinlo ütles, et auhind on ametile suur tunnustus.

„Püüdleme Veeteede Ametis alati selle poole, et kliendile võimalikult inno-

vaatilisi ja mugavaid lahendusi pakkuda ning selle üle, et meie infosüsteemid teiste seast silma paistsid, võime uhked olla,“ lisas Heinlo.

Veeteede Amet sai auhinna erinevate GIS lahenduste, nagu Nutimeri, Navigatsioonihoiatuste rakendus, Väikesadamate külastusandmete rakendus ja AIS rakenduse loomise eest.

Samuti on ESRI lahenduste peale üles ehitatud Veeteede Ameti INSPIRE teenused. INSPIRE teenused on Euroopa Liidu direktiiviga määratud ruumiandmeteenused riigiasutustele, kes teatud ruumiandmeid haldavad.

Veeteede Amet oli üks 180st auhinnatud organisatsioonist, kes valiti välja enam kui 100 000 kasutaja hulgast üle maailma. Ameti nominatsiooni esitas ESRI kohalik esindaja Eestis.

Paraku jääb sel aastal koroonaviiruse leviku tõttu ära pidulik auhinnatseremoonia San Franciscos ning auhind ja sertifikaat saadetakse Veeteede Ametile posti teel.

ESRI konverents, kus tunnustatakse auhinna saajaid ning mis on ühtlasi suurim GIS konverents maailmas, toimub sel korral virtuaalselt.



Madle Puusepp

Märtsi alguses, 6.–8. märtsini toimus traditsiooniline Meremess. Kui mess oleks planeeritud järgmisesse nädalavahetusse, oleks see tõenäoliselt koroonaepeemia tõttu ära jäänud. Õnneks saime siiski, loomulikult erinevaid ohutusnõudeid järgides, ka sel aastal messil osaleda. Kuigi külastajate arv oli arusaadavatel põhjustel eelmisest aastast veidi väiksem, jätkus siiski huvilisi ka Veeteede Ameti boksi.

Eesti Näituste messikeskuse kolmes saalis, välijalal ja fuažeedes oli seekord kohal sadakond ettevõtet nii Eestist kui ka mujalt, pea 250 erineva alusega ning nagu juba mitu aastat traditsiooniks, leidis Veeteede Ameti ka seekord üles ülisuure merekaardi järgi.

Ameti spetsialistidelt küsiti peamiselt navigeerimise ja väike-laevade kohta. Jagasime palju kasulikku infomaterjali ja näitasime uusi Nutimere lahendusi, mis olid paljudele külastajatele üllatuseks. Nagu ikka, kiideti ka meie uhket boksikujundust.

Laevanduse toetamiseks peatatakse veeteetasude kogumine

Kroonakriisi mõjude leevendamiseks merendussektorile vabastatakse kõik laevad ajutiselt veeteetasu maksmisest vähemalt üheks aastaks alates 1. aprillist 2020. Veeteetasust on vabastatud kõik laevad olenemata laevatuübist ja lipust ning sellest, kas laev siseneb sadamasse või jääb reidile.

Liikumispiirangud piiridel ei mõjutanud eriti veetransporti, mis eriolukorras toimus suuremate probleemideta. Majandus- ja taristuminister Taavi Aas selgitas, et kuigi laevad saavad sõita, ei tähenda see laevandusettevõtjatele head majanduslikku olukorda. Praegune seis mõjutab kõiki reedereid olenemata reisi- või kaubalaevadest.

Kaubavahetuse soodustamiseks ja ettevõtjate kulude vähendamiseks otsustati luua kõikidele meie sadamatesse

sisenevatele laevadele leevendusmeetmed. Minister lisas, et laevandusettevõtjate jätkusuutlikkus ning säilimine on strateegilise tähtsusega.

Laevandusettevõtete aitamiseks läheneetakse kolmelt suunalt. Esiteks **vabastatakse** aastaks **veeteetasude** maksmisest kõik Eesti sadamaid külastatavad laevad. Lisaks hüvitatakse **otsetoetusega** reisilaevade kõik sadamatasud 75% ulatuses kogu 2020. aasta peale ehk ka tagasiulatuvalt. Luuakse ka **tööjõumaksude hüvitusmeede**, et toetada reisilaevandusettevõtteid raskel ajal. Nii otsetoetuse kui hüvitusmeetme jõustumiseks tuleb taotleda riigiabi luba.

Regulaarse tegevate laevade kohta, kellele arvestati igakuise veeteetasu mitte rohkem kui viie sadamakülastuse eest, veeteetasu makseteatsi 2020. aastal rohkem ei esitata. Seega regulaarse tegev laev maksab 2020. aastal vee-

teetasu maksimaalselt 15 külastuskorra eest tavapärase 60 asemel.

2021. aastal ajavahemikus 1. aprill kuni 31. detsember on maksimaalne külastuskordade arv, mille eest arvestatakse veeteetasu, järgmine:

- ✓ reisilaev 45 korda, sealjuures regulaarse tegev reisilaev poolte külastuskordade eest, kuid mitte rohkem kui 45 korda;
- ✓ merematkelaev 3 korda;
- ✓ muu laev 8 korda.

2019. aastal toimus Eestis kokku 11 897 laevakülastust, millest regulaarliini laevad moodustasid 57% ja mitte regulaarliini laevad 43%. Samal perioodil laekus riigieelarvesse veeteetasu kokku 18,2 mln eurot.

Nimetatud vabastuste rakendamiseks on meresõiduohutuse seadust täiendatud paragrahvidega 95.4 ja 95.5 (<https://www.riigiteataja.ee/akt/121042020023>).

Riskijuhtimine Veeteede Ametis

Inna Koit

Veeteede Amet on juhtimiskvaliteediga teadlikult tegelenud juba 19 aastat ning rakendab kvaliteedijuhtimise üheksat aluspõhimõtet läbivalt kogu asutuses.

Veeteede Amet hakkas oma juhtimissüsteemi täiustama ning kvaliteedijuhtimissüsteemi juurutama aastal 2001 standardi ISO 9001:2000 alusel. 12. aprillil 2002 väljastas Lloyd's Register EMEA Eesti filiaal ametile vastava sertifikaadi. Veeteede Amet oli esimene riigiasutus, kellele kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaat väljastati.

Standardile ISO 9001:2015 mindi üle 2017. aastal. Sertifitseerimise vajadus tuleneb rahvusvahelisest konventsioonist „Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon 1978“ koos muudatustega (STCW konventsioon) ja lipuriigi kontrolli direktiivist 21/2009/EÜ.

Veeteede Amet oli esimene riigiasutus, kellele väljastati kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaat

2020. aastal loodi Veeteede Ameti peadirektori alluvusse riskijuhi ametikoht, eesmärgiga tõsta riskikultuuri taset ja teadlikkust asutuses ning muuta riskijuhtimise protsessi efektiivsemaks. Riskijuhtimine organisatsioonis toimib juhtimisprotsesside ja tavade rakendamise kaudu. Riskijuhtimine, sealhulgas riskide hindamine, on rutiin, mis peab otsustusprotsessiga kaasnema igal juhtimistasandil.

Riskijuhtimine aitab suurendada asutuse protsesside jätkusuutlikkust ning vähendada ebakindlust. Samuti aitab riskide juhtimine ennetada nende realiseerumisel kaasnevat võimalikku kahju, toetades seeläbi asutuse eesmärkide paremat saavutamist.

Riskijuhtimise ja riskiteadlikkuse oluli-

Veeteede Ameti kvaliteedijuhtimissüsteem täidab jätkuvalt ISO 9001:2015 standardi nõudeid

22. aprillil viidi Veeteede Ametis läbi resertifitseerimisaudit, mille käigus hinnati meie kvaliteedijuhtimissüsteemi vastavust ISO 9001:2015 standardi nõuetele.

Veeteede Ametis on sertifitseeritud meremeeste väljaõppe ja täiendusõppe üle järelevalve tegemine, meremeeste diplomeerimisalane tegevus ning laevade ja sadamate järelevalve. Eduka auditi tulemusena väljastati ametile uus kvaliteedijuhtimissüsteemi tunnustus kehtivusajaga 3 aastat.

Auditeerisid sertifitseerimisettevõtte Bureau Veritas juhtaudiitorid Andro Kivistik ja Kaido Karu ning eksperdina kaasati kapten Vahur Ausmees. Auditi käigus ei ilmnunud ühtegi mittevastavust, küll aga toodi välja tähelepanekud, tänu millele on võimalik juurutatud kvaliteedijuhtimissüsteemi veelgi täiustada.

Positiivsena tõsteti esile Veeteede Ameti kompetentset personali, meremeeste ja laevaomanikele suunatud üksikasjalikku teavet koroonaviiruse levikust ja eriolukorrast ameti koduleheküljel ning elutähtsate teenuste toimepidevuse tagamist kriisi ajal.

suse tõstmiseks organisatsioonikultuuris on tähtis protsessi kaasata erinevaid osapooli. Inimesi tuleb koolitada, anda neile tagasisidet, kommunikeerida riskijuhtimise tulemusi ja selgitada rakendatavaid maandamistegevusi, et neid paremini mõistetak ja rakendatakse.

Riskijuhtimises on olulisel kohal tuvastatud riskide käsitlemine organisatsiooni üleselt, võttes arvesse seda, kas ning millist mõju võivad ühes organisatsiooni valdkonnas tuvastatud riskid omada teistele valdkondadele.

Hinnata tuleks ka seda, kas ühele riskile määratud maandamismeetmed võivad maandada (täielikult või osaliselt) ka teistes valdkondades tuvastatud riske. Lisaks riski negatiivse mõju hindamisele tuleb ühtlasi hinnata seal, kus võimalik, ka riski positiivset mõju. Seeläbi saab riske käsitleda võimalusena organisatsiooni eesmärkide saavutamiseks. Arvesse tuleb võtta ka väliskeskonda, milles organisatsioon tegutseb ning mida ei saa tihti otseselt kontrollida.

Väliskeskonnast tulenevate riskidega



toimetulekuks on ainus võimalus taastepaanide koostamine, selleks, et tagada talitluspidevus.

Riskijuhtimine, sealhulgas riskide hindamine, on rutiin, mis peab otsustusprotsessiga kaasnema igal juhtimistasandil

Riskijuhtimise efektiivsel rakendamisel on mitmeid kasutegureid. Kindlasti tõuseb sellega erinevate tegevuste kvaliteet ning paraneb organisatsiooni maine.

Lisaks võimaldab asutuseüleselt rakendatud kvaliteedijuhtimine toetada juhtkonna otsuseid, suurendada läbipaistvat juhtimist ning vajadusel anda avalikkusele paremini aru oma tegemistest.

Laevad on oodatud Eesti lipu alla

Andri Meius

Pikalt ettevalmistatud ja oodatud laevanduspaketi jõustumine on kohe käes – juba 1. juulist rakenduvad seadused ja nende kaudu tekivad võimalused soodustavad meretranspordi ja terviklikumalt ka Eesti merendusklasteri arengut.

Ülevaateid ja selgitusi paketi kohta oleme eelnevalt avaldanud mitmetes Veeteede Ameti Teataja numbrites, kuid eriolukord ja maailma majanduse haavatavus löid uue põhjuse vaagida merenduse olulisuse üle kriisiolukordades.

Kui 2014. aastal lehitati hüvastijätku viimasele Eesti lipu all sõitnud kaubalaevale, andis see mõrdat mõtisklust mereriigiks olemise teemal. Oleme uhked oma pika kaldajoone üle ja toome esile meie soodsat geograafilist asukohta, kuid sellest hoolimata ei suuda kohalikud reederid ära öelda soodsamatest tingimustest võraste lippude all.

Usume, et iga töökohta kohta pardal tekib kuni 3,8 töökohta maismaal

Moodsas Eesti Meremuuseumis võib end tundideks unustada tutvuma meie merenduse ajalooaga, aga eriti kaubalaevanduse tekkimise ja kahjuks ka nõrgenemisega. Sarnaselt lennundusele on ka merendus väga globaalne ja seega on konkurents tugev – ettevõtte kulused vähendavad lipud, registriteenused ja maksukeskkonnad on väga olulised.

Eesti riigil on ambitsioon pakkuda kõrge tasemega registriteenuseid ja soodsaid maksuerisusi, millest ei suudaks keelduda ei kohalikkude päritolu kaubalaevade käitajad ja haldurid ega ka väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda regulaarse tegevad reisilaevad, samuti suuremat sorti süvendajad ja pukserid.

Eesti laevaregistritesse kutsuva turunduse kaudu rõhume oma kompetentsele ja alati kättesaadavale klienditeenindusele, mugavatele elektroonilistele süs-

teemidele, Euroopa Komisjoni suunistel põhinevale arusaadavale seadusandlusele, konkurentsivõimelistele maksudele ning ligipääsetavusele teenustele e-residentsuse programmi kaudu.

Mainitud maksuerisuste pakette on laias laastus kaks, millest üks on laevandusega seotud ettevõtete ja teine meremeeste soodsamaks maksustamiseks. Maksuerisusi saab kasutada, kui vastatakse laevanduse seaduste paketi väljatoodud tingimustele. Näiteks laevadega seotud tingimused soosivad võimalikult uute ja seega ka eelduslikult heas korras olevate ning keskkonnaohutute aluste registreerimise jõudmist.

Erisoodustusi saab aga kasutada puhtalt meretranspordiga seotud tegevustes ehk need ei ulatu üle kogu müügitulu või palgakulu. Vastavalt kas ühe või mõlema maksuerisuse valija peab sellega arvestama oma raamatupidamises, sest maksuerisuste tegevustega seotud rehkendus peab käima eraldi ja küsitavuste korral tuleb arvutuskäike selgitada.

Veeteede Amet pakub koos oma partneritega laevanduspaketi hüvesid meretranspordiettevõtetele ka seepärast, et teiste riikide kogemustest lähtudes usume, et iga töökohta kohta pardal tekib kuni 3,8 töökohta maismaal¹. Sedasi on järjest enam tööjõudu vaja ka kaldasektoris – kas otseselt sadamates või seotud teenustena näiteks panganduse, kindlustuse, klassiühingute, õigusbüroode, IKT ja teistes valdkondades.

Väga oluline on ka see, et Eesti mere-mehel on ühel hetkel mugavam liikuda laevalt kaldasektori töökohtale ning seega leida tööd kodule lähemal. Mõistlikumad ja mugavamad tingimused peaksid omakorda populariseerima merehari-dust, sest klastris peaksid tagatud olema töökohtad. Nende eelduste realiseerudes suureneb Eesti riigi maksutulu, paraneb tööhõive ning elavneb ettevõtlus merel ja kaldast kaugemalgi.

Koos Ettevõtluse Arendamise Sihtasutusega (EAS) hakkab Veeteede Amet pidama arvet meie e-residentide huvi ja aktiivsuse kohta ehk jälgima, kui palju nad oma laevu Eesti lipu alla toovad ning kuidas see mõjutab meie majandust.

E-residentsuse programm on populaarne juba paljudes sektorites ja usu-

me sama juhtuvat ka merenduses – juba e-residendiks saamise taotluse esitamisel on võimalik ära märkida motivatsioon laeva toomise kohta Eesti registrisse või ettevõtluse alustamiseks muudes merendusklasteri segmentides.

Kuigi merd on sõidetud juba tuhandeid aastaid ja sama kaua on kõike sellega kaasnevat arendatud, on see protsess pidev ja igavene. Viimasel ajal on Eesti meremajandust uuritud ja analüüsitud mitmel tasandil ning hinnatud selle potentsiaali, konkurentsivõimet ja kujundatud poliitikat. Muu hulgas oleme korrastamas meremajanduse mõistet ja kõike sellega seonduvat, et merenduse mõju oleks võimalik andmekorje järel analüütiliselt vaadelda ja järeldusi teha.

Koroonakriis tekitas uue arusaamise meretranspordi olulisusest

Oluline on eristada ja leida nii otse- kui ka kaudne indutseeritud meremajanduse tulu. On vaja selgust, kui palju annab praegu ja hakkab edaspidi meremajandus panustama Eesti SKT-sse ja kuidas saame seda võrrelda teiste majandussektoritega. Leitud tulemusi on oluline kõrvutada nii Euroopa kui ka kogu maailmaga. Kui me teame, millised on reaalsed mõjud, saame tunda ennast kindlalt.

Nüüd, kui eriolukorra piirangud on leevenemas, saame täheldada, et kuigi viiruse leviku tõkestamiseks peatati reisilennundus, tekkis riikide ettevaatlikkusest tulenevalt ootamatuid seisakuid ka maanteetranspordis. Päästvaks sai aga meretransport, mis erireisidega tõi koju nii reisijaid kui transportis ka strateegilisi kaupu. Läbi ajaloo on meretransport olnud suurim vedaja – laevadega liigutatakse enam kui 80% kaupadest. Kriis tekitas uue arusaamise meretranspordi olulisusest. Veelkord leidis kinnitust, et meretranspordi toetamine ja arendamine on põhjendatud ning Eesti on laevanduspaketiga liikumas õiges suunas.

¹ Vaata lisaks: Oxford Economics – The economic value of the EU shipping industry <https://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456>

Laevade järelevalve osakond

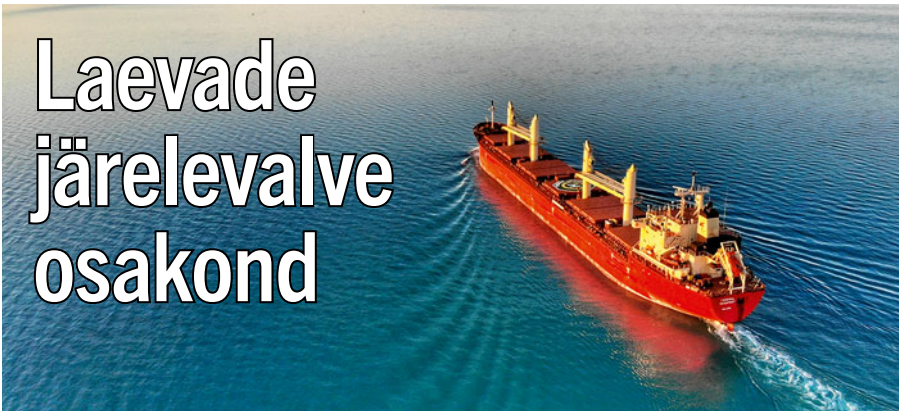


Foto: Unsplash

Kristjan Truu

Veeteede Ameti laevade järelevalve osakond vastutab selle eest, et Eestis ja Eesti lipu all sõitvatel laevadel oleksid tagatud ohutus- ja turvalisusnõuded. 2019. aastal kontrollisid osakonna inspektorid 291 korral Eesti riigilippu kandvaid laevu ning 247 korral Eesti sadamaid külastanud välisriigi lippu kandvaid laevu. Sel aastal on tehtud 52 ülevaatus Eesti lipu all olevatele laevadele ja 57 sadamariigi kontrolli.

Laevade järelevalve osakonna jaoks algas koroonakriisi veebruari lõpus, kui tulid esimesed signaalid, et viirus on Euroopas laiemalt levimas. Kohe võeti kasutusele esimesed meetmed, et tagada nii enda inimeste kui ka laevapere liikmete ohutus. Kriisi süvenedes pidi osakond ka ise järk-järgult hakkama rohkem riske hindama konkreetse laeva põhiselt ja selle alusel selekteerima välislipu all olevaid laevu, mida kontrollida.

Ühel hetkel oli riskide maandamiseks vaja jääda kaugtööle. Laevade järelevalve eripära võimaldas ametnikel töötada distantsilt ning suurema kollektiivi kogunemise vältimiseks sai kogu töö ära korraldada ka kontorist eemal olles. Endiselt käisid inspektorid laevades kontrollimas tehnilist seisukorda, kuid eelnevalt riske hinnates ning vastavalt juhistele käitudes. Märtsi lõpuks olid liidu liikmesriigid võtnud tarvitusele erinevaid meetmeid viirusega seotud riskide maandamiseks. Oli riike, kes jätkasid Paris MoU režiimi järgi laevade kontrollimist, kuid oli ka riike, kes peatasid laevade rutiinsed kontrollid täielikult ning tehti ainult erakorralisi, intsidentidega seotud kontrole. Terve aprillikuu töötas laevade järelevalve osakond samas rütmis ning välisriigi laevade kontrollidele eelnes alati riskide hindamine.

Pandeemia mõjutas ka Eesti lipu all olevate laevade ülevaatusi. Piirangutest tulenevalt ei olnud reederil alati võimalust hooldustöid teha. Samuti takistas piiride sulgemine inspektoritel ligipääsu välisriikides asuvatele laevadele. Osakond tegeles iga juhtumiga eraldi, et leida kõiki osapooli rahuldavad lahendused.

Et jätkuvalt tagada laevaliiklus ja töö sektoris, kasutati seadusest ja rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevaid võimalusi tähtaegade pikendamiseks, mille kohta anti välja ka ringkiri. Tähtaegade pikenedes hoolimata tuleb laevadele teha kõik vajalikud hooldustööd ja tehnilised ülevaatused. See omakorda võib laevade järelevalve osakonnale tähendada mingil perioodil suurenenud töökoormust ülevaatusete tegemisel. Tähtaegade pikenedes tingimusteks oli teenuste piiratud kättesaadavus, näiteks kui kaldahooldusettevõtte ei teinud laeva varustuse iga-aastast kontrolli.

Märtsi ja aprilli jooksul jätkas osakond nende Eesti lipu all olevate laevade ülevaatusetega, mis asusid Mandri-Eestis. Samamoodi oldi valmisolekus, et vajadusel korraldada erakorralisi, intsidentidega seotud ülevaatusi saartel, mis jäid väljapoole korralisi ülevaatusi.

Eriolukorra ajal erines ülevaatusete ja kontrollide tegemine tavalisest töökorraldusest. Isikukaitsevahendid olid vajalikud ja kohustuslikud, kuid nendega laeva tingimustes töötamine nõudis inspektoritelt lisapingutust ning oli nii füüsiliselt kui ka vaimselt keeruline. Samuti mõjutas see laevaperet ning tegi koostöö keerulisemaks, kuid samas oli arusaadavalt vajalik. Koostöös reederite ja omanikega püütakse leida parimad võimalikud lahendused, et endiselt tagada ohutu meresõit ja laevade jätkuv kasutamine teenuste ning kaubaveo toimimiseks.

Eelmisel aastal kontrolliti laevu kokku 538 korral

Eesti lipu all sõitvatele laevadele tehti eelmisel aastal 245 tehnilist ülevaatuset ja 5 pistelist kontrolli. Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 927 ettekirjutust, ilma ettekirjutusteta lõppes 68 ülevaatuset. Enim puudusi esines navigatsioonivaldkonnas.

Laevadele ja reederitele korraldati lisaks 30 meresõiduohutusauditit, laevapere liikme töö- ja elamistingimuste nõuetele vastavuse kohta tehti 10 ülevaatuset ning turvaülevaatusi oli 13. Välissadamates (Paris MoU regioonis) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 14 korral, mille käigus tehti 12 ettekirjutust ja ilma ettekirjutusteta läbiti kontroll 7 korral. Kinni peeti üks teiseldatav ujuvahend.

Eesti sadamaid külastanud välisriigi lipu all sõitvaid laevu kontrolliti vastavalt direktiivile 2009/16 EÜ.

Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 267 ettekirjutust ning ettekirjutusteta lõppes 84 kontrolli. Kõige rohkem märkusi oli seotud laeva päästevahenditega, navigatsioonivahendite ja tuletõkkeustega. Kuigi sadamariigikontrolli tehakse aasta läbi, on igal aastal kolm kuud fookuses ka konkreetne teemavaldkond.

Septembri algusest novembri lõpuni toimus iga-aastane Paris MoU kontsentreeritud kontrolli kampaania (Concentrated Inspection Campaign ehk CIC), mille käigus kontrollisid Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna inspektorid välisriigi lipu all olevate laevade avariiüsteeme ja hädaolukorral kasutatavaid protseduure. Kampaania käigus kontrolliti kokku 54 laeva ja seoses avariiüsteemidega tuvastati seitse puudust. Kampaania käigus peeti kinni üks laev.

Eesti on Paris MoU valges nimekirjas, mis näitab Eesti riigilippu all sõitvate laevade kõrget meresõiduohutuse taset, reederite pühendumist selle tõhustamisel ja Veeteede Ameti tööd tagamaks laevade vastavust kõikidele rahvusvahelistele ja siseriiklikele nõuetele.



Navigatsioonimärkide laadimine



Tooder 225-1,5A laternaga Carmanah M660 Foto: Tarmo Rosenberg

Kevadel tõsteti vette 585 hooajalist ujumärki

Aprillist mai keskpaigani tegi Veeteede Amet hooajalise navigatsioonimärgistusega seonduvaid töid. Ujumärkidega olid hõivatud merealadel Veeteede Ameti laevad EVA-318 ja Sektori ning sisevetel EVA-301, EVA-302 ja EVA-325.

Merealadele paigaldati kokku 389 hooajalist ujumärki. Sektori töötas 184 ujumärgiga, millest paigaldati 169 ning hooldati 15 aastaringset ujumärki.

EVA-318 paigaldas 220 ujumärki ja kontrollis ning hooldas üheksat aastaringset ujumärki. Peipsi järvistul ja Emajõel paigaldati kokku 196 ujumärki, neist 112 paigaldas EVA-302

ja 84 ujumärki EVA-325. EVA-325 kontrollis Emajõel, Võrtsjärvel ja Väike-Emajõel 136 aastaringset ujumärki ning tegi kuueteistkümmele ujumärgile Võrtsjärvel ja Väike-Emajõel hooldustöid.

EVA-302 kontrollis ja hooldas 139 aastaringset ujumärki Narva veehoidlal, Lämmijärvel ja Pihkva järvel ning nelja ujumärki Värskal. EVA-301 paigaldas kuus ujumärki ja hooldas 11 aastaringset ujumärki.

Veeteede Amet haldab kokku üle 1000 ujumärgi, neist 505 sisevetel ja 545 merealadel.

Eesti vetes olevate navigatsioonimärkide ajakohaste andmetega saab tutvuda navigatsioonimärkide andme kogus (<https://nma.vta.ee/>) ja rakenduses Nutimeri (<https://gis.vta.ee/nutimeri/>).

Navigatsioonimärgistuse osakonna töökorraldus

■ Nagu teisteski üksustes, korraldati seoses koroonakriisiga töö ümber ka navigatsioonimärgistuse osakonnas. Kuna kõige olulisem on inimeste tervis, saadeti neli riskigrupis olevat töötajat eriolukorra tekkides kaugtööle ning kolleegid, kes olid muidu pigem kontoritöödele orienteeritud, said kätt rohkem välitööl proovida. Kõik töötajad, kelle kohaolek kontoris polnud hädavajalik, tegid tööd kaugtöö vormis. Ehkki kaugtöö oli paljudele võõras ja uus, harjuti uue töökorraldusega kiiresti ja mida päev edasi, seda paremini kõik sujus. Kuna koroonakriis sattus kevadiste ettevalmistustööde ajale, mõjus töökäte puudus ja 2+2 reegli järgmine paratamatult ka tööde kiirusele ning seetõttu venis veidi ka hooajaliste ujumärkide paigaldamine. Siiski olid mai keskpaigaks kõik ujumärgid paigaldatud ja hooldatud ning navigatsioonihooaeg sai ohutult alata.

Uued võimalus kasutamisel vä

Andy Rütkinen

Suuremaid ujumärke nimetatakse poideks ja väiksemaid toodriteks. Tavaliselt kasutatakse poisid seal, kus on vaja märgistada laevateid või ohte suuremate laevade jaoks ja toodreid seal, kus vaja märgistada väikelaevaladele mõeldud teid ja sissesõiduteid väikesadamatesse. Üldjuhul on poid varustatud navigatsioonitule seadmetega ja toodrid on ilma tuleta, aga see erinevus on nüüd muutumas.

Viimastel aastatel on hakanud ka Eestis levima autonoomsed (*self-contained*) laternad, mida saab paigaldada toodritele. Autonoomne latern tähendab seda, et kogu latern on ühes tükis ja midagi eraldi juurde osta või lisada pole vaja, sest laterna sees on juba päikesepaneel ja aku.

Väiksemad ja kergemad laternad olid seni kasutusel põhiliselt lõunamaades, kuna need vajavad töötamiseks päikeseenergiat ja akusid. Lihtsustatult laetakse päikese abil aku täis ja pimedal ajal kasutab navigatsioonituli töötamiseks akusse salvestatud energiat. Eesti kliimatilistes tingimustes kasutamiseks olid sellised laternad siiski poolik lahendus. Päikesepaneelid polnud piisavalt efektiivsed, akud olid väikese mahtuvusega, nõrgad ja külmakartlikud (tule töös esines katkestusi kevadel ja sügisel, talvest rääkimata) ning laternate tule



Fotod: Tarmo Rosenberg

Tooder Mobilis ES-450 laternaga Carmanah M550

ed navigatsioonitulede ikesadamates



Latern Carmanah M660

nähtavuskaugus oli väga väike (maksimaalselt 1–2 meremiili). Lisaks oli laternate kasutamisega oluliselt lühem (umbes 3–4 korda) kui suuremal poilaternal. Seepärast ei kasutanud ka Veeteede Amet autonoomseid laternaid massiliselt, vaid katsetas neid erineval moel viimase kümne aasta jooksul.

Viimase 3–4 aasta jooksul on autonoomsete laternate tehnoloogias ja kvaliteedis toimunud hüpe ning Veeteede Ameti katsetused kinnitavad, et mõne mõõndusega sobivad laternad nüüd kasutamiseks ka Eesti kliimaatilistes tingimustes.

Oleme uurinud ja katsetanud kõikide tuntumate laternatootjate erinevaid autonoomsete laternate mudelid ning igal testitud laternal on ilmnenud omad plussid ja miinused ning eripärad.

Osale mudelitele on lisana võimalik juurde tellida ka näiteks kaugseire lahendust, kuid kuna Eesti kliimas on vähe päikest, võib juhtuda, et akud saavad seire funktsiooni tõttu täiesti tühjaks ning navigatsioonituli ei tööta, seirest rääkimata.

Osade tootjate laternad töötavad päikese puududes ennast maksimaalse tule tugevusega tühjaks, samas teised reguleerivad tule tugevust sõltuvalt akude täituvusest automaatselt tasapisi nõrgemaks-tugevamaks ning töötavad tänu sellele päikese puududes pikemalt, samas on aga tuli nõrgem. Sõltuvalt laterna mudelist saab tule tugevust sea-

distada nii, et tule nähtavuskaugus on tagatud 1–3 meremiili.

Arvestades meie kliimat ja tingimusi, tuleb kõik laternad kindlasti tellida maksimaalse akuga, mida tootja poolt pakutakse. Mõned laterna mudelid sobivad kasutamiseks isegi kergemates jäätingimustes ning üldjuhul ei kaalu laternad rohkem kui 1 kg. Laternaid saab osta kõikide vajalike tule värvidega (valge, punane, roheline, kollane) ning tellija saab lasta tootjal juba tehases vajaliku tule iseloomu (plingi) seadistada.

Autonoomse laterna keskmine kasutusiga on üle 10 aasta, kuid kindlasti tuleb selle aja jooksul vahetada aku. Autonoomse laterna hinnad algavad 200–300 eurost ja on seega traditsioonilisest poilaternast umbes 5 korda odavamad.

Poilaternale lisandub ka muid kulusid, nagu patarei ja tihti ka muud väiksemad asjad (kuppel, patareikonteiner, kaablid jmt), kuid samas on poilaterna kasutamisel võimalik tagada kaugseire ja päikesest sõltumatu aastaringne tule töö.

Laternate suur erinevus on navigatsioonitule vertikaalses nurgas. Traditsioonilisel poilaternal on see 15–25 kraadi, samas autonoomsel laternal ainult 8 kraadi.

See tähendab, et näiteks mõõduka tuulega ujumärgi kõikumisel ei pruugi autonoomse laterna tuli olla pidevalt nähtav ja seega ka tule iseloom hästi tuvastatav. Oma põhieesmärgi – olla

orientiirina nähtav – latern aga täidab.

Kuigi autonoomse laterna puhul võib pimedamal ja külmemal ajal (eriti jaanuaris-veebruaris) esineda seoses akuga tõrkeid tule töös, siis üldjuhul ei toimu sel ajal ka aktiivset väikelaevade liiklust. Seetõttu on autonoomne latern väikesadamada jaoks sobiv ja taskukohane lahendus, mis tagab ohutu sissesõidu väikesadamasse ning parandab veeliikluse ohutust Veeteede Ameti poolt märgistatavatel laevateedel.

2020. aastal leiavad autonoomsed laternad kasutust ligikaudu 50 Veeteede Ameti hallataval ujumärgil üle Eesti. Näiteks paigaldatakse need olulisematesse kohtadesse sisevetel Võrtsjärvel, Peipsil Praagalt liikudes Emajõe, Värska lahel, merealadel Aegna ja Mohni saare ümbruses, Narva-Jõesuus, Hiiu väinas, Soela veeteel, Kuivarahu laevateel ja Hiiumaa lähistel Sääre tirbi juures.

2020. aastal paigaldatakse autonoomsed laternad ligikaudu 50-le Veeteede Ameti hallatavale ujumärgile üle Eesti

Lisaks on autonoomsed laternad kasutusel ka mõnes sadamas, näiteks Mustvee, Piirissaare, Kuressaare ja Kaberneeme. Autonoomsed laternad on kasutusel ka Eesti Vabariigi ja Vene Föderatsiooni vahelise piirirežiimiala ujumärgidel.

Arvestades laternate odavamat hinda ja mugavust, julgustame kõiki väikesadamapidajaid autonoomseid laternaid kasutusele võtma.

Küsimustele vastab ja täiendavat infot jagab Veeteede Ameti navigatsioonimärgistuse osakonna juhataja Andry Rütkinen (e-post: andry.rytkinen@vta.ee).

Väikelaevade osakonna töö eriolukorra ajal

Andres Kõnd

Nagu kõikidel osakondadel Veeteede Ametis, tuli koroonakriisist tulenevalt ka väike- ja siseveelaevade osakonnal oma tööd ja tegemised suures osas ümber korraldada. Seoses eriolukorraga riigis täideti võimalikult paljusid ülesandeid kodukontorist.

Väike- ja siseveelaevade osakond teeb järgmisi ülevaatusi:

- ✓ **alla 12 m laevade korralised ülevaatused;**
- ✓ **siseveelaevade korralised ülevaatused;**
- ✓ **väikelaevade või alla 12 m laevade registreerimiseelsed ülevaatused;**
- ✓ **tasulisi vabaajareise tegevate väike- või alla 12 m laevade ülevaatused.**

Kõiki ülevaatusi tehti, kuid nende läbiviimisel lähtuti eriolukorra reeglitest.

Juba varemgi soovitati kliendil eeltöö teha e-posti teel ja ülevaadatav kohustuslik varustus rivistada paati või kaldale, et ülevaatus saaks võimalikult kiiresti ja mugavalt teha. Varustust sai vaadata ka paadikuuris või autos. Eriolukorrast tulenevalt ei olnud need tegevused enam soovituslikud, vaid rangelt nõutavad.

Registreerimiseelselt ülevaatus saab teha vaid juhul, kui kõik dokumendid on eelnevalt saadetud e-posti teel ning on kindel, et paadil on olemas kõik nõutavad dokumendid. Kohapeal kontrollitakse paadi vastavust nendele. Kohustuslik varustus peab olema paati või paadi kõrvale paigutatud selliselt, et kontrollisildid oleksid nähtaval (tulekustutid, säratud, avanevad vestid). Kogu ülevaatus toimub minimaalse ajaga.

Kontrolli tegeva ametniku sõidukis on alati olemas desinfitseerimisvahendid, kindad ja maskid ning autost väljudes on isikukaitsevahendid alati kasutusel. Ülevaatusi tehakse minimaalse ajaga, ainult värskes õhus ja järgides inimeste vahel 2meetrist distantsi.

Ülevaatus aktid väljastatakse asjaomastele (Maanteeamet, paadi omanik) hiljem digiallkirjastatult e-posti teel.

Samamoodi saadetakse ka riigilõivu tasumise andmed.

Siseveelaevade ülevaatusi viiakse läbi samuti vajalikke ohutusmeetmeid silmas pidades. Suur osa ülevaatusetest, sealhulgas ka Veeteede Ameti oma laevadele, on sel hooajal juba tehtud.

Alla 12meetriste laevade mõõdukirjade väljastamine ja selleks vajalike dokumentide kontrolli puhul on kogu protsess eelkirjeldatule sarnane ning Veeteede Ametil on olemas valmidus teenuse osutamiseks.

Väikelaevade kasutamise järelevalve

Kontrollkaatrid, mis hakkavad tegema väikelaevade järelevalvet, on ette valmistatud ja lähevad peagi vette. Kui järelevalve toimub välistingimustes värskes õhus, ollakse siiski ettevaatlikud ja kasutatakse maske-kindaid ja desinfitseerimisvahendeid.

Menetlustoimingute tegemiseks on Veeteede Ameti kontorite ruumid piisavalt avarad, et toimingud oleksid ohutud ja kõik reeglid täidetud.

Veel liiklemine peab olema ohutu nii endale, kaasliiklejatele kui ümbritsevale keskkonnale

Eriolukorra ajal ei toimunud väikelaevajuhi eksameid, küll aga võtsid mitmed koolitajad kasutusele e-õppe keskkonnad ja teooriat sai seal osaliselt omandada. Eksamite vastuvõtmine taastus 15. mail, järgides Vabariigi Valitsuse kehtestatud nõudeid ja piiranguid.

Loakohustusega ettevõtete (koolitajad, väikelaevaehitajad) esmast või korralist järelevalvet sai eriolukorras samuti sisuliselt tavapärasel korral jätkata. Loomulikult tuli järgida erimeetmeid, 2+2 reeglit ning muid nõudeid.

Eelnevalt lepiti kõik pisiasjad kokku. Uue loakohustusega ettevõtte taotluse menetlemine toimub Majandustegevuse registris niigi digitaalselt ja kontaktivabalt, samuti MIC koodide väljastamine.

Rahvusvaheline infovahetus väikelaevade

turujärelevalveasutusena toimus, nagu varemgi, elektroonilisi kanaleid pidi.

Eestis tuvastatakse aeg-ajalt registreerimiseelsete ülevaatusi käigus nõuetele mittevastavaid tooteid, samuti avastatakse selliseid koostöös tollikontrolliga kolmandatest riikidest saabunud toodete seas. Veeteede Amet tegeleb otseselt juhtumitega ja kaupmeestega, kus näiteks registreerimisel tuleb välja direktiivile mittevastav väikelaev või esitatakse kaebus. Samuti teeb Veeteede Amet müügikohtades või näitustel pistelisi kontrole.

Ennetus- ja teavitustöö on tähtis igas olukorras

Eriti kevadperioodil on väike- ja siseveelaevade osakonna igapäevase töö osaks inimeste nõustamine, teavitamine meresõiduohutusallastest regulatsioonidest ja veeliikluse hea tava meelde tuletamine.

Veel liiklemine peab olema võimalikult ohutu nii endale, kaasliiklejatele kui ümbritsevale keskkonnale. Info vahetus klientidega toimub põhiliselt telefoni ja e-posti teel, aga oluline kontaktpunkt, kus põhitõdesid meelde tuletada, on ülevaatused, millest juba eelnevalt lähemalt kirjutasime.

Infomaterjalidena jagame sel hooajal uusi voldikuid nii väikelaeva varustuse kui tasu eest vabaajareiside korraldamise nõuete kohta, lisaks anname huvilistele navigatsioonimärkide kleebiseid.

Teatmik „Abiks paadimehele“ on juba varem tõestanud oma otstarbekust. Kasutajad hindavad seda abimaterjali kõrgelt ning seda jagub kõigile soovijatele nii paberil kui digitaalselt allalaadituna Veeteede Ameti kodulehelt. Ettevalmistamisel on ka väikelaevnikele mõeldud suvine ohutuskampaania, mis tuletab meelde ohutu veeliikluse põhitõed.

Kokkuvõttes saab öelda, et Veeteede Ameti väikelaevanduse valdkonna teenused toimusid koroonakriisist peaaegu täielikult. Erandiks oli vaid väikelaevajuhtide väljaõpe, mis lahendati eriolukorras distantsõppena. 15. maist sai taas väikelaevajuhtide eksameid korraldada, küll mõningate piirangutega. Koroonakriisist tõestas, et Veeteede Ametil on piisav võimekus hoida teenuse taset heal järjel ka keerulistes oludes.

Meremeeste diplomeerimise osakond

Raul Tell, Hannes Vask

Seoses koroonaviiruse jõudmisega Eestisse tuli teenuse tagamiseks ümber korraldada meremeeste diplomeerimise osakonna töö. Ümberkorraldustele aitasid kaasa juba eelnevalt tehtud ettevalmistused ning nii mõnigi uuendus on veel arendusjärgus edaspidiseks.

Mugavamad lahendused taotluste esitamiseks

Selleks, et meremeestele suunatud teenused ei katkeks, võimaldasid uued lahendused nii taotlused, dokumentide tõendamise kui ka väljastamise suunata elektroonsetesse kanalitesse. Ringkirja alusel viidi meremeestele vajalikud koolitused ajutiselt e-õppesse, mis võimaldas dokumente pikendada pooleks aastaks, kuna arvestada tuli võimalusega, et koroonakriis maailmas ei kesta ainult 3 kuud. Siinkohal suur tänu meie mereõppeasutustele, kes suutsid kiirelt kohaneda ja arstidele, kes ei katkestanud oma tööd tervisetõendite väljastamisel.

Võimalus Veeteede Ametile oma taotlus ilma asutust külastamata esitada on juba sellest ajast, kui digiallkiri võrdustati paberallkirjaga. Hõlbustamiseks seda, et meremehed võimalust usinamalt kasutaksid, avaldati eelmisel sügisel Veeteede Ameti kodulehel mugavamad ja sobivamad dokumendi taotlemise vormid ning juhendid. Rohkem infot leiab siit: <https://veeteedeamet.ee/et/meremeeste-diplomeerimise-teenused>.

Kui siiani oli elektrooniline taotlemine jäänud pigem tagasihoidlikuks, siis koroonakriisis sai see põhiliseks kanaliks, mille kaudu meremehed dokumente taotlesid. Üldine soovitus oli, et taotlused võiks esitada e-posti teel ning dokumendi kätte saamiseks kasutada postiteenust, kuid kui vaja, sai alati ka vastuvõtu ajal kohale tulla. Et see oleks ohutu nii klientidele kui meie klientiteenindajatele, muudeti töökorraldust teenindusbüroos koroonakriisi ajal selliselt, et kontakte oleks minimaalselt ning tagatud olid kõik isikukaitsevahendid.

Kui meremees eelistab digitaalselt allkirjastatud taotluse saatmisele ise kohale tulla, ootavad teda ka kohapeal eespositiivsed muutused. Kui varem tuli



Vanemmereloots Margus Haava uuendamas lootsitunnistust

erinevate täienduskoolituse tunnistuste saamiseks täita mitmeid avaldusi ja need erinevatele klientiteenindajatele esitada, siis nüüd on vaja täita vaid üks, millele märgitakse, milliseid tunnistusi taotletakse. Vaja on esitada ka vaid üks pilt – see skaneeritakse ja printitakse tunnistustele ning lisatakse tulevaste dokumentide tarbeks andmebaasi. Kui kontaktandmed on muutunud või meremees külastab Veeteede Ameti bürood esmakordselt, tuleb lisaks täita kontaktandmete vorm. Varem tuli kontaktandmed kanda igale taotlusele eraldi, kuid nüüd lisatakse need edasiste taotluste jaoks andmebaasi.

Dokumente on lisaks isiklikult teenindusbüroosse kohale tulemisele võimalik kätte saada ka volitatud isiku või Omniva postiteenuse kaudu. Tasub siiski arvestada, et viimasel juhul võib olla oht, et dokument ei jõua kohale või läheb postis kaduma. Sellisel juhul tuleb esitada uus taotlus ja tasuda uuesti ka riigilõiv.

Tulemas on uus infosüsteem

Tulevikus peaks teenus meremeestele veelgi paremaks muutuma. Käesoleva aasta alguses allkirjastati hankeleping tarkvaraarendaja AgileWorks AS-iga meremeeste infosüsteemi arendamiseks. Lepingus ette nähtud tööd peaksid olema Veeteede Ametile üle antud aasta lõpuks, 31. detsembril 2020. Kõige olulisem funktsionaalsus, mis arendusega luuakse, on kaasaegne iseteeninduskeskkond, kust iga meremees saab näha talle välja antud tunnistusi ja nende kehtivusaegu ning taotleda uusi tun-

nistusi. Lisaks saab sisestada ja jälgida oma meresõidupraktikat, mis on oluline juhul, kui kavatsetakse senine diplom suurema vastu vahetada või kui soovitakse tõendada kuulumist tulumaksu soodusrežiimi alla. Uus infosüsteem on kavas liidestada nii mereõppeasutustele kui ka teiste riiklike andmebaasidega (sh meditsiini, isikut tõendavate dokumentide andmebaasiga jms), kust saab näiteks taotleja foto ja allkirjanäidise või muu taotluse kiiremaks menetlemiseks vajaliku info.

Tulevikus rohkem digitaalsete lahendusi

Tulevik toob kaasa ka digitaalsetele tunnistustele ülemineku. Veeteede Amet osales meremeeste dokumentide digitaliseerimise IMO korrespondentgrupis ja arenguid selles valdkonnas võib loota järgmiselt IMO HTW (*Human Element, Training and Watchkeeping*) alakomitee kokkusaamiselt. Praegu nõuab STCW konventsioon originaaltunnistuste olemasolu laevas, aga selle üle, mis originaaldokumendid oleksid, diskussioon alles käib.

Veeteede Ametil on juba praegu olemas tehniline võimekus minna kohaliku rannasõidu laevadel töötavatel meremeestel üle digitaalsetele tunnistustele. Siiski ootame uue infosüsteemi valmimist, kuna täna oleks digitaalselt allkirjastatud sertifikaatide haldamine ja kontrollimine kõikidele osapooltele liialt tülikas. Uus meremeeste infosüsteem võimaldab vastavate kannete olemasolu kontrollida nii, nagu see on korraldatud ka paljudes teistes riiklikes registrites.

Kui digitaalsete tunnistuste väljastamise protsess kohalikus rannasõidus juba toimib, saab edasi mõelda lähisõidupiirkonnale ja kokku leppida meie digitaalsete tunnistuste tunnustamises naabritega. Loodetavasti on selleks ajaks digitaalsete tunnistuste standardid kokku lepitud ka IMO-s ning jõutakse globaalselt selleni, et meremees ei peaks enam kaasas kandma kausta pabertunnistustega.

Mõeldes lootside ettevalmistusele ja lootsita sõidu õiguse taotlejatele, oleme palunud Veeteede Ameti kartograafiaosakonnal valmistada värsked ja kaasajastatud kontuurkaardid, mida plaanime ka kodulehel avaldada. Oli positiivne saada tagasisidet, et sellist teenust oodatakse ja mõte need materjalid avaldada on igati asjakohane. Loodame materjalid kätte saada ja avaldada lähikuudel.

Töö ei piirdu vaid otsese kliendikontaktiga

Meremeeste diplomeerimise ja vahiteenistuse konventsioon paneb meremeeste dokumente väljastavale mereadministratsioonile kohustuse omada toimivat kvaliteedisüsteemi ja läbi selle kontrollida kõiki ja kõike, mida ühe dokumendi väljastamisel kontrollida saab.

Ühe lihtsa täienduskoolituse tunnistuse puhul tähendab see seda, et tuleb veenduda taotleja isikus – kas taotleja isik on sama, mis dokumendil kirjas, kas nimed ja isikukoodid kattuvad nii eksamiprotokollides kui ka meremeeste registris, kas isikul on täidetud eeldused „värskenduskursuse“ läbimiseks ja läbitud muud eelnevad nõutavad kursused.

Kui dokumendi väljastamise eelduseks on meresõidupraktika, tuleb kontrollida selle olemasolu ja vastavust. Kui kursused on läbitud väljaspool Eestit, peab alusdokumendi tõesust kinnitama selle väljastanud mereõppeasutus või mereadministratsioon. Alles siis, kui kõik eelnevalt loetletu on tehtud, võib dokumendi välja trükkida ja meremehele väljastada.

Kuigi selline „bürookraatia“ dokumentide kontrollimisega seoses võib tunduda liigse ajakuluna, sõltub sellest otseselt meremehe teenitav leib, kui ta väliturul töökoha pärast konkureerib. Seda, kas konventsioonis ette nähtud kvaliteedikontrolli protseduurid on olemas ja et neid ka rangelt järgitakse, auditeeritakse regulaarselt ning sellest oleneb, kas Eesti meremeeste väljaõppe ja sertifitseerimissüsteem püsib IMO valgel lehel.

Seejärel on Veeteede Ameti meremeeste diplomeerimise osakonna töö rangelt korraldatud erinevate juhenditega ja meie klienditeenindajate töös on kaks poolt. Üks pool on see, mis paiskab välja – vahetu suhtlus klientidega, dokumentide vastuvõtt ning väljastamine. Teine pool puudutab aga väljastatavate dokumentide ettevalmistamist ja kontrollimist, kus eksimustel võivad olla tõsised tagajärjed.

Selleks, et keskendunult andmeid kontrollida, ei tehta seda ajal, mil teenindatakse kohal viibivat meremeest. Klienditeenindajate tööaeg on jaotatud vastuvõtuajaks ja dokumentide ettevalmistamise ajaks ning sellest tulenevalt varieeruvad päevade lõikes ka teenindusbüroo lahtiolekuajad.

Meremeeste diplomeerimise osakond

on reeglina mehitatud hommikul kella seitsmest õhtul kella viieni. Kui vastuvõtu aeg kliendile kuidagi ei sobi, on eelneval kokkuleppel võimalik teha ka erandeid.

Kiired ja rahulikud päevad vaheldumisi

Kui meremees otsustab dokumente taotleda kohapeal Veeteede Ameti teenindusbüroos, tasuks arvestada, et erinevad toimingud võivad sõltuvalt asjaoludest aega võtta. Üldjuhul on Veeteede Ameti büroos külastajaid rohkem esmaspäeviti ja reedeti. Ettenähtud aeg dokumentide väljastamiseks on kuni 5 tööpäeva, samas vormistatakse ja väljastatakse taotlusi jõudumööda ning vahel saab meremees dokumendile juba sama päeva pärastlõunal või järgmisel tööpäeval järele tulla.

Kiiretel päevadel meenutab meremeeste diplomeerimise osakonna töö „tööd laeva kambüüsis“.

On kliente, kes soovivad, et nende dokumentide menetlemist alustataks teiste omadest kiiremini, kuid üldjuhul mõistetakse, et töid tehakse järjekorras. Klienditeenindajad on saanud koolitusi, kuidas keerulisemates olukordades asjalikuks ja rahulikuks jääda ning kõiki osapooli rahuldavad lahendused leida.

Mõnel teisel päeval võib aga juhtuda, et peale taotluse vastuvõtmist valmib tunnistus juba mõnekümne minutiga. Siis palutakse kliendil võimalusel senikaua ooteruumis aega veeta ning meremees ei pea bürood dokumendi kättesaamiseks enam teist korda külastama. Lähikuudel on teenindusbüroo kolimas ka uutesse ruumidesse maja teises osas ning teenindussaal ja ooteruum muutuvad peatselt klientidele meeldivamaks ja mugavamaks.

Tagasiside on alati oodatud

Klientide tagasiside osutatud teenuste ja laiemalt Veeteede Ameti kohta on meile väga oluline, seega julgustame seda andma. Kuigi me töötame iga päev selle nimel, et oma teenuseid paremaks muuta, on parimaks sisendiks just klientide ootused ja soovid. Suur tänu ka neile, kes on juba meie teenusele tagasisidet andnud – see on meie jaoks oluline motivaator ja annab kindluse, et oleme oma püüdlustes õigel teel.

Tagasisidet praeguse töökorralduse kohta küsime kindlasti ka peale eriolukorra lõppemist.



Fotod: Veeteede Amet

Noored laevajuhid Getter Kaevandes ja Jörgen Kaare külastasid Veeteede Ametit kinnituslehtede uuendamiseks



Nutimeri on kasulik abivahend merehuvilistele

Leo Käärman

Nutimeri on veebilehitseja põhine GIS rakendus, mis võtab kokku Veeteede Ameti erinevate infosüsteemide poolt hallatava informatsiooni ja kuvab seda kasutaja valitud kaardialusel.

Nutimerd saavad kõik merehuvilised kasutada abivahendina ning see on kättesaadav aadressilt <https://gis.vta.ee/nutimeri/>.

Nutimere kaardialuseks võib valida Eesti põhikaardi, Eesti alade ortofoto või Veeteede Ameti toodetud ja ajakohasena hoitud Eesti merealade ja laevatatavate sisevete navigatsioonikaardi.

Rakendus kasutab erinevate kaarditaustade hankimiseks veebikaarditeenust (WMS). Kaardikuvale saab lisada hüdrograafia infosüsteemi (HIS) hallatavat infot: sügavuspunktid, samasügavusjooned, üksikud navigeerimistakistavad objektid ja vrakid.

Peale selle navigatsioonimärkide infosüsteemi hallatavaid navigatsioonimärke: tuletornid, tulepaagid, päevamärgid, ujumärgid, laevateed ning sadamad. Sadamate kohta kuvatakse Nutimeres sadama asukoht ning sadama infoaknas avaneb link valitud sadama detailandmetele sadamaregistris.

Laevade liikumine reaajas

2020. aasta algusest on Nutimeres näha ka laevade reaajaandmed, mis

Nutimere veebirakendust saab kasutada paljudeks toiminguteks

- kasutada Eesti merealadel navigeerimisolude ja taristuga tutvumiseks
- kasutada merealade ruumilise planeerimise abivahendina
- kasutada abivahendina ujumärkide eksploatatsiooni korraldamisel
- vaadata navigatsioonimärkide paiknemist ja töökorrasolekut
- vaadata hooajaliste ujumärkide paigaldatud/väljavõetud olekut
- vaadata laevateede paiknemist ja navigatsioonimärkide paigutust laevateede suhtes
- vaadata sadamate paiknemist
- vaadata laevade hetkeasukohti ja liikumist
- vaadata üksikute laevade (ja muude AIS objektide) andmeid
- teha navigatsioonimärkide, laevateede ja sadamate kohta päringuid
- täiendada navigatsioonikaardi sügavusandmeid HIS moodistusandmetega
- tutvuda veealuste objektide paiknemisega
- otsustada moodistustööde hetkeseisust lähtuvalt sügavusandmete ajakohasuse üle
- leida suvalise punkti (ja objekti) koordinaadid kaardil
- mõõta pikkusi ja pindobjektide pindala
- lisada kaardile punkt, joon ja pindobjekte (ainult sessiooni jooksul, salvestada ei saa)
- määrata „oma asukohta“ (nutiseadmega) anda tagasisidet Veeteede Ametile.

Nutimere veebirakendus vajab toimimiseks internetiühendust, mistõttu ei sobi see navigeerimiseks ning sellega ei saa planeerida teekonda, puudub ka oma teekonna kuvamise funktsioon.

saadakse Eesti rannikul ja Soome lõunakaldal asuvate AIS (automaatne identifitseerimissüsteem) baasjaamade poolt vastuvõetud sõnumite andmevoost.

Laevu kuvatakse vastavalt liigile (reisilaevad, kaubalaevad, tankerid, kala-laevad, vedurlaevad, huvilaevad, muud laevad) eri värvi sümbolitega. Laevade infoaknas näeb laevade identifitseerimis- ja olekuandmeid ning põhilisi iseloomustusandmeid. Koos laeva sümboliga kuvatakse punktina ka laeva 30 viimast, AIS seadme registreeritud asukohta.

Nutimere rakenduses kasutatakse laevade kuvamiseks AIS reaajaandmeid

töötleva infosüsteemi voogesitusteenust. Paralleelselt toimub nende andmete kandmine AIS andmete hoidlase, mis võimaldab infosüsteemi abil teha laevadega seotud aja- ja ruumipõhiseid andmepäringuid. AIS andmete infosüsteem baseerub ArcGIS GeoEvent serveril ja sellega koos töötaval Big Data moodulil.

Nutimere AIS andmete kiht on ette nähtud üksnes AIS objektide reaajaandmete kuvamiseks. Lisaks laevadele kuvatakse ka teisi AIS objekte, milleks on AIS märgid, virtuaalmärgid, baasjaamad ja AIS süsteemiga ühendatud meremeteojaamad.

Nederlands – eesti mereke

Enn Oja

Kui kiil ja mast kõlavad vägagi eestilikult, siis eeslapp (eeslipea) ja apsel (ahvipuri) juba võõralt ning ilmselt tunduvad olevat pärit kuskilt seitsme maa ja mere tagant.

Siiski on kõik 4 näitsõna „kuskilt kaugele” ehk täpsemalt Läänemere ja Põhjamere lõunaranniku asukate keeltest ja murretest, täpsemalt alamsaksa ja hollandi keelest pärit, kuigi ka taani ja friisi keel on väga lähedased.

Kuna nende vahel oli pigem ruumiline piir ja keelelised erinevused pisemad kui eesti ja võro keele vahel, siis liigitatakse siin kokkuvõtlikult hollandi keele (*nederlands*) alla. Vaid kohati toon mõned ilmestavad rööpvormid.

Alamsaksa ja hollandi mõisted jõudsid meieni eeskätt hansakaubanduse vahendusel meritsi. Allikateks on lepingud, seadused, aruanded, enamasti 10.–14. saj, harvem hilisemast ajast. Ülevaate koostamisel kasutasin erinevaid merendussõnastikke ja -teatmikke kümme konnas keeles. Suurest kogumist tuli paratamatult teha ka tundeline valik.

Lühendid: P: päritolu, A: alus.

Isikud

admiral *admiraal* – laevastikuülem.

P: ar *amiiru-l-bahr* – merevalitseja.

junga *jongen* – laevapoiss.

kaaper *kaper* – hõivaja. A: *kapen* – hõivama. P: lad *capere* – võtma.

kapten *kapitein* – laevajuht. Algul maaväeohvitser, 17. saj suurema laeva juht, väiksemale jäi *schipper* – kipper. P: lad *caput* – pea.

kipper *schipper* – väikelaeva juht.

A: *schip* – laev.

kokk *kok/koch* – söögivalmistaja.

P: rahvaladina *cocere* ja lad *coquere* – toitu valmistama.

kotermann *klabautermann/kalfatermann* – laevavaim. A: *klabastern* – kärkima ja *kalfateren* – taku ja pigiga laevakeret tihendama. Eestikeelne lihtsusustus võimalik potermani kaudu.

loots *loods(mann)* – kohalikku veeala hästitundev laevajuht. P: ingl *lodesmann* – teejuht.

maakler *makelaar* – vahekaupleja. A: *mekelen* – vahendama.

madrus *matroos* – tekimeeskonna lihtliige. A: *mattennoet/matgenoot* – koikaaslane, sest ruumipuudusel andis vahtiminev madrus oma koi vahist tulnule.

pootsman *bootzman* – tekimeeskonna töödejuhataja.

reeder *reder* – laevaomanik. On kaks võistlevat päritolu: *rede* – reid ja *reden* – valmis seadma.

timmerman *timmerman* – puusepp.

tuuker *duiker/duikelaar* – erivarustusega allveetöölaine.

tüürimees *stuurman* – vahtipidav laevaohvitser.

Laev

ahter *achter* – laevakere tagaosas.

ahterpiik *achterpiek* – viimane ahtriruum.

ahtertäav *achterstevan* – pardaplangu-tuse ühendustala ahtris.

ankur *anker* – tarind laeva paigalhoidmiseks. P: lad *ancora* ja kr *ἀγκυρα*.

bakk/pakk *bak/back* – kõrgendatud vööriosa.

joll *jol/jölle* – väike purjepaat. P: ar

galeer, tüvedega *g*/dž*/l, gelias/dželias* viitab ka meie kaljasele.

jaht *jacht* – väike purjepaat 16. saj Vlaanderenis; nüüd ka spordi- ja lõbu-reisilaev. P: *jachten* – kiiresti liikuma.

jüüt *hut* – ahtrihitis. Meil vn *iom* mõjul.

kajut *kajuit* – eluruum laeval. P: ebaselge. 15. saj vorm *kayhute* viitab ahtrihitile.

kaljas *galjas* – 2-mastiline kahvelkuunar. Vahevorm: *galeass* – suur galeer, P: it *galeazza*.

Olid ajad, kui mastis oli eeslipea (eeslapp) ja kubrikus lehmad

kambüüs *kombuis/combuys* – laevaköök. Algselt saher või piiratud kolle tekil, et vähendada tule levimisohtu puitlaeval.

kiil *kiel/kil* – laeva põhjapalk. P: vananorra *kjölr/kjölr*.

kiiluvesi *kielwater* – laeva jälg vees.

kimm *kim* – laevapõhja üleminekpoordiks.

klüüs *klus/klüs/cluse* – kelder, kinnine ruum. Algul *klusgat* – keldri/kambri ava, mida hakati kasutama ankruketi juhtavana.

kohverdam *kofferdam* – eriotstarbelisi ruume eraldav veetihe vaheuum.

koge *kog/kogge* – ühemastiline raapurjega kohmakas, kuid hea püstuvusega kaubalaev Põhja- ja Läänemerel 12.–15. saj.

koi *kooi/koje* – ase laevas. Vanadel purjelaevaldel ülestõstetav magamisase.

kreen *krengen* – laeva külgakalle.

kubrik *koebrug* – laevapere eluruum. Algtähendused: laoruum, lehmasilid ja lehmatekk. Eesti keeles vn *кубрик* mõjul.

kuunar *schoener* – pikipurjestuse või osalise raapurjestusega laev. P: oletatakse hollandi *schoon* – ilus, sest täispurjes kuunar oli kena vaadata.

last *last* – laadung laeval. Teada 1107. a ladinakeelsest ürikust, kus kasutati kohalikku mõistet.

Pukser Atlas pukseerib jäämurdjat Otso



Foto: Mereviki, Marten Väljas

ele ema⁽¹⁾

lihter *lichter* – praam kaubalaevade lastimiseks reidil.

luuk *luik/luke* – ava kate.

luup *sloep* – erineva purjestusega 1-mastiline laev. P: pr *chaloupe*.

paat *boot* – erikujuline lihtne väike veesõiduk. P: tüvi *b*t* pärit skandinaavia keeltest.

pakpoord/bakpoord *bakboord* – vasakparras. Algul hoiti tüüriaeru parempardal ning vasakparras jäi tüürimehe selja taha.

paneer *op-en-neer* – ankruketi rippseisutõus ankrude hiivamisel.

pargas *barkas* – mitmeotstarbeline suur paat. P: it *barca* – laev, meieni jõudnud barkass – suur luup.

parklaev *bark* – 3- või enamastiline purjelaev. P: oletatakse it *barca* – laev, samuti keldi tüve *barc*.

parras *boord* – laevakere püstine/püstjas külg, kõnekeeles ka poord. Ülekanalt väljendab ka tekki või kogu laeva: pardal olema. P: germaani tüvi *b*rd*, vrd sm *parras;partaan*.

pallast/ballast *ballast* – liiglast laeva püstuvuse parandamiseks. A: rts *barlast* – tühilast, meie mõiste võib pärineda Alam-Saksamaalt.

pele *spijl/spill* – rõhtvints ankrude tõstmiseks-langetamiseks.

piigat/piigart *spuigat/spiegat* – ava umbreelingus vee väljajuhtimiseks, puitlaevas läbi sandeki.

plagu *vlag/vlagge* – laevalipp. P: germaani algupära.

praam *praam/pram* – lamedapõhjaline kaubaalus. P: Tüved *pr*m* ja *p*r*m* viitavad skandinaavia ja slaavi keeltele.

praht *vracht* – lastiveorent, ka last.

prikk *brik* – 2-mastiline purjelaev. P: ingl *brig*, on lühend brigantiinist.

pukser *boegseerboot* – vedur- või tõukurlaev. Hollandi *boeg* – vöörinina, *boegseertros* – puksiirrots/veoots, sest enne tõukurlaevu veeti aluseid vööri kinnitatud otsa abil. Sagedase laeva ja otsa segikasutuse vältimiseks otsustasime merekeele nõukojas kutsuda vedur- või tõukurlaeva pukseriks ja veootsa puksiiriks (pukserilt anti puksiir). Vea on põhjustanud vene keel, kus puksiirrotsa (*богсир*) kasutatakse laeva (*буксир*) tähenduses. Tüvi pukseer- on hollandi ja puksiir- saksa päritolu (*bug-*

sieren – vedama).

reeling *reling/reeling* – tekki või tekiehitist ümbritsev piire. P: ingl *railing* – piire.

rool *roer* – seade kursi hoidmiseks. Algul hoiti kursi tüüriaeruga ja germaani keelte aerus ja aerutamises esinevad samad tüvehäälikud **r* ja *r** – *oar, åre, åra, år, Ruder; row, roeien, ro, róa, rudern*.

ruhv *roef/ruf* – laeva reakoosseisu eluruum.

rumpel *roerpen* – roolipinn. P: vn *румель* kaudu.

svert *zwaard* – allalastav kiil läbi paadi põhja. Svert kui kiiluliik võeti üle 16. saj Hiinast.

tekk *dek/deck* – põrand/korrus laeval.

trimm *trim* – laeva tasakaaluasend vees. A: *trimmen* – korda seadma.

trümm *t ruim / het ruim* – ruum, laeval lastiruum.

tull *dol/dulle* – aeru harktugi.

tääv *steven* – kiilu jätkupüsttala veesõiduki otstes.

tüür *stuur/sture* – seade laeva kursil hoidmiseks. P: vananorra *stýri* – tüür.

tüürpoord *stuurboord/stierboort* – laeva paremparras. Algul asus tüür paadi ahtris paremal küljel.

veeliin *waterlijn* – veepinna ja laevakere puutejoon, näitab süvist.

vrakk *wrak/vrak* – laevavare.

vöör *voor* – laeva esiosa. Eesliitena tähenduses esi-/ees-. Vööri aluseks võib olla ka rootsi *för*.

vöörtääv *voorsteven* – plangutuse ühendustala vööris.

Seisevtaglas

besaanmast *bezaanmast* – tagamast.

P: ar *mazsaan* – tagamast. Meieni jõudnud veneetslaste *mezzana* ja hollandlaste *besaen/besane (m>b)* vahendusel.

eeselkopp *ezelshoofd* – taglasepeele ja selle pikendi rautis. Meil sks *Eselkopf* mõjul.

juhver *juffer* – välisringsoonega vandi ja parduuniplokk.

kahvel *gaffel* – liigutatav purjepeel masti tagaküljel. P: keldi keeled, algul 2-haruline hark.

naagelpink *nagelbank* – plank, mille aukudes olid pulgad taglaseotste kinni-

Klabautermann



Foto: Karsten Grimmik

Kotermann – laevavaim ehk ka plaadiümbrist, mille on välja andnud Saksa Radio Klabautermann

tamiseks.

pukspriit *boegspriet* – vöörist vahetult etteulatav peel.

kliiverpoom *kluiverboom* – pukspriidi pikend, millele kinnitatakse kliivrid.

marss *mars* – tarind alamasti ja tengi ühenduskohas. 11. saj hulkidel ja kogedel kasutati ettevaatamiskohana. Algne nimetus oli varesepesa (*kraaiennest*), marss tuleb selle kasutamisest sõjalisel eesmärgil, sõjajumal Marsi nimest.

mast *mast* – taglast kandev püsttala.

mastikorv *mastkorf* – korv ettevaatamiseks mastis.

nokk *nok/nock* – taglase puitosa ots.

parduun *pardoen* – tengi pooltagant toetav tross. P: it *bardone*.

poom *boom* – rõhtpuu masti tagaküljel.

päärt *paard/peert* – piki raad kulgev tugitross.

pütingvant *puttings/püttingswant* – saalingu tugitross.

raa *ra/ree* – põikpeel masti esiküljel. A: sks *regen* – kõrguma.

saaling *zaling/saling* – põiktarind tengide kinnitamiseks ja ülavantide laiali viimiseks.

taak/staak *stag/staag* – tross masti või tengi eestpoolt toetamiseks ja taakslite kandmiseks. A: *stagen* – üles tõmbama.

taglas *takel/takelage* – peelestik ja tõuvärk/otsad.

teng *steng/stenge* – mastijätk.

topenant *toppenant* – tross raa või poomi liigutamiseks.

vant *want* – masti kummaltki küljelt toetav tross. Hollandlastel on vandid põiktaagid (toetavad masti põikilaeva), pikilaeva toetavad masti taagid.

veebliing *weveling/weeflijn* – aste vantide vahel. Kokku moodustavad vantredeli.

Veeteede Ametisse saabunud IMO ringkirjad

1. MSC.1/Circ.1294/Rev.6 (8.04.2020) – Long-range identification and tracking system – technical documentation (Part II);
2. MSC.1/Circ.1259/Rev.8 (8.04.2020) – Long-range identification and tracking system – technical documentation (PART I);
3. MSC.4/Circ.264 (27.04.2020) – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Annual Report – 2019);
4. BUNKERS.1/Circ.88 (27.03.2020) – International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Nauru);
5. BUNKERS.1/Circ.89 (11.05.2020) – International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Oman);
6. BWM.1/Circ.63 (27.03.2020) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Accession by Belarus and Nauru);
7. CLC.6/Circ.83 (27.03.2020) – Protocol of 1992 to amend the international convention on civil liability for oil pollution damage, 1969 (Accession by Nauru);
8. COMSAR.1/Circ.59 (13.02.2020) – Interim guidance for search and rescue services regarding implementation (adt) of aircraft in flight;
9. CT/AGR2012.1/Circ.13 (18.02.2020) – Cape town agreement of 2012 on the implementation of the provisions of the torremolinos protocol of 1993 relating to the torremolinos international convention for the safety of fishing vessels, 1977 (Accession by Finland);
10. IFC.4/Circ.74 (27.03.2020) – Protocol of 1992 to amend the international convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, 1971 (Accession by Nauru);
11. LC-LP.1/Circ.92 (10.02.2020) – Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and its 1996 protocol (Final report on permits issued in 2016);
12. LC-LP.1/Circ.93 (27.02.2020) – Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and its 1996 protocol joint work programme 2020– 2022;
13. LC-LP.2/Circ.10 (5.03.2020) – 1996 Protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 2013 amendments to the London protocol to regulate the placement of matter for ocean fertilization and other marine geoengineering activities (Acceptance by Germany);
14. LLMC.3/Circ.58 (27.03.2020) – Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Accession by Nauru);
15. PMP.7/Circ.72 (2.04.2020) – 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 Mauritius);
16. SN.1/Circ.338 (24.04.2020) – Information concerning the availability of voluntary pilotage services in the straits of Malacca and Singapore;
17. STCW.2/Circ.90 (19.03.2020) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of the Philippines);
18. STCW.2/Circ.91 (21.04.2020) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of Canada);
19. SUA.1/Circ.93 (11.02.2020) – Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Communications by Finland, the Netherlands, Portugal and Romania);
20. SUA.1/Circ.94 (29.02.2020) – Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Non-acceptance of reservation);
21. SUA.1/Circ.95 (2.04.2020) – Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation;
22. SUA.2/Circ.86 (2.04.2020) – Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Extension by the People's Republic of China to the Macao Special Administrative Region);
23. SUA.3/Circ.50 (2.03.2020) – Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Notification by Montenegro).

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

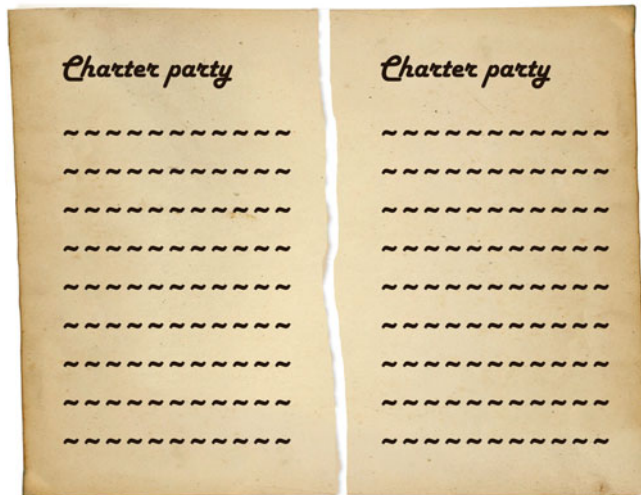
Asju ja sõnu

Madli Vitismann

Kui "party" pole pidu ega partei

Charter party on laeva prahtimise leping e prahileping, selgitas merekeele nõukojale Eesti Mereakadeemia õppejõud Yrjö Saarinen: „Party tuleneb sõnast *partis* (lad.) – osa, jagama. Samuti viidatakse prantsuse keelele: *charte partie* ehk osadeks jaotatud dokument. See on poolitatud dokument, mis olevat pärit Rooma impeeriumi ajast, kui kaupmees ja laevaomanik poolitasid papüüruse, millel 2 sarnast allkirjastatud mereveolepingu teksti. Üks jäi kaupmehele, teine laevaomanikule.

Olen näinud *charter party* mitmesuguseid tõlkeid, küll „harta pidu“, küll „lepingu partei“... Mida kõike Google välja ei mõtle! Üldjuhul on *charter party* (*Charterparty*, *charter-party*) **kirjalik prahileping**.“



Prahtimislepingust sai vanasti kumbki osaline oma poole.



„Praad nr 1“. Foto: Eesti Meremuuseum, MMF 1040-5

„Praad nr 1“ – nimi muutus sõnaks

Eesti Meremuuseumis on mitu fotot mootorparvest „Praad nr 1“ aastaist 1952-1955. Päästerõngal on laeva nimi „Паpom № 1“, milles ladina tähestiku N. Hiiuama koduloolane Jaanus Kõrv kirjutas ajakirjas Paat & Merendus (nr 56), et Praamid 1, 2 ja 3 olid sõsarlaevad. „Kaks pontooni olid omavahel ühendatud sillaga. Sõitis ilusa ilmaga. 1946. aasta esimesel poolel vedas Heltermaa-Rohuküla liinil kaupu ja ka autosid.“ Jaanus Kõrv lisab, et „Паpom № 1“ ja „Паpom № 2“ olid kasutusel 1958. aastani, „Паpom № 3“ aga läinud põhja auriku „Maia“ päästmisel.

Nii on dateeritud, millal „napom“ eesti keeles „praamiks“ muganes – sõna „praam“ saarte liinilaevana saab tuleval aastal 75-aastaseks. Tänapäeva vene keeles tähendab „napom“ siiski **parvlaeva**.

Tiivikliugur liugleb, aga ei lenda

Politsei- ja Piirivalveamet tutvustas 2015. a ETVs amfibisõidukit, mida nimetati hüdrokopteriks põhjendusega, et sel on propeller taga. Kopter on õhusõiduk, politsei sõiduk aga sõidab jääd ja vett mööda ja öeldi, et ka märjal rohul.

Tänavu meremessil näidatud sõiduk ei lenda samuti. „Hüdrokopter“ oleks „vesihelikopter“ ehk vette maanduda võiv püstteljel pöörleva tiivikuga kopter. Tegu pole sellise lennumasinaga, mistõttu tuleks sõnast „hüdrokopter“ loobuda seniks, kuni vette maanduda võiv kopter leiutatakse.

Mitut liitsõna proovides soovitas merekeele nõukoda, et parim nimetus selle sõiduki jaoks oleks **tiivikliugur**.



Tiivikliugur ei lenda. Foto: Madli Vitismann



Saaremaa abivallavanem
Kristiina Maripuu ja
riigikogu liige Kalle Laanet
saadavad Kuressaarest
„Hoppeti“ esimesele Abruka
turismiliini sõidule, keskel
reeder Pekka Rooväli.
Foto: Maanus Maasing

Ahoi, Meremehe toimetus!

Pekka Rooväli

Meil oli tore lugeda eelmist Meremeest eelkõige seetõttu, et see oli tehtud Saaremaa kontekstis. Kahju ainult, et ainus Eestis ehitatud ja seilav ajalooline laev „Hoppet“ sellest kirjeldatud haridusteamast välja jäi.

Tänaseks 94-aastane Eesti oma ajaloo kahvelkuunar edendab aktiivselt merehuviharidust Saaremaal ja saartel üldiselt ning jõuab ka inimesteni, kes ei ole seotud mõne seltsinguga või ei õpi mereõppeasutuses. Leian, et selliste teemade väliselt on samuti tähtis asju ajada, et jõuda õige ja tegeliku sihtrühmani. Me ei ole vaid turismitoode, kuigi ka haruldane, et teeme puulaevaga turismiliinisõite Abrukale. See on küll üks osa meie tegevusest, sest peab ellu jääma – selline Eesti merendusajaloo pärl ei saa paraku siiani ühtki riigipoolset tegevustoetust, kuid ajaloolise purjelaeva ülalpidamiskulud peavad ju tasakaalus olema.

Meil on merehuvihariduse õppevorme ja tooteid, mis sobivad lasteaiast gümnaasiumini. Talvised töötoad: sõlmede õpe, laevaehtus, merekaardid, mereohutus jms. Sadamas on päästevärgi õpe, ka reaalsed situatsioonitendid. Suvised väljasõidud merele.

Suvised laste-noortelaagrid merel, k.a ööbimistega väikesaartel. Õpeta-

me lapsi isegi vanade traditsioonide alusel kalatoite tegema ja mis peamine – harjutame, kuidas väikeses piiratud ruumis ühise meeskonnana hakkama saada, s.t distsipliini ja suhtlust, millest kipub tänapäeval vajaka jääma.

Koostöö on praegu Kuressaare Gümnaasiumi viimase 11. ja 12. klassi merendusklassiga ja Saarte Kalandusega. Samuti plaanime teadussõite mitme Skandinaavia ülikooliga seoses Läänemere hoiuga. Meie eesmärk on tutvustada merd ja õpetada seda hoidma, samuti merekartust ravida, näidata, kuidas töötatakse meeskonnana. Õpime merel navigatsiooni ja meremärke, heiskame vanade traditsioonide kohaselt purjeid ning osaleme ajaloolise laeva töödes ja igapäevahooldes.

„Hoppet“ on eriline. Peale selle, et ta on ainus Eestis ehitatud sõjaeelne laev, mis siiani veel seilab, ka selle poolest, et laevakere on spetsiaalselt Eesti jaoks välja töötatud, et siinsetes madalates vetes mugavamalt sõita. Selliseid aluseid rohkem pole jäänud.

Omaette teema on see, et mereharidusest Eestis küll räägitakse, aga juba Eesti iseseisvuse taastamisest saati pole keegi sisuliselt õpetanud purjede all sõitmist ning au sees hoidnud vanu traditsioone ja oskuseid. Pea kõik mereriigid omavad purjelaevu –

isegi sõjaväe tasemel – ja taastavad neid juurdegi, et anda merendusega seotud kadettidele õige kogemus. Eestis Wabariigi ajal ei võetud ühtki ohvitseri raudlaeva peale tööle, kui ta polnud töötanud purjelaeval – see oli tolal auasi.

Aga tundub, et meie hääl jääbki kohati üksi vastutuult kajama ja oleme pidanud tõdema, et isegi merendusinimesed enam ei adu, mis suunas on ajalood puudulikud. Nõukogude aeg on teinud siia suure augu, mida ka Eesti iseseisvumine pole siiani täitnud. Kuigi jah, heas mõttes hulle tekib siiski, kes selliseid asju vastutuult tahavad elus hoida.

Meie viimase aja positiivseim lugu on kõrvalt vaadata, kuidas me noor meeskonnaliige ehitab suvila kuuris suure innu ja hoolega ajaloolist viikingipaati – silm puhkab ja tundub, et kõik pole siiski veel kadunud.

P.S. Ajakirjanduses põnevate mereterminite „leidlikkuse“ väljatoomine on omaette teema, aga see näitabki tavakodanike võõrandumist merest.

Eks pea vaatama asju ka teise nurga alt: „sadamas ankrus“ oleku saab andeks anda, sest tänases Eestis on tegelikult suur asi, et keegi üldse merendusest tavameedias midagigi kirjutab, v.a praamimured või Soome mereliiklus. 