

NR 3 2020 (309)

MEERELÄÄK

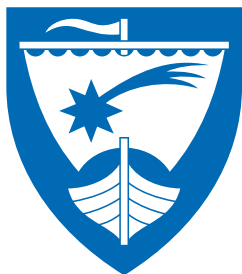
Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine

VEETEDE AMETI
TEATAJA



Nr 3 2020 (120)

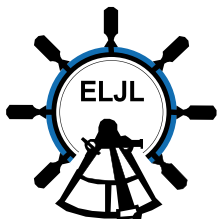
Ajakiri Meremees on Eesti Mereakadeemia, merendusettevõtete ja
-organisatsioonide toel ilmuv ajakiri.



Saaremaa vald



KUNDA SADAM

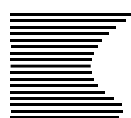
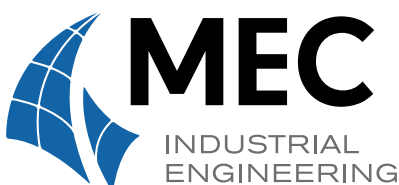


EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT
Association Of Estonian Deck Officers



ALFONS HÅKANS

WE MAKE IT HAPPEN



SRC

Marine
Offshore
Industry

www.src.ee



MEREMEEZ

Meremees on Eesti merendusajakiri, mida antakse välja 1989. aastast alates. Ajakiri Meremees ilmub Eesti Mereakadeemia, merendusettevõtete ja -organisatsioonide toel.

AJAKIRJA VÄLJAANDJA:

Eesti Mereakadeemia
Address: Kopli 101, Tallinn 11712
Trükikoda: Spin Press
Trükki saadetud 15. septembril

Kaanefoto: Kalasadam Eesti Meremuuseumi näitusel „Ajaland sadamates”.
Video: Jaan Kronberg, SkyCam

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

KONTAKT

✉ meremees@taltech.ee



www.taltech.ee/mereakadeemia/meremees



www.facebook.com/ajakirimeremees/



ISSN 2504-7345

Sisukord

Võitlus liinide pärast	4
Koroonakriis maailma merenduses	6
COVID-19 mõjust laevaliiklusele	8
Meremehed viiruse vangis	9
Eesti Vabariigis, punalipu all	10
Laevamehaanikute sajand: oma mehaanikamajas	12
Kalasadamast kadus vesi	14
Kalasadam: sadamast väikesadamaks	17
Kalasadam oli populaarne sadam	18
Lennusadama näitusel saab sukelduda mereteadlaste argipäeva	19
Kalapüügi innovatsiooniprojekt	21
IHO uue andmestandardi S-100 kasutuselevõtt Eestis	23
Kuidas renoveerida väikelaeva? Ekspert jagab näpunäiteid	25
Merendus uudised	28
Juhan Smuuliga „Admiral Bellingshausenil“	30
Veeteede Ameti Teataja	31-46
IMO ringkirjad	46
Saare Kalur Angolas	47
Vanasadama uus sild	47

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 €.

Võitlus liinide pärast

Tauri Roosipuu

Eesti saarte avalikke laevaliine opereerivad peamiselt riigihangete või konkursside alusel erafirmad – tänavu TS Laevad OÜ, AS Kihnu Veeteed ja Tuule Liinid OÜ. Erandina teevad seda väiksemate aluste puhul kohalikud omavalitsused – Abruca liinilaeva ja Vilsandi liinipaati opereerib Saaremaa Vallavalitsus ning Manilaiu liinipaati Pärnu Haldusteenused.

Kuna riigihankeid ja konkursse laevaliinide opereerimiseks tehakse üldjuhul paljudeks aastateks (nt 5 või 10 aastaks) ja nendest laekuv tulu on ka ettevõtete jaoks peamine, siis on iga hankevõit kulla hinnaga – kui isegi mitte suure tulu mõttes, siis vähemalt referentsina järgmiste hangete jaoks.

Harvad on need hanked, mille korral üks pool tulemusi riigihangete vaidlustuskomisjonis või kohtus ümber hinnata ei prooviks.

Just seepärast on käesolev aasta eriti põnev, sest konkurssidel oli koguni viis laevaliini.

Sviby-Rohuküla

Vedaja: AS Kihnu Veeteed
Tellija: MTÜ Põhja-Eesti ÜTK
Periood: 1.6.2016-31.5.2021
Laev: Ormsö
Omanik: Eesti Vabariik

Rohuküla-Heltemaa Virtsu-Kuivastu

Vedaja: TS Laevad OÜ
Tellija: MKM
Periood: 1.10.2016-30.9.2026
Laevad: Tiiu, Leiger, Piret, Töll
Omanik: TS Laevad OÜ

UUED OTSELEPINGUD

Sviby-Rohuküla

Sõru-Triigi
Kihnu-Munalaid
Munalaid-Manilaid
Vedaja: AS Kihnu Veeteed
Tellija: Maanteeamet (ja ÜTK-d)
Perioodid:
1.6.2021-31.5.2026 (Vormsi)
2.2.2021-1.2.2026 (Soela)
1.10.2020-30.9.2025 (Kihnu ja Manilaid)
Laevad: Ormsö, Soela, Kihnu Virve
Omanik: Eesti Vabariik

Manilaid-Munalaid

Vedaja: Pärnu Haldusteenused
Liinipaati: Mann

Sõru-Triigi

Vedaja: AS Kihnu Veeteed
Tellija: MKM
Periood: 1.5.2017-1.2.2021
Laev: Soela
Omanik: Eesti Vabariik

Papissaare-Vikati (Vilsandi)

Vedaja: Saaremaa Vallavalitsus
Liinipaati: Vilsandi

Roomassaare-Abruca

Vedaja: Saaremaa Vallavalitsus
Laev: Abro
Omanik: Eesti Vabariik

Kihnu-Munalaid Munalaid-Manilaid

(Kihnu-Pärnu) [punktirina]
Vedaja: AS Kihnu Veeteed
Tellija: Pärnu Maavalitsus
Periood: 1.10.2015-30.9.2020
Laev: Kihnu Virve
Omanik: Eesti Vabariik

Ringsu-Roomassaare Ringsu-Munalaid Ringsu-Pärnu

Vedaja: AS Kihnu Veeteed
Tellija: MKM ja Saare Maavalitsus
Periood: 1.5.2017-30.4.2022
Laev: Runö
Omanik: Eesti Vabariik

Kelnase-Leppneeme

Vedaja: Tuule Liinid OÜ
Tellija: Viimsi Vallavalitsus
Periood: 18.12.2018-31.10.2020
Laev: Wrangö
Omanik: Eesti Vabariik

Tallinn-Aegna

Vedaja: AS Kihnu Veeteed
Tellija: Tallinna Transpordiamet
Periood: 1.5.2020-31.10.2020
Laev: Vesta
Omanik: AS Kihnu Veeteed

Kobarkonkurss

Esmakordselt otsiti vedajat viieks aastaks korraga neljale liinile (Sviby-Rohuküla, Sõru-Triigi, Kihnu-Munalaid, Munalaid-Manilaid), millel sõidavad sama klassi laevad. See suurendas tunduvalt ka konkursi võitmise kaalu, kuna eraldiseisvate hangete/konkursside arv tulevikus väheneb.

Otsekonkursi (mitte riigihanke) korraldas Maanteeamet, mis ei pääsenud ka kriitikanooltest. Ühelt poolt tundsid end konkursitingimuste seadmisel kõrvalejätuna saarte elanikud, teiselt poolt Tuule Liinid OÜ, mis algselt konkursil osalemiseks kutset ei saanud, kuid hiljem oma pakkumuse siiski teha sai.

Oma pakkumuse tegid ka Kihnu Veeteed ja TS Laevad. 29. juunil kinnitati konkursi võitja – liinide senine vedaja Kihnu Veeteed, mille pakkumuse kogusumma oli 21,85 miljonit eurot –, 1. juulil sõlmiti vastav leping. 13. juulil esitas Tuule Liinid vaide, mida Maanteeamet 12. augusti otsusega ei rahuldanud, järgmise käiguna lubati kohtu poole pöörduda.

Tõenäosus, et juba sõlmitud otselepingu puhul konkursitulemus muutuda võiks, ei ole just suur.

Prangli liin

12. augustil tunnistas Viimsi Vallavalitsus kehtetuks Kelnase-Leppneeme laevaliini riigihanke, millele tegid pakkumused Tuule Liinid ja Kihnu Veeteed.

Hange tunnistati kehtetuks, sest hanke võitjat ei määranud tingimuste

järgi soodsaim koguhind, vaid kahe erineva tasu (reisi- ja periooditasu) eest saadavad hindepunktid. Selline süsteem võimaldas Kihnu Veeteedel kallima pakkumusega saada konkurendist rohkem punkte, mis Viimsi Vallavalitsuse kommunikatsiooni peaspetsialisti Elis Mäeotsa sõnul ei taga avalike vahendite säästlikku kasutamist ja moonutab ka konkurentsi.

Praeguse vedajaga kehtib liinileping 31. oktoobrini, seejuures kulus viimase hanke läbiviimisele üle poole aasta (kuulutati välja 29. jaanuaril). Viimsi Vallavalitsuse kinnitusele on Prangli saarele parvlaevühenduse teenus igal juhul tagatud, olenemata seniste hankemenetluste tulemustest. „Ühendus saarega ei katke ega ole kuidagi ohus. Analüüsime olukorda ja koostame seejärel vastava tegevuskava, mille alusel edasi minna,“ selgitas Mäeots edasist tegevust.

Augustis kehtetuks tunnistatud Prangli liini hange, millega otsiti vedajat viieks aastaks, ei ole viimaste aastate jooksul sel liinil esimene nurjunud hange. Ka 2018. aasta sügisel nurjus sama liini hange, kuna vaidlustus- ja kohtuskäikude tõttu ei saadud lepingut enne hankeperioodi algust sõlmida. Pakkumused tegid tollal Kihnu Veeteed ning Saaremaa Laevakompanii (SLK) ja Tuule Liinid ühispakkumusega (viimasel puudus vajalik referents).

2018. aasta septembris annetas Vjatšeslav Leedo tänaseni Viimsis võimul olevale Reformierakonnale 45 000 eurot, mis on ERJK andmeil tema ainus annetus erakondadele alates 2013. aastast. SLK aga pankrotistus ning vald valis otsekonkursi alusel vähem kui kaheks aastaks liini teenindama tol hetkel riulifirma Tuule Liinid.

Vastav korraldus ja leping on dokumendiregistris registreeritud 11. detsembril 2018, mistõttu Kihnu Veeteede taotlusel kohus ka õiguskaitset rakendada ei saanud, leping oli juba sõlmitud.

Tänavu on Tuule Liinid, mis kevadest enam Leedole ei kuulu, tollase

nüansi arvatavasti unustanud, kuna sarnast tegevust mõistetakse hukka Maanteeametile esitatud kobarkonkursi vaides: „Kõige silmatorkavamalt rikkus Maanteeamet hea halduse tava, kui sõlmis (või andis ühistranspordikeskustele vastava korralduse) Kihnu Veeteedega otsekohe pärast menetluse tulemuste teadaandmist halduslepingud (laevaliinide avaliku teenindamise lepingud). Selliselt võttis Maanteeamet nii endalt kui teiselt pakkujatelt efektiivse võimaluse menetluse aususe, võrdse kohtlemise, läbipaistvuse ja muude oluliste asjaolude järelkontrolliks.“

Käesolev aasta on näidanud, kui suure kaaluga ühe laevaliini võit võib olla, eriti kui neid ainult üks käes on, samuti seda, et hangete ja konkursside korraldamise kvaliteet aastate jooksul märgatavalt paranenud ei ole.

Laaksaare-Piirissaar

Vedaja: AS Kihnu Veeteed
Tellija: MTÜ Tartumaa ÜTK
Periood: 1.1.2019-31.12.2028
Laev: Koidula
Omanik: Eesti Vabariik

Koroonakriis maailma

Mari-Liis Kuuse,
Tallinna Tehnikakõrgkooli lektor

Covid-19 levimisel on olnud laiahaardeline mõju kogu maailma majandusele, sh ka meretranspordile. Konteinerikaubanduse ja -sadamate mahud vähenesid 2020. a esimestel kuudel, samal ajal püsisid konteinerivedude hinnad kriisi esimestel kuudel üsna stabiilsed.

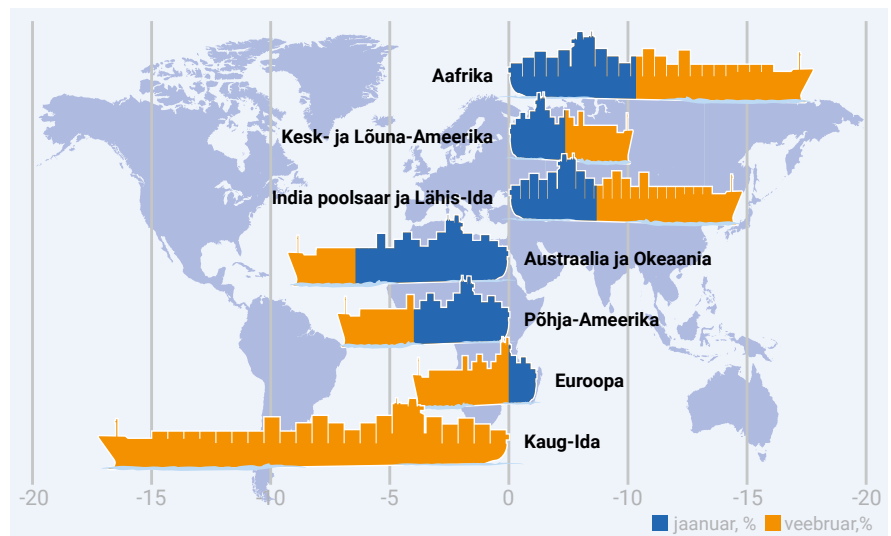
Ülemaailmne konteinerite transport vähenes 2020. a veebruaris 8,6% võrra, võrreldes 2019. aastaga, ning vähenes kõige rohkem Kaug-Idas (joonis 1) – 17,5% võrra.

Laevandusettevõtted hakkasid kohe otsima võimalusi, kuidas kulusid kärpida. Näiteks 2015. a hakati suunama enda laevu ümber Hea Lootuse neeme, mistõttu suudeti Suesi kanalit sundida kanalitasa vähendada 65%-le. Vähenenud konteinerivedude maht avaldas mõju ka sadamaile – üleilmselt vähenesid suurimates konteinerisadamates mahud nii veebruaris kui ka märtsis 6% võrra.

Hiina sadamates vähenes konteineritransport jaanuaris 5% võrra, veebruaris lausa 17% ning märtsis veel 2% võrra. Jaanuarist märtsini olid konteinerilaevad sunnitud tege-ma tühisõite Aasia - Põhja-Euroopa ning Aasia-Vahemere suundades varasemast tunduvalt rohkem.

Oluliselt vähenes konteineriveo maht ka Ameerika Lääneranniku sadamates, kus veebruaris kukkus maht 13% ning märtsis veel 18% võrra.

Covid-19 leviku tagajärjel rakendatud isolatsioon ja piirangud on mere-transporti samuti rängalt mõjutanud. Peamised suured sadamad kehtestasid piiranguid laevadele ja meeskonnadele, mis on paljudes piirkondades tõkestanud graafikujärgset meeskonnavahetust. Laevade satelliidiandmed näitavad, et reisimine sihtkoh-tadesse, kus on meeskonnavaetus, on konteinerilaevade puhul võrdluses eelnevate aastatega vähenenud



Joonis 1. Kaubamahtude muutus piirkondade kaupa

peaaegu 20% võrra.

Peamised piirangud sadamais tulenevad sellest, mis riigis laev viimati viibis – kui viimane sadam asus riigis, mida loetakse Covid-19 suure leviku riskirühma, siis rakendatakse vastavad ohutusnõuded viiruse võimaliku leviku tõkestamiseks.

Meeskonnavaetus on enamikule laevandusettevõttele äärmiselt oluline, et pidada kinni lepingutest ning seadustest. Tavaliselt toimub iga kuu ligikaudu 100 000 meeskonnavahe-tust. Viiruse leviku piiramiseks kehtestas aga ~126 riiki meeskonnavahe-tustele piirangud, 92 riigis oli see üldse keelatud ning 28 riigis toimus meeskonnavaetus range kont-rolli all ja vaid ametliku tõendi alusel.

Aprilli keskel, kui üleilmne liikumispääring oli kestnud ligi nädala, oli kõige selgem kruisilaevanduse pidur-dumine. Meretransport ei ole jäänud ühegi kriisi ajal puutumatuks, nagu ka seekord. Viimati oli üle maailma meritsi veetava kaubamahu suur langus 2009. a – 4,5%. 2020. a mahtude languse täpsem info on ilmselt saada-val aasta lõpus.

Konteinertransport Euroopas

Koroonaviirus tekkis ja hakkas levima Hiinas 2019. a detsembris, selle majanduslik mõju oli märgatav Euroopa konteinerisadamais 2020. a märtsis. Tabelis 1 on esitatud 2020. a esimese poolaasta konteinerikäi-

be muutused Euroopa 15 suurimas konteinerisadamais. Oluline on mär-gata, et Hamburgi ja Gioia Tauro and-med on antud 2020. a esimese kvar-tali kohta (2020. a esimese poolaas-ta arvud on eeldatavasti 2019. a näi-tajaist madalamad) ning Gdanski ja Bremerhaveni arvud näitavad 2020. a esimest viit kuud.

Antwerpeni sadam on tabelis näh-tavaist ainus sadam Euroopas, mis suutis saavutada eelmise aastaga võrreldava mahutaseme (+0,4%). Tei-ses Belgia konteinerisadamais Zeeb-rugges (2019. a Euroopa 18. sadam) registreeriti tugev kasv (+14% 2020. a I poolaastal) peamiselt tänu Cosco Shipping Ports terminalis toodetud lisakogusele.

Vahemere piirkonna sadam Gioia Tauro näitas samuti tugevat kasvu. 2020. a esimese kvartali näitajad pol-nud allikmaterjali kirjutamise ajal saadaval, kuna Terminal Investment Limited (TiL) ettevõttest sai Med-center Container Terminali (MCT) uus täieõiguslik omanik, kui 2019. a omandati 50% Contship Italia akt-siaid. Sellel sammul on kindlasti väga suur mõju, kuna MSC hakkab üha rohkem oma konteinerid läbi Gioia Tauro sadama suunama.

Enamikul 15 sadamast on 2020. a esimesel poolel negatiivsed kasvu-näitajad. Siiski võib täheldada suuri erinevusi, näiteks Algecirases ja Bre-merhavenis on kaubamahtude vähe-

merenduses

nemine olnud pigem tagasihoidlik. Samal ajal oli näiteks Le Havre'i ja Barcelona sadamais konteinerikäive vähenenud rohkem kui 20% võrra.

Algselt mõjutasid Le Havre'i sadama tegevust tugevasti Prantsusmaal detsembris 2019 ja jaanuaris 2020 toimunud üleriigilised streigid. 2020. a märtsis ja teises kvartalis hakkas aga mõju avaldama tööstuse ja transpordi seisak Hiinas.

Ka Prantsuse Med Marseille'i sadam (2019. a 1,2 miljonit TEUd) pidi 2020. a I poolaastal leppima suure, 17%lise langusega. Barcelona sadama järsk langus on suuresti tingitud transiidi kokkuvarisemisest.

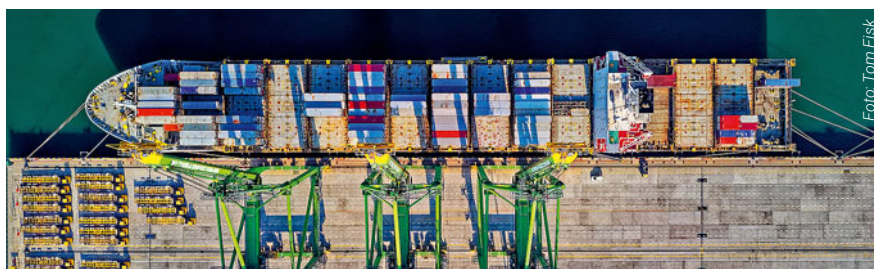
Cosco omanduses olev Kreeka sõlmpunkt Piraeuse sadam ja Gdanski sadam Poolas, kaks kiiret ronijat Euroopa konteinerisadamate edetabelis, on mõlemad esimest korda pärast mitut aastat negatiivse kasvuga.

Kui võrrelda 2020. a I poolaasta konteinerisadamate majanduskasvu 2009. a arvudega, on näha, et kahel kriisil oli konteinerikäibe arengule Euroopa 15 suurimas sadamas väga erinev mõju. Gioia Tauro ja Antwerpen olid tugevasti mõjutatud 2008. a lõpus alanud finants-majanduskriisist (vastavalt -17,6% ja -15,6% võrra 2009. a), kuid mõlemad sadamad on Covid-19 kriisi ajal palju tugevamas positsioonis.

Mõnes sadamas, nagu Algeciras ja Bremerhavenis (ja eeldatavasti ka Hamburgis, ehkki I poolaasta andmed veel puuduvad) on 2020. a esimesel poolel palju väiksem protsentuaalne kahjum, võrreldes 2008/2009. aasta langusega.

2009. a kriis ei kahandanud Valencia, Piraeuse ja Gdanski sadamate konteinerikäibe kasvu, kuid 2020. a esimesel poolaastal vähenes konteinerikäive kõigis kolmes sadamas. Konteinerimahud Barcelona ja Genova sadamates on kriisiolukordadele väga vastuvõtlikud, kuna neid tabas nii 2009. kui ka 2020. a I poolaastal suur langus.

Euroopa Liit otsustas kohandada eri transpordisektoreis teatavaid



Konteinerikäibe muutus sadamais

Konteinerikäibe muutus sadamais				Covid-19 kriis	2009. a majanduskriis
2019	2007	Sadam	Ajavahemik kuudes	I poolaasta 2020 vs I poolaasta 2019	2009 vs 2008
1	1	Rotterdam (Madalmaad)	6	-7,0%	-9,6%
2	3	Antwerpen (Belgia)	6	0,4%	-15,6%
3	2	Hamburg (Saksamaa)	3	-6,6%	-28,0%
4	17	Piraeus (Kreeka)	6	-6,2%	91,7%
5	8	Valencia (Hispaania)	6	-9,1%	1,6%
6	6	Algeciras (Hispaania)	6	-1,5%	-8,5%
7	4	Bremerhaven (Saksamaa)	5	-4,4%	-16,2%
8	7	Felixstowe (Suurbritannia)	-	-	-3,5%
9	10	Barcelona (Hispaania)	6	-20,5%	-29,9%
10	9	Le Havre (Prantsusmaa)	6	-29,0%	-10,0%
11	12	Marsaxlokk (Malta)	-	-	-3,1%
12	14	Genova (Itaalia)	6	-13,8%	-13,2%
13	5	Gioia Tauro (Itaalia)	3	52,5%	-17,6%
14	15	Peterburi (Venemaa)	-	-	-32,2%
15	63	Gdansk (Poola)	5	-7,4%	47,0%

2019. a konteinerikäive Top-3 sadamais oli 35,93 miljonit TEUd
2019. a konteinerikäive Top-15 sadamais oli 79,039 miljonit TEU

Tabel 1. Euroopa 15 suurema sadama konteinerikäibe muutused.


Allikas <https://www.porteconomics.eu/wp-content/uploads/2020/08/Top-15-container-port-Europe-H1-2020.png>

õigusnorme, et aidata toime tulla erakorraliste asjaoludega. 20. mail võttis ELi nõukogu ajutised meetmed, millega võimaldatakse pikendada osa tunnistuste ja lubade kehtivust mh ka veetranspordi valdkonnas ning ühtlasi muudeti paindlikumaks sadamataristu kasutustasusid käsitlevad õigusnormid.

Õigusnormide kohaselt peavad liikmesriigid tagama sadamataristu kasutustasu kehtestamise. Muudatustega anti sadamaille võimalus loobuda sadamatasudest, peatada nende kogumine, neid vähendada või nende maksetähtaega pikendada 1. märtsist kuni 31. oktoobrini 2020.

Eestis

Eesti Statistikaameti andmeil vähenes üldiselt transpordisektoris maikuu kaupade eksport 2019. a maiga võrreldes 25% ja import 24% võrra. Aprilliga võrreldes kahanes eksport 2% võrra ja import jäi samale tasemele. Kuid juunis püsis kaupade eksport eelmise aasta juuniga võrreldes samal tasemel ja import vähenes 8% võrra.

Teises kvartalis tervikuna vähenes eksport 15% võrra, võrreldes 2019. a, ja import 18% võrra. Riikide arvestuses vähenes kaupade eksport kõige enam Hollandisse ja USAsse ning sissevedu enim Rootsist ja Leedust. 

COVID-19 mõjust laevaliiklusele

Jane Niit

EMSA (Euroopa Meresõiduohutuse Amet) andis välja aruande, mis käsitleb COVID-19 mõju laevaliiklusele, kasutades SafeSeaNet1 andmeid ning mõnel juhtumil on need kombineeritud ka LRIT ja MARINFO andmetega.

Aruanne näitab laevaliikluse statistikat ja sadamakülastuste arvu muutumise trende ning keskendub peamiselt Euroopa Liidu sadamatele ja Euroopa Liidu riikide lippude all sõitvatele laevadele.

Mõningane statistika on saadaval ka selle kohta, kuidas on kriis mõjutanud Euroopa ja Hiina ning Euroopa ja Ameerika Ühendriikide vahelist laevaliiklust.

Järgnevalt on välja toodud raporti olulisemad arvud, kogu ülevaadet saab lugeda EMSA kodulehel.

Laevakülastused Euroopa Liidu sadamais

ELi sadamate külastus kahanes 16% võrra, võrreldes eelmise aasta sama perioodiga. Nimelt toimus 2019. a esimese 32 nädala jooksul ELi sadamais 541 850 laevakülastust, tänava samal ajal toimus 455 117 külastust. Märkimisväärne sadamakülastuste arvu langus algas 12. nädalal (16.-22. märtsini), nädal pärast ülemaailmse pandeemia väljakuulutamist.

Võrreldes 2019. ja 2020. a 20.-32. nädalat laevatuüpide kaupa, on näha, et kõige suurem külastuste arvu langus oli kruisilaevadel (-93%), reisi-laevadel (-52%) ja autotarnelaevadel (-36%), samal ajal kui keemiatankerite külastuste arv hoopis suurenes (9%) ning õlitankerite (-4%) ja kuivlastilaevade arvus (-4%) oli ainult väike vähenemine.

ELi liikmesriikide sadamaist vähenes laevakülastuste arv kõige rohkem Horvaatia (-77%), Islandi (-58%),

Country of flag	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
Belgium	-11%	9%	-27%	-17%	-14%	-10%	-32%	-32%	19%	-13%	-32%	-35%	-34%	-27%	-56%	-30%	-24%	-24%	-45%	-47%	-44%
Bulgaria	-3%	-22%	6%	-24%	-25%	-19%	-11%	7%	-11%	-13%	-2%	-38%	-35%	-46%	-39%	-73%	-28%	-43%	-41%	-40%	-46%
Croatia	-11%	-35%	-60%	-59%	-64%	-62%	-73%	-70%	-81%	-72%	-71%	-80%	-82%	-79%	-67%	-68%	-64%	-66%	-63%	-57%	-60%
Cyprus	12%	16%	-12%	-17%	-21%	-13%	-16%	-23%	-22%	-23%	-24%	-32%	-29%	-28%	-15%	-19%	-22%	-25%	-18%	-20%	-18%
Denmark	3%	0%	-16%	-6%	2%	-2%	5%	9%	9%	10%	9%	4%	8%	14%	17%	6%	11%	26%	34%	31%	33%
Estonia	-10%	-18%	-45%	-29%	-42%	-27%	-32%	-33%	-36%	-32%	-20%	-44%	-29%	-29%	4%	12%	-12%	8%	-18%	4%	25%
France	-9%	-32%	-48%	-44%	-37%	-43%	-52%	-51%	-52%	-49%	-50%	-51%	-43%	-46%	-45%	-33%	-32%	-29%	-29%	-22%	-23%
Germany	-9%	-17%	-33%	-38%	-38%	-34%	-29%	-34%	-35%	-18%	-15%	-20%	-12%	-10%	-10%	-7%	-11%	8%	6%	6%	7%
Greece	-5%	-10%	-34%	-38%	-45%	-51%	-45%	-44%	-47%	-41%	-42%	-36%	-34%	-39%	-34%	-24%	-27%	-18%	-8%	-9%	-3%
Iceland	141%	91%	-23%	-26%	-1%	33%	53%	37%	-3%	-28%	-33%	-21%	-48%	-50%	-31%	3%	-35%	-55%	-32%	-7%	-31%
Ireland	44%	36%	34%	10%	-10%	7%	-28%	45%	-1%	-10%	-24%	-14%	23%	-8%	-9%	-17%	2%	3%	-26%	14%	-22%
Italy	-31%	-37%	-51%	-51%	-60%	-53%	-60%	-52%	-50%	-45%	-44%	-50%	-40%	-38%	-27%	-32%	-23%	-16%	-10%	7%	-11%
Latvia	41%	49%	-5%	-13%	-20%	-38%	-36%	-55%	-62%	-56%	-5%	-36%	-5%	0%	-33%	-58%	-33%	-29%	-37%	-18%	-51%
Lithuania	-8%	17%	-9%	-14%	-32%	-6%	-6%	-23%	-33%	-27%	-32%	-36%	-26%	-21%	4%	7%	-25%	-14%	-31%	-36%	-14%
Luxembourg	10%	25%	43%	35%	-28%	-23%	-2%	-33%	-36%	8%	26%	-2%	-18%	-29%	7%	1%	-23%	-34%	-18%	-37%	-30%
Malta	6%	13%	-6%	-11%	-24%	-16%	-21%	-22%	-29%	-24%	-20%	-31%	-27%	-32%	-24%	-20%	-21%	-23%	-18%	-15%	-22%
Netherlands	-1%	8%	-11%	-6%	-12%	0%	-7%	-13%	-21%	-17%	-12%	-10%	-8%	-10%	6%	-2%	-1%	-6%	-9%	-6%	-6%
Norway	-2%	-4%	-17%	-1%	30%	36%	31%	27%	33%	19%	25%	11%	22%	15%	21%	14%	20%	24%	41%	48%	43%
Poland	-40%	-7%	-73%	-38%	-55%	-59%	-72%	-75%	-37%	-73%	-57%	-42%	-50%	-31%	-25%	-20%	-46%	-45%	-61%	-52%	-54%
Portugal	3%	5%	-10%	-7%	4%	6%	-11%	-2%	8%	-4%	-10%	-15%	-15%	1%	-1%	4%	15%	9%	6%	6%	-2%
Romania	300%	-71%	100%	150%	0%	-25%	700%	400%	250%	80%	-50%	-33%	-50%	33%	-86%	125%	33%	-14%	-78%	-80%	-90%
Spain	-44%	-47%	-62%	-69%	-59%	-65%	-66%	-65%	-58%	-66%	-63%	-66%	-60%	-58%	-40%	-36%	-29%	-37%	-29%	-23%	-33%
Sweden	-8%	-11%	-17%	-1%	-7%	1%	-3%	-3%	-8%	-5%	-6%	-15%	-11%	4%	-1%	-1%	-1%	5%	14%	14%	11%
United Kingdom	2%	-1%	-20%	-25%	-19%	-20%	-26%	-30%	-32%	-31%	-32%	-34%	-34%	-28%	-30%	-18%	-4%	-4%	4%	4%	3%

2019. ja 2020. aasta 12-32 nädala sadamakülastuste võrdlus lipuriikide järgi maailmas.

Hispaania (-43%), Sloveenia (-35%) ja Prantsusmaa (-29%) sadamais. Samal ajal näitas Kreeka suisa 55% ning Taani 2% võrra laevakülastuste arvu suurenemist, võrreldes eelmise aasta sama perioodiga.

Vaadeldes konkreetseid sadamaid, näitas suurimat langust Algeci-rase (-43%), Barcelona (-34%), Marseille (-31%), Le Havre'i (-28%) ja Genova (-27%) sadamate laevakülastuste arv. Eesti sadamais oli langus -14% ehk alla ELi keskmise, mis oli -19%. Samal ajal suurenes Kreekas Piraeuse sadama laevakülastuste arv 116%ni varasema aastaga võrreldes.

Kriisi mõju ELi liikmesriigi lippu kandvaile laevadele

Statistika näitab, et ELi liikmesriigi lipu all sõitvate laevade sadamakülastuste arv oli kogu maailmas aasta algusest kuni 11. nädalani stabiilses tõusujoones (kuni 10%). Alates 12. nädalast hakkas külastuste arv langema, saavutades madalpunkti 23. nädalal, mil erinevus eelneva aastaga oli lausa -27%. 31. nädal näitas juba positiivset trendi (1%).

Kõige paremini on läinud Norra (positiivne trend alates 16. nädalast) ja Taani (positiivne trend alates 18. nädalast) laevadel, nende lippude all on laevakülastuste arv eelmise aastaga võrreldes hoopis tõusutrendis.


ELi-Hiina vaheline laevaliiklus

Aruanne toob välja ka ELi ja Hiina vahelise laevaliikluse statistika (arvestatud on kõiki maailma lipuriike). MARINFOle pole teada, kas laev on parasjagu laadimas või lossimas või mõlemat, mistõttu liiklusstatistika pole üheselt võrreldav kaubamahtudega. Aruandes võrreldakse 2019. ja 2020. a esimese 32 nädala laevakülastusi.

Andmed näitavad, et sel perioodil vähenes laevaliiklus Hiinast Euroopasse 27,1%, samal ajal kui Euroopast Hiinasse vähenes laevaliiklus lausa 47,8%. Vaadates statistikat laevatuüpide järgi, siis segalastilaevade, gaasitankerite ja puistlastilaevade liiklus Euroopast Hiinasse suurenes, ent autotarnelaevade (47,7%) ja konteinerilaevade (52%) liiklus vähenes märgatavalt.

Vastupidises liikluses, st Hiinast Euroopasse, on langus olnud hoopis väiksem, konteinerilaevade külastusi on 27% ja autotarnelaevade külastusi 22% võrra vähem.

ELi-USA vaheline laevaliiklus

Euroopast USAsse vähenes laevaliiklus 27,9% ning vastupidise suunaga liiklus 39,5% võrra. Statistika järgi vähenes USAst Euroopasse sõitvate konteinerilaevade sadamakülastuste arv 44,5% ja vastupidises suunas 20,5% võrra. 



Esiplaanil Beckholmeni kuydokid, kus seisib "Island Sky".
Foto: Madli Vitismann

Meremehed viiruse vangis

Madli Vitismann

Rootsi laevandusajakiri Sjöfartstidningen kirjeldas mõne laeva meremeeste olukorda, kes pikka aega laevast välja ei pääsenud. Ent nad ei pääsenud kaile ka Eestis.

Kui Karlshamni saabusid 13. juunil kaubalaevad "Lister" ja "Listervik", teatas sadam, et laevast ei või väljuda muuks kui vaid prügi äraandmiseks. Laevaomaniku Rederi AB Uman kommentaar oli, et Poola meremehed võivad ju koju sõita ja seejärel rõõmsalt autoturistidena Rootsi naasta, ent sadama kaudu Rootsi tulla ei või.

Sadam viitas piiripolitseile, mis omakorda viitas ajutisele sissesõidukeelule 17. märtsist (pikendatud 31. augustini). See võimaldab laevalt lahkuda üksnes läbi piirikontrolli ja tõendatult erandliku vajaduse korral. Reederi esindaja Björn Holm pahanas: "See pole ju mingi vangla, kus nad töötavad. Nad peavad tohtima kaldale minna hambapastat ostma, kui vaja." Piiripolitsei vastus talle oli, et ammendavat erandite loetelu pole, aga kohtuda sugulaste-sõpradega, minna poodi, trenni, kirikusse, restorani või pubisse vms pole kindlasti erandid, mida lubada.

Humanitaarkriis

Neli Linné Ülikooli õppejõudu, sh meretöökeskonna inseneriala doktor Cecilia Österman, esinesid 17. juunil avaliku kirjaga, milles tuletasid meelde, et Covid-19 viirus on sundinud meremehed eesliinile, kus nad

tagavad ühiskonnale elutähtsate kaupade veo, kuid nende endi tervise ja heaolu arvel, ning pikk ebakindlusperiood jätab neile oma jälje. Suletud piirid ja reisipiirangud tähendavad, et sajad tuhanded meremehed on kinni oma laevades võimaluseta jõuda koju. Õppejõud nõudsid ühiskonnale oluliste töötajate staatust meremeestele, meeskonnavahetuste ja viisarežiimi lihtsustamist.

Tivoli kõrval

24. juunil, IMO meremehepäeva eelõhtul tuli jutuks kruisilaeva „Island Sky“ olukord Stockholmis. Antarktika kruisihooaja järel oli laev alates märtsist seisnud Helsingborgis ja tuli juuni keskel Beckholmeni dokki. Kõik need kuud pardal olnud 30-liikmelisest laevaperest tohtis kaldale minna vaid Rootsi kodanikust vanemtüürimees. Teised, kolmandate riikide kodanikud, olid kui vangis vanalinna ja tivoli vahel. Kuigi Rootsi valitsus oli 8. juunist lödvendanud reisipiiranguid põllu- ja metsameestele ning aiapidajatele, ei kehtinud need meremeestele. Laev pidi tehasesse jääma ka juulikuuks, s.t ka meremehed laevale.


Sjöfartstidningenile 1. juulil intervjuu andnud piiripolitsei ülem Patrik Engström selgitas, et meremeestele laevalt lahkumist võimaldav erand on üksnes kojureis mahamunsterdamisel. Ta õigustas ka seda, et päevakspaariks Rootsi sõitev veoautojuht tohib minna näiteks poodi, aga kuude kaupa laevas olnud meremees ei või. Ent 3. juuliks oli piiripolitsei oma seisukohta muutnud ja 4. juulist lubati

välismaa meremehed sadamalinnapiires kaldale.

Kundas oli samuti

Karlshamni viis „Lister“ rapsilasti Kundast, kuhu oli saabunud 11. juunil Rootsi sadamast Ystadist. Rootsi piiripolitsei jurist selgitas: „Isegi ELi kodanikud peavad läbima piirikontrolli. Kui nad pole sissesõitu vormistanud Eestis, on nad jätkuvalt väljaspool ELi ja Euroopa Majanduspiirkonda.“

PPA juhtivpiiriametnik Rene Hartökainen selgitas, et „Lister“ esitas dokumendid elektroonilise mereinfosüsteemi EMDE kaudu. Et laev saabus Rootsist ja laevapere liikmed olid ELi kodanikud, siis tehti vastavalt Schengeni piirieskirjale laeva ja laevapereliikmete piirikontroll elektroonselt. Laeva ülddeklaratsioonilt ja munsterrollilt on näha, et laev on tulnud Eestist, kuid füüsilist piirikontrolli ei tehtud ja munsterrolli ei kantud piiriületuse templit.

Kunda sadamakapten Eiki Orgmets selgitas, et ka neil ei tohtinud meremehed kaile astuda. Laevad liikusid, aga meremehed mitte. Eesti kodanikud võinuks laevalt kaldale tulla, aga pidanuks pärast karantiinis olema, mistõttu nemadki jäid laevadele. Laadimised-lossimised olid kaugjuhtimisel raadio teel ja inimesed kohtusid ainult hädavajadusel. Sadamakapten püsis samuti kodukontoris – kui keegi oleks haigestunud, tulnuks sadam sulgeda. „Et meil õnnestus haigusjuhtumiteta läbi saada, oli meie endi teene,“ kinnitas Eiki Orgmets. 

Eesti Vabariigis, punalipu

Madli Vitismann

Tol ajal, kui Stockholmi laevaliini sõitis Rootsi lipuga „Nord Estonia“, oli sel liinil hiljem kõige kauem sõitnud kapten Roland Lemendik tüürimees veel suuremal laeval venekeelse nimega „70-Letije Oktjabrja“. Elust punalipu all ajal, kui Eestis end üsna vabana tunti, jutustas ta Stockholmi-liini aastapäeva puhul.

Kuidas teie meremehekarjäär algas?

Stockholmi-liini käivitumise ajaks olin juba läbinud noorema tüürimehe perioodi Povenets-klassi laeval „Paide“. Sain seal väga hea praktika, sest „Paide“ oli jääklassiga laev, mis sõitis Kaug-Põhjast kuni Aafrika ja Vahe-mereni. See oli Eesti Merelaevanduse teenindatav piirkond, käisime Murmanskist kuni Aafrika rannikuni ja Vahemerel. Saime vedada kõiksoogu kaupa ja käia huvitavates sadamates, nii suuremates kui ka vähemates. Kolmanda tüürimehe elu laeval, kus meeskond oli suur ja tuli ette valmistada laia navigatsioonipiirkonna merekaardid – see oli väga hea kool.

1990. a ma olin juba – Eesti Merelaevanduse kõige suuremad laevad olid 52 000-tonnised puistlastilaevad – huvitava nimega laeval „70-Letije Oktjabrja“.

Kuidas oli võimalik raadios inglise keeles öelda „Semidesjatiletije Oktjabrja“?

Need laevad sõitsid ju peamiselt Nõukogude Liidu Läänemere sadamate ning Kanada, Põhja- ja Lõuna-Ameerika vahet. USAs läksime kord Baltimore'i ja seal tuleb läbi minna piiratud juurdepääsuga alast. Ameerika loots tuli peale ja nagu ikka, peavad nad teatud kontrollpunktides ette kandma. Kui ta esimest korda hakkas ette kandma, siis küsis, mis laeva nimi on. Lugesin talle tähthaaval selle ette, ta üritas mitmel puhul järele korrata, aga lõpuks lõi käega ja ütles lihtsalt „Red October“. Tol ajal oli just näidatud Hollywoodi filmi „Red Octo-

ber“ allveelaevast, milles võidukas kapten üritas tuumaallveelaevaga ühelt kaldalt teisele jõuda, nii et see nimi tekitas VTSis palju elevust.

Hiljem oli selle laeva nimi „Aleksander Aberg“, meie maadlejate sarjast. Oli omaette põnev ja õpetlik aeg. Alustasin kolmanda tüürimehena suures, 41-liikmelises meeskonnas.

Esimene abi oli ka?

Jaa. Ma olen kõik need etapid läbi käinud. „Aleksander Abergil“ elas vanemtüürimees paremas pardas ja esimene abi vasakus pardas, need olid võrdlemisi suured ühesugused kajutid. Kui esimene abi ära kaotati, siis anti mulle teise tüürimehena esimese abi kajut. Oli omapärane emotsionaalne hetk, elada kajutis, kus enne elas esimene abi.

Kui te Rootsi-liini avamise ajal olite juba rahvusvahelises sõidus, siis te tõenäoliselt ei tajunud selle liini avamist nii olulisena kui need, kes nägid selles ukse avanemist?

Minu elu oli tol ajal suunatud täielikult merele ja tahtsin saada Eesti Merelaevanduses n-õ korraliku laeva ja kaugete reiside peale.

Reisilaevandus oli tavameremehele pea kättesaamatu. Oli „Georg Ots“ oma väljakujunenud traditsioonide ja meeskonnaga, aga sinna puudus juurdepääsuvõimalus. Ja teiseks, kui merele minna, siis tuli ju võtta seda perspektiiviga, et sellest areneb välja karjäär, mis päädib kaptenisillal. Selleks nägi meresõidustaaž erisusi: näiteks selleks, et teisest tüürimehest tõusta vanemtüürimeheks, oli vaja meresõidupraktikat 18 kuud väljaspool Skagenit ja kapteniks veel rohkem.

Tollal olid kaugsõidutüürimehed ja -kaptenid, eks piditegi kaugetel sõitma.

Mul õnnestus saada tööle laevale, kus kapten Elmar Mälk hindas mu oskusi. Ta oli Saaremaa mees Sörve poolsaare kõige kitsamast kohast ja meil oli, kas just lustakas, aga omapärane suhtlusvorm – kaks eesti meest,

Fotol on „Aleksander Abergist“ (ex „70-letie Oktyabrya“) aasta noorem sõsarlaev „Kristjan Palusalu“, mis sai 1989. a kohe sobiva nime.

Foto: Dmitri Prants



Kapten Roland Lemendik. Foto: Uku Tigasing

mina kolmas ja seejärel teine tüürimees, ja kapten.

Minu eesmärk oli sõita ujuvstaaž täis. Meie reisid olid pikad, 6-7 kuud merel ja 2 kuud maal. Võib öelda, et veetsin ligi kümme kuud aastas merel ja ujuvstaaži kogunes mulle, noorele tüürimehele, päris kiiresti.

Olime just teel Ameerikasse, kui 1991. a oli Moskvas putš. Nägime viimasel hetkel Taani väinades, kuidas putš algas. Siis sõitsime üle Põhjameri ja nägime Inglise televisioonist, kuidas mööda Tartu maanteed sõidavad tankid Tallinna sisse. Ja siis oli Eesti Merelaevanduse infokanalites vaikus.

Et Eesti Vabariik on välja kuuluta-



tud, saime teada siis, kui jõudsimme Baltimore'i. Väliseestlased tulid meile sinimustvalge lipuga vastu ja saime teada, et seda riiki, kust välja sõitsime, enam ei ole. On hoopis teine riik, kuhu me tagasi pöördume.

Teie info tuli Eesti Merelaevanduse büllötäänidest, mis olid vahel üsna hirmuäratavad.

Kõigepealt see infokeskus vaikis, sest ei soovitud vist anda sõnumit, milles ei oldud ise päris kindlad, või oli see meelsus veel lõpuni välja kujunemata. Teadsime laevas putšist kaks päeva varem, kui infobüllötäänid jõudsid selle kohta meieni. Huvitav oli muidugi see, et kui me Taani väinadest läbi sõitsime, siis loots vaatas lippu ja küsis, kas te ikka jätkate reisi lääne poole. Küsis, kas olete ikka Nõukogude laev. Ütlesime, et jah, oleme Nõukogude Liidu laev. Ta teadis rääkida, et laevad, mis olid hommikul läände sõiduks lootsi tellinud, olid tellimuse tühistanud ja suunatud tagasi itta, aga meid lasti edasi sõita lääne poole.

Teil oli juba Ameerikasse jõudes vaja sinimustvalget vöörimastis.

Jah, sellega on nüüd selline huvitav lugu. Nõukogude ajal õppinud, merepraktika ja ka viisa saanud inimesena hetkel, kui jõudsimme Baltimore'i, toodi meile sinimustvalge ja soovitati ahtrisse heisata, oli see teatav mõttekoht kaptenile. Sel hetkel me veel sinimustvalget ahtrisse lehvimat ei saanud panna. Olime hoopis teises laevaregistris, sõitsime veel punalipu all edasi, aga jah, sel hetkel heiskasime laeva toodud sinimustvalge lipu küll masti, aga mitte ahtrisse.

Omaette anekdootlik lugu oli, kuidas laevade sirbid-vasarad maha löigati ja punased triibud vahetult enne Tallinna jõudmist üle värviti. Sattusin olema laevas, kus oli üks väga nõukogudemeelne kapten. Kui Eesti Merelaevandusest tuli korraldus korstna punane triip üle värvida ja me seda merel muidugi ei teinud, siis säilis tal viimse hetkeni lootus, et ehk see riik pööratakse tagasi. Kui me olime juba Taani väinades ja väljas puhus 25 m/s

tormituul, siis piltlikult öeldes seoti pootsman nõõridega kinni, värvipott ja pintsel kätte ja hoiti teda korstna küljes, kuni ta neid punaseid triipe ümber värvis, et hommikul Tallinna jõudes oleks näha, et korstnatriip on sinine.

Enne Rootsi-liini saite juba parvlaeval kätt harjutada.


Eellugu oli, et 1992. a suvel, kui olin kodus puhkusel, võeti minuga ühendust kaadrite osakonnast. Et teine tüürimees, eestlane, ja siis just komplekteeriti meeskonda reisilaevale „Tallink“. See oli ju esimene Eesti parvlaev, sest „Georg Otsale“ oli küll võimalik ka paar-kolm autot mahutada, aga pigem tõsteti käsitsi ja oli väga kitsas. Just selline veeremi sisse-väljasõit Eesti lipu all oli „Tallinkil“. Kapten Avo Piht võttis minuga ühendust, osutusin valituks, meid oli kaks teist tüürimeest. Olin see tüürimees, kes heiskas Eesti lipu esimesel Eesti parvlaeval.

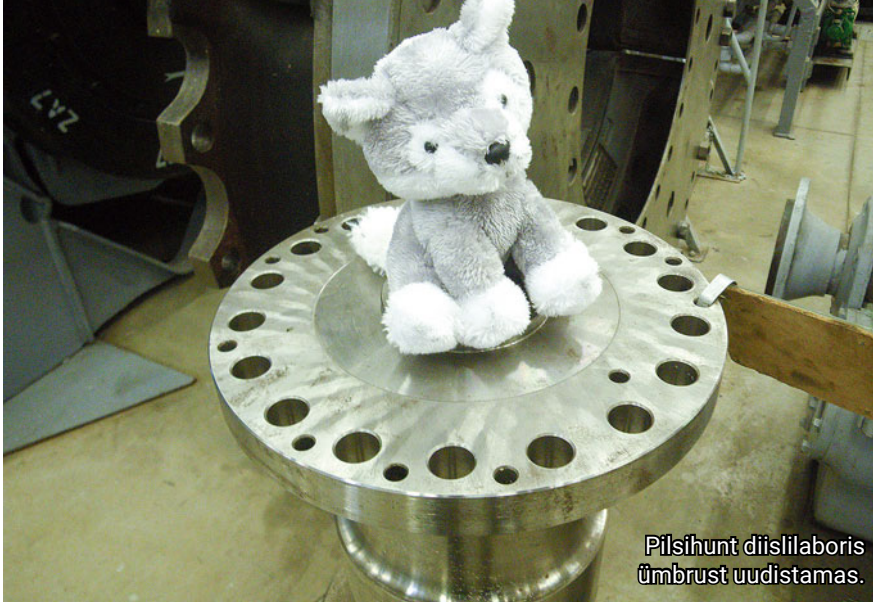
Mul oli au seda pealt vaadata.

Siis teate ka kõiki muid lustakaid lugusid, mis „Tallinkil“ esimesel reisel võimalikuks said.

Üht-teist on aja jooksul välja imbunud.

Eks seal oli natukene teistmoodi meresõitu sel päeval. Aga jah, 1992. a oli reisilaevale saada võrdlemisi uudne kogemus, ja sattuda puistlastilaevalt parvlaevale oli minu jaoks täiesti teine valdkond.

Juhtus nii, et minuga võttis samal ajal ühendust kapten Mälk, kes teatas, et meeskond koguneb ja peame minema vahetusmeeskonnana Ameerikasse suunduvale laevale. Kuna mul oli ujuvstaažist puudu veel 5 kuud Skageni-välist meresõitu, siis võtsin südame rindu ja läksin kapten Pihi juurde. Ütlesin, et lange-tasin otsuse minna reisilaevalt kaubalaevale tagasi. Kapten vaatas mulle üllatunult otsa ja ütles, et selliseid asju juhtub harva, aga tuleb ette, ja surus kätt. Soovis, et ühel hetkel tagasi tuleksin. 



Pilsihunt diisilaboris
ümbrust uudistamas.



Laevamehaanikute sajan

Rein Albri

Eesti Mereakadeemia alustas 2009. a järjekordset kolimist, seekord Lasnamäelt Koplil poolsaare tippu aadressil Koplil 101 asuvasse vanasse ja vääriskasse hoonesse.

Mehaanikateaduskond jõudis sinna alles 2012. aastal. Mehaanikute teoorialoengud hakkasid nüüd toimuma Koplil õppehoones, remondipraktika ja töökojatunnid jätkusid aga veel mõnda aega Mustakivi 25 töökodades ning diisli- ja külmalaboris. Et vältida asjatut ajakulu Koplil ja Lasnamäe vahelistele sõitudele, vältas õppetöö Lasnamäel terve tööpäeva, kusjuures õppureid toitlustati otse diisilaboris.

Viimased tunnid Mustakivi 25 laborites lõppesid kevadel 2015, kui praktiliste tööde läbiviimiseks ehitati Koplil 101 hoovile vana angaari asemele uus ja igati kaasaegsetele nõuetele vastav hoone. Milline see peaks välja nägema ning kuidas seal vajalikud seadmed ja laborid hakkavad paiknema, valmistas eelkõige muret ja peamurdmist laevamehaanika eriala projektijuhile Heino Punabile, kel tuli maja projekteerimisest osa võtta ja ehitusel silm peal hoida.

Uus maja avati pidulikult 30. augustil 2016 ning sai nimeks Admiral Johan Pitka nimeline Mehaanikamaja. Selles sündmuses osalenud võisid näha, et sinna saabusid ka laevamehaanikute tublid abimehed Pil-

sihunt ja Torutont, kes end mugavalt masinate vahele sisse seadsid.

Mehaanikamaja kahekorruselises 840 m² suuruses valgusküllases hoones on 16 kohaga lukksepatöökoda, nelja moodsa treipingi ja kahe freespingiga metallide lõiketöötlemise koda, kus lisaks vertikaalpuurpink, ketaslõikur, lehtmatali painutuspink jt rauatööde seadmed. Keevituspraktika sooritamiseks on viie töökohaga nüüdisaegsete seadmetega eraldi ruum.

Läbi kahe korruse ulatuvas diisilaboris asub töötav elektriyaam Lasnamäe laborist toodud kahe diiseldiisli- ja külmalaboris. Lisaks veel 40 kW-line avariigeneraator, toru- ja elektrisüsteemid, abimehhanismid, abikatel, kolm suruõhukompressorit, kütuseseparaator, veemagestusseade ning elektrihüdrauliline roolimasin. Kõik need seadmed tuli Lasnamäe diisilaboris demonteerida, vedada Koplisse ning uuesti töökorrasda seada.

Mehaanikute remondipraktika läbiviimiseks paigaldati laborisse endiselt mereväelaevalt „Admiral Pitka“ demonteeritud suurte mõõtetega raskekaaluline peamasin. Selle demontaaž ning diisilaborisse vedamine ja paigaldamine on nagu Heraklese vägitegu.

Kes tol ajal sattus üle mehaanikamaja ukse vaatama, võis näha üksteise otsa kuhjatud agregaatide ja seadmeid, nende vahelt läbipääsemine polnud sugugi kerge ja ohutu. Võttis aega mis võttis, aga ometi leiti igale

seadmele oma koht ning lõpuks pandi need ka tööle. See oli suur ja keeruline ettevõtmine, millest võtsid osa nii õppejõud kui ka tudengid. Diisilabori kolimise põhiraskus langes laevaremondi õppepraktika instruktoriga Tõnis Keridani õlgadele, lukksepatöökoja kolimist juhtis Paul Tomberg. Lukksepa- ja lõiketöötlemise praktikat viib läbi Konstantin Oikimus.

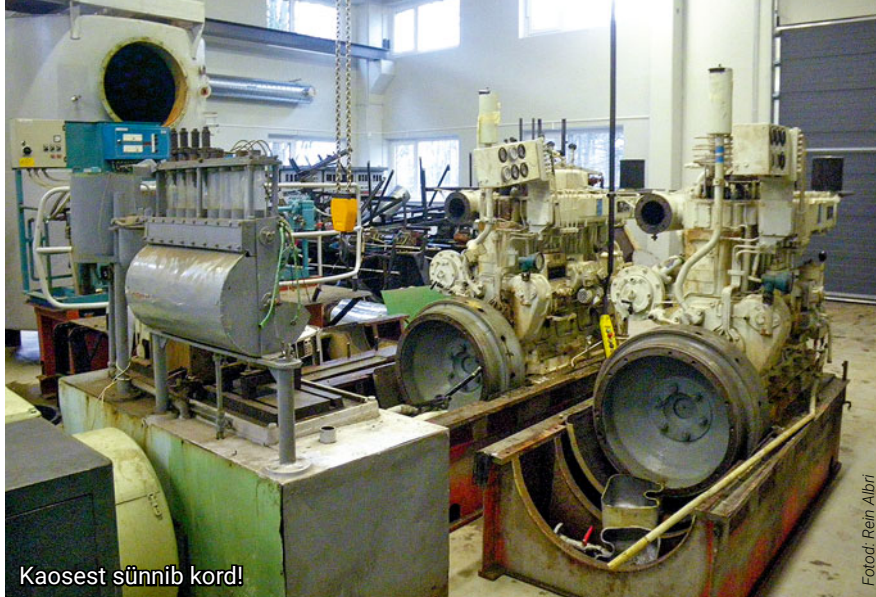
Ka Lasnamäe külmalabori agregaadid ja muud seadmed demonteeriti ja paigaldati Koplil remondipraktika raames üliõpilaste vahetel osavõtul. Töid juhendasid külmatehnika õppejõud, akadeemia vilistlased Andrei Mozessov ja Aleksei Lebedev. Tulevastel külmutus- ja laevamehaanikuil on labori töötaval külmutusseadmel võimalik praktiseerida ja omandada teadmisi nii ekspluatatsioonist kui ka hooldusest ja remondist.

Laeva kliimaseadmetega tutvumiseks on olemas kompaktne automaatikaga varustatud realselt tegutsev õhukonditsioneer. Lisaks külmutusseadmete remondi- ja montaažilaborile, kus on võimalik ka mutrivõtmega kätt harjutada, on hoone teisel korrusel külmutusseadmete automaatikalabor, mille seadmed on erialatehnika viimane sõna. Kümnekond aastat tagasi võis sellest vaid unistada.

Elektroonika- ja elektrotehnika laborit saavad lisaks laevamehaanikuile kasutada teistegi erialade esimese ja teise kursuse üliõpilased. Alles siis, kui on omandatud elektro-



Konstantin Oikimus ja Tõnis Keridan.



Kaosest sünnib kord!

Fotod: Rein Albrit

d: oma mehaanikamajas

tehnika ja elektroonikaalased teadmised, saab edasi minna õppima teistesse laboritesse. Elektroonika- ja elektrotehnika laborit saab kasutada ka laeva elektrimehaanikute koolitamisel. Laeva elektriseadmete õppejõud on juba aastaid Vladimir Gerasimov.

Lisaks eelmistele on veel protsessiautomaatika ning pneumaatika ja hüdraulika labor. Protsessiautomaatika sisaldab kaheksat tööjaama ning kümnet kahekohalist õpilaste ja üht õppejõu lauda, mis kõik on varustatud lauaarvutitega. Tööjaamad on ette nähtud tootmisprotsesside automatiseerimise ja juhtimise õppeks kutse- ja täiendõppe raames. Õppejõud on vanemmehaanik Harli Moosaar, kelle koormuses ka laeva remondi tehnoloogia, laeva abimehanismid ja masinaruumi simulaatoripraktika.

Pneumaatika ja hüdraulika laboris on üliõpilastel kasutada kümme lauaarvutit, neli kaheksa töökoha ja arvutiga tööjaama ning statsionaarne mobiilhüdraulika tööjaam, kus on võimalik saada teavet hüdrostaatilisest rooli ehitusest ja kasutamisest. Laboratooriumi lauarvuteil on võimalik koostada ja simuleerida hüdraulika ja elektrohüdraulika skeeme ning pneumaatika ja elektropneumaatika skeeme. Õppejõud oli vanemmehaanik Jaan Läheb.

Eriline uhkus on valmendid mereakadeemia peamaja neljandal korrusel. 16. veebruaril 2012 ilmus Postimehes artikkel pealkirja-

ga „Mereakadeemia ostab hinnalise virtuaallaeva“, milles mainiti, et Eesti Mereakadeemia ostab firmalt Transas Marine International AB 1,4 miljoni euro eest virtuaallaeva simulatorkompleksi, millel on võimalik harjutada erinevaid laevatöid ja ohuolukordi. Seda projekti rahastas Euroopa Liidu Regionaalarengu Fond ja SA Archimedes.

Laeva masinaruumi valmendid ER5000 saab läbi viia nii individuaalõpet kui ka grupipraktikat, kusjuures saab modelleerida mitmesuguseid masinate ja seadmetes toimuvaid protsesse, arvestades merevee ja õhutemperatuuri, lainete kõrgust, laevakere puhtust. Samuti on võimalik simuleerida laeva masinaruumis sooritatavaid operatsioone, nagu masinate ettevalmistamist käivitamiseks, käivitamist, sõitmist eri kliimatilistes oludes, tegutsemist häireolukordades jms. Masinavalmendit saab kasutada ka meeskonnatöös laevala valmendiga ehk imiteerida vahiteenistust merel.


Laeva külmutusseadmete valmendid Transas RPS 4000 võimaldab simuleerida erinevaid külmutusprotsessi laeva toiduladudes, kliimaseadmetes, lastiruumides ja kiirkülmutites. Lisaks neile on võimalik tutvuda ka ammoniaagil töötava külmoone süsteemidega ja simuleerida seadmete käivitamiseks ette nähtud protsesse, käivitamist, süsteemide režiimi viimist ja tegutsemist häireolukordades. Nii masina- kui ka külmutusvalmendid on õppureil võimalik

läbi mängida mitmesuguseid ohtlike olukordi ilma, et midagi realselt puruneks.

Laevamehaaniku eriala õpe kestab Eesti Mereakadeemias neli aastat pluss aasta merepraktikat. Kolmandal kursusel läbitakse laevamotoristi kahekuuline merepraktika. Selle edukalt läbinu on võimeline merel laevamotoristina hakkama saama. Laevamehaanikule vajalikud raudtöösused ja teadmised omandatakse lukksepa-, metallide lõiketöötlemis- ja keevituskojas. Pärast 3. kursuse edukat lõpetamist minnakse aastasele merepraktikale, spetsialiseerudes kas laevamehaanika või laeva elektrimehaaniku erialale.

Alates 1995. aastast kuni tänaseni on Eesti Mereakadeemia lõpetanud 626 laeva jõuseadmete, 237 külmutusseadmete ja 18 kalatööstuse tehnoloogiliste seadmete mehaanikut, kokku 881. Rõõm on tõdeda, et meie vilistlaste seast on merendusele võrsunud palju kaalukat lisa.

Mõnedki laevamehaanika eriala lõpetanud jätkavad oma *alma materis* õppejõududena, sh vanemmehaanikud Tarmo Post, Siim Tuur ja Hannes Karu, samuti praeguse Taltech'i Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger, kes oma meremehe- teed alustas akadeemia katuse alt.

PS! Eeltoodust võib näha, et laevamehaanikute koolitussajand on olnud pidevas liikumises täiuslikkuse suunas, loodetavasti jätkub see ka järgmisel sajandil. 

Kalasadamast kadus vesi

Madli Vitismann

Tallinnas pandi Kalaranna uusehitistele nurgakivi 18. juunil ning ehitusfirma Nordecon pani silindrisse ka Meremehe eelmise numbri vrakireportaažiga samalt ehitusplatsilt. Nurgakivipaneku ajaks oli vahepeal tühjaks pumbatud Kalasadam uuesti veega täitunud.

Kakskümmend aastat populaarse kesklinnasadama taastamist oodanud meremehi hämmeldas, et oodatud betoonkaide asemele rajati kaldus, tiigile sobiv kaldakindlustus, mistõttu tekkis huvi näha sadama rekonstrueerimisprojekti. Selgus, et dokumente on selleks tööks koostatud paarsada lehekülge.

Need on üles otsitud tagantpoolt ettepoole, aga siin esitatud vastupidi, kronoloogilises järjekorras. Järgneb ülevaade sellest ametkondlikust tarbekirjandusest.

1998 – sadama nimi

Meremees avaldas 1993. a Tallinna sadamate nimekirja, milles olid muudetud nõukogudeaegsed nimed. Vanim leitud dokument selle kohta on teede- ja sideministri 26. veebruari 1998. a määrus nr 8 „Tallinna sadamate ja sadamakohtade nimede kinnitamine“, millega Vana-Kalasadam sai nime **Kalasadam**. Seda kinnitas veelkord kohanimenõukogu 20. juuni 2013. a protokoll nr 213.

Maa-ameti katastrikaardil on nimed **Kalasadam** ja **Kalarand** kirjas vee kohal. Tallinna ametlikul linna plaanil on küll Kalasadam, aga puudub Kalarand. Merekaardil on mõlemad olemas.

2006-2015 – sadam Kalaranda

Juba hiljemalt 2006. aastaks oli **Kalasadama** kõrvale „Kalasadama ümbruse detailplaneeringu“ joonistel ilmunud **jahisadam Kalaranda**. Nord Projekti arhitekt Meeli Truu selgitas 2008. a Postimehele: „Rajatakse ka uus jahisadam, kuna praegune Kalasadam jääb merealustele kit-

saks.“

Vaidlustes ja protestides Kalaranna säilitamise pärast muutus algul detailplaneeringu põhijoonisel pidevjoonega joonestatud uus sadam esmalt punktiirseks, seejärel muutus punktiir vaevumärgatavaks, kuni 2015. aastal kadus sealt hoopis ja Kalarand jäi laugeks liivarannaks. „Kalasadama ümbruse detailplaneering“ nr 002040 kehtestati osaliselt suvel 2016 ning tekkis kohustus korraldada ühe osa jaoks arhitektuurivõistlus.

Kuni 2016 – pool Kalasadamat

Kalasadama Linnahalli poolset külge hõlmab „Kultuurikatla, Linnahalli ja mere vahelise ala detailplaneering“ nr 033820, mis kehtestati samuti 2016. a. Mõlema detailplaneeringu alade piir oli Kalasadama kagunurgas kaide nr 3 ja 4 vahel.

Seletuskirjast võib lugeda: „Detailplaneeringu koostamise käigus viidi omavahel kooskõlla koostatava detailplaneeringu ning Tallinna Kalasadama detailplaneeringu ala piirid. Seoses sellega haarati planeeringusse kogu **Kalasadama basseini akvatooriumi** krunt ning planeeritud ala suuruseks arvestati 11,21 hektarit. /.../ Planeeringuala loodeserva piiravat **Kalasadama abajat** on süvendatud.“ Ja: „Tallinna merele avami-

se kontseptsioon näeb ette võimaluse Kalasadama vahetusse lähedusse rannapromenaadiga ühendatud **kalaturu ning jahtide ja mootorpaatide teenindamiseks mõeldud jahisadama rajamise**.

Planeeringu põhjaosa on osaliselt hõlmatud koostatava **Kalasadama** detailplaneeringu alasse ning sinna ongi kavandatud asukoht **kalasadamale** ning ehitusõigus **jahisadamat** teenindavale hoonele.“

2017 - tuukriuringud

Tuukritööde OÜ on septembris 2017 projekteerimisfirma tellimusel uurinud, kuidas Kalasadama veealune osa välja näeb ning esitanud tellijale **Vana Kalasadama kaide** nr 3, 4, 5 ja 6 ristlõiked.

2017 – geoloogiauuring

Merkolux OÜ on oktoobris 2017 projekteerimisfirma tellimusel esitanud 44 lk aruande „Kalasadam. Tallinna Kalaranna tn 1 ehitusgeoloogiauuringu aruanne“, objekt: **jahisadam**. Aruande autor T. Leinsalu kirjutas selles:

„Uuritav ala paikneb Tallinna lahe rannaäärsel **Vana Kalasadama** territooriumil ja selle sissesõidu alal. Käesolevaks ajaks on olemasolevad **sadamakaid** osaliselt lagunened, kohati aga lainetuse mõjul ka täieli-



Lammutatud 6. kai asendamine nõlvakindlustisega, alles jäävad 1. ja 2. kai paremal ning 5. kai vasakul esiplaanil. Foto: Madli Vitismann



Kolm päeva pärast eelmises numbris kirjeldatud vraki lahkumist on merele tamm ette ehitatud ja Kalasadamast vesi välja pumbatud. Foto: Madli Vitismann

kult hävinenud.“

2019 – maastikuprojekt

OÜ-l Sfäär Planeeringud on aprillis valminud kinnistuomaniku tellimisel „Kalaranna tn 6, 6a, 8, T13 ja T1 välisruumi eelprojekt“, maastikuarhitektid Kerttu Köll ja Maarja Tüür. Seletuskiri (64 lk) algab nii: „Maa-ala asub Tallinna lahe ja Kalaranna tänava vahelisel alal **Kalasadama basseini** lääne pool. Kalaranna rannaala asub Tallinnas kui merelinnas väga kesksel kohal ...“ Kogu seletuskirjas on juttu „Kalasadama „basseini“ ja „Kalasadama basseini servast“, vahel ka „äärest“, aga kohata võib ka lauset, et „... Kalasadama kai reelingute juures on kasutatud reelingusse süvistatud valgusteid ...“.

Meremehi paneb arvatavasti mui-gama teadmine, et „Olemasolevad Kalasadama sadamapollarid säilitatakse ja paigutatakse ümber piki Kalasadama basseini poole avanevat astmestikku.“

2019 – ehitusluba

Tallinna Linnaplaneerimisamet on septembris 2019 väljastanud ehitusloa nr 1912271/26265 komplekshoone ja kommunikatsioonide rajamiseks Kalaranna 8 ja Kalaranna tänava tee- maale.

Selle dokumendi 73 lk-st esimesed 24 lk on failide nimekiri, mis arhitektuuribüroo Kadarik Tüür Arhitektid on ehitusloa taotlemisel esitanud. Viimased 31 lk on 15 liftiga komplekshoone mitmesaja korteri loetelu, milles on iga korteri kohta ükshaaval välja kirjutatud, et selles gaas puudub, vann/dušš on olemas, vesiklosett on

olemas ning kütteks on kaugküte/maasoojuspump.

Nime Kalasadam selles dokumendis ei ole ja nimi Kalaranna tähistab Kalaranna tänavat.

2019 – sadamaprojekt

16. oktoobril 2019 on Aavo ja Riina Raig Projekt OÜl valminud Pro Kapital ASi tellimisel „Kalaranna basseini äärrajatiste ümberehitus. Etapp 1. Ehitusprojekt. Eskiis“. Selle tiitelhel on asukoht: Tallinna laht, **Kalaranna**, Põhja-Tallinn, ja foto Kalasadama varisenud 4. kaist.

Seletuskirjas (12 lk) väidab diplomeeritud sadamaehitusinsener Aavo Raig: „**Kalaranna basseini** on NL-ajal kasutusel olnud kalalaevade sildumiseks ja remondiks. Kõik **basseini äärrajatised** on amortiseerunud ning varisemas või varisemisohtlikud, va kai nr 5 ...“

Etappideks jagatud **väikesadama** ehitus sisaldab:

- ol ol **kai nr 6** lammutamine ning selle asemele uue **nõlvakindlustise** ehitamine (**väikesadama paadisildade** paigalduse valmidus puudub);

- ol ol **kai nr 4** lammutamine ning selle asemele uue madala seina ja **nõlvakindlustise** ehitamine (**väikesadama paadisildade** paigalduse valmidus).

- basseini äärrajatised peavad võimaldama **väikesadama paadisildade** paigaldust nende külge kinnitavatele vertikaalsetele postidele ja V-raamidele.“

2019 – avaldus vee erikasutusloa saamiseks

Kaks päeva hiljem, 18. oktoobril

2019 on OÜ Kaurits esitanud Keskkonnaametile avalduse vee erikasutusloa saamiseks, milles juhatusliige Janek Uibo on kirjutanud:

„**Kalaranna (varem Kalasadama või Vana Kalasadama) basseini** äärrajatised asuvad basseini ning seda ümbritsevate kinnistute piiridel. Eesti kaldajoon kulgeb valdavas osas piki basseini ümbritsevate kinnistute piire. Ehitustöid teostatakse basseini põhjal (riigile kuuluval merepõhjal) ning basseini ümbritsevatel kinnistutel. Basseini ümberehitatud äärrajatised paiknevad riigile kuuluval merepõhjal ja piirnevatel kinnistutel.“

Ta palub luba teha riigile kuuluval merepõhjal süvendustöid kuni 8850 m³ ja täitetöid kuni 9950 m³. Avaldusele on lisatud dokumendid:

* 5 lk vormikohast taotlust, mille lahtritist leiab olukorra kirjelduse ...:

„**Kalaranna basseini (endine Kalasadam või Vana Kalasadam)** paikneb Harju maakonnas, Tallinnas, Põhja-Tallinna linnaosas, värvaga Linnahalli kaldakindlustuste (idas) ja Kalaranna supluskohta (läännes) vahelisel rannaalal. Tegemist on ajaloolise sadama basseini, mille **sildumisrajatised** on valdavas osas varisemas või varisenud. Basseini äärrajatiste kogupikkus on ca 530 m ning värava laius ca 30 m. Basseini kontuuril on vaid 1 betoonmassiividest kai nr 5 pikkusega 81 m, mis on ehitatud NL-perioodil varem rajatud kai asemele, on heas kasutuskorras ja mille ulatusel Kalaranna basseini äärrajatiste ümberehitustööd vajalikud ei ole. Seega, basseini sildumislüüsi on järgnevatks 50-ks aastaks kasutuskõlblik vaid 15% pikkus-

ne osa.“

... ja kavandatavad tööd: „varise-
nud kai nr 4 asemele rajatakse mal-
dal sein ja nõlvakindlustis; varisenud
kai nr 6 asemele rajatakse nõlvakind-
lustis; olemasoleva lagunenu kalda-
kindlustise asemele basseini värvast
loodes rajatakse uus nõlvakindlustis.
/.../ äärerajatiste ümberehituse järg-
selt jääb kaldajoon (keskmise mere-
veetase) valdavas ulatuses samale
kohale, kus see on enne äärerajatis-
te ümberehitustööde algust ning kus
on ka kaldajoone ajalooline asukoht.“

* kaart ringiga, mille sisse jäävad
nii Kalasadam kui ka Kalasadama
nimi. Kalaranna nimi on ringist ee-
mal, ent sellegipoolest on dokumen-
di nimi „Kalaranna basseini ääreraja-
tiste ümberehituse asendiskeem“

* eelmisena kirjeldatud eskiispro-
jekt

* eespool kirjeldatud ehitusluba

* kinnistusraamatu väljavõtted,
millest on näha, et Kalasadamaga
kõlgnuvad kinnistud on AS Pro Kapi-
tal aasta varem loovutanud OÜle
Kalaranna Kvartal

* OÜ Kalaranna Kvartal juhata-
se liikme Paolo Vittorio Michelozzi all-
kirjaga kinnituskiri, et „OÜle Kalaran-
na Kvartal kuuluvatel kinnistutel võib
teha Kalaranna basseini äärerajatiste
ümberehitustöid“.

2019 – linnavalitsuse seisukoht

1. novembril on Keskkonnaamet
keskkonnaosakonna juhataja Rein
Kalle allkirjaga küsinud Tallinna lin-
navalitsuse arvamust vee erikasutu-
se keskkonnavaloo taotluse kohta. Kirja
koostanud vee peaspetsialist Kai Gin-
ter on kirjutanud: „Keskkonnaamet
pidas esitatud materjale piisavaks
veeloa taotluse menetluse algatami-
seks.“

19. novembril on saadud Tallin-
na Keskkonna- ja Kommunaalameti
juhataja asetäitja Elena Sapi allkirja-
ga vastus. Kirja koostanud veekaitse
juhtivspetsialist Silver Riige on kirju-
tanud: „Tallinna Keskkonna- ja Kom-
munaalamet, vaadanud läbi OÜ Kau-
rits vee erikasutusloa taotlusmaterja-
lid **Kalaranna basseini äärerajatis-
te ümberehitusega** seotud vee eri-
kasutustöödeks, nõustub veeloa väl-
jastamisega taotlusmaterjalides esi-
tatud tingimustel.“

2019 – vee erikasutusluba

Keskkonnaameti keskkonnaosa-
konna juhataja Rein Kalle on 19. det-
sembril allkirjastanud korralduse (6
lk) „Vee erikasutuse keskkonnavaloo
andmine“, millele on lisatud kes-
kkonnavaloo (4 lk) ja eelhinnang (11 lk).
Seega 21 lk vastuseks OÜ Kaurits esi-
tatud ligi 150 lk-lisele dokumendipa-
kile hulga joonistega. Eeltoodust kõi-
ge kirjanduslikumaid löike võib leida
vee peaspetsialisti Kai Ginteri koosta-
tud eelhinnangust, ent ka korraldus
väärrib lugemist:

„**Kalaranna basseini (endine
Kalasadam või Vana Kalasadam)**
paikneb Põhja-Tallinnas. Tegemist on
ajaloolise sadama basseiniga, mille
sildumisrajatised ...“ ja jätkub sama
tekst, mis on eespool tsiteeritud taot-
luses. See viib otsustuseni:

„Vee erikasutuse keskkonnavaloo nr
L.VV/334009 alusel viiakse läbi vee
erikasutustööd seoses Kalarannabasse-
ini äärerajatiste ümberehitusega:
süvendustööd mahus kuni 8850 m³
ja tahkete ainete uputamine mahus
kuni 9950 m³.“

OÜle Kaurits väljastatud „Vee eri-
kasutuse keskkonnavaloo“ on tähtaeg
tänapäev 1. veebruarist kuni tuleva aas-
ta aprilli lõpuni ning tööde piirkon-
naks märgitud Kalasadamaga piirne-
vate kinnistute aadressid ja Tallinna
laht.

Korraldusele lisatud eelhinnangus
on tekstina lahti kirjutatud OÜ Kaurits
esitatud vormikohase taotluse lahtri-
tes leiduvat ja lisatud mitmesuguseid
hinnanguid. Näiteks:

„**Kalaranna basseini** piirkonnas
kehtib 2014. aastal kehtestatud Paljas-
saare ja Russalka vahelise ranna-ala
üldplaneering. Planeeringu kohaselt
**paikneb Kalaranna basseini Kala-
sadama ajaloolises** kohas, kuid ei
ole aktuaalne selle nime kohases
funktsioonis.

Sadamakoht on valdavas osas vee-
sõidu nõuetele vastavalt välja aren-
damata. Arendust pidurdavaks asja-
oluks võib siin olla **sadama kaitse-
ehitiste** rajamise kallidus. Vanasa-
dama laiendusvõimaluste kõrval on
Kalaranna basseini ja sellest Tallin-
na reidi poole jääv veeala perspektiiv-
seim reisi- ja kruisiterminalide eda-
siarenduskoht ning jahisadamate
arendusala Tallinna kesklinna vahe-

tus läheduses. Kalaranna basseini
kõige kesklinna poolsem osa võib täi-
ta kalaturu funktsiooni, mis rõhutaks
Tallinna kui merelinnale olemust.“

Viimasena mainitud fraasiga lau-
set on leida veel teisel ja kolmandal-
gi korral:

„**Kalaranna basseini** ääre ümber-
ehitamine on üheks osaks rõhuta-
maks Tallinna kui merelinnale ole-
must.“

Täiesti tähelepanuta on jäänud rei-
sisadama funktsioon, kuigi seda on
eelhinnangus nimetatud:

„Kalasadam on Veeteede Ameti
sadamaregistris arvel väikelaevasa-
damana (EE KAS), kuid aastail 2012–
2014 on seda kasutatud peamiselt rei-
sisadamana liiniliikluseks Aegnale
(kailt nr 5) (tegelikult kailt nr 2 – toim).
**Alates 2015 toimuvad kõigile Tallin-
na väikesaartele reisirid Kalasada-
mast.** Kalasadamas asub ka Tallinna
Kalaturg, ...“

2020 – linnavalitsuse seisukoht

Tühjaks lastud Kalasadama kail
kive kaldseinana vette laotavad eks-
kavaatorid ei näinud täitvat lootust, et
omanik sadama 20-aastase seisaku
järel lõpuks korda teeb. Pigem ajen-
dasid huvi tundma sadama rekonst-
ruerimise projekti vastu. Teabenõu-
dele vastas Tallinna Linnavalitsuse
ehitusosakonna juhataja 3.
juunil:

„... ehitusregistri andmetel eraldi
Kalasadama ehitusprojekti Tallinna
Linnavalitsuse Ameti menetluse
sises ei ole.“

Pärast dokumentide leidmist, mil-
les väidetakse:

„Kalaranna (varem Kalasadama
või Vana Kalasadama) basseini ääre-
rajatised asuvad ...“ ning asendiskeem-
i nägemist, millel Kalasadama üm-
ber veetud ringiga piiratud ala nime-
tatakse „Kalaranna basseiniks“ ning
kaidid „äärerajatisteks“, tekkis küsi-
mus, kas ehk on Kalasadama nime
muudetud. Sellele küsimusele vastas
9. juunil Tallinna Linnavalitsuse
ehitusosakonna juhataja 3. juunil:
„Tallinna Linnavalitsuse nimeko-
misjonile pole tehtud Kalasadama
ümberehitamise ettepanekut.“

Kalasadam: sadamast väikesadamaks

Madli Vitismann

Pärast 20-aastast seisakut Kalasadamas ekskavaatoreid nähes tekkis pettumus, sest need ei parandanudki kaisid. Et Tallinna Linnaplaneerimisamet polnud Kalasadama projekti näinud, tuli järele vaadata, kuidas otsustatakse, milline üks sadam on.



Konflikt: väikelaevad olid hõivanud reisilaeva „Vesta“ kaikota juulis 2016.
Foto: Madli Vitismann

Sadamaseadus ega Meresõiduohutuse seadus ei tunne sõna „projekt“. Sadamaprojekti peab kooskõlastama Veeteede Ametiga majandus- ja kommunikatsiooniministri 6. detsembri 2002. a määruse nr 26 „Ehitustegevuse kord veeteel või navigatsioonimärgi vahetus läheduses või mõjupiirkonnas“ § 4 nõudel, kui ehitustegevus on navigatsioonimärgist 50 m raadiuses või märgi mõjupiirkonnas. Kooskõlastatigi Kalasadama alumise päevamärgi ajutine tühistamine muuli otsal, kus raudalus oli veepiiril üsna pitsiline.

Kaide rekonstrueerimisele Veeteede Ametil vastuväiteid ei olnud, sest see ei sega veeliiklust sadamast väljas. Augustis jätkas OÜ Kaurits 144 m pikkuse 6. nõlva (endise kai) kindlustamist kuni sadamasuuni. Pärast ehitustööde lõppu tuleb Veeteede Ametile esitada teostusjoonis, mille alusel uuendatakse navigatsiooniteavet sadama kohta.

Veeseaduse § 187 lg 6 ütleb, et veeluba on kohustuslik seal, kus on saastatuse risk või oht veekogu seisundile. Vee erikasutusloale lisatigi eelhinang, et eraldi keskkonnamõju hindamist pole vaja.

„Kalaranna basseini“

Eskiisprojekti autor Aavo Raig selgitas pealkirja ja sadamadokumentidele justkui asjassepuutumatu, aga mahuka ehitusloa lisamist, et seda tehti tellija palvel, kellele omakor-

da andnud sellise soovitusena linnaplaneerimisamet. Ehitusluba hõlmab Kalaranna kvartali kinnistuid Kalasadama kaiservani ning sellele alale peavad mahtuma nii hoonetele kui ka sadamale vajalikud kommunikatsioonid, mille projektidele on viidatud ja kooskõlastused esitatud ehitusloas. Sealt pärineb kohanimi, mida ei leia linnaplaanilt, maa- ega merekaardilt.

„Äärerajatised“

Aavo Raig selgitas, et vesiehituse termineid kasutades saab selle sõnaga hõlmata nii sadama kaitse- kui ka sildumisrajatised.

Nõlvakindlustised

Kalasadama muutmine väikesadamaks ei ole tõenäoliselt päris see tulemus, mida linnavolikogu oma strateegiadokumendi – ranna-ala üldplaneeringuga – on tahtnud saavutada. Aavo Raigi selgituse kohaselt pidanud tellija pikalt aru, kas on võimalik praegugi tugeva 5. kai kõrvale teisi kaisid taastada, kuid loobunud sellest kaide maksumuse tõttu. 1. ja 2. kaid praegune töö ei puuduta, aga kitsamas kanalis väikestel reisilaeval ümberpööramisruumi ei ole. Otse sadamasse ja tagurpidi välja või vastupidi.

Väikesadam

Kuulates linnavalitsuse esindaja-

te sõnavõtte mereäärsest linnast, kus kõige tähtsam on merekaldal jalutamine, ühel varasemal linnapeal ka mereäärne rattasõit, ei ole juba paar aastakümnet kuulda olnud ühtki sisukat ettepanekut sadamate kasutamise kohta Tallinnas. 21. mail on abilinnapea Andrei Novikov Postimehe küsimusele Kalasadama nõlvade kohta vastanud: „Ka planeerimismenetluse käigus oli eesmärgiks tekitada mereäärne promenaad ja korrastada sadamabassein.“

Sadama ilmet parandab tehtav töö märkimisväärselt, aga vähendab paraku otstarbekust. Õnneks on praeguse tehnoloogiaga töö suures osas tagasipööratav, kui kaide ehitamiseks raha ja huvi tekib.

Tallinlaste huvi

Linlastele meeldiks reisilaevaga kesklinnast lähisaartele ja võib-olla Piritale või Viimsissegi sõita, ent tehtava investeeringu peaks kinni maksma sadamaomanik. Ehitusplatsi tulusid-kulusid tasakaalus hoides ei saa ta tõenäoliselt kaide ehitamist samasse ehitatavate korterite hinda lisada.

Uusi väikesadamaid ehitatakse Eestis enamasti europrojektide ja omavalitsuste abiga. Võib-olla võinuks Tallinngi kaaluda, kas üldplaneeringus soovitud linlaste huvides maksumaksjate rahaga toetada. Linnavalitsuse senist merepimedust nähes on see lootus aga naiivne.



Kalasadama 4. kai 1964. a. Foto: J. Viigi/Eesti Meremuuseumi fotokogu



Kalasadama 4. kai 2007. a. Foto: Roman Matkiewicz

Kalasadam oli populaarne sadam

Madli Vitismann

Robert Nermani 1996. a ilmunud Kalamaja-raamatu järgi tehti Kalasadama korrastamise eelarve 1923. a ning ehitustööd olid 1924. ja 1925. a.

Ehitati kuivalt nagu tänapäevalgi, ent tamm andis enne pidulikku avamisüritust järele ja nii avas sadam end ise. Niisiis võiks viie aasta pärast tähistada Kalasadama 100. aastapäeva, kui sadam selleks ajaks veel alles oleks.

Kalamüük ja -tööstus

Eesti tollal suurimat kalasadamat kasutasid pidevalt Naissaare, Prangli, Paljassaare ja Viimsi poolsaare kalurid, aga suuremate kalasaakide puhul tuldi vahel ka Mahu, Kolga ja Suurupi rannast.

Külmutusvõimaluste puudumise tõttu oli tol ajal tavaline, et pärast varahommikust püüki tulid kalurid paadiga Kalasadamasse kala müüma ja edu oli sel, kel oli kiirem kala-veopaat, rääkis allakirjutanule Eesti Kaluri toimetaja Elmar Pettai, kes oli enne sõda Pranglilt ühistu kalavedu korraldanud.

Kalasadama lähedal asunud kalatööstusi käsitles 2014. a Teele Saare koostatud Eesti Meremuuseumi näitus „Kilulinn Tallinn“, mis käis ka Peterburis ja Narvas. Vanimad kalatööstused olid asutatud ammu enne Kalasadamat, kui kalapaadid randusid veel Kalarannas.

Robert Nerman on raamatu lõpus

kokku lugenud 27 sõjaeelset kalatööstust.

Laevaehtus

Pärast Teist maailmasõda rajati Kalaranda paaditööstus. Robert Nerman selgitas, et veebruaris 1947 vaatasid endised Kiili paaditööstuse paadimeistrid maa-ala üle ja otsustasid rajada paaditööstuse sinna. Märtsis asutati artell Rool, millest 1951. a sai ENSV Kalatööstuse Ministeeriumile alluv Tallinna Laevatehas. Sama aasta kevadel töötas käitises 94 inimest, neist 73 töölist. Laiendati keretehhi ning valmistati 131 paati. 1955. a toodang oli juba 265 paati.

Laevatehase 60. aastapäeva puhul koostas Jaak Sammet 2007. a Eesti Meremuuseumis vitriininäituse „Meretehas Kalarannas“. Näituse tekst selgitas, et 1962. a sai paaditööstus nime Kolhoosidevaheline Laevatehas ning tehase direktorina töötas aastail 1951-1981 Elmar Juhandi.

Pool sajandit väldanud tööaastail valmis tehases üle 4000 mitut tüüpi kaluripaadi, millega oldi Eestis konkurentsituult juhtiv ettevõtte; levinuim oli kakuampaat. Paate tuli saata ka Angoolasse ja Kuubale. Laevaremondiks võimaldas tehase slipp üles tõsta väikesi traallaevu, keskmist klassi traalereid remonditi tehase haldusse kuulunud Kalasadamas. 1990. a oli tehases 234 töötajat.

1998. a. jaanuaris müüsid omanikud – kalurikolhooside osanikurolli pärinud ettevõtted – tehasehooned. Näituse tekst lõppes lausega: „Jäeb

üle soovida, et rannikuala Tallinna kesklinnas leiab väarikad arendajad.”


Riigilaevad

Sel ajal, mida praegused eakamad meremehed mäletavad, meeldis Kalasadam kõigile: väike, kompaktne, kesklinna külje all jalgsi ligipääsetav, lahke pererahvas ühekorruselises sadamakontori puithoones. Tõenäoliselt polnud ka kallid.

Küllap laevatehas sadamahoone taga aitas mõne tehnikaprobleemi lahendada, ent laevadel aidati ka üks-teist ja võis naabrilt abi paluda. Miljalgi 1990. aastate algul Kalasadamas peatunud USA purjejahi kapten aga põhjendas, miks ta ei tahtnud Pirita sadamasse minna. Ta ütles, et peatub igas linnas meelsasti niisuguses vanas väikeses sadamas, sest külalis-sadamatega võrreldes näeb seal linna päris elu.

Pärast Eesti taasiseseisvumist seisid Kalasadamas ka riigilaevad, näiteks Eesti Rannavalve esimesed laevad, kuni Hundipea sadam oli veel Vene mereväe käes, ja lootsikaater. Allakirjutanugi on sealt sõitnud nii Eesti saartele kui ka Rootsi ja Poolasse. Kord ka Vare saare kividele.

Erastamine

Kalasadama erastamist kirjeldas lähemalt Meremees nr 5/2000. Lühidalt: Ernesto Preatonile kuulunud äriühing erastas Kalasadama maa ostueesõigusega kui krundil tollal asunud ehitiste omanik. 

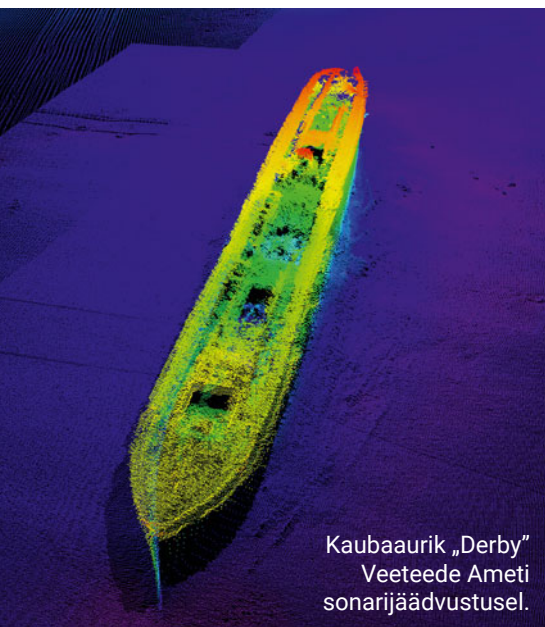
Lennusadama näitusel saab sukelduda mereteadlaste argipäeva

Liisa Randmaa,
Eesti Meremuuseumi merearheoloog

Lennusadama angaaris avatakse 17. oktoobril näitus “Läänemeri maailmameeres”, mille autoreiks on teadlased viiest Läänemerd uurivast Eesti asutusest. See annab igapäevale võimaluse piiluda teadlaste argipäeva, et jälile saada, kuidas põnevad avastused õigupoolest sünnivad. Kergitame näituselt saladusloori arheoloogi silme läbi.

Igal aastal ületab uudiskünnise teade, et Veeteede Amet on mere-möödistuse käigus avastanud hulga laevavrakke. Ka Eesti Meremuuseumis teatakse juba üle 1000 vraki asukohta.

See aukartustäratav number on siiski alles algus, sest põhjalikult on seni uuritud üksnes Eesti põhjarannikut ja saarte ümbrust, kultuuripärand säilib aga hästi terves Läänemeres. Nii ongi meie kodumeri suurepärase töökeskkond merearheoloogidele. Laevavraki avastamine on põnev, aga minevikust tõepärase loo jutustamiseks sellest ei piisa.



Kaubaaurik „Derby”
Veeteede Ameti
sonarijäädvustusel.



Mehepeega pollar Soome lahes asuval 17. sajandist pärit vrakil. Foto: Tanel Urm

Leidude tõlgendamiseks kasutavad arheoloogid erinevaid teaduslike uurimismeetodeid, sh loodusteaduslike analüüside tulemusi.

Sonaritest

1978. aastal suundus meremuuseum oma esimesele retkele laevavrakkide leidmiseks. Selleks sukelduti korduvalt Hiiu madala lähistel, mille ohtlikud karid on sajandite vältel hukutanud palju laevu. Neil esimestel aastatel liuglesid sukeldujad sageli trossi otsa kinnitatud akvaplaanidega mootorpaatide järel, lootes energiat kokku hoides üha suuremaid vahe-maid läbida. Tänapäeval oleme harjunud, et hulljulgete sukeldujate asemel veavad uurimislaevad enda järel sonareid, mis on tõhusad vahendid kultuuripärandi avastamiseks suurtelt veealadelt.

Sonarite ühiskondlik tähtsus on aga palju kaalukam kui paarkümmend avastatud vrakki aastas. Seda, kuidas nende abil igapäevaselt tagatakse ohutud teekonnad Läänemeres, tutvustab näitusel Veeteede Ameti peahüdrograaf Vladimir Karpin.

Läbipaistmatust veest

Aastate jooksul kogunenud sissekannetest välitööpäevikutesse jääb

mulje, et meremuuseumi uurijatel peab küll olema suurepärase kohanemisvõime. Ikka ja jälle leidub märkmeid kesise nähtavuse kohta vrakkidel, kuhu kavatseti sukelduda pildistamiseks või filmimiseks.

Läänemere vee varieeruv läbipaistvus on üks teemasid, millega oma töös tegeleb TalTechi Meresüsteemide Instituudi doktorant-nooremteadur Kai Salm. Tema juhtimisel saab näitusel aimu, mis on Läänemere voogudes erilist ja milliste nüüdisaegsete vahenditega seda uuritakse.

Veelgi enam – esmakordselt saab iga näitusekülastaja Lennusadama angaari kuplite all teha teaduskatset merevee läbipaistvuse mõõtmiseks ilma merele minemata.

Meteoriidikraatrist

1998. aastal sukeldusid muidu peamiselt laevavrakkide uurimisega tegelnud meremuuseumi töötajad Osmussaarest kirdes asuvasse Neugrundi meteoriidikraatrisse, et saada lõplik kinnitus selle olemasolule. Umbes 530 miljoni aasta eest tekkinud ja ainulaadselt hästi säilinud kraatri arengulugu saab näitusel jälgida kaasaaharava videoprojektsiooni vahendusel.

Läänemere pinnamoe, setete ja

maavarade kohta jagab teadmisi Eesti Geoloogiateenistuse meregeoloogia ja geofüüsika osakonna juhataja Sten Suuroja.

Laevaoherdist

Läänemeres leidub erakordselt hästi säilinud laevavrakke, mis oleksid justkui alles äsja lainetel seilanud. Osalt on see nii, sest mere tagasihoidlik soolsus ei lase siin mugavalt elada laevaoherdil, usjal karbil, kes end märkimisväärse aplusega vettinud puidust läbi uuristab.

Seda, millised liigid siinse keskkonnaga kohanevad ja millised mitte, saab teada Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituudi merebioloogia vanemteaduri Arno Põllumäe vahendusel. Mõnd kaugemalt Läänemere rännanud liiki kohtab ka näitusele üles seatud akvaariumis. Üks neist on ümarmudil, kelle uudishimuliku tegelaskuju Ülo seltsis saavad Läänemerd uurida kõige pisemad näitusekülastajad. Katrin Väljataga ja Anu Kalm on Ülo seiklused püüdnud ka lasteraamatusse "Ümarmudil otsib kodu" (Tammerraamat).

Veealustest esemetest

Merearheoloogid uurivad esemete abil inimese ajaloolisi suhteid mere, aga ka teiste veekogudega. Kahtlemata on kõige sagedasemad leiud laevavrakid, kuid veealuse kultuuripärandi hulka kuuluvad ka näiteks uppunud lennukid, sadamarajatised, asulakohad ja kes-teab-kust vette pudenenud tarbeesemed.

Ükski neist ei näe enamasti välja täpselt samasugune kui valmistam-



Foto: Urmas Dresen, MM F 3055

Meremuuseumi ekspeditsiooni liikmed 1979. aastal teel laevavrakke otsima.

mise hetkel. Näitusel on igapäev või maalik käed-külge eksponaatide abil astuda meremuuseumi teaduri Liisa Randmaa kingadesse (või kui soovite – lestadesse), et teada saada, mis ühe laevavrakiga sajandite jooksul vee all juhtuda võib. Ja ehkki tänapäeval toovad arheoloogid merepõhjalt asju pinnale vaid hädavajadusel, näevad huvilised siiski ka esemeid, mis enne muuseumikogudesse jõudmist pikki aastaid Läänemeres veetsid.

Teaduskoostööst

Kuna Läänemere-äärsete riikide koostöö on esinduslik, on see arvata-vasti üks uuritumaid meresid maailmas. Tugev teadustöö tekitab aga küsimustele vastuseid otsides üha uusi väljakutseid.

Osale neist suudab arvatavasti vastata Eesti mereteadlaste koostatud näituse kõrval samal ajal eksponeeritav näitus "Tundmatu ookean" Ameerika Loodusloomuuseumilt,



Tuukrid ühel esimestest retkedest Hiiumadalale. MM F 3067

mis annab võimaluse reisida suure sinise maailmamere sügavatesse voogudesse.


Teadmisjanu aitab leevendada ka näituse "Läänemeri maailmameres" kuraatorite sulest värskest ilmunud "Veealuse maailma õhtuõpik" (Hea Lugu). 



Foto: Madli Vitismann

„Birka Stockholm“ jäi juulis seisma Mariehamni Läänasadamas.

Viiruse ohver Birka Cruises


Madli Vitismann

Viiruskriisi ohvriks osutus ligi pool sajandit tegutsenud Stockholmi-Mariehamni laevaliin Birka Cruises. Rederi AB Eckerö tütarfirma Birka Cruises teatas tegevuse lõpetamisest 3. juulil.

Juba märtsi keskpaigast kai ääres seisnud „Birka Stockholm“ kulude kandmine muutus reederiga jaoks mõtetuks, sest endise liikluse taastumist ei paistnud. Koondati 509 töötajat,

neist 43 Stockholmi peakontoris.

Birka Cruises alustas 1971. aastal. Aastakümneid igal päraslõunal Stockholmi Stadsgårdsterminalist ööpäevasele minikruisile Mariehamni väljunud laev on kaua sel liinil sõitnud „Birka Princessi“ järglane, valminud 2004. aastal just selle liini jaoks. Et „Birka Stockholm“ on emattevõtelt renditud, anti see Eckeröle tagasi.

Mis laevast edaspidi saab, pole veel teada, aga tõenäoline on laeva müük. 



Kalapüügi innovatsiooni-projekt

Jane Niit

TalTech Eesti Mereakadeemias on poole peale jõudnud kaheaastane kalapüügi innovatsiooniprojekt, millega püütakse leida lahendus kahele probleemile – kuidas vääridada seni vähehinnatud Eesti valge kala liike ning teiseks, milliseid kalatooteid peaks välja arendama, et suurendada ka noorte kalatarbimist? Projekti räägib lähemalt selle eestvedaja vanemteadur **Loreida Timberg**.

Punane kala on eestlaste seas oluliselt populaarsem kui valge

Eesti veestik on kalade osas suhteliselt liigivaene – meil on vaid 75 eri kalaliiki (maailmas on kirjeldatud ca 20 000 kalaliiki). Eesti tarbijate seas on kõige populaarsemad rasvased kalaliigid, nagu näiteks lõhe, forell ja heeringas.

“Eesti tarbijaile meeldivad ikka veel kõige rohkem punased kalad – lõhe ja forell. Punane kala on olnud traditsiooniliselt pidulaual ning lõhetforelli ja nendest tehtud tooteid on ka poodides kõige suurem valik. Palju tarbitakse ka heeringat. Meile kõigile tuntud tooted on soolalõhe, graavilõhe, suitsuforell ja heeringas marinaadis,” kirjeldab Loreida ja lisab, et näiteks tervislikkuse poolest pole

põhjust eelistada punast kala valgele. “Punane kala, omega 3 ja 6 rasvhapped ning tervislikkus ei ole omavahel seotud. Kilus ja sügiseses rasvasemas räämes on oomega 3 ja 6 rasvhappeid rohkem kui punase värvusega lõhes ja forellis.”

Rannakalanduses ja siseveekogudes püütakse aga erinevaid kalaliike, mis ei ole tarbijate seas populaarsed ja jäävad ettevõtetele turustamata või mida saab turustada ainult madala hinnaga.

Haugil väga hea magus-pähkline maitse ning kogrel õrn mandlimaitse.

“Sellisteks kalaliikideks on näiteks koger, ümarmudil, räabis, särg, latikas, haug jt,” loetleb Loreida. “Kala heidetakse ka sageli merre või järve tagasi. Püütud kala müüakse enamasti tervelt, harva vääridatakse rümpadeks, fileedeks ja kulinaariatoodeteks, kuid neid tooted ei osteta nii palju, et kogu püütud kala saaks ära müüda. Seetõttu jääb rannakalureil ja väikeettevõtetele saamata potentsiaalne tulu.”

Projekti valiti koos tootjatega välja

heade maitseomadustega vähepopulaarsed kalaliigid, nagu haug, koger, latikas ja räim, mille lihast arendatakse uusi tooteid. “Näiteks on haugil väga hea magus-pähkline maitse ning kogrel õrn mandlimaitse,” kirjeldab Loreida. Kala maitseomaduste kirjeldamine on olnud suur töö, mille hindamiseks koolitati Eesti Mereakadeemias sensorika assessorite paneeli.

“Assessorid on inimesed, kelle maitsemeelt on testitud vastavalt ISO standarditele ning nad oskavad hinnata kala ja kalatoodete maitseomaduste väiksemaidki nüansse,” selgitab ta. “Noorte maitsemeel on väga tundlik ning neile toodete valmistamisel on vaja tagada, et kala maitseks suurepäraselt. Laboris ei ole aga ühtegi seadet, mis oskaks öelda, kuidas toode maitseb, ning seetõttu on assessorite paneel selles uuringus ainuvõimalik mõõtmisseade.”

Noori peletab kala spetsiifiline lõhn ja maitse

Teine kitsaskoht on, et kalatoodete tarbijaskond on eelkõige kesk- ja vanemaalised, kuid noored ja nende vajadused on jäänud tähelepanuta. Vanemad inimesed on juba leidnud kalatooted, mis neile meeldivad, kuid noored tarbivad kalatooteid pigem vähe. “Seetõttu on meie projekti

sihtgrupiks just noored. Kui teeksime tooted vanematele, siis nad asendaksid osa praegu tarbitavaist kalatoodetest uute kalatoodetega ning kalatarbimise kogus jääks kokkuvõtteks samaks. Seega, kui töötame välja kalatooted noortele, saame uued tarbijad, kelle abil on võimalik kalatoodete tarbimismahtu suurendada,” sõnas Loreida.

Ta nendib, et kalarasv on küll väga tervislik, kuid ka väga spetsiifilise lõhna ja maitsega. Suure tõenäosusega on see üks põhjusi, miks noored tarbijad ei hinda praeguseid kalatooted. Projekti käigus läbi viidud noorte tarbijate fookusgrupi uuringuist selgus, et 77% küsitluses osalenuist söövad kala. Noored on valmis proovima uusi toite, 25% noortest on valmis sööma praktiliselt kõike ning 38% naudib uute ja huvitavate toitumismaitsemist. Enamasti proovitakse uusi toite väljas süües (60%) või valmistatakse ise kodus (31%). Noored mõistavad hästi kala tervislikku aspekti (37%), kuid eemaletõukavaiks faktoriks on kalaluud (32%) ja kalalõhn (36%).

Uuring kinnitas ka projekti algset hüpoteesi – noored on valmis proovima uusi kalatooted. “Eesmärk on arendada välja sellised kalatooted, et noored tahaksid kalaga asendada praeguse proteiiniallika, nt kana-, veise- või pardiliha,” ütleb Loreida. “Sellised tooted võiksid olla kalahakklihast valmistatud kalakebabid, kalaburgerid, kalapallid ja kalahelbed, mida saab lisada salatitele ja toorsalatitele, poké- ja doni-kaussidesse, ja millest saaks valmistada ka sushit või wrappe.”

Suurem keskkonnateadlikkus aitab noortel eelistada kodumaist toodangut

Üks tegureid, miks noored võiksid neid uudseid kalatooted tulevikus eelistama hakata, on nende suur keskkonnateadlikkus ja sotsiaalne taju. “Kui me püüame kala, siis ei jää püünisesse ainult see üks meie lemmikkala liik, vaid ka teised liigid. Tarbides erinevaid kalaliike, on inimese põhjustatud koormus keskkonnale väiksem, ja eelistades just kohalike kalaliike, vähendame transpordist tingitud ökoloogilist jalajälge ning sa-

mas toetame maapiirkondade arengut,” selgitab Loreida tegureid, mis võivad aidata noortel oma valikuid langetada.

“Kui vanemad inimesed alles harjuvad selliste põhimõtete järgi oma valikuid tegema, siis noored juba elavad ja toimetavad nii ning on seega altimad tutvuma uute kohalike kalatoodetega.”

Kuidas käib tootearendus?

Toorainele sobiva külmutusmeetodi leidmine on kõige alus.

Kala tooraine on väga kiiresti ja kergesti riknev ning kalapüük hooajaline. Seetõttu on üks sobivamaid kala säilitamise viise külmutamine, mis peab toimuma võimalikult kiiresti, et tekiksid väikesed jääkristallid, mis ei lõhu kalaliha.

“Kiireks külmutamiseks on saadaval erinevaid tehnoloogiasid, nagu kiirkülmutamine õhuvoolus, külmutamine vedelas lämmastikus/süsihappegaasis või ka näiteks sublimatsioon. Väikekätteleja seisukohast on vaja hinnata tehnoloogiate hinna ja kvaliteedi suhet ning kasutamissobivust. Sobivimate külmutamistehnoloogiate väljavalmimisele järgneb külmutatud kalatooraine õige säilitusaja määramine. Teada on, et külmutamine annab pika säilivusaja, kuid see sõltub kala koostisest – rasva ja valgusisaldusest,” selgitab Loreida külmutamisega seotud protsessi.

“Külmunud kalas toimuvad edasi rasvade ja valkude laguprotsessid, mis on küll väga aeglased, aga sellegipoolest mõjutavad kala kvaliteeti – maitset, lõhna, teksturi ja töötlemisomadusi. Väiketootjal on oluline teada, kui kaua on võimalik eri kalaliike külmutatult säilitada, et oleks sellest toorainest võimalik toota väga heade kvaliteediomadustega tooteid.”

Innovaatiline lähenemine tootearendusele

Noortele tarbijatele suunatud toodete valiku ja kättesaadavuse suurendamine on hea võimalus laiendada tarbijate hulka ja turustada kalaliike, mis seni on jäänud väärindamata. Kuna noored söövad palju tööl/koolis/väljas, siis projekti raames tehakse tihedat koostööd ka HoReCa (hotelli- ja toitlustus-) sektoriga. “Koostöös




Uuring tehakse “Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi 2014-2020 rakenduskava” meetme 1.1 “Kalapüügi innovatsiooni-toetus” raames.

“Kalapüügi innovatsioonitoetuse” eesmärk on kaasa aidata kalavarude hea seisundi säilitamisele; säästlike ja keskkonnasõbralike lahenduste väljatöötamisele kalapüügil; uuenduslike tehnoloogiate väljatöötamisele lisandväärtuse andmiseks kogu tarneahela ulatuses ning uute kasutamata vee-elusressursside tõhusale kasutamisele. Need teemad on ka kõnealuse uuringu põhilised eesmärgid.

Toetuse on uuringule määranud Maaeluministeerium ning Põllumajanduse Registre ja Informatsiooni Amet.

rannakalanduse ettevõtetega töötame Eesti Mereakadeemia kalatehnoloogia laborites välja noorte ning HoReCa sektori eelistustel ja vajadustel põhinevad toodete prototüübid. Koostame toodete tehnoloogilised retseptuurid, skeemid ja seadmete kirjeldused, mille põhjal saab hiljem ettevõtetes neid tooteid toota,” loetleb Loreida erinevaid tootearendusega seotud tegevusi.

Ta lisab, et võrreldes klassikaliste kalatoodete tootearendusega on selline lähenemine innovaatiline, sest seab esikohale tarbija. Tavaliselt lähtutakse ettevõttes olemasolevast tehnoloogiast, mitte tarbija eelistustest, ning tootearendus põhineb eeldusel, et üks toode sobib kõigile turgudele ja tarbijatele. Kui siis mingi toode soovitud müügitulemusi piisavalt kiiresti ei saavuta, võetakse see üsna kiiresti müügist maha.

Lõpetuseks viiakse väljatöötatud prototüüpide testimiseks läbi tarbijakatse noortega, toitlustusasutuse katse ning kodune tarbijakatse. Kolme katse võrdluses tulevad välja arendatud toodete eelised ja puudused, mis annavad ettevõtteile hea sisendi äriotsuste langetamiseks. 

S-104 kodeeritud andmed olla sisse lülitatud, et näidata veetaset kindlas kohas ja selle muutusi konkreetses piirkonnas.

- ♦ S-101 Kartograafilise funktsiooni teksti paigutus võimaldab reguleerida tekstipaigutust, et vähendada ECDIS-es ekraanimüra, mis on kasutajate seas üks kõige sagedamini esilekerkinud probleeme.

- ♦ *Caution areas* – S-101 tutvustab infotüüpe, et parandada S-57 ENC-s kogetud hoiatusalade ülekasutamist ja lõppkasutajale põhjustatud tõsiste probleemide vältimist.

- ♦ S-101-l on uus funktsioon, mis võimaldab kasutajal selgelt näha andmete uuendusi ja muudatusi. Praegu on üks suurimaid probleeme, mida kasutajad kogevad, et pärast andmete uuendamist ei ole arusaadav, kus või mis on muutunud. ECDIS-el ei ole piisavalt teavet, et seda õigesti hinnata või esile tõsta. Samuti näeb veeliiklaja ka kustutatud objekte. Vajadusel saab näha ka allikat ja kuupäeva.

- ♦ *Plug and Play* uuendamine – Täna ehitatud süsteem saab uue toote vastu võtta homme ilma selle tarkvara muutmata.

- ♦ S-101 parandab andmete laadimist ja mahalaadimist ECDIS-es. Tähtis lõppkasutajate jaoks, kuna praegu puudub standardne valem andmete laadimiseks, mille tulemus on, et kasutatakse ebajärjekindlaid ja mõnikord kasutuid toiminguid.

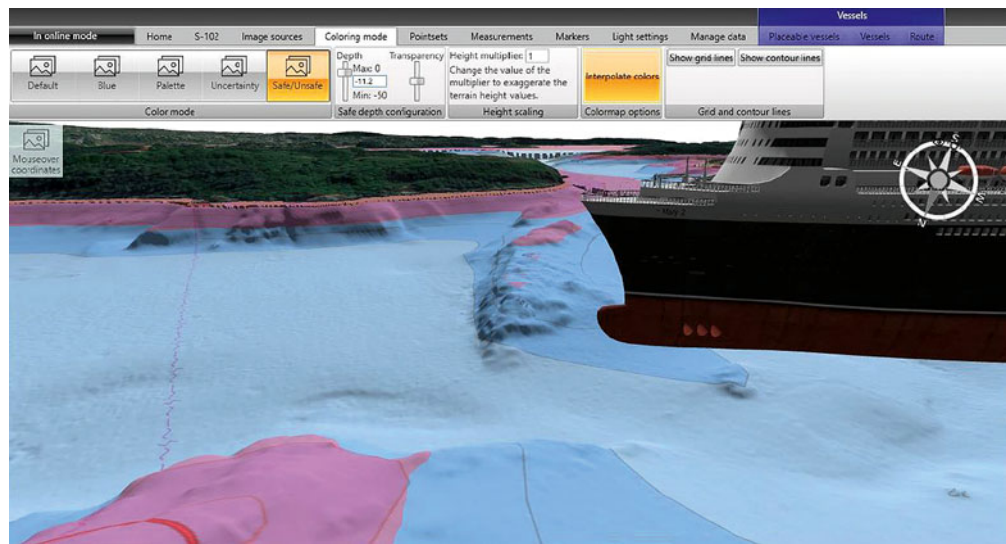
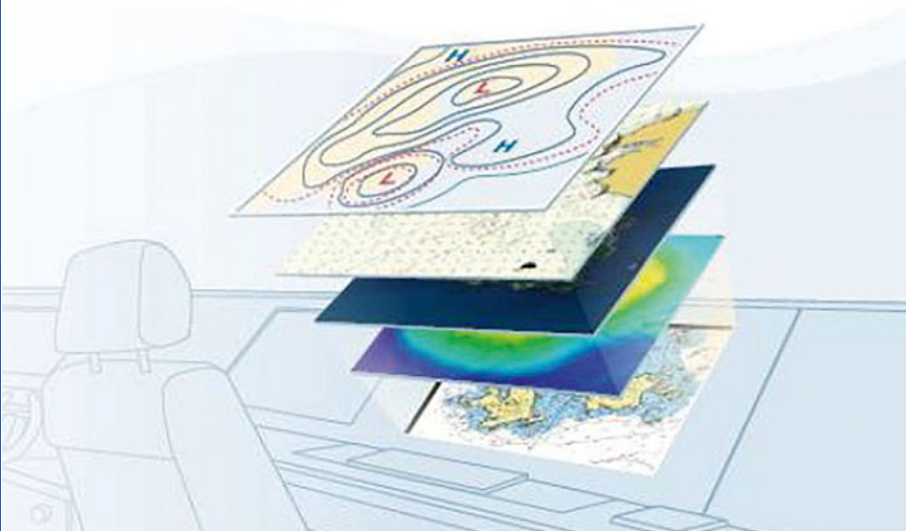
- ♦ Jääliikumise prognoosid – selle eest vastutab JCOMM.

- ♦ Mereilmateade – vastutab samuti JCOMM ja ka WMO.

- ♦ Sõjaväekaardi tugi.

- ♦ C++ JA C# programmeerimiskeelte liidesed. (joonis 3)

Joonis 3. Erinevad andmekihid ECDIS-es.
Allikas: KHOA, 2019



Joonis 2. S-100 merepõhja batümeetriline 3D pilt. Allikas: KHOA, 2019

Andmehaldajad Eestis ja muudatuse ajaraam

Magistritöös tehti selgeks, kes erinevaid andmeid Eestis haldab, et tulevikus saaks nendega koostööd teha. Veeteede Ametil on olemas erinevaid andmeid, tootmaks S-100 andmestandardite formaadi valmimisel S-101, S-102, S-124, S-125 ja S-128 kohta. Veetaseme teavet kogutakse Riigi Ilmateenistuses, S-100 andmesitikega teenistus kursis ei ole. Meresõidupiiranguid ja piire kehtestab Vabariigi Valitsus, aga otseselt nende andmete haldajat ei ole määratud. Seega S-121 tootmiseks hetkel veel koostööpartner puudub.


Keskonnaagentuurist kinnitati, et agentuur haldab kõike, mis on seoses merekaitsealadega, S-100 standardist on töötajad kuulnud vaid kaudselt ega ole veel sellega päris täpselt kursis, kuid on nõus koostööks. Samuti on agentuuri kodulehel kirjas, et tegeldakse ka mereala keskkonnaandmetega. Seega on võimalus edaspidi S-122 ja S-126 toodete loomiseks ja kasutamiseks.

RIKS on mereside infrastruktuuri valdaja ja kogu informatsioon Eesti kohta on avaldatud, S-100 standardiga sihtasutus otseselt kokku ei ole puutunud, kuid mõnes infokirjas on see seal silma jäänud. S-129 kiilualuse sügavusvaru andmete haldajat praegu Eestis ei olegi.

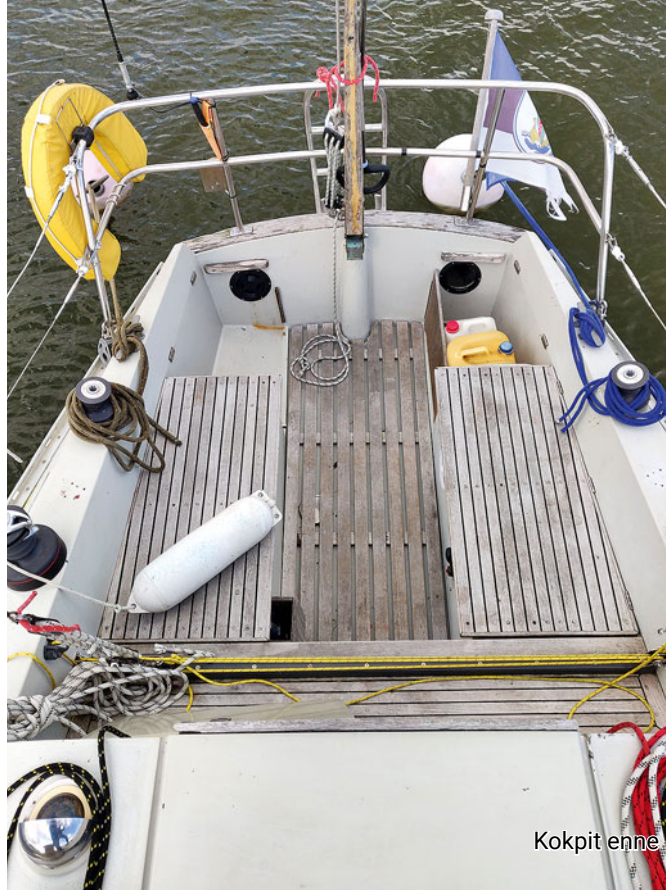
Seega võib Veeteede Amet alustada esialgu S-101, S-102 ja S-124 tootmisega, kuna need on ka naaberriikide meelest kõige vajalikumad ja ka naabrid tegelevad alguses just nende tootmisega.

S-102 andmeid saab kartograafiaosakond juba tänu hüdrograafiaosakonnale kasutama hakata. Samuti oleks vaja analüütiku teenuseid, kes saaks hakata võrdlema S-124 andmestikke. Et teised riigid üldjuhul lisaressurssi eriti ei vaja, siis peaks ka Veeteede Amet olemasoleva kollektiiviga hakkama saama.

S-100 Ed 5.0.0 loodetakse valmis saada 2021. aastaks. Kui S-101 on töövalmis 2022. a, siis 2024. a 1. jaanuarist kuulub see uue kohustusliku navigatsioonivarustuse hulka.

Magistritöös uurisin ka, milline on meie lähinaabrite valmisolek kirjeldatud muudatuste sisseviimiseks ning Eesti laevaomanike informeeritus. Mõlema uuringu tulemuste kohta saab täpsemalt lugeda magistritööst. 

- Tegu on kevadel 2020 TalTech Eesti Mereakadeemias hindale 5 kaitstud magistritööga "Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni andmestandardi S-100 kasutusele võtmine Eestis".



Kokpit enne ja pärast – plastikpinnad värvitud, puit taastatud, varem puudu olnud osad uued. Fotod: Indrek Tartu

Kuidas renoveerida väikelaeva? Ekspert jagab näpunäiteid

Jane Niit

Tänavu möödub kümme aastat ajast, mil Kuressaare kolledžis avati väikelaevaehituse õppekava, meenutas eriala esimene vilistlane **Indrek Tartu**. Ta töötab Baltic Workboatsis projektijuhina ja on oma mitmekülgse karjääri jooksul jõudnud isegi maakera kuklapoolele luksuskaatereid ehitama.

“Lõpetasin 2014. aasta esimese lennu üksinda. Ainepunktid said varem kokku, sest tahtsin kiiresti ära lõpetada, et edasi Austraaliasse juba erialasele tööle suunduda,” naerab ta. Kooliajast meenub Indrekule, et erialatehniliste ainetega oli tal alguses pigem raskusi, sest paatidega varasem kokkupuude puudus. Samas üld- ja alusained olid pigem lihtsamad, sest keskkool oli värskelt läbitud. “Kui nüüd tagasi vaadata, siis minu jaoks isiklikult oli suurim kasu materjalide õppest, joonestamisest, CAD disainist ja väikelaevajuhi lubade saamisest. Hea motivaator ja ins-

piratsiooni allikas oli ka kohalike ettevõtete külastamine, mis sel erialal tegutsesid.”

Nüüdseks on eriala muidugi loomuliku arenguhüppe läbi teinud: mõni aasta tagasi lisandus õppekavale meretehnika peaeriala, valmis on saanud väikelaevaehituse kompetentsikeskus koos mudelkatsebasseiniga ja materjalilaboriga ning keskuses käib ka vilgas teadus- ja arendustöö.

“Olin viimasel kursusel, kui hakati kompetentsikeskuse loomist plaanima, nii et kahjuks esimesel lennul ei õnnestunud neid hüvesid veel kasutada.” Kooli kõrvalt töötas Indrek ka Saare Yachtsis komposiitmaterjalide osakonna juhina. “Sealt sain väga väärt kogemuse, õppisin tundma ja kasutama materjale ning kuidas tootmisprotsess algusest lõpuni käib, ja omandasin vajalikud töövõtted.”

Austraalia, ookean ja luksukaatrid

Kui paljud kängurumaale minejad teevad seal pigem klassikalist farmitööd, siis Indrekul õnnestus plaanipäraselt erialase tööga käsi val-

geks saada. “Esmalt töötasin lühemat aega Riviera luksuskaatereid tootvas ettevõttes lamineerijana, hiljem ühes väiksemas ettevõttes, mis tegeles just jahtide ja kaatrite remondi ja hooldusega. Sain käe külge panna väga paljude tööde juures ja asju iseseisvalt algusest lõpuni läbi teha. Muuhulgas taastasime 7 kuu jooksul 34-jalase purjejahi, mis oli orkaaniga kai ääres kõvasti kahjustada saanud – mõlemas pardas suur auk, sisustus oli veest rikutud,” kirjeldab ta loodusjõudude kahjusid.

“Tehniliselt oli kõige keerukam uppunud Yanmari mootori taastamine. See oli minu jaoks müstika, aga ülemus taastas selle ära ja käima see läks.”

Kuigi vägev töökogemus, eksootilised rannad ja helesinine ookean olid maailma kuklapoolele ahvatlevad, siis naasmine kodumaale oli alati plaan A. Paar aastat maitses Indrek ka ettevõtja leiba ning remontis kalameeste paate, aitas jahte hooajaks valmis seada ning vette panna.

Alates 2018. a aprillist töötab Indrek Baltic Workboatsis. “Alustasin abipro-

jektijuhina Saksa 24m rannavalvelae-vade peal. Hiljem tegime kaks 13m huvilaeva erakliendile, millest viima-ne valmis tänavu juulis. Käsil on Bel-gia SAR 21m laev, mis peaks valmima järgmisel suvel,” kirjeldab ta. “Minu praegune töö on palju juurde andnud just nendes valdkondades, millega varem väga palju kokkupuudet ei ol-nud, näiteks mehaanikas, elektritöö-des, projekteerimises. Hea on tarka-delt kolleegidelt neid teadmisi juurde õppida.”

Fotod: Indrek Tarrto



Salong enne

Väikelaevaehituse ekspert jagab näpunäiteid

Pärast kaheksat aastat elu- ja töö-kogemust väikelaevaremondi ja -ehi-tuse vallas hakkas Indrekul veidi imelik, et nii palju aega on panusta-tud teiste aluste putitamise peale, ent päris oma paati veel polnudki. Mõel-dud, tehtud. Laevaehitus koosneb mitmest eri aspektist. Üks pool on kindlasti praktilised oskused ja tead-mised, näiteks, kuidas eri materja-lid, seadmed ja tehnoloogiad peaksid koos töötama. Teine pool on koge-mus ja tunnetus, mis aitab märga-ta ja ära hoida võimalikku problee-mi ning läheneda sellele õige nurga alt. Tunnetus tuleb koos kogemusega ning seetõttu on algajal laevaehitajal ja -remontijal tihti peale väga keeru-line õigeid otsuseid teha, mille peale ressursi kulutada, mis on väga oluli-ne, mis on vähem oluline jne.

Varasema kogemuse põhjal ning oma jahi näitel jagab Indrek lugejail-le kasulikke näpunäiteid, kuidas vali-da endale see “õige” vana alus, mil-le remontimisest ka algaja jõud üle käiks.

Põhi ja pilss

Mina eelistaksin klaasplastist paati,

sest seda on lihtsam parandada; puit-, alu- ja raudmaterjal on algajale oluli-selt keerulisemad.

Vaata üle põhja seisukord – vane-mate jahtide puhul on üsna tavaline, et kiiluga on söidetud vastu kivi. Sel-le tulemusena võib esineda mõrasid kiilu ja kere ühenduskohal, mistõttu kiilupoltide avadest võib hakata vett vaikselt sisse imbuma. Selles suhtes on täiskiiluga jahid kindlamad kui nn uimkiiluga. Väiksemaid kahjustusi ei pruugi olla näha, kuid kui laevakerel on mõrasid, siis sealt imbib vähehaa-val vett kihtide vahele. Pikemas plaa-nis tuleks need korda teha, eriti just veealuses osas.

Kui kiilu esiosal on näha tugevaid kriime või löögijälgi, siis tuleks ka seest üle vaadata põhjatugevdused (stringerid/floorid). Need on tavaliselt kere külge lamineeritud ja avari-i puhul võivad mõraneda. Nende parandamine on juba suurem töö ja kui klaasplastitöödega end muga-valt ei tunne, siis soovitan eemale hoida.

Plastikjahtide rool on tavaliselt vahuga täidetud ja väljast klaasplas-tiga kaetud. Kahe poole ühendus-koht või palleri ümbrus võib aja jook-

sul mõraneda ja hakata vett sisse laskma. Pidev niiske keskkond teeb konstruktsiooni nõrgaks ja rool võib murduda.

Kui just võistlusjahti ei ehita, siis mürkvärvi seisukord pole kriitiline töö, sest see mõjutab ainult kiirust. Kui hakkab häirima, siis alati on või-malik pahtlilabidaga vetikas vees maha kraapida.

Kui paat on juba vees, siis tuleb kindlasti kontrollida pilssi – kui seal on vesi, tuleb kindlaks teha, kust see tuleb. Kõige targem on paati vaatama minna just vihmase ilmaga, sest siis on kõik lekked kohe näha – peami-sed lekked tulevadki tekile kinnitatud vidinate juurest, tekiluugi vahelt jms kohast. Tekile kruvitud seadmete ja fittingute kinnitusavadest lekkiva vee peatamiseks tuleb need eemalda-da, puhastada poldiavad/kruviaugud jms ning lasta ära kuivada. Seejärel eemaldatud osad tagasi panna, kasu-tades liimtihendusmassi, nt Sikaflexi.

Selge see, et alati kõiki kohti üles ei leia, kust vesi sisse pääseb, ning selleks puhuks on automaatne pil-sipump kõige mugavam abivahend, kuid ka hauskar või manuaalne pump ajavad asja ära.

Pardad ja tekk

Plastpaadi kere on tavaliselt üsna vastupidav, pardad on kõigil vanadel jahtidel kriimulised ning võör on ena-masti vastu kaid ära toksitud. Kui just klaasriie väljas pole, siis pole hullu.

Tekki tuleks vaadelda suurema tähelepanuga ning teha kindlaks, et niiskus poleks kuskil konstruktsioo-ni sisse läinud. Vanemate klaasplast-paatide kered on enamasti massiiv-laminaadist, st tähendab pole sand-



Vints enne



ja pärast – juppideks lahti võetud, puhastatud ja määritud uus alus.



ja pärast – täispuutliistud taastatud, vahesein ja lagi värvitud, laud ja põrandad uued.

wich. Tekk aga juba võib olla. Kui seal “võileiva” sees on balsapuust või vahust vahekiht märg, siis see teeb teki pehmeks, mis on halb. Kuidas seda kindlaks teha? Kõnni tekil ringi ning kui seal mõni koht kahtlaselt läbi vajub, siis tasuks lähemalt uurida. Koputa seda kohta mõne kõvema asjaga. Tugev ja kuiv laminaat kõlab koputades üsna teravalt, ent kui kuskil on kihid lahti – õhk või vesi on kihide vahel –, siis on koputus pigem tuima kõlaga. Sellisel juhul tasub hinnata oma ressursse ning kaaluda, kas seda jahti on ikka mõistlik osta.

Sisustus

Jahis võib olla igasuguseid mugavusi, kuid nende puudumine algajat kindlasti ei takista. Sadamates on kõik vajalik olemas ning esimestel pikematel sõitudel saab ka ilma hakama.

Kui aga tahta mõningaid mugavusi, siis kasulik on kindlasti WC – kui seda sisse ehitatud pole, siis väikese summa eest saab soetada keemilise WC, mida on lihtne hooldada. Ka pliit ja nõudepesuvõimalus on mugav lisandus. Lihtsa gaasiga priimus-tüüpi pliidi saab igasse paati paigaldada, isegi kui ruumi eriti pole. Samuti sobib ka ju 230 V elektripliit, mida saab siis ainult sadamais kaldavoolu abil kasutada. Valamu jaoks peaks olema sobiv koht, aga torustiku saab lisada. Vajalikud on ka läbiviigud, kust vesi läbi kere sisse ja välja käib. Vee saab liikuma näiteks jalgpumbaga, mis ei vaja voolu.

Purjed ja seisvtaglas

Mul on tehniline taust, mistõttu purjed, naljakal kombel, on mulle

kõige võõram teema. Mu purjetamiskogemused on väikesed ning purjede ja taglase osas usaldan pigem tuttavaid eksperte. Aga selge on see, et purjede eest tuleb hoolt kanda ja mast peab suutma neid ülal hoida. Kõik liikuvad osad kuluvad ja kinnitused tulevad aja jooksul lahti. Taglas tuleb enne hooaega üle vaadata – kas vandid-staagid on korras ja pole roostejälgi? Kas talrepid on korras, liiguvad, aga samas püsivad kinni? Kas masti rullikud liiguvad vabalt? „Vares“ liigub? Poomi kinnitus pole liialt kulu-

nud? Matkapurjekal võiksid kõik vajalikud otsad olla juhitud kokpitti: grootvall, genuvall, groodi rehvid, väng. Üsna riskantne ja ebamugav on ilma roolimeheta masti juures purjeid üles tõmmata. Algajale purjetajale on mugavam ja ohutum rullgenu, seega see on purjeka ostmisel kindlasti plussiks.

Varustus, lisad

Purjetamise jaoks on olemas palju elektroonikaseadmeid, mis muudavad matkapurjetamise ja navigeerimise oluliselt mugavamaks: autopiloot, plotter, raadio, kiiruse-, sügavuse- ja tuuleandurid jms. Algajal meremehel soovitatakse aga alustada ilma sellise mugavusvarustusega, sest kui nende toiteks vajalik vool kaob ja ilma ei oska, siis on häda käes. Põhimõtteliselt on vaja ju vaid kompassi ja merekaarti ning jälgida meremärke, et kindlaks teha, kus asud, mis suunas liigud, mis on sügavus ja mis trajektoori vältida.

Kaks head nutitelefoni laetavat telefoniäppi on Navionics ja Windy. Navionicsist näed oma asukoha kaardil, liikumise kiirust ja suunda, sügavusi, meremärkide asukohti, sadamaid jms. Windy näitab ilma.

Kindlasti on vajalik ohutusvarustus. Veeteede Ameti kodulehelt leiad täpse info, milline ohutusvarustus peab olemas olema.

Kas on mingi viga, mille ilmne misel on esimene soovitus tehing katki jätta?

Jah, kui kere konstruktsioon on mäda. Näiteks, kui tekk vajub läbi või teki ja kere ühendus on mörane ja lekitab või kui kiil on põrutada saanud,

nii et stringer on mörane. Ehk kui on suuremad tööd kohtades, kuhu on väga halb ligipääs.

Kas on midagi, mis esmapilgul paistab lihtsam parandada, kui tegelikult on, ja vastupidi?

Klaasplasti parandused sellised, millega on tegelikult rohkem tööd, kui esmapilgul arvata võib. Kui jahi kerel või tekil on näiteks mingi tugeva eseme löögi jälg, siis välja paistab võib-olla ainult mõni mör, aga kui hakata seda lahti käiama, siis läheb paranduse ala üsna kiiresti suuremaks. Kihid on omavahel lahti ja niiskus võib sees olla, mistõttu lõplik viimistletav pind on kordi suurem.

Arvatust lihtsam on minu hinnangul puit ehk kõik need koledaks läinud kapid, tasapinnad, käepidemed tekil jms. Puitu on väga lihtne uuesti viimistleda – lihvi üle ja laki või õlita. Vineeri puhul peab lihvimisega olema ettevaatlikum, sest spoonikihid on õhukesed. Täispuut on lihtne.


Millised on tööd, mida tõenäoliselt peab igal vanal jahil tegema?

Sisustuse puitosad on vanadel jahtidel alati kriime täis. Sõitmist need ei sega, ent neid on lihtsa vaevaga võimalik ilusaks teha.

Pehme sisustus: diivanipadjad, kardinaid, mitmesugused mereteemalised sisustuselemendid. Väheses vaevaga ja odavalt saab jahi seestpoolt väga hubaseks muuta.

Mootor tuleks üle vaadata ja hooldada. Vaata üle mootori seisukord – kui ise ei oska, kutsu mõni targem appi –, kas jahutus töötab piisavalt, kuidas pöörded suurenevad, kas töötades suitseb. Eelista levinumaid mootoritüüpe, sest neile leiab varuosi.

Talvehoiustamine

Talvehoid võib olla väga kulukas, aga ei pruugi. Kui ostad vana jahi, siis vaevalt, et ta palju aega oma elust kuskil sees on veetnud. Seega on soodsam ja lihtsam hoida jahti õues: vesi välja, külmumisvastane aine sisse, kate peale. Jahti ostes tasuks kohe mõelda ka hoiustamiseks vajaliku treileri või pukkide olemasolu peale – nende eraldi ostmine või rentimine suurendab eelarvet oluliselt. 

Uudiseid 1. juunist 12. septembrini
kogus Tauri Roosipuu



- ◆ 8. juunil väljastas Bureau Veritas ülikoolile järgnevas kolmeks aastaks sertifikaadi, mis kinnitab, et Eesti Mereakadeemia kvaliteedijuhtimissüsteem vastab standardi ISO 9001:2015 nõudeile käsitusala (merendusala kõrgharidustaseme ja täiendusõpe, sealhulgas simulaatorõpe) lõikes.
- ◆ Valitsus kinnitas Eesti Mereakadeemia meretehnoloogia ja hüdrodünaamika projekti riikliku tähtsusega investeeringute kavasse.
- ◆ Nelly Oldekop kaitses ülikooli ehituse ja arhitektuuri instituudis doktoritöö „Investigation of the eddy viscosity for a breaking wave in the surf zone“ („Turbulentse viskoossusteguri määramine murdlaine piirkonnas ranna-alal“), milles keskenduti rannikumere murdlainete dünaamika uurimisele.
- ◆ Mereakadeemia väikelaevaehituse kompetentsikeskuse jõudis uus ja Saaremaal ainulaadne SLA 3D printer, millega saab kiirelt ja mugavalt printida suurt täpsust nõudvaid laevadetaile.
- ◆ Sügisest käivitus ülikooli mehhanotehnika doktoritööpe merenduse peeriala.



KAITSEVÄGI

- ◆ Eesti mereväe miinijahtija „Sakala“ ning staabi- ja toetuslaev „Wambola“ osalesid 7.-16. juunini 49. korda korraldatud rahvusvahelisel suurõppusel Baltops, mis toimus Bornholmi saare piirkonnas, hõlmates merealaid Lõuna-Rootsist Poola rannikuni. Õppuses osales 29 alust ning maa-, mere- ja õhuväe üksused 19 riigist.
- ◆ Balti riikide mereväed valmistavad ette visiooni järgmiseks kümnendiks, tööühma juhiks valiti Eesti mereväe ülem kommodoor Jüri Saska.
- ◆ 1. juulil tähistati Eesti mereväe taasloomise aastapäeva, 4. juulil toi-

mus aastapäeva tähistamiseks kogupereüritus Lennusadamas.

- ◆ Miinijahtija „Admiral Cowan“ siirdus 18. juulil viiekuulisse teenistusse NATO 1. alalise miinitõrjegruppi.
- ◆ Augusti kolmandal nädalal toimus Narva lahes Balti riikide merevägede tuukrite miinitõrjealane ühisharjutus 3B Divex 2020, mille raames teisaldati ja hävitati ajaloolisi lõhkekehi ning harjutati rahvusvahelist koostööd. Õppuses osales ligi 30 mereväetuukrit Eestist, Lätist ja Leedust.
- ◆ 11. septembril toimus Kurkse sadamas traditsiooniline mälestustseremonia, kus mälestati 23 aastat tagasi meres hukkunud Balti rahvalvepataljoni Baltbat luurerühma liikmeid.



Politsei- ja Piirivalveamet

- ◆ 26. augustil toimus Naissaare lähedal iga-aastane HELCOM-i õppus Balex Delta. Koostöös naaberriikidega harjutati suuremahulise merereostuse likvideerimist.

Õppuse käigus harjutati kõiki merereostustõrje olulisi komponente: poomide veeskamist naftareostuse piiramiseks, traalimist poomiga ehk reostuse koondamist suurelt merealalt, skimmerdamist ehk reostuse korjamist veepinnalt, kogutud reostuse laevalt laevale pumpamist ja reostust tekitava laeva kere ülevaatus. Samuti kasutati droone reostusala täpsemaks tuvastamiseks ja seireks. Õppusel tangiti ka esmakordselt Eesti kopterit Soome piirivalvelaeva „Turva“ pardal.

Õppuses osales kümme laeva Lätist, Leedust, Soomest, Rootsist, Taanit ja Eestist ning õhusõidukid PPA lennusalgast, samuti Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) tanker. Eesti ametkondadest osalesid lisaks PPA-le Veeteede Amet, Päästeamet, Keskkonnainspeksioon ja Keskkonnaamet koos Eestimaa Looduse Fondi vabatahtlikega.

Balex Delta on iga-aastane HELCOM liikmesriikide merereostustõrje õppus, mida korraldatakse alates 1990. aastast. Varem on õppus Eestis toimunud 1997. ja 2007. aastal.

- ◆ Siseminister Mart Helme ja Soome siseminister Maria Ohisalo allkirjastasid 25. augustil vastastikuse mõistmise memorandumid, mis aitab tugevdada kahe riigi koostööd merereostuse avastamisel ja likvideerimisel ning kujundada ühiseid seisukohti rahvusvahelisel tasandil.

- ◆ Siseminister Mart Helme tutvustas 27. augustil valitsuskabineti istungil ettepanekuid, kuidas parendada riigi õhusõidukite teenust ja millised on riigi lennuvõimekuse lisavajadused kümne aasta perspektiivis.

PPA kopterite ööpäevaringse 15-minutilise valmisoleku juurutamiseks ja tagamiseks vajab PPA ühekordselt koolituskuludeks miljon eurot ning täiendavate pilootide ja tehnikute personalikuludeks pool miljonit eurot aastas.

TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

- ◆ TS Laevad paigaldab parvlaevadele „Tõll“, „Tiu“ ja „Leiger“ kütusekuulu jälgimise seadmed Blueflow, kuna eelmisel aastal parvlaevale „Piret“ paigaldatud sama seade on end õigustanud.

- ◆ Tallinna Sadama tütarettevõtte TS Shipping jäämurdja „Botnica“ asus 27. juunil teele Kanada Arktikasse. „Botnica“ põhitöök on juba kolmandat suve järjest laevade abistamine jääs ning jääseire Milne Inleti sadama juurde viivates kitsustes ja väinades.

- ◆ Tallinna Sadama aktsionärid võtsid 29. juunil 2020 vastu otsused 2019. aasta majandusaasta aruande kinnitamiseks, kasumi jaotamiseks ja dividendi maksmiseks summas 30,245 miljonit eurot ning valisid uue nõukogu, mille liikmed on Aare Tark, Raigo Uukkivi, Ahti Kuningas, Urmas Kaarlep, Üllar Jaaksoo, Maarika Liivamägi, Riho Unt ja Veiko Sepp volituste tähtajaga kaks aastat alates 1. juulist 2020.

- ◆ Vanasadamas algas mereprügipüüdur Seabin testimine keskkonnahariduslikul eesmärgil.

- ◆ Euroopa Liit toetab Tallinna-Helsingi kaksikliinna mereühenduse infrastruktuuri arendamist 10 miljoni euroga ühisprojektis TWIN PORT 4, mis viiakse ellu aastail 2020-2023.

Suurima mahuga investeeringud

teeb projektis Tallinna Sadam, mille eeldatav investeeringute maht on 22 miljonit, Helsingi sadam omalt poolt plaanib investeeringuid 11 miljoni euro eest.

◆ 27. ja 28. juulil peatusid Vanasadamas kruisilaevad „Aidaaura“ ja „Aidacara“, et varusid täiendada ja kütust punkerdada. Laevade pardal olid vaid laevapereliikmed. Pärast sadamakülástust siirdusid laevad Tallinna reidile ankrusse.

◆ 2. septembrist asus Virtsu-Kuivastu liini reisijaid teenindama Eesti esimeseks hübriidreisilaevaks ümber ehitatud „Tõll“, mille akupangad võimaldavad sõita osaliselt elektriga, vähendades sellega diislikütuse hulka ja õhusaastet.

TS Laevad paigaldas ligi 1,6 miljonit eurot maksnud ümberehituse käigus „Tõllule“ akupangad, mis vähendavad diislikütuse tarbimist 20% võrra ning jätavad sellega õhku paiskamata 1600 t vähem CO2 aastas. „Tõllu“ ümberehitustööd algasid 2019. aastal.

Peatöövõtja oli Baltic Workboats, akupangad tarnis Corvus Energy, elektri- ja automaatikaseadmed tarnis Norwegian Electric Systems ning *peak-shaving* hübriidlahenduse on projekteerinud LMG Marin.

◆ Vanasadamas ühendati 11. septembril esimesena kaldaelektrivõrku Tallinki laev „Victoria I“. 3,5 miljonit eurot maksma läinud arenduse käigus rajati kaldaelektri võimekus viiele Vanasadama kaile.



◆ Tallink andis 8. juunil teada, et allkirjastas käibekapitali laenulepingu sihtasutusega KredEx. Laenulimiidi ulatus on 100 miljonit eurot.

◆ Tallink teatas 30. juunil, et sõlmis lepingu Navirail OÜ-ga ning omandas ro-pax-laeva „Sailor“. Enne lepingu sõlmimist kuulus laev ettevõttele Navirail OÜ, kuid oli veel tänava juunis prahitud laevafirmale DFDS ning opereeris Paldiski-Kapellskäri liinil. Tehingu hind oli 8,5 miljonit eurot. „Sailor“ alustas Paldiski-Kapellskäri liinil 12. juulil.

◆ Tallink tegi suve jooksul hulga erireise (muuhulgas Helsingi-Riia, Tal-

linn-Turu ning Helsingi-Saaremaa), korraldas ümber laevaliine ning suunas liinide vahel laevu ümber. 15. juulil olid esmakordselt pärast koroonapandeemia algust kõik Tallinki laevad Läänemerel seilamas. Enne seda olid kõik laevad merel viimati 14. märtsil. Sügistalvisel perioodil jääb mitu laeva taas kai äärde seisma.

◆ Tallink andis 2. septembril kontserni töötajaskonnale teada, et on algatanud täiendava kollektiivse koondamise protsessi ja ettevõtte suuremahulise reorganiseerimise.

◆ Tallinki finantsjuhina alustas 7. septembrist tööd Joonas Joost. Joost nimetati ametisse pärast kontserni juhtkonna otsust ühendada grupi finants- ja investorsuhete osakonnad tulenevalt ettevõttes käivitatud reorganiseerimisprotsessist.



◆ Juuli alguses võttis oma püsikoha Klaipėda sadama akvatooriumis BLRT Grupile kuuluvas laevatehases Western Shipyard sisse Baltimaade suurim ujuvdokk, kuhu jõudis ka esimene laev – „Minerva“. BLRT Grupp ostis doki 2016. aastal Adriatic Shipyard Bijela laevatehaselt Montenegros. 235 m pikkuse, 45 m laiuse ja 33 000-tonnise tõstevõimega ujuvdokk läbis põhjaliku remondi- ja moderniseerimiskuuri.

BLRT Grupp on viimaseil aastail investeerinud Western Shipyardi ettevõtete grupi konkurentsivõime tugevdamisse ja Klaipėdas asuvate tootmisvõimsuste arendamisse 100 miljonit eurot.



◆ 13. juulil käisid Baltic Workboatsi laevatehases esimese mereväe väekaitsekaatri esimese ehituseta-pi ametlikku üleandmist vormistamas mereväe ülem kommodoor Jüri

Saska, Kaitseinvesteeringute Keskuse direktor Kusti Salm ning õhu- ja mereväe kategooriajuht Asko Kivimuk.

Muud uudised

◆ Riigikogu võttis 17. juunil vastu seadusemuudatused, millega ühendatakse Keskkonnaamet ja Keskkonnainspeksioon tuleva aasta 1. jaanuarist. Uus asutus hakkab kandma Keskkonnaameti nime.

◆ Valitsus otsustas 18. juuni kabinetinõupidamisel liita Lennuamet, Maanteeamet ja Veeteede Amet transpordi valdkondade ühendametiks, mis alustab tööd järgmise aasta 1. jaanuarist. 10. septembril kiitis Valitsus heaks liitmiseks vajalike seaduste muudatuste eelnõu. Uue ühendatud nime ettepanek on eelnõu järgi liikuvusamet, lõpliku nime kinnitab Riigikogu. Liitmisega luuakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juurde merenduse asekancleri positsioon. Ühtlasi tuuakse ühinemisega laevade Eesti lipu alla toomise projekti turundustegevused ministeeriumi.


◆ 25. juunil tähistati rahvusvahelist meremeeste päeva. Tänavu juhtis IMO päeva tähistamisel tähelepanu sellele, et meremehed on eesliinitöötajad.

◆ 1. juulist jõustus laevanduse seadusmuudatuste pakett.

◆ Euroopa Komisjon andis Eestile riigiabi loa, et hüvitada laevandusettevõtjatele töajookulusid, mille tulemusel säiliks laevanduse töökohad ning jätkuks reisilaevanduse areng.

◆ 8. septembril lõppesid kahepäevased Läänemere riikide kalandusläbivõistlused (BALTFISH), mida eesitajana juhtis Eesti. Fookuses olid järgmise aasta kvoodid ning pringlite kaitsmine Läänemeres.

◆ Tallinn võõrustab rahvusvahelist purjeõpperegatti The Tall Ships Races 2021, mis toimub Läänemerel 27. juunist kuni 3. augustini. Regatt peatub Klaipėdas, Turus, Tallinnas, Mariehamnis ja Szczecinis. Tallinnas peatub regatt 15.-18. juulini.

Regati koosseisu kuulub ligikaudu sadakond laeva, mille seas on nii Tallinnat esmakordselt külastavaid ajaloolisi purjelaevu kui ka moodsaid ookeanijahte. 

Juhan Smuuliga „Admiral Bellingshausenil“

Vello Mäss

M illalgi 1950. aastail viis mu kooliõpetajast isa mind Estonia teatrisse kuulama/vaata tama ooperit "Tormide rand". Mere ääres üles kasvanud rannapoisina jälgisin laval toimuvat suure kaasaelamisega, eriti Aaro Pärna osatäitmist Pihla kõrtsi stseenis ja tema meeldejäätavat laulu "Vaat kus vanast olid laevad, ulatasid mastid taeva..." ja nii edasi. Ooperi libreto kirjutas rahvakirjanik Juhan Smuul (1922-1971) ja muusika autor oli helilooja Gustav Ernesaks (1908-1993).

1972. a külastas Eestit Iraani šahh Mohammad Reza Pahlavi abikaasa Farah Pahlavi saatel. Kõrgest soost külalised viidud Tallinnas isegi Estonia teatrisse "Tormide ranna" etendust nautima, kus musikaalne šahhinna olnud kuuldavasti just ooperi kõrtsistseenist sisse võetud.

Rahvakirjanik Smuuli ja helilooja Ernesaksa koostöö jätkus edaspidigi. 1957. a viisistas Gustav Ernesaks Juhan Smuuli luuletuse "Kutse", milles üks tuuliste väinade laps, kuuldes sadamast lahkuva laeva kumeda häälet vilet, tundis selles ära merele mineva laeva kutse, millest on raske ära öelda: "Läheme teele, kaugele teele, seal kus taevast toetumas veele...". Tallinna lauluväljakul, kus meeskoor seda laulu ette kandis, nõudis kogu väljakutäis rahvast koos laulukaare all oleva meeskooriga: "Korrata, korrata!", kuni see pisaraid esilekutsuv teos uuesti ette kanti.

Smuul oli hingelt meremees. Ta tegi 1955. a kaasa Eesti esimese SRT-tüüpi heeringapüügilaeva püügiretke Norra merele, elas laeva pardal kitsastes oludes, söi ja jõi koos heeringapüüdjatega ning tegi võimalust mööda kirjatöödki. 1957. a nägi ilmavalgust näidendi "Atlandi ookean" käsikiri, aasta hiljem lisandus sellele raamat "Meremees Murka".

1959. a avaldas Eesti Riiklik Kir-



„Jäine raamat“ on ilmunud paljudes korduustrükkides, samuti „Jaapani meri, detsember.“ Need on ka koguteoses „Hea meremeeste Hoidja“ (1972) ning teoste 4. ja 5. köites (1989). Foto: Madli Vitismann

jastus Juhan Smuuli Antarktise-reisi päeviku "Jäine raamat", mille ingliskeelne tõlge "Antarctica ahoi! The ice book" ja venekeelne "Ledovaja kniga" peagi samuti raamatukaupluste lettidele jõudsid.

Lisaks Antarktika ekspeditsioonile jõudis väsimatu kirjanik teaduslaevaga ka Jaapani merele, kus süüvis ilmastiku-uurijate töösse ning tõi 1963. a raamatu "Jaapani meri, detsember" vahendusel eestikeelsesse merekirjandusse Suure Halli mõiste.

1961. a ilmus raamatukaante vahel kogumik "Merelaulud" peatükkidega "Kuidas kalamehed elavad", "Tulime Hiiumaa pealt", "Läksid kalurid hommikul hämaral", "Mere ja taeva vahel", "Tormipoeg" jms. Vaieldamatu šedööver on jutustus "Hea meremeeste Hoidja", mis ilmus 1972. a. Aastail 1953-1971 oli Juhan Smuul Eesti Kirjanike Liidu esimees ja tema bareljeef kaunistab Harju tänaval asuva Kirjanike Maja seina.

Õnnetu juhuse tahtel luges 2020. a Antarktika-retkel oleva ekspedit-

sioonilaeva "Admiral Bellingshausen" üks reisirist tulpinud meeskonnaliikmeid Juhan Smuuli "Jäist raamatut" ja õnnistas raamatu lehekülgedel kirjeldatud aega, meremehi ja kombeid mittetundjana teost ja selle autorit kriitikaga üpris räiges sõnastuses. Lugeja sõnutsi ajavat "Jäine raamat" ta oksele.

Kahju, et talle ei sattunud vahelduseks kätte 1965. a avaldatud "Kihnu Jõnn ehk Metskapten", mis aastaid hiljem filmina kinoekraanidele või lavastustena mitme teatri lavale jõudis. Küllap oleks nõudliku lugeja meelt parandanud luuleraamat "Luuletused ja poeemid" aastast 1966, ehk isegi mõni aasta hiljem rahvast naerutanud "Polkovniku leskki".

Allakirjutanu peab meremehena oma kohuseks välja astuda andeka merekirjaniku kaitsel, kel täna puudub võimalus seda ise teha. Mu raamaturiul oleks tunduvalt vaesem, kui seal ei leiduks August Mälgu "Hea sadama" kõrval Juhan Smuuli "Jäist raamatut".



VEETEEDDE AMETI TEATAJA

Nr 3 2020 (120)



VEETEEDDE AMET MUUTUSTE TUULES

Eesti tuletornide
mitmekesisus

Laevanduspaketist ja
laevaregistritest

Peamised küsimused seoses
väikelaevadega

Uued infosüsteemid
meremeestele ja laevadele

IMO ringkirjad

Sisukord

- 32 Veeteede Amet muutuste tuules
- 35 Laevanduspakett
- 38 Infosüsteemidest
- 39 Sagedasemad küsimused seoses väikelaevadega
- 40 Laevastik
- 41 Eesti tuletorvide mitmekesisus
- 44 Merekeel
- 46 IMO ringkirjad



Veeteede Ameti TEATAJA
nr 3 2020 (120)

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

Veeteede Amet muutuste tuules

Aasta 2020 on pakkunud väljakutseid ilmselt kõikides valdkondades. Koroonakevad pani Veeteede Ameti proovile hoopis teisel viisil, kuid tõestasime, et suudame oma teenused toimivana hoida ka keerulistel aegadel.

Suve hakul tuli uudis, mis toob Veeteede Ametile ka väga põneva sügise. 18. juuni kabinetinõupidamisel otsustas Vabariigi Valitsus liita Veeteede Amet, Lennuamet ja Maanteeamet transpordivaldkonna ühendametiks, mis peaks tööd alustama juba järgmise aasta 1. jaanuarist. Praegu käivad selleks kõikides ametites usinad ettevalmistused.

2019. lõpus ja käesoleva aasta alguses viidi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eestvedamisel läbi analüüs, mis näitas, et transpordivaldkondade ülene amet on oluline ning tähendab inimestele eelkõige paremaid avalikke teenuseid.

Ametite ühendamisel tekib ühtne teenindusstandard, e-teeninduskeskkond ja suhtluskanal. Analüüsi käigus vahetati kogemusi ka põhjanaabritega, kellel sarnane ühendamet juba toimib. Minister Taavi Aas viitas, et arvestades valdkonna arengutrende järgmise 10-15 aasta jooksul, oleks ametite ühendamine varem või hiljem olnud möödapääsmatu.

Ametite liitmine võimaldab merenduse, lennunduse ja maantee sektorite arengut planeerida transpordiliikide üleselt ja seda eri transpordiliikide siduvate liikuvuskanalite ning kogu liikuvuse vaates. Liitmisega luuakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumisse ka merenduse asekanstleri positsioon ning samuti viiakse ministeeriumisse laevade

lipu alla toomise projekti turundustegevused.

Veeteede Ameti peadirektori kohusetäitja Marek Rauk ütles, et ametite ühendamine pakub Veeteede Ametile võimaluse oma teenused veelgi kliendikeskemaks muuta ning neid strateegilisemalt juhtida. „Juba enne ametite ühendamise otsust võtsime teadlikult suuna lähtuda kõikides tegevustes kliendi vajadustest ning hinnata oma teenuseid ja tegevusi kriitiliselt just eelkõige kliendivaatest,“ rääkis Rauk.

Ühendamine võimaldab võimendada teatud valdkondi ja teenuseid, mis on siiani erinevatel põhjustel olnud ressursipuuduses. Rauk lisas, et iga amet panustab ühendamisse oma tugevused ning kindlasti on kõikidel osapooltel üksteiselt palju õppida ja kogemusi jagada, et uus ühendamet harmooniliselt tööle hakkaks.

Ühinemisprotsessi analüüsi aruteludel tõstatus korduvalt ka küsimus raudteevaldkonna edasisest korraldusest ja juhtimisest. Erinevate võimaluste hindamiseks teeb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium täiendava analüüsi, kus kaalutakse raudteetaristu halduse ja raudteetranspordi korralduse teiste transpordiliikidega ühendamise võimalusi ja otstarbekust. Analüüsist lähtuvalt esitatakse ettepanekud Vabariigi Valitsusele 2022. aasta jaanuariks.

Transpordivaldkonna ümberkorraldused on osa riigireformi laiaulatuslikust programmist, millega on eri valdkondades kavandatud üle 30 tegevuse. Riigireformi tegevuskava tegevused moodustavad tervikprogrammi, mis aitab tõhusamalt täita riigiülesandeid, osutada kvaliteetselt teenuseid ning vähendada selleks kuluvat tööaega ja -kuluid.



Ühendamet võimaldab planeerida ja arendada Eesti maa, territoriaalvee ning õhuruumi transporti tervikuna

Ahti Kuningas, MKMi asekanstler

Eesti riigi maa-ala, territoriaalveed ja õhuruum on lahutamatu ja jagamatu tervik (väljavõte Eesti Vabariigi Põhiseaduse § 2-st).

Kui valitsus otsustas käesoleva aasta juunis liita Veeteede Amet, Lennuamet ja Maanteeamet transpordivaldkonna ühendametiks, tekkis põhiseaduse teise paragrahvi esimesele lausele minu jaoks uus tähendus. Praegu on valdkondade ülene vaade vaid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis, kus ka vastavalt plaane tehakse.

Samas on plaanide ellu viimiseks praegu kolm erinevat ja üksteisest sõltumatut ametit.

Kui liidame, nagu põhiseadus viitab, meie maa-ala, territoriaalvete ja õhuruumi arendamise ühte asutusse, muutub ka strateegiline planeerimine liht-

samaks ning saame inimestele luua tervikliku ja mugava transpordiahela. Sellist terviklikku pilti iseloomustab hästi sõna „liikuvus“, mis tähendab inimeste ja kaupade võimet liikuda vajalikesse sihtkohtadesse, kasutades ühte või mitut transpordiliiki või teenust igapäevaste vajaduste rahuldamiseks.

Ühtses ametis on võimalik näha liikuvust tervikuna, et siis seda planeerides tõsta inimeste elukvaliteeti ja tagada parem ligipääs vajalikele sihtkohtadele, vähendades seejuures reisijate ja kaupade transpordi aja- ja ressursikulu ning kahjulikku keskkonna- ja tervisemõju.

Lisaks muutuvad kliendi jaoks mugavamaks muud teenused, olgu see väikelaeve või auto registreerimine. Globaliseerivas maailmas on ühe digiukse printsiip äärmiselt oluline, et tuua sektorit ja teenuseid inimestele ja ettevõtetele riigiga suhtluses lähemale.

Enne, kui otsustati ametid liita, viidi läbi mitu analüüsi, et saaks olla kindlad

kõikide valdkondade arengus. Väga oluline on ka see, et Eesti areneks järjepidevalt edasi mereriigina. Mitmed merenduse eesolevad väljakutsed, mille olemine nii merenduspoliitikas kui ka kohe valmivas transpordi ja liikuvuse arengukavas koos sektoriga kaardistanud, puudutavad eelkõige arenguid ka IT vallas.

Olenevalt ametite suurusest on erinevad ressursid olnud aga tihtipeale piiratud. Õnneks saab uue ametiga see mure murtud ning suurem amet avab rohkem võimalusi erinevateks arendusteks, seda nii IT, kliendikogemuse kui ka tervikuna organisatsiooni arendamise vaates.

Rohkemate ressurssidega on võimalik ka rohkem ära teha. Eriti, kui tekib juurde ka merenduse asekanstleri positsioon, mis loodaks ametite liitmisel.

Usun, et merendussektoril on ees väga tulemusrikkad ja põnevad aastad, mida saab riik tulevikus omalt poolt paremini eest vedada.

Kurss kulude lugemiselt väärtuse loomisele

Rita Treimuth

Veeteede Amet on võtnud kursi pelgalt kulude lugemiselt väärtuse loomisele sestap on käimas meie teenuste kaardistamine. Ei füüsilised ega juriidilised isikud ole niivõrd huvitatud mõne konkreetse teenuse kasutamise rõõmusest („Oi, kui nunnu teenus!“), vaid teenuse kasutamise kaudu mingi hüve saamisest või probleemi kõrvaldamisest. Eesti riigiasutuste ja -ametite toimimise korraldamisel on viimastel aastatel jõudsalt fookusesse võetud **väärtuse pakkumine** teenuste kaudu. Riik on määratlenud sihtgrupid ja nende vajadused, mida rahuldatakse või väljakutsed, mida lahendatakse läbi erinevate teenuste osutamise ehk vasta väärtuse loomisega saajale.

Peatse ametite ühendamise valguses on eriti oluline omada suurt pilti, kuidas seonduvad omavahel meie tegevused, teenused, eesmärgid ja riigi transpordipoliitika. Nii on oluliselt lihtsam **kõrvutada ühinevate ametite teenuseid**, et leida ühisosa ning optimeerimise võimalusi.

Väärtuste pakkumine

Väärtust loovate teenuste pakkumise suunas liikumiseks on ühelt poolt koostatud erinevaid juhiseid riigi teenuste juhtimise ühtlustamiseks ja teisalt määratletud igale valdkonnale (nt transport) omad strateegilised eesmärgid ja tegevussuunad. Seetõttu **vaatame oluliselt laiemat pilti, kui vaid et milliseid tegevusi tuleb teha** mingi teenuse osutamiseks ning nende kulukust (TERE¹ loogika). Veeteede Ameti viimastel aastatel peadirektor Rene Arikas rõhutas tihti, et sarnaselt eraettevõttele püüame üha enam lähtuda sellest, kes, millist teenust ja kui palju vajab ning kas teenus pakub saajale oodatavat väärtust ka tõhusalt.

Tegevuste planeerimisel ei ole põhiküsimuseks, kuidas see eelarvesse sisse võidelda. Otsused peavad sõltuma sellest, kui palju teenuse kasutajale väärtust luuakse. Vaatleme iga tegevuse kulu ja väärtuse suhet kontekstis, et teenus peab olema, kuid tegevus peab end õigustama. Riigiasutused ja -ametid, sealhulgas Veeteede Amet on ajalooliselt mõtteviisilt: „Me täidame meile pandud kohustusi!“ võtnud suu-

na **kliendikesksele mõtteviisile**: „Me pakume teenuseid, mille kaudu loome kliendile väärtust!“.

Sellist lähenemist ilmestab näiteks meie järelevalve teenuste missioon, mida Veeteede Ameti peadirektori kohusetäitja ja meresõiduohutuse teenistuse juhataja Marek Rauk kirjeldas järgmiselt: „Meie eesmärk ei ole märkusi ja ettekirjutusi teha, vaid tuvastada vastavust ja vajadusel nõustada. See on oluline mõtteviisi muutus, mille abil saame aidata klientidel saavutada nõuetele vastavus.“


Kliendikeskne teabehaldus ja teenused

Vabariigi Valitsuse määrusele „Teenuste korraldamise ja teabehalduse alused“ vastavad ka Veeteede Ametis töös olevad arendused, millest mitmed on suunatud „kõik ühes kohas“ (*single window*) lahenduste loomisele. TKTA² teabehalduse põhimõtteks on, et teave peab olema lihtsasti ajakohastatav ja suunaga aina enam digitaalsele, et sama infot kogutakse ühes kohas ja seda ei dubleerita ning et teabe andjat korduvate sama info edastamise nõudmistega ei koormata.

Üks selline riigiasutuste ülene ja samas meie ameti sisene arendus on laevade infosüsteem (LIS), mille kaudu peaks klient laeva Eesti registrisse lisamisel saama kõik vajaliku nn ühes aknas tehtud, ilma, et ta tajuks, kui teda seejuures erinevate ametiasutuste vahel edasi-tagasi suunatakse. Sellisesse ühiselt osutatavasse teenusesse panustavad lisaks meile endile nii Äriregister kliendi esindusõiguste tuvastamise faasis kui ka näiteks TTJA³ raadioloa väljastamisega. Igaühel on oma roll täita, et kliendi jaoks oleks see kõik üks sujuv teenus.

Teenuse kasutajale tähendab selline lähenemine soodsamaid tasusid, kuna teenuse osutaja teeb vaid väärtuse loomiseks vajalikke tegevusi. Lisaks on kasutaja jaoks kõrgema väärtusega sellised teenused, mida kujundades arvestatakse tema vajadustega.

Riik saab ühtse teenuspõhise juhtimise kaudu luua uuenduslikke ühiselt osutatavaid teenuseid ja tõsta Eesti konkurentsivõimet, tugevdada oma meremaanduse ettevõtteid ning lõppkokkuvõttes meelitada siia nii investeringuid kui

Veeliiklejad		Navigatsiooni- teave Laevaliikluse korraldamine Jäämurdeteenus
Laevaomanikud		Laevade järelevalve Laevaregister (LIS)
Meremehed		Meremeeste diplomeerimine Meremeeste register
Sadamad		Sadamate järelevalve
Avalik sektor		Laevastikuga seotud teenused Riigi parvlaevade haldus

Lihtsustatud näiteid Veeteede Ameti klientide rollidest ja neile pakutavatest teenustest

ka maksumaksjaid.

Teenuste juhtimine Veeteede Ametis

Me peame saama hinnata alates loodavast väärtusest ja vastavalt strateegilistest eesmärkidest kuni töövahenditeni välja, et „Kas kõik, mida me teeme, kuidas teeme ja mille abil teeme, on põhjendatud ning seotud meilt oodatava väärtuse loomisega?“, sõnastas Veeteede Ameti peadirektori asetäitja Anu Angerjas.

Selleks vajame ameti poolt väärtuste loomise ühtset ülevaadet, mille koostamine on juba lõpusirgel. Paneme ühele pildile kokku kõik olemasoleva (tegevused, teenused, eesmärgid, väärtused ja kliendid) ning loome nõnda iga tasandi juhtimisele dünaamilise, hõlpsasti ajakohastatava suure pildi kui tööriista tegevuste eesmärgile suunatud strateegiliseks hindamiseks. Struktuuriüksuste asemel keskendume teenuse juhtimisele, vaadeldes teenust nii ameti siseselt kui ka riigi tervikteenuse vaates.

Kliendi jaoks peab riigi poolt pakutav teenus olema üks sujuv protsess nii, ei ta ei saa arugi, millises teenuse etapis teda teenindab näiteks Eesti Äriregister, Maksu- ja Tolliamet, Tehnilise Järelevalve Amet või Veeteede Amet. See on ideaal, mille poole me liigume.

¹ TERE ehk tegevuspõhine eelarvestamine.

² VV määrus „Teenuste korraldamise ja teabehalduse alused“, mis sätestab põhinõuded, eeldused ja piirangud riigi poolt osutatavatele teenustele ja teabehaldusele.

³ TTJA – Tehnilise Järelevalve Amet.

Laevandusseadusest, Eesti laevaregistritest ja mereohutusest

Kristjan Truu

Seaduste pakett, millega soovitakse tuua rohkem laevu Eesti lipu alla ja ergutada meremajanduse kasvu, jõustus 1. juulil 2020.

Olles mereäärne riik, kellel on oma merehariduse pakkujad ja piisavalt sadamaid, mis suudavad käidelda kaupu ja vastu võtta suuremaid laevu, on igati mõisteta soov elavdada meremajandust ja sellega ka riigile kasu teenida. Lisaks rahalisele mõõtmele ja loodavatele töökohtade on muudatuste eesmärk tõsta Eesti kui mereriigi tuntuks ka rahvusvaheliselt.

Kõige aluseks on meresõiduohutus

Kõige selle taustal ei tohi ära unustada ohutust. Meresõiduohutus on kogu Veeteede Ameti ja ka laevade järelevalve osakonna peamine eesmärk, kes haldab ka registreid. Registrite pidamise kohustus on Veeteede Ametile antud seadusega ning lisaks on amet kontaktpunktiks Tartu Maakohtu juures asuva laevakinnistusraamatu ning klientide, laevaomanike ja reederite vahel. Eestis on laevaregistrid, kuhu kodumaised omanikud oma laevu kanda saavad, erineval kujul ja erinevate registripidajate juures olnud alates vabariigi algusaegadest. Läbi aastate on registrite pidamine olnud erinevate riigistruktuuride juures, kuid kliendile on alati olnud kättesaadavad ning püütud pakkuda parimat võimalikku teenust.

Viimasel paarikümnel aastal on registrites olevate suuremate laevade osakaal vähenenud, seda eriti kaubalaevade segmendis. Aastaks 2014 olid Eesti lipu alt ära läinud kõik kaubalaevad, mille kogumahutavus on vähemalt 500. Miks on kogumahutavus üle 500 oluline? Alates kogumahutavusest 500 kehtivad laevadele rahvusvaheliste konventsioonide nõuded, millele alus peab vastama. Näiteks on rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS), rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise

konventsioon (MARPOL), meremeste väljaõppe, diplomeerimise ja vaheteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW), meretöö konventsioon (MLC) ainult väike nimekiri kõikidest konventsioonidest, mille täitmist Eesti lipu all ja välisriigi lipu all olevatel laevadel Veeteede Ameti inspektorid igapäevaselt kontrollivad. See aga ei tähenda, et alla 500 kogumahutavusega laevad ei tohiks sõita maailmameredel või rahvusvahelises meresõidus. Sellisel juhul on laevad varustatud ja neid kasutatakse vastavalt lipuriigi kohalikule seadusandlusele, mis teatud osades peavad olema rahvusvaheliste nõuetega samaväärsed.

Laevaregistreid on mitu

Eesti laevaregistrites on 480 ujuvvaehendit. Sinna hulka ei kuulu Maanteeameti registris olevad väikelaevad, mis on seotud huvitegevusega. Meie registrites on erineva suurusega reisilaevad, reisparvlaevad, töölaevad, abilaevad, kaubalaevad jne, mis igapäevaselt teevad nii Eesti kui ka rahvusvahelistes vetes kaupade ja reisijate vedusid ning toetavad ohutut mereliiklust.

Tartu Maakohtu kinnistusosakonnas peetakse laevakinnistusraamatut, mis omakorda jaguneb laevaregistris ja ehitatavate laevade registris. Laevaregistris registreeritakse mere- ja siseveelaevad üldpikkusega vähemalt 12 meetrit. Samuti kantakse sinna purjejahtlaevad ja kaatrid, mille üldpikkus on vähemalt 24 meetrit.

Veeteede Ameti hallata on kolm registrit: esimene laevapereta prahitud laevade register, teine laevapereta prahitud laevade register ja riigihaldusüleandmeid täitvate laevade andmekogu.

Eesti laevaregistrid on pidevas muutumises

Laevu tuleb ja läheb lipu alt erinevatel põhjustel. Ka laevanduse seaduste paketi menetluse ajal ning enne jõustumist lisandus Eesti laevaregistrisse erinevaid laevu, kaasa arvatud kaubalaevu. See on osa normaalsest rahvusvahelisest kapitalistlikust konkureerimisest ning laevad võivad liikuda erinevate registrite vahel, kas prahtimise (välja

rentimise), kulude kokkuhoiu või muul otstarbel. Lisaks võib laeval olla algregister, mille juures on laev meie mõistes kinnistatud (laevakinnistusraamat).

Enamasti on see oluline rahastamise eesmärgil. Laev viiakse ajutiselt teise lipuriigi laevapereta prahitud laevade registrisse näiteks prahilepingu täitmiseks, kuid jääb endiselt ka algregistrisse. Algregistrist antakse laevale õigus kanda teise lipuriigi lippu ning laevale väljastab meresõiduohutust tõendavad dokumendid uus lipuriik.

Laevade järelevalve jaoks on oluline, et laevad oleksid maksimaalselt ohutud. Sellega minimeeritakse oht inimestele, keskkonnale ja varale. Veeteede Amet teeb Eesti lipu all olevatele laevadele rutiinseid ülevaatusi ja auditeid, veendumaks, et kõik nõuded oleks täidetud. Suuremate laevade puhul, mille kogumahutavus on üle 500, teeb lisaks meile järelevalvet ka volitatud klassifikatsiooniühing.

Samas peame oluliseks, et lipuriigi-na jääks meil alles side laeva ja reedriga, seega jätkame nendel laevadel, mille tehniline järelevalve on delegeeritud klassifikatsiooniühingule, endiselt meresõiduohutuse auditeerimist, turvalisuse ülevaatusi ning jälgime, et vastataks laevapere liikme elu- ja töötin-gimustele. Lisaks laevadele auditeerib Veeteede Amet ka reedereid, kes vastavalt rahvusvahelistele nõutele peavad olema meie poolt sertifitseeritud.

Enne, kui Eesti lipu alla tuleb uus laev, veendume selle seisukorras. Saame juba varakult anda tagasisidet laevaomanikele nõuete kohta, mis laeva opereerimiseks ja sertifitseerimiseks täidetud olema peavad.

Laevade järelevalve teeb igapäevaselt tööd laevade registreerimise ning tehniliste ülevaatusete ja audititega ning nõustab kliente. Laevanduspakett võimaldab näidata Eestit rahvusvahelist komertsslikku kaubandustegevust toetava mereriigina ning sellega luua lisandväärtust ka kohapeal. Laevade järelevalve ülesandeks jääb endiselt olemasolevate laevade nõuetele vastavuse kontrollimine ning oma klientidele parima võimaliku teenuse pakkumine.

Jõustunud laevanduse erimaksuk

Tarmo Ots

Sel suvel jõustusid Eestis seadusemuudatused, mille eesmärgiks on muuta Eesti laevaregister laevaomanikele atraktiivsemaks ning luua eeldused, et nii Eesti kui ka välismaised reederid kaaluksid ühe alternatiivina Eesti lippu. Lisaks loodi erimaksukord laevandusettevõtetele ja meremeestele.

1. juulil jõustunud ja Euroopa Komisjonilt heakskiidu saanud laevandusele suunatud erimaksukord annab võimaluse tingimustele vastavatel laevadel kasutada tonnažikorda ning meremeeste tööpäevaks soodustusi. Samuti tekib seadusemuudatuste alusel võimalus vastavalt vajadusele registreerida laev esimeses või teises laevapereta prahitud laevade registris.

Tonnažikorda saavad kasutada Eestis registreeritud laevandusettevõtted, sh teatud tingimustel ka meeskonnajuhtimise ja tehnilise juhtimise teenuse pakujad.

Meremeestele kehtestatud sooduskord palgatulu maksustamisel tähendab vähendatud maksukoormust, kuid samas võimaldab ligipääsu Eesti pensionisüsteemile.

Lisaks on meremeestel võimalus riikliku kindlustuskaitse saamiseks sõlmida leping haigekassaga. Laevade lihtsam registreerimine Eesti laevapereta prahitud laevaregistrisse annab nüüd võimaluse tuua oma laevu Eesti lipu alla ka välismaistel reederitel.

Erimaksukord on suunatud rahvusvahelises sõidus olevatele kaubalaevadele kogumahutavusega 500 ja rohkem. Teatud tingimustel on võimalik erimaksukorda kohaldada ka süvendajatele ja puksiiridele ning väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda regulaarse tegevatele reisilaevadele. Kõik laevad peavad vastama riigiabi saamise tingimustele.

Rohkem infot laevanduspaketi kohta saab meiliaadressilt Estonianflag@vta.ee.

Mida Eesti reederitele pakub

Mõistetavalt huvitab laevaomanikke laevaregistri kasumlikkus äritegevuse ja kulujuhtimise seisukohalt ning konkurentsivõime võrreldes teiste riikide

registritega. Loomulikult on oluline ka lipuriigi mereadministratsiooni efektiivsus ja töötajate professionaalsus ning riigi üldine maine väljakujunenud ärikeskkonnas.

Eestis tegutsevate laevandusettevõtjate jaoks on lisandväärtuseks lipuadministratsiooniga ühes riigis olemine. Otsekontakt on mugavam ja efektiivsem kui kirja või telefoni teel suhtlus, mida võivad segada näiteks eri ajavööndid.

Eesti registritesse on oodatud ka välisriikide reederite laevad. Lähiajal on valmimas ka IT-lahendused, mis võimaldavad reederil nii laevade registreerimise ja ülevaatustega kui ka meremeestel tunnistuste väljaandmisega seotud tegevusi teha distantsilt, sõltumata asukohast ja kellaajast.

Laevapereta prahitud laevade registritest

Laevaomanikul on võimalus oma laeva registreerida laevapereta prahitud laevade registris. Reederite erinevate huvide ja vajaduste arvestamiseks on Eestis loodud eraldiseisvad esimene ja teine laevapereta prahitud laevade register.

Mõlemasse registrisse saavad laevu tuua Eestis registreeritud ettevõtted. Praegu saavad kolmandate riikide elanikud Eestis ettevõtteid luua e-residentsuse kaudu. E-residentsus ei anna kodakondsust, elamisloa või alust sisenemiseks Euroopa Liitu, kuid selle abil saab kasutada turvaliselt Eesti avalikke ja erasektori e-teenuseid. See on töövahend, mis aitab luua ja juhtida ettevõtet ilma Eestis kohal viibimata.

E-resident saab digitaalselt allkirjastada dokumente ja logida sisse riiklikesse infoportaalidesse, mille hulka hakkavad kuuluma ka Veeteede Ameti laevade ja meremeeste infosüsteemid.

Esimesel ja teisel laevapereta prahitud laevade registril on mõningad erinevused. Esimesse registrisse registreerimise eelduseks on nõue, et laeva vastutav isik peab paiknema Eestis. See tähendab, et Eestisse tuleb luua kaldaettevõtte, millele on lipuadministratsiooni poolt väljastatud vastavuse tunnistus (DOC).

Lipuriigi teenuste (laeva registreerimine, tehnilised ülevaadused ja auditeeri-

mine) eest makstakse teenusepõhiseid riigilõive, mis on võrreldes teise laevapereta prahitud laevade registri registritasuga soodsamad.

Teises registris olevatele laevadele ei ole kehtestatud vastutava isiku Eestis paiknemise nõuet ehk kohustust luua laeva opereeriv kaldaettevõtte Eestisse.

Teise registrisse kuuluvad laevad maksavad iga-aastaselt registritasu, mis hõlmab kõiki põhiteenuseid (registreerimine, ülevaadused, auditeerimised, laeva-tunnistuste väljastamised, meremeeste meresõidudiplomide kinnituslehed).

Tasu suurus sõltub laeva kogumahutavusest. Alla 5000 kogumahutavusega laev maksab 15 000 eurot aastas, 5000 kuni 19 999 kogumahutavusega laev 20 000 eurot ja 20 000-st suurema kogumahutavusega laevad kuni 25 000 eurot. Registritasu ei hõlma ülevaatustega seonduvaid lähetuskulusid ega klassiühingute kulusid.

Seega on esimese registri teenuseid kasutava laeva tasud võrreldes teise registriga väiksemad.

Registrite ühiseks jooneks on kolmandate riikide meremeeste töötamise õigus ja tööpäev maksustamise erirežiim. Samuti ei ole kehtestatud kummaski registris olevatele laevadele laeva vanusepiirangut, kuid uuematele laevadele kehtivad tonnažimaksu soodustused.

Tonnažikord

Tonnažikorda saab kasutada siis, kui ettevõtte maksukohustus tekib Eestis. Tonnažikorra puhul arvestatakse maksukohustus ettevõtte käsutuses olevate (kogumahutavusega 500 ja enam) laevade puhasmahutavuse (NT) põhjal. Ouline on see, et tonnažikorda kaasatakse kõik kontserni kuuluvad laevad, lipust sõltumata. Siiski on kehtestatud teatud nõuded ettevõtte omanduses oleva laevastiku osakaalu ja lippude suhtes. Tonnažikorda sooviva ettevõtte ja temaga samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate kasutuses olevate tonnažikorra arvestusse kaasatud laevade kogumahutavusest peab olema vähemalt:

- ✓ 25% äriühingu ja temaga samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate omanduses või kasutusel laevapereta prahilepingu alusel;
- ✓ 60% (sh kõik süvendajad ja puksiirid)

orrast ja uutest laevaregistritest



Foto: Priit Põiklik

Eesti lipp

- Eestis olevatel laevandusettevõtetel on võimalik laevadelt teenivat kasumit maksustada tonnaažikorra alusel, mis on alternatiiviks dividendipõhisele maksustamisele.
- Kohalduvad tööjõumaksud soodustused.
- Eesti lipu all sõitvatel laevadel töötavad välismaalased ei vaja elamisloa, viisat ega lühiajalise töötamise registreerimist.
- Eesti lipu all sõitva laeva kapten ei pea olema Eesti ega muu Euroopa Liidu liikmesriigi kodanik, välja arvatud juhul, kui tegemist ei ole rannasõiduga.
- Laevapereta prahitud laevade registritasud on väga konkurentsivõimelised võrreldes teiste riikide registritega.
- Eesti kui lipuriigi väärtuseks on kindlasti kuulumine Paris MOU valgesse nimekirja, EL liikmesriigi staatus ja ettevõtjatele pakutav euroopalik ärikeskkond.

registreeritud Euroopa Majanduspiirkonna lipu all.

Nõuded tagavad, et tonnaažikorda ei saaks kasutada ainult merevedusid organiseerivad maaklerkompaniid, kellel puudub roll ja vastutus nende kasutuses olevate laevade ja nende meeskondade haldamises. Samuti tähendab see, et kui kümnest ühesuguse kogumahutavusega laevast kuus on Euroopa Majanduspiirkonnas registreeritud ja kannavad Euroopa Majanduspiirkonna lippu, siis vastab ettevõtte nõuetele ja maksekohustuse arvestusse on kaasatud kõik 10 laeva.

Tonnaažikorra puhul peab laeva käitamise seotud strateegilised, ärilised

ja tehnilised juhtimisotsused tegema Eestis paiknevas ettevõttes. Samuti on ettevõtte töötajate arv seotud ettevõtte poolt opereeritavate laevade arvuga. Reeglite eesmärk on parandada EL-i tööhõivet ja kohalikku oskusteavet.

Maksekohustuse arvutamisel tehakse suuremat soodustust uuematele laevadele. Näiteks 12 aasta vanuse laeva, mille puhasmahutavus on 30 000, tulumaksekohustus kalendrikuus on 805,20 eurot. Samasuguse 5 aasta vanuse laeva tulumaksekohustus on 402,60 eurot kuus.

Laevapere liikmete maksustamisest

Laevapere liikme palgatulu maksustamise sooduskord kehtib meremeestele,

kelle tööandja on Eestis registreeritud ettevõtte (samuti ka Eesti residentist laevapere liige, kelle tööandja on välismaa äriühing) ja kes töötavad EL majanduspiirkonna lippu kandval kaubalaeval (sh puksiir ja süvendaja) ning väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda regulaarse tegevatele reisilaevadele, mille kogumahutavus on vähemalt 500.

Erimaksukorra alla kuuluvate laevade kõikidele laevapere liikmetele makstud töötasu maksustatakse tulumaksu määraga 0%.

Kõikide laevapere liikmete eest tuleb maksta sotsiaalmaksu määras 20% kuni 750 eurolt iga töötatud kuu eest. Sellelt summalt arvutatakse laevapere liikme pension.

Erimaksukorra alla kuuluv tööandja peab tasuma töötuskindlustusmaksu määras 0,8% ja töötaja töötuskindlustusmaksu määras 1,6% kuni 750 eurolt iga töötatud kuu eest, kui meremees on Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi või Šveitsi Konföderatsiooni kodanik või nendes riikides seaduslikult elav isik, või isik, kellele kohaldatakse Eesti Vabariigi sõlmitud välislepingut, mis käsitleb töötushüvitisi. Samuti on kõigil Eesti residentidel kohustus tasuda II samba pensionikindlustusmaksu määras 2% kuni 750 eurolt iga töötatud kuu eest.

Kõigil Eesti elanikest meremeestel tekib võimalus sõlmida Eesti Haigekassaga ka vabatahtlik ravikindlustuse leping.

Kokkuvõte

Laevaregistreid on maailmas väga palju ja nende vahel käib tihe konkurentsivõitlus. Eesti lipu tugevus seisneb eelkõige konkurentsivõimelises maksusüsteemis ning Eesti riigi e-teenustes, sh loodavates tehnilistes lahendustes, mis võimaldavad laevade ja meremeestega seotud lipuriigi protsesse teha distant-silt.

Samas peame me olema valmis vajadusel ka kiiresti muutma erimaksukorda, sest see, mis praegusel hetkel annab meile teiste ees eelise, võib juba mõne aja pärast jääda ajale jalgu.

Üks on kindel – Eesti on teel tugeva lipuriigi taasloomise poole.

Meremeeste ja laevade infosüsteemid viivad koostöö merenduses uuele tasemele

Meelis Zujev, Raul Tell, Kristjan Truu

Merendus on pikkade traditsioonide ja detailsete regulatsioonidega ülemaailmne majandusharu, kuhu on kaasatud väga palju inimesi nii lavadel kui ka kaldateeninduses.

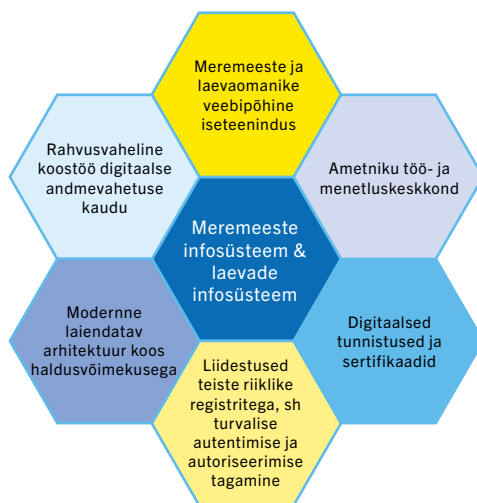
Traditsioonid on aga visad muutuma, ehkki need võiks oluliselt kiirendada valdkonna mitmetahulisemat arengut. Õnneks on viimastel aastakümnetel arengut näha ka merendusvaldkonnas ning on mitmeid ülemaailmseid algatusi, mis toovad innovatsiooni ka sellesse pikkade traditsioonidega valdkonda. Eesti kui hea digikuvandiga väikeriik Lääne-mere kaldal on samuti alustanud liikumist kaasaegsemate teenuste arendamise suunas. 2019. aastal alustasime Veeteede Ametis suisa kahe suurema projektiga, mis aitavad kaasa Eesti kui kaasaegse mereriigi kuvandi kujunemisele.

Tegemist on kahe uue infosüsteemi loomisega, millest üks on suunatud meremeestele ja teine laevadele. Koostõjus moodustavad süsteemid ühiselt toimiva terviku, mille abil on edaspidi võimalik kliendile paremaid ja mugavamaid teenuseid pakkuda. Ühiseks märksõnaks mõlema projekti puhul on digitaliseerimine ning kontaktivaba iseteenindus. Teised võtmesõnad kaasaegse digiühiskonna vaates on andmepõhine infohaldus *OOP (once-only principle)* ning paberivaba järelevalveteenus.

Laevade infosüsteem (LIS)

Laevade infosüsteemi peamiseks eesmärgiks on pakkuda kliendile paremaid ja mugavamaid teenuseid läbi veebipõhise e-kanali. Veeteede Ameti klientideks on ühelt poolt laevaomanikud, kellel on juba mõni laev Eesti lipu all või kellel on soov tuua oma laev Eesti lipu alla. Neile tekib ühes süsteemis ülevaade oma laevadest koos tehnilise dokumentatsiooni ning kogu sertifitseerimise poolega. Kliendiks on ka reederid või operaatorid, kellele omanik on delegeerinud laevaga seotud äritegevuse.

Teiseks grupiks on kõik riigi- ja äriettevõtted, kelle majandustegevuse osa



puutub kokku laevade ning nende personaliga.

Uue süsteemi käivitumisel saab kogu infovahetuse, registreerimise, tellimused ja päringud teha läbi infosüsteemi ilma, et peaks kuskile ilmingimata kohale tulema või e-kirja saatma.

Infosüsteem saadab kliendile ka teavitusi tulevikusündmuste kohta. Näiteks, kui hakkavad lõppema tunnistused, on vaja tellida ülevaatused vms, mis kliendile parema kasutajakogemuse tagab. Kõik tellimused saab teha veebipõhiselt, mis tähendab ka seda, et klient näeb süsteemist, mis hetkel on menetlus töösse võetud ning kui kaugel protsessiga ollakse. Lisaks tekib laevade infosüsteemiga võimalus väljastada laevadele elektroonilisi sertifikaate. See tagab laevade operatiivse sertifitseerimise ning kaob ära vajadus pabertunnistuste väljastamiseks. Klient saab kõiki oma tunnistusi vaadata süsteemist ning vajadusel edastada need elektrooniliselt asjasse puutuvatele osapooltele.

Süsteemi käivitumine on vajalik ka riigi esindajana Veeteede Ameti inspektoritele, kes laevadele järelevalvet teevad. Inspektoritele tekib uus, kaasaegne menetluskeskkond, mis tõstab töö kvaliteeti, kiirendab protsesse ja automatiseerib ülevaatus käigus tehtavaid toiminguid. Andmeid sisestatakse süsteemi ühekordsuse printsiibi alusel, see tähendab ka seda, et riigile teada olevaid andmeid saab pärida x-tee andmevahetuskirgi kaudu, kui klientsüsteemil on teenused olemas. Süsteem toetab lae-

vade andmete kasutamist, ülevaatuskomisjoni määramist, ülevaatusplaneerimist, ülevaatus läbiviimist, laevade sertifitseerimist ja puuduste likvideerimise haldamist. Laevade infosüsteemi kaudu saab väljastada tunnistused, mis on eelseadistatud ja sisaldavad juba konkreetse laeva ja konkreetse ülevaatussega seotud andmeid. Samuti on infosüsteemi toodud rahaliste kohustuste haldus, et mõne tunnistuse väljaandmine ei jääks kogemata tasumata riigilõivu taha.

Meremeeste infosüsteem (MIS)

Meremeeste infosüsteem teeb mugavamaks meremehe, reederi, reederi volitatud isikute (näiteks kapteni, mehitaniskompaniide jne), mereõppeasutuste ja administratsioonide töö. Meremees saab uues süsteemis ise enda andmed sisestada, näiteks meresõidupraktika ja tervisetõend, mida kapten või reeder kinnitab. Lisaks saab meremees taotleda endale meresõidudokumentide, broneerida kvalifikatsioonieksamite aegu ning muuta enda registris olevaid andmeid. Samuti saadab süsteem meremehele meeldetuletusi dokumentide aegumistähtaegade kohta.

Reeder (kapten, mehitaniskompanii) näeb vastava volituse olemasolul süsteemist oma meeskonnaliikme kvalifikatsioonidokumente ja nende kehtivust.

Mereõppeasutuste volitatud isikud saavad sisestada oma taseme ja täiendõppe eksamite tulemusi, samuti kantakse automaatselt süsteemi kvalifikatsiooni hindamiskomisjoni tulemused.

Mereadministratsioonid (PSC) saavad kontrollida meresõidudokumentide kehtivust, tegemata nende kohta lisapäringuid. Kõige lihtsamalt võiks uue süsteemi väärtust kirjeldada keskkonnana, kus meremees saab hoida oma karjääripõhist logiraamatut ning dokumente.

Süsteemide kasutusele võtmise lõpptulemusena peaks vähenema paberdokumentide väljastamine. Kuigi merendus on üsna traditsiooniline valdkond ning maailmas on selles jätkuvalt palju paberimajandust, saab Eesti ära kasutada oma digivõimekust ning olla sellega suunanäitajaks ka teistele.

Millised on sagedasemad küsimused seoses väikelaevadega?

Madle Puusepp, Rait Prits

Nii nagu mujal maailmas, muutub vaba aja veetmine merel ka Eestis järjest populaarsemaks. Värske õhk, meri ja päike – kellele see ei meeldiks. Tänavu kevadel levima hakanud koroonaviiruse tõttu eelistavad paljud inimesed merel viibimist siseruumides toimuvatele üritustele.

Eestis on registreeritud 33 000 väikelaeva ning sel aastal on lisandunud üle 900 veesõiduki, mille seas on nii uusi kui kasutatuid (vt sõidukitega tehtud toimingute statistikat Maanteeameti kodulehelt). See arv on pisut suurem kui eelmisel aastal, kuid oluliselt on sagenevad ka juba olemasolevate veesõidukite kasutamine.

Siinkohal on paslik välja tuua peamised küsimused, millega Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonna inspektorite poole enim pööratakse ning põhitõed, mida merele minnes kindlasti meeles pidama peaks.

Väikelaeva- ja jetijahi tunnistused

Veesõiduki juhtimiseks, millel on purjepind kuni 25 m² või mootori võimsus kuni 25 kW, ei nõuta väikelaevajahi tunnistust, kui veesõiduk sõidab valgel ajal ja hea nähtavuse korral merel kuni 5 meremiili kaugusel kaldast ja sisevetel kuni 9 kilomeetri kaugusel kaldast.

Väikelaevajahi tunnistuse kaasas kandmine ei ole kohustuslik, kui väikelaeva juhil on kaasas isikut tõendav dokument. Eestis registreeritud väikelaeva registreerimistunnistuse kaasas kandmine ei ole kohustuslik vaid juhul, kui väikelaeva juht on kandnud liiklusregistrisse omanikuna, vastutava kasutajana või kasutajana ja tal on kaasas isikut tõendav dokument või kui omanik, vastutav kasutaja või kasutaja viibib väikelaeval. Kui väikelaev on laenutatud või renditud, peab registreerimistunnistus alati kaasas olema, sest sellisel juhul inimese andmeid registreerimistunnistusel pole.

Jeti kasutamisel peab juhil kaasas olema jetijahi tunnistus ja jeti registreerimistunnistus.

Väikelaeva- ja jetijahi tunnistust saab taotleda isik, kes on sooritanud sellekohase eksami ja on vähemalt 15 aastat vana. Väikelaevajahi tunnistuse taotlemiseks on lisaks vajalik B-kategooria mootorsõidukijahi tervisetõend.

Tunnistusi väljastab Maanteeamet ning need kehtivad sarnaselt autojuhilubadega 10 aastat. Väikelaeva- ja jetijahi tunnistuste taotlemiseks vajaliku ettevalmistuse, sealhulgas praktilised oskused, saab omandada kursustel, mida korraldavad Veeteede Ameti tegevusloaga koolitajad. Vajalikud oskused võib omandada ka iseseisvalt.

Praktilised väikelaevajahi oskused iseseisvalt omandanu tõendab oma oskusi kursusi korraldavale koolitajale, mille kohta vormistatakse kirjalikult praktikaarvestus. Väikelaevajahi eksam koosneb teooriaeksamist ja kaarditööst. Väikelaevajahi eksam loetakse sooritatuks, kui kaarditöö on arvestatud ja teooriaeksami küsimustest vähemalt 85% on vastatud õigesti.

Väikelaevajahi eksami ja praktikaarvestuse sooritanute nimekirj edastatakse Veeteede Ametile, kes pärast kontrolli edastab andmed Maanteeametile väikelaevajahi tunnistuse väljastamiseks.

Jetijahi tunnistuse taotlejal tuleb praktilised sõiduoskused omandada jetijahi tunnistust omava inimese järelevalve all vähemalt 2 tunni ulatuses. Jetijahi eksam seisneb teoreetiliste teadmiste kontrollis.

Eksamiprotokolli eksemplarid edastab kursuste korraldaja Veeteede Ametile ja Maanteeametile.

Kus ja millisel juhul peab väikelaeva registreerima?

Merel ja sisevetel liiklemiseks peab väikelaeva registreerima liiklusregistris või laevaregistris ning jeti peab registreerima liiklusregistris.

Enne väikelaeva või jeti registreerimist tuleb sellele teha registreerimiseelne ülevaatus Maanteeametis või Veeteede Ametis. Uutele ja esmakordselt registreeritavatele veesõidukitele võib registreerimiseelset ülevaatus teha ka Maanteeametiga vastavasisulise lepingu sõlminud veesõiduki ametlik maaletooja.

Väikelaev vs. jett

■ **Väikelaev** on veesõiduk kogupikkusega 2,5–24 meetrit (nt paat, purjejaht, kaater jms), mida kasutatakse vaba aja veetmiseks või sportimiseks. Väikelaevaks ei loeta võistlusspordiks ja treeninguteks kasutatavat spordialaliidu märgistatud veesõidukit (nt jett, purjelaud, purjejaht, võistluspurjekas jms).

■ **Jett** on kokpitita, statsionaarmootoriga vesiturbiinsõiduk kogupikkusega kuni 4 meetrit, mida juhitakse istudes, põlvili või seistes.

Veeteede Ametisse tuleb registreerimiseelse ülevaatus tegemiseks pöörduda eelkõige juhul, kui:

- ✓ tegemist on omavalmistatud või ümberehitatud väikelaevaga;
- ✓ mingil põhjusel ei ole võimalik tuvas-tada vajalikke andmeid (andmed määratakse Veeteede Ametis);
- ✓ tegemist on alla 12-meetrise kogupikkusega laevaga.

Millised toimingud on vajalikud väikelaeva tasu eest klientidele välja rentimiseks?

Tasu eest vabaajareiside korraldamiseks tuleb väikelaevale teha Veeteede Ametis lisäülevaatus. Meresõiduohutuse seaduse kohaselt peab selline väikelaev, millega soovitakse tasu eest reise korraldada, olema läbinud tehnilise ülevaatus. Ülevaatus tehakse alla 10 aasta vanusele väikelaevale iga kolme aasta järel ja väikelaevale, mille vanus on 10 aastat või enam iga kahe aasta järel.

Lisaks peab taotleja olema teadlik ja valmistunud, et tasu eest vabaajareisi korraldava väikelaeva juht on kohustatud tutvustama väikelaeva pardal viibijatele pääste- ja ohutusvarustuse paigutust ja kasutamist ning selgitama keskonnakaitse- ja ohutusnõudeid.

Kas võin müüa enda valmistatud väikelaeva?

Enda tarbeks ehitatud väikelaeva ei tohi lasta turule viie aasta jooksul selle ehitamisest arvates.

Veeteede Ameti laevastik valmistub talveks

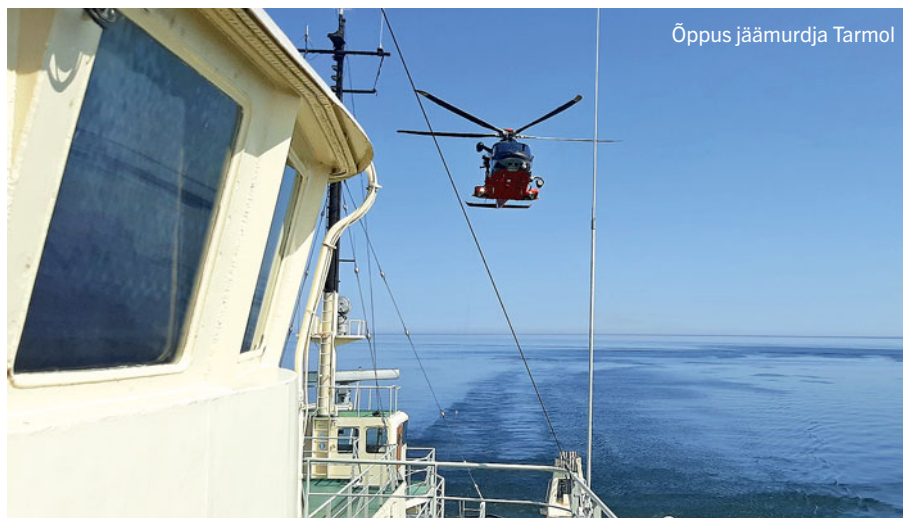
Mairold Vaik

Suvi on Veeteede Ameti laevastiku töötajate jaoks periood, mil valmistatakse sügis- ja talveperioodiks vajalike teenuste osutamiseks.

Möödistuslaevade jaoks on suvi küll töökas aeg veekogude kohta andmete kogumiseks, aga teised laevad väljuvad suvekuudel sadamatest harvem. Hoolimata sellest, et hetkel ei täideta merel ja siseveekogudel sügisel ja talvel osutatavaid põhiteenuseid, on laevastiku töötajad iga päev rakkes, et laevu ja laevapere liikmeid enne sügis- ja talveperioodi ette valmistada.

Laevadel tehakse just suviti perioodilisi hooldusi ja suurhooldusi masinate ning seadmete töökindluse tagamiseks, samal ajal harjutatakse õppustel eriolukordadeks valmisolekut. Samuti läbivad laevapere liikmed ette nähtud täienduskoolitusi, et tagada laevatöödeks ette nähtud rahvusvaheliste nõuete järgne kvalifikatsioon.

Lisaks toimub laevades igapäevaselt töö, et tagada laevade üldine eksploatatsioon, perioodiline hooldus, aparatuuri ja seadmete uuendamine, ohutuse kor-



Õppus jäämurdja Tarmo

Foto: Heiki Mokrik

raldamiseks vajalikud tegevused ja valmisolek kriisiolukordadeks. Ameti laevastik lähtub oma ohutuse korraldamisel ja puutumatu keskkonna tagamisel ISM koodeksist ja mitmetest siseriiklikest nõuetest.

ISM koodeks näeb muu hulgas ette, et lisaks tavapärasele laevaõppustele tuleb perioodiliselt korraldada õppusi koos kaldastruktuuride ja koostööpartneritega, kontrollimaks kriisiolukorras side toimivust ja teavitusahelat ning täiendavate ressursside tagamise võimekust.

21. mail korraldati Politsei- ja Piirivalveameti ning Eesti Mereakadeemia eestvedamisel virtuaalne reostuskorjeõppus simulaatoritel, kuhu olid kaasatud kõik Eesti laevapere, kellel on reostuskorje kohustus.

Veeteede Ameti poolt kaasatud laevapere liikmed tõdesid kokkuvõtteks, et virtuaalõppus oli üsna sarnane realselt läbiviidavate reostuskorjealaste tegevuste ja korraldustega, seda enam, et mereakadeemia kasutas virtuaalkeskonna loomisel samu lähteandmeid, mis on seotud nendesamade laevadega, millega iga päev tööd tehakse ja samasuguste navigatsioonioludega, mis Tallinna lähel ja selle lähistel on kujunenud.

Õppuse vaatlejate sõnul oli ka virtuaalkeskonna tekitatud õlilaigu liikumine reaalsele oludele sarnane ning laevade ja kaldastruktuuride vaheline raadioside toimus nagu tegelikes olukordades. Samas tõi õppus välja mõned kitsaskohad, mida osatakse edaspidi arvestada

ning neid juba eos vältida.

26. juunil korraldas laev-kallas õppuse jäämurdja Tarmo. Õppusele kaasati ka ameti need teenistujad, kes vastutavad ohutuse korraldamise eest kaldastruktuurides, lisaks kaasati merevalvekeskus ning Politsei- ja Piirivalveameti lennusaal. Õppuse ajal lendas merel triivis oleva laevani helikopter, millega harjutati vigastatu vastuvõtmist laevale ning testiti sidet. Õppus möödus väga hästi, laevapere oli hästi valmistunud ning ka teavitus kaldastruktuurideni sujus. Muu hulgas harjutati ameti teiste laevade reageerimise võimekust abi osutamisel – sadamast väljusid õppuse ajal nii EVA-316 kui ka Jakob Prei.

Õppuse ajal testiti ka ameti kriisikomisjoni liikmete omavahelist suhtlust. Nii mai- kui ka juunikuus korraldatud õppused suurendasid kõigi osapoolte teadlikkust vajalikest tegevustest ja olemasolevatest ressurssidest, samuti tehti vajalikke järeldusi tulevikuks.

Veeteede Ameti laevastikuosakonnas käib igal aastal mitmeid praktikante ka mereakadeemiast ja merekoolist. Praktika võimaldamisega annab amet oma poolse panuse selleks, et tagada järelkasvule võimalikult tõhus väljaõpe.

Veeteede Ameti laevad on aasta esimeses pooles läbinud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) nõuete järgi kirjeldatud tehnilised ülevaatused ja aasta teises pooles on plaanis korraldada ka perioodilised siseauditid ohutuse korralduse parendamiseks.

Veeteede Ameti laevastik

- Tarmo (jäämurdja)
- EVA-316 (mitmeotstarbeline laev)
- Sektori (reostustõrjevõimega poilaev)
- Jakob Prei (avamere hüdrograafialaev)
- EVA-301 (sisevete hüdrograafialaev)
- EVA-302 (sisevete hüdrograafiakaater)
- EVA-318 (poilaev)
- EVA-320 (rannikumere hüdrograafialaev)
- EVA-325 (sisevete hüdrograafiakaater)
- Kaja (hüdrograafiakaater)
- Evatar (kontrollikaater)
- EVA-326 (teeninduskaater)
- EVA-327 (teeninduslaev)
- EVA-026 (kontrollikaater)
- EVA-324 (teeninduskaater)
- EVA-328 (teeninduslaev)
- EVA-023 (kontrollikaater)
- EVA-024 (kontrollikaater)



Keri tuletorn



Suurupi sihi alumine tuletorn



Tallinnamadala tuletorn

Fotod: Veeteede Amet

Eesti tuletornide mitmekesisus

Madle Puusepp

Iga aasta 1. juulil tähistatakse IALA (Rahvusvaheline Meremärkide ja Tuletornide Administratsioonide Liit) eestvedamisel rahvusvahelist navigatsioonimärkide päeva. Sel aastal tähistati päeva virtuaalselt ning märksõnadeks olid ülemaailmne ohutus ja keskkonnanõuet.

Eesti tuletornid on oma arhitektuurse mitmekesisuse poolest märkimisväärsed. Kui IALA koostas nimekirja 100 maailma silmapaistvama tuletorni-arhitektuurimälestise kohta, pääses Eestist sinna suisa 6 tuletorni – Kõpu, Suurupi alumine, Keri, Pakri, Tahkuna ja Ruhnu.

Kuigi tänapäeval ei mängi tuletornid navigeerimisel enam nii elutähtsat rolli kui sadakond aastat tagasi, on suur osa tuletornidest siiani töös.

Lisaks olulisusele navigatsioonimärkidenä on tuletornidel ka hindamatu kultuuriline väärtus.

1. juuli 2020 seisuga on Eestis kokku 1555 navigatsioonimärki. Veeteede Amet haldab 41 tuletorni ja 142 tulepaaki. Lisaks on meie veeteedel üle 1000 ujumärki, millest 505 on sisevetel ja 542 merealadel.

Eesti vetes oleva navigatsioonimärgistuse ajakohaste andmetega saab tutvuda Nutimere kaardirakenduses ja navigat-

sioonimärkide andmekogus.

Mis vahe on tulepaagil ja tuletornil?

Tulepaagi ja tuletorni lõpliku definitsiooni üle on Eestis vaieldud pikalt, kuid oma olemuselt on nad sarnased – torn või ehitus, mille tipus on valgusallikas, mis aitab navigeerida.

IALA (P.H.L. Advisory Panel Definitions, 1998) definitsiooni kohaselt peavad tuletorni puhul olema täidetud vähemalt 2 tingimust:

- ✓ Märk on projekteeritud mehitatuna.
- ✓ Märki juurde kuulub linnak selle teenindamiseks kasutatud või kasutatavatest hoonetest.
- ✓ Torni kõrgus on suurem kui 15 meetrit maapinnast.
- ✓ Tule nähtavuskaugus on suurem kui 15 meremiili.
- ✓ Tuld kasutatakse või kasutati üldiseks navigeerimiseks.

Mereviki viitab, et:

Tulepaak on valgustatud navigatsioonimärk. Varasemalt loeti tulepaagiks navigatsioonimärki, mille tule nähtavuskaugus oli väiksem kui 10 meremiili, kuid tänapäeval võetakse navigatsioonimärki liigi määramisel arvesse täiendavaid omadusi (tule kõrgus maapinnast, laternaruumi olemasolu, läbimõõt jalamil jne).

Tuletorn, rahvakeeles ka majakas on laevasõidu ohutust lihtsustav ja navi-

geerimist hõlbustav tornikujuline ehitus, mille tipus on tugev valgusallikas.

Tuletornid võib jagada kaheks:

✓ Juhatavad ehk suunavad tuletornid näitavad saarestikes, skäärides, väinades ja sadamasuudes ohutut laevasõiduteed. Paljud neist on laevasõidutee telje sihis paarikaupa – sihituletornid.

✓ Hoiatavad tuletornid on ehitatud takistustele, mille eest nad hoiatavad (madalatele, karidele, kaljudele). Asukoha järgi eristatakse kalda- ja meretuletorne.

Miks on tuletornid nii erineva väljanägemisega? Enamus silmapaistvamaid erinevusi tuleneb erinevatel aegadel kasutada olnud tehnoloogiast ja materjalidest, mis ehitajatele saadaval olid. Varasematel aegadel, kui märke tehti vähem, oli nende arhitektuur ainulaadsem. Hiljem kasutati tuletornide ehitamisel standardsemaid ja kergemaid lahendusi.

Tuletorni nähtavus oleneb tuletorni kõrgusest, värvusest ja sellest, kui selgelt ta ümbritsevast taustast eraldub. Paremaks eristamiseks ehitatakse tuletornid erinevad, näiteks metsa taustal olevad tuletornid värvitakse valgeks, mere taustal olevad musta-valge triibuliseks või punaseks.

Tuletorni valgustusseade peab tagama, et öösel paistaks tuli niisama kaugele kui päeval paistab torn.

Eesti tuletornide „isa“

Kõige enam Eesti tuletorne on projekteerinud ja ehitanud ehitusinsener **Armas Luige** (8. juuli 1910 Peterburi – 19. aprill 1991 Tallinn (pildil)). Töötades aastail 1927–1930 ja 1932–1941 tänase Veeteede Ameti eelkäijas Veeteede Valitsuses ja Balti Laevastiku hüdrograafialituses, projekteeris ja ehitas ta tuletorne, raudteid, maanteid, sildu ja sadamaid.

Kokku on ta osalenud Eesti rannikul 30 tuletorni ja 10 sadama projekteeri-

misel ja ehitamisel. Esimene neist oli 1933. aastal rajatud Kiipsaare tuletorn Saaremaa läänerrannikul.

Armas Luige oli silmapaistev ehitus- ja mereajaloo uurija ning ta on muu hulgas avaldanud raamatu „Eesti tuletornid“ (1974,1982). (Vikipeedia)



Huvitavaid fakte Eesti tuletornidest

- Eestis on lausa 6 tuletorni, mis on IALA poolt valitud TOPP 100 silmapaistvama ja erilisema tuletorni hulka - Kõpu, Ruhnu, Tahkuna, Keri, Pakri ja Suurupi alumine
- Eesti vanim on Kõpu tuletorn, mis sai esmasel kujul valmis aastal 1531.
- Kõige kõrgem tuletorn on Sõrves (53 meetrit), teisel kohal on Pakri (52,2 m)
- Merepinnast kõige kõrgemal asuv tuletorn on Kõpu tuletorn (103,6 meetrit) ning see on ka kõige suurema tule nähtavuskaugusega tuletorn Eestis (26 meremiili)
- Praeguse seisuga on Kõpu tuletorni tuli maailmas kõige suurema valgustugevusega (2 100 000 kandelat) LED tuletornituli.
- Kõige suurema valgustugevusega sihimärk – Tallinna sihi ülemine tuletorn (pildil) ja Suurupi sihi ülemine tulepaak. Mõlemad ~ 500 000 kandelat.
- Kõige rohkem trepiastmeid on Pakri tuletornis (272) ja teisel kohal on Sõrve 248 trepiastmega.
- Kõik eesti tuletornid on LED-tuledega
- Eestis on huvilistele suveperioodil avatud 12 tuletorni. Uuri lähemalt: http://bit.ly/Eesti_avatud_tuletornide_kaart
- Suurupi alumine on ainuke siiani säilinud puidust tuletorn Läänemere ääres. Tuletorn on ehitatud aastal 1859.
- Ainuke tuletorn sisevetel on Mehikoorma tuletorn, mis asub Peipsi järve ääres.
- Vaindloo, Osmussaare, Põõrilaid, Pakri, Sõrve, Keri, Tahkuna on tuletornid, kus on kasutusel püsi-plinktule tehnoloogia. See tähendab, et tuli ei kustu plinkide vahel täielikult ära, vaid jääb n-ö hõõguma, et veeliiklejal oleks lihtsam tuld leida ja orientiirina hoida.
- Pakri tuletorn on juba teine poolsaare otsa tähistav tuletorn. Eelmise tuletorni vundament on panga murenemise tõttu nüüdseks jõudnud panga servale ning mõne järgmise varingu järel võib merre kukkuda.
- Anseküla ja Juminda betoonist tuletornid on aja jooksul algsest kõrgemaks ehitatud, sest mets on ette kasvanud ning märgid selle varju jäänud. Tornidele on lisatud metallist pikendused.
- Ainsaks otse merre ehitatud tuletorniks saab nimetada 1969. a valminud Tallinnamadala tuletorni. Lisaks on Eestis merre ehitatud 3 tulepaaki – Vahemadala, Karbimadala ja Uppholmi.



Foto: Veeteede Amet

Esimesed 15 tänapäevani säilinud Eesti tuletorni ehitusaastate järgi:

- | | |
|---|----------------------|
| 1. Kõpu (1531) | 9. Saxby (1871) |
| 2. Suurupi ülemine (1760) | 10. Mohni (1871) |
| 3. Vilsandi (1809) | 11. Ristna (1874) |
| 4. Tallinna alumine (1839) | 12. Tahkuna (1875) |
| 5. Keri (1858) | 13. Ruhnu (1877) |
| 6. Suurupi alumine (1859) | 14. Viirelaiu (1881) |
| 7. Kihnu (1864) | 15. Pakri (1889) |
| 8. Vaindloo (1864/1871, tuletorn asus aastail 1864–1871 Saxbys, Vormsis, seejärel viidi Vaindloole) | |

Unikaalne ja eesitlati IALA ko

Madle Puusepp

Veeteede Amet esitas Hiiu-
mäe sümboli, Kõpu tuletorni,
IALA konkursile „Heritage
Lighthouse of the Year 2020“.
Ühtlasi on Kõpu ka eestlaste
lemmik tuletorn, nagu selgus
Veeteede Ameti poolt Eesti
Vabariigi 100. aastapäeva
kingituseks tehtud küsitlusest.

Kõpu tuletorn valiti konkursil kolme silmapaistvama torni sekka. Esikoha sai sel korral Santo Antônio da Barra tuletorn Brasiilias ning esikolmikusse mahtus ka Mahabalipurami tuletorn Indias. Nüüd, kord juba esitatuna, kandideerib Kõpu tuletorn edasi järgmiste aastate aasta pärandtuletorni konkursil.

IALA pärandtuletorni konkurs võimaldab tuua esile kõige erilisemad tuletornid maailmas. Konkursile oli võimalik esitada mis tahes kultuurilise tähtsusega tuletorne, mis ei pea ilmingimata olema vanad.

Kõpu tuletorn ja selle neli abihoonet (generaatorihooned, kelder, saun ja majakavahi eluruumid) on ka Eesti kultuuripärand, mistõttu on kõikvõimalike renoveerimistöde käigus arvestatud Muinsuskaitseameti nõuetega. Majakavahi eluruumid koos sauna ja keldriga on nüüdseks erastatud, torn ise kuulub Veeteede Ametile. Kõpu tuletorn on suveperioodil avatud kõikidele huvilistele.

Kõpu tuletorn on üks vanimaid järjepidevalt töötanud tuletorne maailmas. Märk hoiatab meresõitjaid Hiiu-
mäe looderannikul asuva Hiiu madala eest juba alates aastast 1531. Tuletorn asub 69 meetri kõrguse künka otsas ja selle valgus 103,6 meetri kõrgusel olevast laternast on nähtav 26 meremiili kaugusele.

Kõpu tuletorn on Eestis ainus pöörleva laternaga tuletorn ning selle valguslahendus põhineb maailmas unikaalsel LED-valgusallikal. Tuletorni pöörlev valguskiir, mis kaugelt plinki-

estlaste lemmik Kõpu tuletorn nkursile



Kõpu tuletorni eeldatavad arenguetaapid. Illustratsioon: Roman Matkiewicz

misena paistab, on iseloomulik tunnus, mida kohalik kogukond väga hindab. Kõpu tuletorn on unikaalne ka oma arhitektuuri ja massiivse konstruktsiooni poolest.

Kõpu on tuletornide ajaloos eriline ka seetõttu, et selle ehituses on läbitud kõik navigatsioonimärkide ajaloo arenguetaapid – torn on arenenud keskaegsest valgustamata maamärgist tänapäevaseks elektritiseeritud tuletorniks.

Kõpu tuletorni pikk ja väarikas ajalugu

Läänemeresel seilavad hansakaupmehed palusid pea 20 aastat, et ehitataks tuletorn, mis hoiataks Hiiumaast loode pool asuvate ohtlike madalate eest, mis sajandite vältel palju elusid nõudsid.

1500. aastal andis Saare-Lääne piiskop Johannes III Orgas lõpuks loa ehitustöödega alustada, kuid torni võis ehitada vaid massiivse ja ilma igasuguste avadeta sambana. Torn ehituse pidi korraldama ja kinni maksma hansalinn Tallinn.

Kuigi asukoht oli välja valitud juba 1499. aastal, lükati ehitustööd sõja tõttu edasi ning need algasid alles 1504. aasta suvel. Sügisel tabas Hiiumaad katk ning torni ehitus peatus kümneks aastaks.

1514. aasta kevadel alustati töödega taas ja jätkati igal suvel kuni aastani 1519. Töödejuhataja oli Tallinna raetener Claves Duker. Kiviraiujad, müürsepad ja sepad palgati Tallinnast, teised abitöölised olid tõenäoliselt kohalikud. Aastatel 1520–1525 peatus ehitus taas, kuid kevadel 1526 saadeti Duker ehitust lõpule viima. 1531. aastal valmis 26 meetri kõrgune graniidist ja paekivist ehitatud valgustamata torn. Torn ehitati

nii massiivne, et seda oli miilide kaugusest võimalik palja silmaga näha.

Sajand hiljem, 1639. aastal tehti ettepanek palgata inimene, kes sügisöödel torni otsa tule süütaks ning nii mööduvatele laevadele teed näitaks. 1649. aastal jõuti nii kaugemale, et ehitati tornile juurde puutrepid, vints küttepuude üles tõmbamiseks ning torni tippu tehti rauast tulerest.

Aastal 1810 hakkas tuletorni haldama riik ning alustati suuremate ümberehitustega. Torn renoveeriti ja värviti valgeks, ehitati trepid, ülemisse ossa raiuti kaks teenindusruumi ja torni tippu ehitati klaasitud laternaruum, kuhu paigaldati 25 messingist peeglitiga õlilampi.

Tuletornis töötas tollal 7 meest. 50 aastat hiljem, 1860 paigaldati tuletorni pöörlev dioptriline latern, mille pidevalt põlevat nõrka tuld katkestas üks kord minutis ere plink. 1901. aastal asendati vana latern uudse pöörleva dioptrilise laternaga, kus valgus vilkus kord iga 5 minuti järel.

1941. aastal töötas tuletorni juures raadiomajakas, kuid sõja ajal said laternaruum ja optilised seadmed tõsiselt kahjustusi. 1946. aastal paigaldati tuletorni elektriline latern, mis pöörlemise asemel plinkis. 1963. aastal pandi torni taas pöörlev latern.

Tuletorni läheneva 450. aastapäeva puhuks võeti aastatel 1978–1981 ette renoveerimistöid. Torn haldas toonane hüdrograafiateenistus, mis allus Nõukogude Liidu relvajõududele.

Militaarsel väeosal ei olnud ajalooliste looduslikest kividest ehitatud hoone renoveerimise kogemust, seega kaeti torn 20 cm tsementmördi ning mitme kihi veekindla perkloraatviniülvärviga.



Kõpu tuletorn. Foto: Madle Puusepp

Kuna valget värvi ei olnud saada, kasutati kollast. Valed ehitusmaterjalid hakkasid aga torni hoopis lagundama, kuna niiskus ei pääsenud enam selle sisemusest välja. Selle tulemusena ilmusid juba 1980-ndate aastate kesksajaks tuletorni pinnale suured praod.

1987. aasta veebruaris varises 30 m³ torni edelapoolsest seinanurgast. 1988. aastal tehti erakorralisi renoveerimistöid, kuid septembris toimus taas suur varing. Seekord varises alla 60 m³ kirdeseinast ning otsustati, et täielik rekonstrueerimine on möödapääsmatu. 1990. aastal taastati torn ning kaeti 3 kihi valge lubivärviga.

2001. aastal Kõpu tuletorn automatiseeriti ja varustati kaugseiresüsteemiga, tänu sellele on torn aastast 2002 mehitamata.

2020. aasta alguses uuendati tuletorni valgussüsteem ning paigaldati uus eritellimusel Eestis välja töötatud ja valmistatud LED-valgusallikas, pöörlev mootor ning monitooringutarkvara.

Praeguse seisuga on Kõpu tuletorni tuli kõige suurema valgustugevusega (2 100 000 kandelat) LED tuletornituli maailmas.

Nederlands – eesti merekeele ema ⁽²⁾

Enn Oja

Purjed

apsel *aapzeil* – besaantaakpuri; alumine taakpuri besaanmasti ees. Enne 19. saj raapuri – ülemine praampuri (*bovenbramzeil*). A: *aap* – ahv; oletatakse ahvilikku ronimist masti.

fokk(puri) *fok/fokkezeil* – esimasti alumine raapuri; pikipurjena esimasti ees klišivritagune kolmnurkne puri.

groot(puri) *grootzeil* – grootmasti alapuri.

heiskama *hijzen* – purjeid heiskama.

kliiver *kluiver/kliiver/klyver/kluiffok* – kolmnurkne taakpuri kliiverpoomil. P: *kluif* – käpp, tähendab aasa, mille külge kliiver kinnitati. Meie kliiver vist vn *клевеп* või sm *kliivari* mõjul.

leipuri/lissel *lijzeil* – taganttuulega raaotsast väljalükataval poomil lisapuri. Vn *лицель* mõjul.

liik *lijk/lijc* – purjeserv.

lüüvers *leuver* – äärestatud ümarauk purjes.

marsspuri *marszeil* – puri marssraal. Marss- tähistab alt 2. tengi.

naat *naad* – õmblus purjel. A: *naaien* – õmblema.

praampuri *bramzeil* – puri praamraal. Praam- tähistab alt 3. tengi.

present *presenning* – purjeriie. P: port *precinta* – vöö/ümbris, lad *praecinctus*.

rehv *rif/riff/reef* – kokkuvolditav purjeosa purjepinna vähendamiseks.

rehvima *reven* – purjepinda osaliselt vähendada.

seilama *zeilen/seilen* – purjetama. A: *zeil/seil/segil* – puri.

seesima *seizen* – purje koristamisel

seada kokku siduma. P: pr *saisir* – haarama.

spinnaker *spinnaker* – põispuri (kõnekeeles: spinn). kolmnurkne lisapuri väikepurjekal täistuules või pooltäistuules sõiduks.

taakpuri/taaksel *stagzeil* – mastieelne taagile kinnituv ja tõstetav põhiliselt 3-nurkne pikipuri (jahtidel ka foka). Taakpuri on teki kohal, kliivrid pukspriidi ja kliiverpoomi kohal.

topsel *topzeil* – tengi ja kahvli vahel asuv valdavalt kolmnurkne ülapuri, nt besaantopsel. Raapurjena tähistab ingl *topsail* meie marsspurje, nt *fore-topsail* – fokkmarsspuri.

Otsad

hüüsing *huizing/hüising* – tõrvatud liin taglasetöödel. Meile võis jõuda rts *hy-sing* või sm *hyysinki* kaudu.

jäärt *geerde/geer* – kahvli juhttross.

kaabel *kabel* – tross. 13. saj tähistas jämedat trossi/otsa ja ka ankrutrossi. P: lad *capulum* – aas/ling ja ar *habl* – ankrutross. Meie merekeeles on kaabli kui otsaga seotud vaid kaabeltau, kaabel tähistab ümbriselega elektrijuhet.

kaabelgarn *kabelgaren* – peenike nõör. P: võimalik taani või poola *kabelgarn* mõju.

kaabeltau *kabeltouw* – ankrutross. Hiljem kokkuleppeline pikkusmõõt 185,2 m.

kiitau *geitouw/gijtouw* – tross soodnurgas purje tõmbamiseks raa külge.

klooding *klootje* – välisringsoonega trossijuhik.

knoop *knoop/knop* – taimtrossi kardeidest põimitud otsasõlm.

koording/kording *gording* – tross raa-purje eespinnal purje all-liigi tõmbamiseks raa juurde.

kouss *kous* – trossiü ringsoonega sise-raamitis.

liiktross *lijktouw* – tross purjeserva tugevdamiseks.

liin *lijn* – nõör läbimõõduga kuni 8 mm. P: oletatakse germaani tüve.

lööper *loper/looper* – plokki läbiv ots. A: *lopen* – käima/jooksmata.

mussing/muusing *muizing* – kerakujuline punutis taimtrossil.

neervall *neerhaler* – liin purje koristamisel selle alla- ja/või kokkutõmbamiseks.

nokk-koording *nok gording* – tross raa-

purje külgliigi tõmbamiseks raa juurde. **ots** *end/einde* – tross. Tõlkelaen, ehkki kirjeldusvaste võib olla ka isetekkeline.

ou *oog* – trossile pleisitud aas.

pentsel *bindsel* – seotis trosside kokku- või külgesidumiseks.

pleiss *splitsen/splissen* – trosspunutis. Tõenäoliselt sks *Spleiß* mõjul.

prass/brass *bras/brasz* – tross raa rõhtsaks liigutamiseks. P: kr *βραχίον*, seejärel *lad* brachium ja pr *bras* – käsivars, ka käsi tervikuna.

siimusgarn *schiemansgaren* – 2–3 kaabelgarnist kokkukeeratud liin.

soot *schoot* – tross purje nurgas. P: vananorra *skaut* – purje nurk.

spring *spring* – haalamitross piki parast.

tirk *dirk* – tross purjepoomi rõhtsalt hoidmiseks.

tou/tau/tõu *touw* – algselt taimtross, nüüd ots/tross/kõis.

tropp *strop* – tõstetross aasadega kahes otsas.

Viira! – Anna järele või tõsta üles?

tross *tros/trosse* – varem taimkiust, nüüd ka tehiskiust või metallist ots. Maakeeles kutsutakse taimtrossi kõieks. Trosse kasutatakse vastaskülgedel pingutades masti või tengi tugevana. P: lad *tortiare* – keerama.

vall *val/fall* – tross purje ülestõmbamiseks. A: *vallen* – langema.

Vahendid

haak *haak/hake* – konks.

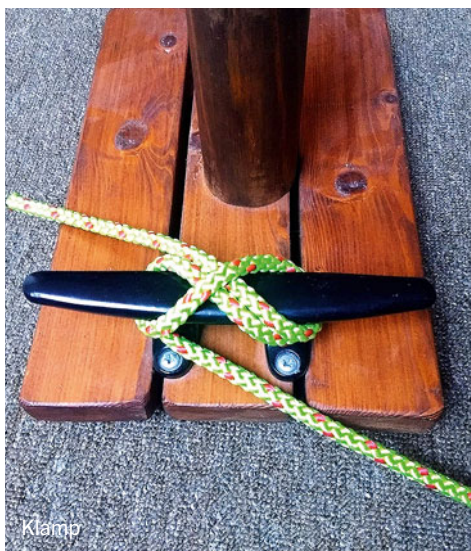
kaart *kaart/karte* – leht. 13. saj täisnurkne paberileht: *carte/karte* – tõend, ürik; 16. saj kui merekaart. P: lad *charta*, kr *χάρτης*.

kiiker *kijker/kiker* – pikksilm. Kiikamine on teada rootsi keelest, nt suurtükitorin *Kiek in de Kók* – vaata kööki.

klamp *klamp/klampe* – 1–2 sarvega vahend trossi kinnitamiseks, ka knaap.

kompass *kompas* – seade suuna määramiseks. P: lad *compassus, passus* kui paarissamm oli mõõtühik 1,5 m. A: it *compassare* – sammudega mõõtma.

kraana *kraan/kran* – tõsteseade. P: kr *γέρανος* – kurg, sarnasuse tõttu kureno-





Apsel (ahvipuri)

Foto: Wikimedia Commons

kaga.

logi *log* – seade laeva kiiruse mõõtmiseks. Algul tähendas inglise keeles vette visatud puutükki, millest möödudes arvutati laeva kiirus.

lood *lood/lode* – tina. Algul raskus, hiljem seade vee sügavuse mõõtmiseks.

malspiik *marlspijker* – koonjas abipulk pleissimisel.

naagel *nagel* – puitnael/pulk.

pootshaak *bootshaak* – konksuga tokk paadi ligitõmbamiseks.

tali *talie* – plokkidest ja trossidest/kettidest koosnev seadis tõstmiseks ja pingutamiseks. P: it *taglia* – tali/liitplokk.

talrep *talieriep* – tõmmits trosside pingutamiseks.

trepp *trap* – laevatrepp. P: sks *Treppe*, meie kõnekeelne trapp vn *mpan* mõjul.

valrep/valltrepp *valreep* – köisredel. Hiljem trepp laevalt maale, ka tormiredel ja lootsitrepp.

vender *fender* – seade laeva ja kai või laevade vahel vahetu kokkupuute vältimiseks. P: ingl *fender*, varem lad *defendere* – kaitsma.

Rajatised

dokk *dok/dokke* – rajatis laevakere kui-
valhoidmiseks; hiljem ka lüüsitud sada-
maala. P: ingl *dock*. A: lad *ductus* – vee-
vool.

elling *helling* – laeva ehituskoht, vanasti
laeva otse vettelibistamiseks kaldpinnal.
A: *hellen* – kaldu olema.

faarvaater *vaarwater* – laevatee, märke-
gistatud sõiduveesi.

kai *kaai/cade* – rajatis laevade sildumi-
seks ja lastimiseks. P: algvormid keldi
cai ja keskkladina (1167. a) *caiagium* –
kaimaks. Algtähendus oli kaldasein, kus
sai kaupa laadida-lossida.

lüüs *shuis/slusa* – vahekamber eritase-
meliste veekogude vahel. P: vanaprantsu-
se *excluse*, lad *exclusa* – paistiik.

paak *baken/baak/bake* – tuleta või tule-
ga lihtne meremärk kaldal.

paal *paal* – merre rammitud vai/post.
P: lad *palus* – post.

piiteng *beting* – trossi kinnituseade.

poi *boei/boeye* – tünjas ujumärk.

reid *rede/reede/reide* – rannalähedane
või sadamaeelne veeala. Algselt ankruplats.

staapel *stapel* – vee poole kaldu laeva-
ehituskoht.

tamm *dam* – pais; nüüd ka täidetud sild
(Muhu tamm).

verf (*h*)*werf* – laeva ehituskoht.

Tuul

fordevind *voor de wind* – allatuule.

halss *hals* – purjelaeva liikumissuund
tuule suhtes; ka tross purje alaosa kinni-
tamiseks.

jeerima *gieren* – välismõjul laeva kur-
sist kõrvale kallutama.

lei/lee *lij* – allatuule. P: oletatakse ger-
maani tüve.

loovima *loeven/lofen* – halssi vahetades
vastutuult liikuma. A: *loef*, millest oleme
üle võtnud rööptüve luhvama – purje-
kat tuulde pöörama.

luhvar/**luvart** *loefwaarts* – pealttuule.

oover/**overtaak** *overstag* – purjelaeva pööre
halsi vahetamiseks.

piidevint/beidevind *bij de wind* –
poolpõiki vastu tuult ehk tihttuult pur-
jetamine. Piidevint võib tulla taani või
rts keelest – *bidevind*.

Suunad

kurss *koers* – laeva liikumissuund. P:
lad *cursus* – vool/tee.

nord *noord* – põhi

ost *oost* – ida

peiling *peiling/peilung* – suund vaadel-
davale esemele.

süüd *zuid* – lõuna

vest *west* – lääts

Tegevused

avraal *overal* – kõikjal; kogu laevapere
ühistöö „Kõik mehed tekile!”

haalama *halen* – laeva tõmbama piki
kaid või teise laeva parrast.

kiilhaalama *kielhalen* – laeva kalluta-
ma põhja paljastamiseks; kiilu alt läbi
tõmbama – 16. saj karistus kurjategijale
merel.

klaarima *klaren* – puhtaks tegema.

laadima *laden* – kaupa laduma. P: ole-
tatakse germaani *hlad*- tüve.

lossima *lossen* – tühjaks laadima. A: *los*
– tühi/vaba.

pukseerima *boegseren* – vöörist veda-
ma. P: oletatakse port *puxar* – vedama
mõju.

sorima *sjorren/sorren* – kinnitama

stoovima/stauima *stouwen/stuwen* –
lasti paigaldama. P: lad *stipare* – tühja
kohta täitma.

triivima *drijven/driven* – ajuma, vabalt
ujuma.

viirama *vieren* – järele andma. Vastu-
pidise tähendusega on meil vene keele
vahendusel 18. saj itaallastest ehitus-
meistritelt ülevõetud käsklus: „Viira! –
Tõsta!” A: it *virare* – pöörama.

Muu

hai *haai/haey* – suur noolja kujuga kiire
röövkala. P: oletatakse vananorra tüve
ha-.

kohv *koffie/koffe* – kohviubadest val-
mistatud mõru jook. P: ar *kahva*.

lekkima *lekken/lecken* – läbi laskma.
Samakõlaline tüvi esineb keldi keeltes.

miil *mijl/mile* – pikkusmõõt (1852 m).
P: inglise keele vahendusel 8. saj lad
milia passuum – tuhat paarissammu.

pruukost *vroekost/vrokost* – varane
eine.

süüdvester *zuidwester* – vihmavastane
peakate. A: *zuidwest* – lõunalääs/edel,
mõeldakse valdavalt edelast puhuvaid
vihmatuuli.

torm *storm* – tuul tugevusega 9 palli,
üldiselt ka tugevam tuul. P: vananorra
stormr.

vaal *wal* – suurim mereimetaja. P: ger-
maani tüvi *hval*.

Veeteede Ametisse saabunud IMO ringkirjad

1. MEPC.1/Circ.888/Rev.1 (25.08.2020) – Summary reports and analysis of mandatory reports under MARPOL for the period 2013 to 2018;
2. BUNKERS.1/Circ.90 (1.07.2020) – International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Japan);
3. BWM.1/Circ.64 (15.05.2020) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Extension by the People's Republic of China to the Hong Kong Special Administrative Region);
4. BWM.1/Circ.65 (6.07.2020) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Accession by Saint Vincent and the Grenadines);
5. FAL.1/Circ.116 (6.07.2020) – Convention on facilitation of international maritime traffic, 1965, as amended (Accession by Saint Vincent and the Grenadines);
6. IMSO.7/Circ.16 (13.08.2020) – Amendments adopted on 2 October 2008 to the convention on the international mobile satellite organization (Acceptance by Jordan);
7. LC-LP.1/Circ.94 (14.07.2020) – Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972, and its 1996 protocol (Invitation to report on activities related to disposal at sea of wastes and other matter in 2019);
8. LC-LP.2/Circ.11 (17.06.2020) – 1996 protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 provisional application of the 2009 amendment to article 6 of the London protocol resolution LP.5(14) (Declaration by Norway);
9. PMP.1/Circ.220 (29.11.2019) – International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto optional ANNEX IV (Acceptance by Seychelles);
10. PMP.1/Circ.221 (28.05.2020) – International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (Accession by Somalia);
11. PMP.5/Circ.87 (29.11.2019) – International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto optional ANNEX V (Acceptance by Seychelles);
12. SALVAGE.1/Circ.66 (29.07.2020) – International convention on salvage, 1989 (Accession by Singapore);
13. SLS.12/Circ.155 (28.05.2020) – International convention for the safety of life at sea, 1974 (Accession by Somalia);
14. STCW.2/Circ.92 (2.07.2020) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland);
15. STCW.2/Circ.93 (8.07.2020) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of Cabo Verde);
16. STCW.2/Circ.94 (10.07.2020) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of France);
17. SUA.3/Circ.51 (26.05.2020) – Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Ratification and Notification by Finland);
18. SUA.4/Circ.43 (26.05.2020) – Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Ratification by Finland).

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

Saare Kaluri väikelaevad Angoolas

Rein Sepp, MRTK „Lõunarand“ kapten aastail 1976-1980

Maikuu lõpus 1978 väljusid Roo-massare sadamast kaks MRTK-d – „Lõunarand“ ja „Kaunispe“ – ja SCS „Koguva“ ning võtsid kursi Kaliningradi reidile, kus komplekteriti karavan ülesõiduks Angoolasse.

Saatelaevaks oli BMRT „Lermon-tov“, mis tagas ka reisi jooksul kütuse ja veega varustamise, kuna meie laevade autonoomsus oli piiratud. Vahepeatus oli Kanaaridel Las Palmase sadama reidil umbes pool päeva ja Angoolasse Luanda sadamasse jõud-sime juuli keskel.

Pärast vormistamist ja muid formaalsusi alustasime MRTK-dega kak-siktraalpüüki Luanda lähedal, varus-tamaks linna värske kalaga. Püügile väljusime õhtul, tegime tavaliselt ühe traali ja viisime püütud kala sada-masse, kust kohalikud selle ära viisid.

„Koguva“ jäi tegutsema tuukri-laevana, kus oli Saare Kaluri tuukri-brigaad, mis puhastas Luanda reidil remondis olevate nõukogude, aga ka teiste Angoolat varustavate laevade kerede veealust osa.

Meie reisid kestsid tavaliselt viis kuud, vahetus toimus lennukitega.



Käesoleva sajandi algul võis eesti nimedega kalalaevu näha Kaliningradis. 2005. a kohatud sinise „Tormideranna“ kohta õnnestus Rein Sepal teada saada, et olevat kuulunud varem Lenrõbholodflotile. Laevanimedega võis tollal juhtuda nii, et laev oli algul määratud mõnele Eesti kalakombinaadile ja saanud eesti nimegi, aga ja-gati pärast Leningradi kalakombinaadile ja nime enam muutma ei hakatud. Teisalt jõudis aga Eestisse näiteks mujale määratud „Metelitsa“. Selliseid vastuvõtulaevu ehitati 1960.-1970. aastail kuskil Venemaal. Foto: Madli Vitismann

Püüki teostati peale Luanda rajooni ka Porto-Amboimi ja Quicombo piir-konnas. Kui oli vajalik laevade klassi-taastamise ülevaatus, tehti oma kol-hoosi suurte püügilaevade saatel ka ülesõite Kanaaridele ja tagasi.

Juulikuus 1981 saadeti „Lõuna-rand“ ja „Kaunispe“ tööle Sierra-Leo-nesse, kus need töötasid kuni 1982. a jaanuarini, pärast seda otsustati need koju tagasi tuua. Selleks tehti ülesõit

Kanaaridele, kus toimus meeskonna-vahetus ning väike remont ja pärast seda juba kojusõit. Veere sadamasse jõuti aprillis 1982.

„Koguva“ jäigi Luandasse ja sel-le laeva edasisest saatusest andmed puuduvad. Peale selle saadeti kauba-laeva tekile kinnitatult Angoolasse ka paar STB-d, mis uputati hiljem ava-ookeani, ja töötas ka rannabrigaad, mis püüdis kala seisevnoodaga. 🇺🇸

Vanasadama sild sai nurgakivi

Madli Vitismann

28. augustil sai Tallinnas nurgakivi Vanasadamasse üle Admiraliteedi basseini kanali rajatav sild.

Nurgakivi asetati kanalisse rajatud süvendisse seitsme meetri sügavusele sillasamba alusplaadi sisse. Sild võimaldab jalakäijail liikuda A- ja D-terminali vahel oluliselt kiiremini ja mugavamalt.

Pöördatava silla projektlahenduse aluseks on Tallinna Sadama 2017. aastal korraldatud ideekonkursi võidutöö „New Balance 100“ kavand, mille esitasid Witteveen + BOS ja arhitekt Robert-Jan van der Veen arhitektuuribü-roost Plein06. Silla ehitab KMG Inseneriehituse AS.

Nurgakivisilindrisse pandi ajakirjad Meremees ja Paat & Merendus, KMG voldik ning silla tugevusarvutused, projekti juhi ja objekti juhi visiitkaardid ning mälu pulgal silla projekt, lisaks paar KMG logoga stressipalli.



Foto: Tanel Ojala

Meremees pannakse Vanasadama silla nurgakivi silindrisse.

Ehitajaga sõlmitud lepingu järgi kujuneb projekteerimise, ehitustööde ja garantii aja hoolduse maksumuseks kokku 4,22 miljonit eurot, millele lisandub käibemaks. Tallinna Sadama kõrval kaasrahastab silla rajamist Euroopa Liit Euroopa Ühendamise Rahastu projekti TWIN-PORT 2 nr 2014-EU-TM-0087-M raames. 🇺🇸

Näitused Lennusadamas

 AMERICAN MUSEUM OF NATURAL HISTORY

UNSEEN OCEANS

Tundmatu ookean

17.10.2020—25.04.2021

LÄÄNEMERI MAAILMAMERES

The Baltic Sea in the World Ocean

17.10.2020—30.06.2021

 Eesti Meremuuseum
Estonian Maritime Museum

 LÄÄNEMERES
SEAPLANE HARBOUR

85
1935-2020

 TARTU
ÜLIKOO

 TAL
TECH

 MSI



VEETEEDE AMET

 EESTI
GEOLOOGIA TEENISTUS

 KESKONNAINVESTEERINGUTE KESKUS

 Eesti Teadusagentuur
Estonian Research Council

 EESTI KULTUURKAPITAL

MOTOR

KVARK



RED HAT

TMD

#säätaläänemerd
#unseenoceans