



VEETEDE AMETI
TEATAJA





VEETEDE AMETI TEATAJA 2016/1

Keelekapten Uno Laur

3

Uudised

5

Kogu elu
merenduse lainel

13

Laevad Eesti lipu alla

16

Toimetus:
Malle Hunt
Priit Põiklik
teave@vta.ee

Hea lugeja!

Kevad on seal aastal tulnud varem ja see tähendab, et ka suvine navigatsioonihooaeg on juba hoo sisse saanud. Kevadisel Meremessil käisime inimestele meelde tuletamas, kuidas veeliikluses ohutust tagada ja ise turvaliselt käituda. Ka Tartus 1. mail toimunud Emajõe hooaja avamisel olid kohal meie väikelaevade inspektorid, kes tuletasid väikelaevnikele meelde kõiki reegleid, mida siseveekogudel järgida.

Meil on sel suvel plaanis minna veel rahva sekka, et oleksime olulist infot jagamas seal, kus on inimesed. Näiteks on meie inspektoreid näha 11. juunil Toila merepäeval, kus lisaks infole väikelaevade kohta saab hankida ka soodushinnaga kaardiatlaseid ja meie teisi trükiseid.

Peame väga oluliseks, et lisaks meie järelevalvefunktsioonile oleme sekkunud ka teemasse, mis puudutab tingimuste loomist kaubalaevade toomiseks Eesti lipu alla. Põhjus on lihtne – me oleme kompetentsikeskus, kus vajalikud teadmised kõik koos on. On selge, et rahvuslik mereadministratsioon peab tegelema ka laiemalt Eesti merenduse arenguga ja sellesse ise panustama.

On heameel, et Eestis on tähele pandud ja nüüd ka riiklikult auhinnatud merekeele hoidmist ja arendamist. Kapten Lauri tunnustamine F. J. Wiedemanni keeleauhinnaga on kindel märk, et pikaajaline ja süsteemne tegelemine eestikeelse merendusterminoloogiaga on olnud vajalik ja sellega tuleb jätkata.

Nendest ja paljudest teistest teemadest saategi lugeda selle aasta esimesest Veeteede Ameti Teataja numbrist. Mõnigi artikkel siinses väljaandes on päris pikk, kuid me usume, et tõsiste teemadega saab tegelda ja nendele kaasa mõelda ennekõike põhjalikult süvenedes. Pinnapealsust on elus niigi me ümber palju.

Kuna meresõit on valdkond, kus ohutuse tagamiseks ja lõpuks ka selle nautimiseks ei tohiks ühtki pisiasja kahe silma vahele jätta või ära unustada, on selles põhjalikkus ja süvenemisvõime eluliselt olulised.

Soovime kõigile mõnusat suvist veesõitu ja et see ikka kõigile ohutult kulgeks!

Rene Arikas
peadirektor



Keelekapten Uno Laur

Tänavu määrati Ferdinand Johann Wiedemanni keeleauhind kaugsõidukapten Uno Laurile keelemeheliku pühendumise ning viljaka ja järjepideva töö eest eesti merekeele kaitsmisel, eesti merendusterminoloogia arendamisel, korrastamisel ja levitamisel. Keelehuviline kapten on merekeele nõukoda innustades ja juhtides teinud elutöö. Madli Vitismanni artikkel „Keelekapten Uno Laur“ ilmus Eesti kultuurilehes **Sirp** 19.veebruari, mille siin toome ära täies mahus.

Keeles edukas olemiseks on vaja keelevaistu, keelehuvi ja lugemust. Kust need teil tulid?

Eks kõigepealt prantsuse lütseumist. Tuleb meelde, et eesti keele õpetaja pr Tekkel kirjutas tahvli täis valesid sõnu, sh eila – me kõik rääkisime eila. Aga siis hakkasime päevapealt rääkima eile. Ja tema tegi juba teises klassis selgeks, et eesti keeles ei ole tulevikku. Aga mida ma kuulen nüüd? Näiteks tuntud telesaatejuht ütles: „Põnev saab nüüd vaadata olema ...“ Või veel keegi: „Saab väga huvitav olema näha ...“, „See tee sai olema pikk.“ Seda kuuleb televiisorist kogu rahvas. Varsti me räägime: „Homme saab olema vihmane.“

Te olete Tallinna merekooli esimesest sõjajärgsest lennust, mis õppis veel eesti keeles. Kas teil olid ka sõjaeelsed õpetajad?

Meil oli sõjaeelsest merekoolist kolm õppejõudu: inglise keelt õpetas Richard Jõgi, matemaatikat Eduard Nipman ja eesti keelt Juhan Väinaste.

Kas tundsite siis, kui tulite tagasi pärast üheksat aastat tööd Kaug-Idas ja leidsite eest vene keele tugeva mõju, et on vaja eestikeelse mere-terminoloogia säilitamiseks midagi teha?

Siis ma sõitsin veel merd. Aga kui tulin maale, tööle meresõiduametisse – seal tegelesin avariidega üle 20 aasta –, sain meremuuseumiga lähemalt tuttavaks ja siis mul see idee tuli. Läksin direktor Ants Pärna juurde ja tema ütles: „Ahah, saame ühe komisjoni juurde, väga hea!“ Algul justkui polnud selget sihti, aga Heino Kuivjõgi tõi purjelaevade pildid ja me hakkasime laevatüüpide nimetusi korrastama. Palju aastaid oli meiega ka keeleteadlane Rein Kull.

Miks võtsite mereleksikoni MerLe tegemise ette alles kümme aastat hiljem?

Mõte oli meil ammu, aga ega me oma jõuga poleks sellega hakkama saanud. Kui olime saanud hea kontakti kirjastusega Valgus, koostasime kõigepealt märksõnastiku. Siis tulid olümpiamängud, meremuuseum pandi remondiks kinni ja meie töö seisis samuti mõne aja. Ja hästi läks, sest kirjastus tahtis raamatu välja anda ENSV 50. aastapäevaks. Missugune see veel siis oleks olnud! Et see venis uude Eesti aega, on raamat hoopis teist nägu, kuigi nõukogude hõngu seal on. Ja trükiarv oli väga suur. Alghind oli 400 krooni, aga viimast lõppu müüdi 25ga.

Kas siis alustasite kohe „Inglise-eesti meresõnaraamatuga“?

See oli jälle minu ettepanek. Sain ühe suure uuema inglise-vene meresõnaraamatu, lammutasin lehtedeks ja jagasin merekeele nõukoja liikmetele. See sõnaraamat sai põhjaks, osa jätsime välja, aga panime päris palju märksõnu juurde. Omavahel kontrollisime samuti, sest ega see tõlge kerge olnud.

Sel ajal kolisime oma koosolekud Lasnamäele veeteede ameti majja. Seal oli rohkem ruumi ja võimalusi ning amet toetas tugevalt ka raamatu väljaandmist.



Kas ka varem puutusite kokku kiirete päringutega väljastpoolt? Praegu on see merekeele nõukojas ju nii tavaline.

Nende päringute edu võti on merekeele nõukoja sekretär Malle Hunt. Ta on veeteede ametis meie kontaktisik, kes need päringud saab, meile laiali saadab, vastused kokku kogub ja vormistab. Päringuid tuli küll ka varem ja me kirjutasime ise ka artikleid. Sirbis ilmus kord kuus Henno Meriste eestvedamisel keelenurk. Sinna kirjutasime arvestavaid artikleid ja tööme keele väärkasutusest näiteid. Näiteks sõdisime tükk aega „Vene-eesti sõjanduse sõnaraamatu“ koostajatega liinilaeva pärast, kui meil oli lahinglaev.

Liinilaev on pigem laev, mis sõidab

näiteks Tallinna-Helsingi liinil. Miks sõjalaeva liinilaevaks nimetati? Vene keeles on see lineinõi korabl ja nad tõlkisid selle liinilaevaks.

Kust lineinõi tähendus pärineb?

Nad sõitsid rivis. Lahinglaevad sõitsid samuti rivis ning hävitajad ja väiksemad laevad olid kaitseks ümber. Teise maailmasõja ajaks olid laevatüüpide nimetused juba välja kujunenud: lahinglaev, ristleja, hävitaja, torpeedopaat. Igasugused traalerid, raske- ja kergeristlejad. Eestis oli enne sõda ka kaks miiniristlejat – seda nimetust peeti soliidsemaks, kuigi tegelikult olid need hävitajad.

Kuidas hindate terminibaaside tarbeks tehtud tööd?

300 terminit Euroopa Komisjoni terminibaasi IATE jaoks oli eriti suur töö, aga me saime sellega isegi suvel hakkama, kuigi tähtaeg oli 2014. aasta sügisel. See oli täiesti kollektiivne töö, milles jällegi oli suur osa seda koordineerinud Malle Hundil. Saime pärast eurotõlkijatega kokku koos lennunduse terminoloogikomisjoniga, mis pidi laiali minema, sest neile ei maksta enam raha.

Kui palju raha on merekeele nõukoja liikmed 43 aasta jooksul saanud?

Autoritasuna MerLe artiklite eest. Ka

sõnaraamatu eest saime autoritasuna summa, mille jaotasime omavahel vastavalt igäühe panusele. Ning IATE täienduste eest maksti. See on kõik. Peab just rõhutama, missuguse tahtmisega inimesed koos käivad, milline hea tuju on koosolekul ja keegi ei mõtle raha peale. Suur osa tööd tehakse aga koosolekute vahel ja kiiremad arutelud meilitsi.

Kas merekultuuri aasta võiks aidata kaasa õige merekeele levikule?

Eks see olene suures osas meist endist, merekeele nõukojast. Kui me oleksime aktiivsed ja kirjutaksime artikleid, kui neid vastu võetaks ja need ilmuksid, siis muidugi. Aga üldiselt on mul jäänud mulje, et merekultuuriaasta ei tea meremeestest suurt midagi. See on rohkem neile, kes Pirital purjetavad ja kes Russalka juurest merd vaatavad.

Millise sõna väärkasutus häirib teid meedias kõige rohkem?

Esimene on muidugi praam. Inglise oli *ferry* (parv), mis käis üle jõe või muud lühikest vahemaad. Siis, kui selle asemele tuli laev, nimetati seda *ferryboat*. Nüüd on *boat* sealt tagant ära kulunud ja jäänud on *ferry* (tänapäeval parvlaev). Meil võiks parvlaeval ka laev tagant ära kuluda, kui arvatakse, et parvlaev on liiga pikk sõna.

Kas parveks ei taheta ehk nimetada seetõttu, et meenub lasteraamatu pilt küüniuksest, millele poisid toikaga põhjast hoogu lükkavad?

Aga algus oligi selline. Üks parv käib meilgi veel Emajõel.

Kuidas te praami defineerite?

Praam on pukseeritav alus, millega veetakse igasugust kaupa. Näiteks muda veab mudapraam, liiva liivapraam, aga praamiga ei veeta kunagi inimesi, s.t reisijaid. Eesti keelde on selle sõna toonud vene parom, mis tähendab parvlaeva. Sõna parvlaev oli käibel juba 1920. aastail. See on otsetõlge sõnast *ferryboat* ja minu arvates väga hea tõlge.

Mida veel sageli halvasti kasutatakse?

Tsitaat, mille alguses ette lugesin ehk ajavormide väärkasutus häirib mind kõige rohkem. Lohakas keelekasutus soliidsete inimeste suust levib laialt ning mõjutab omakorda radiokoolajate ja televaatajate keelekasutust. Veel aetakse segi randumine ja silandumine. Kui laev randub sadamas, ei lähe remonti mitte ainult laev, vaid ka sadam.



Väike-Maarjas toimub juba 1989. aastast igal aastal aprillikuus F. J. Wiedemanni keeleauhinna saaja auks konverents – kuulatakse keelealaseid ettekandeid ja laureaati istutab keeletammikusse oma nimepuu.

Seekord osalesid keelepäeval ka eelmiste aastate laureaadid ja Väike-Maarja Gümnaasiumi ning valla rahvas. Tütarlastekoori laulu saatel ja vallavanem Indrek Kesküla abiga istutas kapten Laur oma nimepuu keeletammikusse.

Uudised

Parvlaev Soela pukseeriti Riias Saaremaale

Saaremaa laevaehitaja Baltic Workboats AS-i Riia tootmisüksuses 26. veebruaril vette lastud parvlaev Soela teraskorpus pukseeriti 12. aprillil Nasva sadamasse, kus sellele asuti paigaldama pealisehitist.

Parvlaev Soela ehitamiseks korraldas Veeteede Amet hanke 1. märtsil 2013. aastal ning selle projekteerimisel on arvesse võetud kõiki Saaremaa ja Hiiumaa vahelise ühenduse pidamist mõjutavaid navigatsioonitingimusi ja kohalike elanike vajadusi – laeval on jääklass, mis võimaldab aastaringse püsiühenduse katkematut toimimist, ning laev võtab korraga peale 200 reisijat ning kuni 22 sõiduautot või kaks veoautot. Lisaks on laeva ehitamisel ette nähtud võimalust lisada sellele platvormtekk, mis võimaldaks laadida täiendavalt 10 sõiduautot. Selle aasta 5. veebruaril toimus Riias Soela kiilupaneku tseremoonia.

Soela sõsarlaevadeks on Kihnu Virve ja Ormsö, mis on ehitatud sama riigihanke raames. Soela maksumus on 9 388 800 eurot koos käibemaksuga. Hetkel teenindab Sõru–Triigi laevaliini avaliku teenindamise lepingu alusel Väinamere Liinid OÜ 1985. aastal valminud laevaga Kõrgelaid.

Jäämurdehooajal Pärnu lahel abistati kokku 93 laeva

29. märtsist lõppesid selle hooaja jäämurdetööd Pärnu lahel. Sellega seoses lõpetati Pärnu sadamasse sisenevatele ja sealt väljuvatele jäämurdja poolt teenindatavatele laevadele jääklassi ja peamasina võimsuse nõuded. Alates 9. jaanuarist kuni 28. märtsini teenindas Veeteede Ameti jäämurdja EVA-316 Pärnu sadamasse suunduvaid ja sealt väljuvaid laevu 163 korral.

Kokku teenindati sellel ajavahemikul 93 laeva: jaanuaris 24 laeva, veebruaris 46 ja märtsis 23 laeva. Kokku on praeguse hetkeni kulutatud sel hooajal jäämurdetööde korraldamisele 5,32 miljonit eurot. Soome lahel sel hooajal jäämurdetöid teha polnud vaja, sest meri ei jäätunud.



Soela teraskorpus kai ääres Saaremaal



Soela alumiiniumist pealisehitus tsehhis Nasval



EVA-316 Pärnu sadamas

Messil manitseti vee- liiklejaid ohutult käituma

18.–20. märtsini Tallinnas Eesti Näituste messikeskuses toimunud Meremess 2016 oli rahvarohke üritus, kus külastajate hulgas oli nii professionaalseid kui harrastusveeliiklejaid ning seetõttu oli see ka sobiv koht riigiasutusel kohal olla ning vajalikku infot inimestele silmast-silma jagada.

Õige hetk oli korrata üle baastarkused. Kuigi järjest rohkem veeliiklejaid on omandanud teadmised väikelaevajuhtide kursustel, ei ole kunagi liiast enne hooaega mantrana põhitõed üle korrata ja veeliiklejaid manitseda. Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonna juhataja Andres Kõnd pani kõigile südamele, et veeliikluse ohutuse tagamiseks peab alati veenduma veeliiklusvahendi ja varustuse korrasolekus, jälgima ilmalolusid ning hindama realistlikult oma oskusi ja teadmisi. Veel toonitas ta, et väikelaeval viibides on soovitatav kanda päästevesti, arvestada teiste veeliiklejatega, suhtuda hoolivalt keskkonda ning kanda kaasas kasutamiskõlblikke vahendeid.

Meremessil said soovijad endale soetada ka värske atlase 3. osa „Eesti merekaardid. Saaremaast Ruhnuni“.

Ilm ja meresõit on lahutamatud

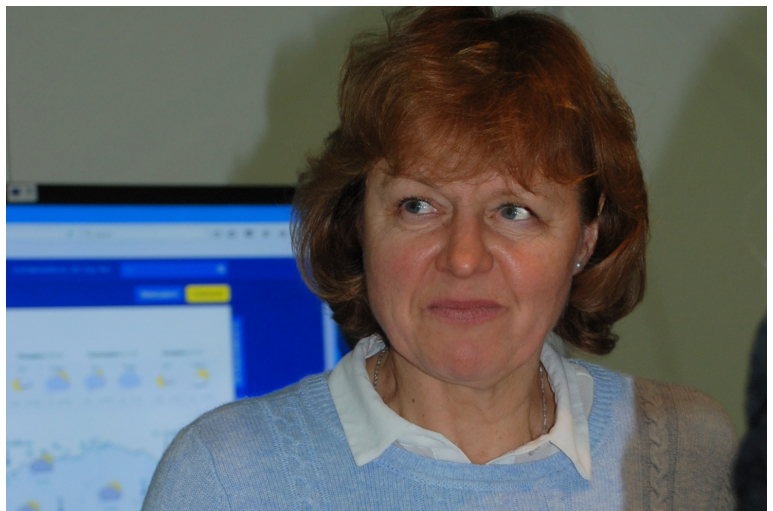
Ilm on veeliiklust oluliselt mõjutav tegur. Ohutu merereisi planeerimiseks on vajalik hankida ja põhjalikult analüüsida infot eesootava ilma kohta. Riigi Ilmateenistuse sünoptikud soovivad merereisi planeerides vaadata mereilma ennustust leheküljel www.ilmateenistus.ee/.

Kolleegid ilmateenistusest soovivad helistada kahtluste korral operatiivselt valvesünoptikule telefonil 900 1032. Nii radarite kui äikesedetektoritega saavad sünoptikud jooksvalt näha, kus äike parasjagu on ja kuhu ta liigub. Ka saab ilmateenistuse kodulehel teenuste rubriigist tellida omale tormihoiatused e-postile.

Samas soovivad nii sünoptikud kui kogenuud meresõitjad vaadata ilmaennustust ka võrdlevalt erinevatest allikatest, milleks on näiteks tšehhide www.windguru.cz, norrakate www.yr.no, vene laste www.gismeteo.ru, soomlaste mereilmaennustuste lehekülg <http://ilmatieteenlaitos.fi/>.



Veeteede Ameti messiboksis jagasid infot Peeter Kask, Henn Kuum, Malle Hunt, Gabriela Kotsulim ja Pärtel Keskküla



Juhtivsünoptik Taimi Paljak kinnitab, et ilm ja meresõit on lahutamatud



Teleekraanilt tuttav riigi ilmateenistuse sünoptik Ele Pedassaar ütleb, et äike nagu udugi on niisugune nähtus, mille prognoosimine on üks tänamatu töö



Hüdrograafialaev EVA-320 sõitis juba 11. aprillil Hundipea sadamast välja välitöödele. Suund võeti Osmussaarest kirdesse jäävale Neugrundi madalale möödustustöid tegema



Veeteede Ameti laevade veeskamine Tartus



Poilaev tööhoos

Veeteede Ameti laevad taas vees

Eelmise aasta 22. detsembril kaile talvituma kolinud neli Veeteede Ameti teenistuslaeva tõsteti 4. aprillil Hundipea sadamas taas vette. Laevadele tehti kolm kuud sadama kail talvekorteris veedetud aja jooksul dokiülevaatus, masinate ja kere hooldusremont, värvimine ja päästevahendite kontroll.

Poilaev EVA-318 alustab poide paigaldamist Põhja-Eestis ning jääb seejärel Tallinna lahele valvelaevaks. EVA-317 alustab poide paigaldamist Lääne-Eestis ja tema baasiks jääb Haapsalu. Möödistuslaev EVA-320 alustab möödustustöödega Lääne-Eestis ning jääb baseeruma sealsetesse sadamatesse. Laevakontrollikaatrit EVA-019 saab kasutada laevade järelevalveks nagu ikka.

Tartu Väike-Turu sadamas tõsteti vette meie hüdrograafia- ja poilaevad EVA-301, EVA-302, EVA-325 ja laevakontrollikaater EVA-025.

Tartu vastutusala on Peipsi järv, Lämmijärv, Pihkva järve Värska laht, Narva veehoidla, Narva jõgi lähtest Narva HEJ tammini, Emajõgi, Võrtsjärv ja Väike Emajõgi kuni Jõgevesteni. Navigatsioonihooaeg siseveeteedel kestab ametlikult 15. maist 15. oktoobrini.

Ülevaade kevadel vette lastud navigatsioonimärkidest Eesti vetes

Navigatsioonimärgistuse osakond paigaldas sel kevadel merre ning mere kaudu ligipääsetavatele jõgedele 374 hooajalist ujumärki ning hooldas 57 aastaringset poid.

Sisevetele hooajalise märgistuse paigaldamine ja aastaringse märgistuse hooldamine algas 18. aprillil ja lõpeb 20. mail. Veeteede Ameti poilaevad paigaldavad Tartu navigatsioonimärgistuse talituse (NMT) vastutusalas olevatele sisevetele kümme poid, 263 toodrit ja hooldavad 20 aastaringset toodrit.

Tartu NMT hoolitseb ujumärkide eest Peipsi-, Lämmi- ja Pihkva järvel, Värska lahel, Emajõel, Võrtsjärvel ja Väikesel Emajõel kuni Jõgevesteni.

Uus mõõdistusalus Kaja asus teenistusse

Esmaspäeval, 25. aprillil pühitseti teenistusse ja anti ametlikult nimi Veeteede Ameti uuele mõõdistuslaevale Kaja. Tegemist on unikaalse katamaraan-tüüpi alusega, mis on projekteeritud ja ehitatud hüdrograafide töö vajadusi silmas pidades. Katamaraanikere tagab tema suurema stabiilsuse ja kõigest poolemeetrine süvis võimaldab teha mõõdistustöid siseveekogudes ja ka väga madalas rannikumeres.

Laeva ristiemaks paluti armastatud Vikerraadio ajakirjanik Kaja Kärner. Uus mõõdistuslaev valmis Saaremaa laevaehitustehases Alunaut. Sellel on alumiiniumist korpus, mille pikkus on 7,3 meetrit, laius on 3 ja süvis 0,5 meetrit. Aluse transpordikaal koos treileriga on 3500 kg, maksimaalne kiirus on 30 sõlme. Alus võtab pardale kuni 6 inimest.

Laeval on tööks vajalik navigatsioonivarustus: GPS, kajalood, radar, raadiosaatja, kaardiplotter jms. Mõõdistusvarustusest väärib märkimist lehvik-kajalood RESON T-20P, Topcon NET-G3 GNSS, fiiberoptiline kaldeandur/gürokompas IXSEA OCTANS, helikiiruse mõõtja Valeport Mini SVP ning hüdrograafiatarkvarad RAN ja AEGIR.

Laev on projekteeritud ja ehitatud vastavalt EU/CE kategooria C nõuetele s.t kasutamiseks rannikuvetes lainekõrgusega kuni 2 m ja maksimaalse tuuletugevusega kuni 6 palli. Esimese tööülesande täitmiseks alustas Kaja mõõdistustöid Võrtsjärvel. Laev läks koos käibemaksuga maksma 336 tuhat eurot, millest 30% kompenseeritakse EU projektist.



Kaja Hundipea sadamas ristimist ootamas



Kaja ristimisel hoidis ristiema Kaja Kärner peekrit, kuhu Rene Arikas kallas tubli sõõmu rummi, mille siis kipper Kaido Avila Neptunile joogiks pakkus



Kajaga teeb esimese sõidu endine pikaajaline Veeteede Ameti hüdrograafiaosakonna juhataja Jaan Lutt. Pardal teeb temast pilti kartograafiaosakonna spetsialist Maris Väling



Kaja Kärner

Ajakirjanik Kaja Kärner ristas uue mõõdistuslaeva

Kaja Kärner on aukartustäratava staažiga raadioajakirjanik, kes on teemakäsitlustes tuntud oma põhjalikkuse, süvenemisvõime ja ka laia haarde poolest. Rahvusringhäälingu Vikerraadio programmis teeb ta muuhulgas saatesarja „Kajalood“, mis mõõdistab tuntud kultuuri-, haridus- ja teadusisikuste mõttesügavusi.

Kaja Kärneri valimine mõõdistuslaeva ristiemaks ongi kummardus ajakirjanikule, kes teeb oma tööd maksimaalse põhjalikkuse ja täpsusega. Samamoodi nagu teevad tööd hüdrograafid – ka meresügavusi tuleb mõõta äärmise täpsuse ja tähelepanelikkusega, et andmetest, mida nad koguvad, saaksid võimalikult täpsed kantud merekaartidele, mille järgi navigeerides oleks veeliiklus ohutu ja turvaline.

Kaja Kärner ütles, et kui ta hakkas oma uuele saatesarjale nime valima, kangastus tal silme ees kajalood kui sügavuste mõõdistaja, seesama, mida hüdrograafidki kasutavad. Samavõrd oli see aga ka mäng sõnadega, s.t siis loodi, mida kasutab saatejuht Kaja. Algul arvas raadioajakirjanik, et tegemist on mingi naljaga, kui sai teada, et teda palutakse uut alust ristima.

„Olin kindel, et Veeteede Amet ei murra truudust oma senisele nime-eelistusele laevade osas, milleks on EVA,“ ütles Kaja Kärner. (EVA on lühend Eesti Veeteede Ametist – toimetaja märkus). Kuigi Kaja Kärneri isiklikud kokkupuuted merega ja veeliiklusega on olnud napid, oli ta ikkagi rõõmus, et ta sellise ristiema-kogemuse sai.



Kaja Kärner koos Veeteede Ameti peadirektoriga Hundipea sadamas keset pidulikku sündmust

Väärikas eas Tarmo vajab putitamist

Veeteede Amet kuulutas aprilli lõpus välja jäämurdja Tarmo dokkimise ja remonttööde riigihanke. Meresõiduohutuse seaduse järgi tuleb üle kümne aasta vanustel laevadel teha vähemalt kaks dokiülevaatus iga viie aasta tagant, kusjuures ülevaatuste vaheline aeg ei või ületada 36 kuud. Viimati tehti põhjalikum ülevaatus Tarmole 2,5 aastat tagasi. Seega on tegemist korralise dokkimise ja remondiga.

Tarmo dokkimise ja remondi käigus tuleb mõõdistada üle jäämurdja veealuse osa metallplaadistus, teha laeva tehniliste osade ülevaatus ja vajadusel neid ka remontida. Näiteks on ette nähtud laeva veealuse osa kõrgsurve pesu, põhja puhastamine, kahjustatud kohtadest rooste eemaldamine ja üle värvimine. Lisaks tuleb puhastada ja vajadusel remontida jäämurdja rooli vindigrupp.

Vaatamata sellele, et Tarmo on juba 53 aastat merd sõitnud, on ta heas seisus.

Veeteede Amet kuulutas Tarmo dokkimise ja remonttööde riigihanke välja rahvusvahelise hankena, mille piirsumma on Euroopa Komisjoni määrata. Hetkel on selleks piirmääraks 135 tuhat eurot. Kui hankemenetluses läheb kõik plaanipäraselt, peaks Tarmo putitamiseiga ühele poole saama 30. septembriks.

Hanke puhul on eeldatud ka seda, et tegemist oleks kogenud laevaremondi ettevõttega, näiteks peab pakkujal olema vastav tegevusluba ja teiseks peab ta viimase kolme aasta jooksul olema teinud sarnaseid suuremahulisi töid.

Jäämurdja Tarmo ehitati 1963. aastal Soomes Wärtsilä laevatehases. 53 aastat on jäämurdja jaoks küll kõrge iga, ent Tarmo on praegugi heas seisukorras ja täidab vajadusel oma ülesannet murda varujäämurdjana laevadele teed jäistes Eesti vetes. Soome lahel Eesti vetes on talviseks põhijäämurdjaks Tallinna Sadama tütarettevõttele TS Shipping kuuluv jäämurdja Botnica, mille valmisoleku ja tööde eest tasub talvisel navigatsiooniperioodil riik.



Tarmo ootab Hundipea sadamas remondiks dokkimist ja põhjalikku läbivaatust



Tarmo sild



Tarmo sillal asuv masintelegraaf, millega kapten või tüürimees annab mehaanikule masinaruumi teada, millist käiku kasutada

Merekeele nõukoja oma Facebooki leht

Kuidas nimetatakse neid aluseid, mille koosseisu juuresoleval pildil mööda Thamesi jõge pukseeritakse? Sellise küsimuse esitas Veeteede Ameti hõlma all tegutsev merekeele nõukoda oma Facebooki kontol 8. aprillil. See postitus sai tohutult tähelepanu (13 255 vaatamist) ja paljud inimesed kommenteerisid seda. Kuna merekeele nõukoja ülesanne ei ole mitte ainult olla merendusterminoloogia loojaks ja korrastajaks, vaid ka õigete merendussõnade kasutamise propageerijaks, loodi päris oma **konto** ka Facebookis.

Õige vastus on, et pildil on jäädvustatud mööda Thamesi jõge puksiiri poolt veetav PRAAM. Viimasel ajal palju vääralt kasutatud sõna „praam“ on pannud meid taas mõtlema, kuidas selgitada inimestele, et autotekiga reisilaevad ei ole mitte praamid vaid parvlaevad. Merekeele nõukoja **koduleheküljel** on üleväl täpsemad selgitused, mida soovitame lugeda.



Mereterminitest purjelaeva Vega joonistas Meremuuseumi kunstnik Roman Matkiewicz merekeele nõukoja 40. sünnipäevaks. Nüüd on see meie logoks Facebookis



Otsisõna **barge** annab Google'i otsingus muuhulgas sellise pildi. Eesti keeles on vasteks PRAAM



Malle Hunt, merekeele nõukoja sekretär, on valmis vastama ka huviliste küsimustele tööpäevadel kella 8–17 telefonil 6205 645 ja meiliaadressil malle.hunt@vta.ee



Merekeele nõukoda 16. veebruaril värske F. J. Wiedemanni keeleuhinna laureaadi kapten Uno Lauriga (keskel)

Uus juht MOT-is

12. aprillist ametisse asunud meresõiduohutuse teenistuse (MOT) uus juhataja Marek Rauk leiab, et ei liialda, kui ütleb, et võime ennast lähinaabritele oma töös eeskujuks tuua. Ka arvab Marek, et peame oma järelevalvetöös orienteeruma rohkem ennetusele ja nõustamisele.

Mida peate oma kõige olulisemaks missiooniks ja väljakutseks asudes MOTi juhtima?

Eks esimese asjana tuleb peale suu-remaid MOTi struktuuri- ja koosseisumuudatusi uuesti tööhoog üles saada ja uue elukorraldusega harjuda. Samuti täpselt paika saada põhimäärus ja ametijuhendid, mis meie igapäevast tööd taustsüsteemina reguleerivad ja suunavad.

MOT on puhtal kujul järelevalvele kesken-
dunud teenistus ning seeläbi anname suure panuse ohutu veeliikluse tingimuste loomiseks. Need on ühest küljest seadusega meile pandud kohustused ja ootused, millega peame hästi toime tulema. Kuid teine teema on see, kuidas me omi toiminguid läbi viime ja siin on meie mänguruum ning iseotsustamise õigus päris suur. Saame olla rohkem ennetusele ja nõustavale järelevalvele orienteeritud, mis ideaalis viiks olukorran, kus kontrollide käigus saaksime tõdeda, et kõik vastab nõuetele ja ettekirjutuste vajadus puudub sootuks.

Mis on see, mida siiani MOTi meeskond väga tugevalt ajanud on ja mis peab kindlasti jätkuma?

Kindlasti on kogu meeskond olnud igapäev oma valdkonnas väga

pühendunud.

Mina usun, et suur roll on olnud sellel, et meil on siiani olnud piisavalt vabadust otsustada, vahel ka eksida, kuid



sellest õppida ning järeldusi teha. Selline keskkond, kus kokkulepitud eesmärkide raamides on inimestel piisavalt vabadust ise otsustada ning vastutada, annab häid tulemusi.

Mida on võimalik veel paremini teha, mida edasi arendada?

Siinkohal peab ära märkima, et MOTi inimesed on oma teadmiste ja oskuste poolest jõudnud järgi lähinaabritele ja ei ole liialdus kui ütlen, et kohati võime ennast neile ka juba eeskujuks tuua. See nüüd ei tähenda, et arenguruumi enam ei ole. Kindlasti saame paremini kasutada ära tänapäeva infotehnoloogilisi võimalusi, et järelevalve oleks nutikam ja pakuks rohkem lisandväärtust meie klientidele.

Millised isikuomadused on Sulle omased, mis teevad Sinust just selle inimese ja juhi, kes Sa oled?

Peaan ennast tugeva närvikavaga rahulikuks tüübiks, kes usub, et kõik inimesed on ausad ja head. Samuti hindan, kui sõnad ja teod lähevad inimese puhul kokku ning juhi rollis olen püüdnud seda põhimõtet järgida. Eeskuju on teadupärast nakkav ja juhtimisinstrumendina mõjus relv.

Mida hindad ja ootad oma lähematelt töökaaslastelt, mida alluvalt, mida tervikuna VA töötajatelt, et edukalt läbi viia seda, mida oled oma visioonis sõnastanud?

Hindan ja ootan kõigilt siirast soovi pühendunult oma tööd teha ning vajadusel olla konstruktiivselt kriitiline. Samuti soovin kõikidele parajat annust huumorimeelt, mis aitaksid kriitilisemaid hetki üle elada.

Kogu elu merenduse lainel



Selleks, et väikesaarte vahel liikuvad parvlaevad kõiki nõudeid järgides valmis ehitataks, seisab hea Veeteede Ameti projektijuht Kunnar Nilp. Energiast pakatav Kunnar on merendusega seotud olnud juba 55 aastat, ajast, mil ta merekooli õppima läks. Laevamehaanikuks õppinud Kunnar on merega seotud tööle truuks jäänud tänaseni. Tundub uskumatu, et ülimat täpsust, pidevalt ringisõitmist ja ka füüsilist pingutust nõudvat tööd teeb 1946. aastal sündinud mees niisuguse tempoga, et see ka temast poole noorematele silmad ette teeb.

Praegu on Kunnari põhiülesandeks omanikujärelevalve parvlaev Soela ehitamisel. Lisaks on ta vastutav kogu Veeteede Ameti laevastiku remondi organiseerimise ja korraldamise eest. Kunnaril on oma eluloost jutustada nii mõndagi huvitavat. Muuhulgas oli ta ka Eesti laeva Mohni meeskonnas, mis 1978. aastal Alžeeria ranniku lähedal kolm prantslast ja nende kuulsusrikka koera ära päästis. Võib julgelt öelda, et Kunnar on Eesti merenduse raudvara.

Millised olid Teie huvialad õpinguaastatel? Kuidas jõudsite merenduseni?

Mere poole kiskus mind juba põhikooli ajast, umbes 7. klassist. Elasin Loksal, kus nägin laevu ja meremehi, kuulsin põnevaid lugusid ja pärast seda tekkiski huvi. Teine asi, mis mõjutas, oli sügav Nõukogude aeg, millest kuidagi välja ei pääsenud. Mul oli suur huvi laia maailma vastu ja tekkiski mõte, et kui hakkaksin meremehiks, saaksin palju ringi reisida. Kusjuures sain sisse nii Ehitusmehaanika Tehnikumi autoremondi erialale kui ka Merekooli, aga valisin siiski Merekooli. Ja nii meri vastu tuligi.

Alates 1993. aastast asusite jäämurdja Tarmo peale tööle, alates 2011. aastast olete Veeteede Ameti laevastiku osakonna projektijuht. Rääkige palun oma töökogemustest

ja tegemistest enne ja pärast Tarmo peal töötamist.

Enne jäämurdja Tarmot töötasin 27 aastat Eesti Merelaevanduses – alates väikesest mehaanikust kuni vanemmehaanikuni välja. Vahepeal tekkis tahtmine ehitada oma maja, mida ma 1987. aastal ka tegin. Nii ma siis kolm aastat ehitasin maja ja merest kaugel ei läinud, kuna maja ehituseks oli raha vaja. Mul oli kokkulepe, et lähen Muuga sadamasse tankerile mehaanikuks, kuid mind tõmmati sellega alt ja anti ametikoht ära. Olin end selleks hetkeks juba Eesti Merelaevandusest töölt lahti võtnud. Seejärel pakuti mulle kippermehaaniku positsiooni ujuval töökojal Muuga sadamas. Umbes aasta või poolteist töötasin seal, kui siis pakuti mulle Keskkonnainspeksioonis väikelaevalde inspektori töökohta. Nõustusin

sinna minema, kuna töö oli huvitavam ja palk oli natuke kopsakam. Aasta hiljem tuli mulle Tallinnas tänaval vastu Tarmo Ojamets, kes rääkis, et Peterburis Pella tehases ehitatakse lootsikaatrit EVA-001, mis oli esimene Eesti Vabariigi laevaost. Kuna pakuti head palka, siis nõustusin ja sinna ma läksin. Kui laevaehitus oli piisavalt kaugel, siis sooviti panna korstnale sirp ja vasar, millega mina kuidagi ei nõustunud. Helistasin Tallinnasse, kus Ojamets oli juba VA peadirektor ja lubas asja joonde ajada – ei mingit sirpi ja vasarat ei tule korstnale. Laev valmis ja soovisime Tallinna poole suunduda, kui hoiatati meid, et suur jää on tulemas. Ajasime paberid korda, panime jooksuga laeva poole ja nägime, kuidas mööda Neeva jõge Laadogalt jääpangad tulevad alla-voolu, mis tähendas Peterburis sildade alt läbipääsu sulgemist. Loots

juba ootas, hakkasime minema ja saime napilt Peterburi sildade alt läbi – sillad enam üles ei käinud ja veetase lasi meil nende alt läbi minna. Jõudsime kaubasadamasse ning nägime, et jää oli meie taga ummistanud kogu tee ja vesi oli nii kõrgele tõusnud, et enam me poleks sealt läbi mahtunud. Tallinnasse jõudes pidime jääma Linnahalli juurde reisi-laevu vastu võtma. Oli au viia loots Rootsiki kuninga laevale ja ka Taani kuninganna jahile vastu.

Kuna palk oli nigel, siis läksin tagasi Eesti Merelaevandusse, täpsemini nende tütarettevõttesse Tallink (mitte hetkel tegutsev reisi-laevade omanikfirma Tallink). TransEstonia laeval jäi teise mehaaniku koht vabaks ja nii ma sinna tööle läksin. Mind saadeti vahepeal ka Napolisse sõsarlaeva Donatatu vastu võtma. Lisaks sellele kutsus Tarmo Ojamets mind tagasi Veeteede Ametisse ja küsis, kas sooviksin minna jäämurdja Tarmot Helsingisse vastu võtma. Seekord pakuti suure merelaeva palka, millega olin nõus. Niisiis oligi mul kaks kokkulepet, pidin Napolis käima ja sealt Donataga naastes läksin kokku lepitult üle Veeteede Ametisse Tarmot vastu võtma laeva peamehaanikuna. Niisiis tuli minulgi otsida mehi Tarmo peale masinameeskonda tööle enne, kui Helsingisse laeva vastu võtma läksime.

Siis, kui Tarmo läks 1997. aastal Eesti Lootsi alla, hakkasid paljud töölt lahkuma. Tarmo peal sõitsin Veeteede Ametis täpselt neli aastat, üleandmine Eesti Lootsile tõi aga töötajatele kaasa palgakärpimise – kaptenil ja minul alandati palka 1000 krooni võrra. Kaubalaevastikus seevastu tõusis sel ajal palk täiesti uutesse kõrgustesse. Sel ajal hakkas praegune Tallink ostma endale esimest oma reisilaeva. Tallinkisse olid paljud Tarmo töötajad üle läinud. Uue laeva muretsemiseks oli Tallinkil kohe vaja vanemmehaanikut. Minu kandidatuur sellele kohale sobis ja Tarmolt

lahkumiseks pidin otsima endale asendaja. Sain nõusse Tarmo teise mehhaaniku hr Tõnu Vodja ja läksin ise Tallinki tööle. Seal olin 12 aastat, millest 9 aastat olin reisilaev Fantaasia vanemmehaanik, pool aastat peale selle laeva müümist olin Norras selle laeval ülevaataja, kuni laev oli täielikult Kystlink firma poolt välja ostetud. Tallinki Fantasia laevaga olime kolm aastat Vahemerel Alžeeria ja Maroko laevafirmades rendil. Selle aja sisse



mahtus ka seiklusi. Elasime üle suure ränga orkaani. Need Mistraali tuuled teevad palju kurja. Selle orkaani ajal viskas laine laeva 45 kraadi kreeni, mis on reisilaeva jaoks liig. Visiiri löi torm umbes 20 cm viiltu, pakil murdis maha umbreelingu, tekk oli kummis. Fantaasia visiir oli Estonia visiiri analoog, kuid juba halbade kogemuste varal parendatud variant. Õnneks meil vedas, masinad alt ei vedanud ja laev suutis hoida juhitavuseks vajalikku kiirust. Reis lõppes suhteliselt õnnelikult, kui mitte arvestada laeva vigastusi. Küll aga ühe meeskonnaliikme närvid ei pidanud vastu ja ta lahkus Marseille sadamas laevast.

Pärast Fantasia müüki olin erinevate Tallinki reisilaevade peal ja

selleks hetkeks, kui olin juba paar aastat olnud pensioniealine, lahkusin Tallinkist. Vahepeal hakkasin ehitama teist maja, kuid tundsin ise, et tegelikult energiat veel on ja tahaks ikka tööd teha. Leidsingi Veeteede Ameti koduleheküljelt tööpakkumise ja siin olen ma taas 2011. aastast.

1978. aastal päästsite kolm noort prantslast ja nende koera Alžeeria rannikul merehädast. See sai laialdast kajastust nii Eesti kui ka Prantsuse meedias ning 32 aastat hiljem saite ka selle eest Prantsuse Riikliku Merepäästeameti pronksmedalid. Kindlasti toob see kogemus esile palju mälestusi ja emotsioone – rääkige palun sellest juhtumist lähemalt.

Sel ajal olin teine mehaanik spartatüüpi laeval Mohni. Järsku oli öösel häire, mina küll vahis ei olnud, aga kohustuste järgi on teine mehaanik masinavaht. Arvasin algul, et tegemist on õppusega, aga ajasin siiski riided selga ja läksin masinasse. Vanemmehaanik Gunnar läks üles ja informeeris meid motoristiga üleval toimuvast, sest ega meie ju ei näinud väljas toimuvat. Eks see paras väljakutse oli, manöövreid tuli arutu tihedusega. Kompressor suutis vaevu hoida vajalikku õhku käivitusballoonides, kõigutas metsikult, sest laev oli pidevalt eri asendites lainete suhtes. Õnneks saime manöövriritega siiski hakkama. Järgmisel päeval siis nägin merehädalisi, nendega koos oli suur jurakas koer. Vanemtüürimees Voronov ütles päästmise ajal kindlameelselt, et ilma koerata me ei lähe kuskile. Lõpuks saadi koer kätte trepialuse võrguga ja nii ta päästetud saigi. Suundusime edasi Gibraltari sadamasse, kus pidime olema seni, kuni merehädaliste isikud olid kindlaks tehtud – nad oli põhimõtteliselt alasti, kandsid meie töömeeste riideid. Tol ajal saime kõik veel 15 rubla selle eest ja siis vajuski see juhtum unustusehõlma.

32 aastat hiljem helistati mulle ja uuriti, kas olin sellel laeval. Seepeale

sooviti minuga kohtuda ja otsiti üles ka teised meeskonnaliikmed. Kahjuks paljud mehed olid selleks ajaks juba surnud. Tuli välja, et prantslased ise otsisid meid üles, kuna juhtumisi kaks Eesti neidu olid Prantsusmaal koduabilised, kellegi isa oli meremees olnud ja nii see jutt neil lahti hargneski. Üks neist merehädalistest kirjutas sellest ööst ka raamatu, mis on isegi eesti keelde tõlgitud.

Olete juba väga pikka aega seotud merendusega ja alates 1993. aastast olite jäämurdja Tarmo peal peamehaanik ning alates 2011. aastast VA laevastiku osakonna projektijuht. Kumb on põnevam, kas töötada merel või tegeleda selle teemaga n-ö kontoritoolist?

Ütleme nii, et projektijuhina niisama kontoritoolis istumist ei olegi. Muidugi alguses, kui oli vaja uute laevade projekte kirjutada, siis küll ja see oli tõesti harjumatu. Teisalt oli see jälle huvitav uus kogemus. Igal pool on huvitav, kui töö istub! Kui peaksin puhtalt bürokraaditööd päevast päeva tegema, siis ehk ei meeldiks see mulle

nii. Kuna aga laevaehitusega on palju ringi liikumist, peab tegema järelevalvet ja lahendama ehitusega seotud probleeme, siis on ka see päris huvitav. Järgmise aasta 1. aprilliks peaks olema selle projekti järgi laeva ehitus lõppenud. Praeguses eas tunnen, et aitab mere peal olemisest. Olen seal juba küll olnud ja nüüd naudin kodust elu.

Mõni aasta tagasi valmisid riigihanke raames parvlaevad Kihnu Virve ja Ormsö. Nüüd on valmimas nende sõsarlaev Soela. Kuidas see protsess välja näeb, mida Teie igapäevatöös

üh e parvlaeva ehituse iga detaili jälgimine tähendab ja mis kasu nende laevade ehitamine Eesti riigile toob?

Kasu on projekti tasuvusuuringutega juba paika pandud. Pandi paika kindlad piirid, suurus jms, et saaksime Euroopa Liidu fondist nende ehitamiseks raha. Kasu on juba see, et need laevad on jääklassiga – kui St. Ola ja Regula jäid jäässe kinni, siis väike Ormsö päästis nad jääst lahti. Selge see, et esimese laevaga oli ehk kõige rohkem probleeme, kuna tegemist on esmaprojektiga ja kõiki nüansse ette ei näe. Olemasoleva laeva pealt saab näha, mis on murekohad, mida võiks teha teisiti. Kihnu Virve tuli veidi parem ja nüüd arvame, et Soela tuleb kõige parem. Omanikujärelevalve

üle andmine väga hästi. Suureks plussiks oligi see, et operaator oli varem olemas. Ormsöl näiteks polnud operaatorit, kui laev juba valmis oli ja meile ülegi antud. Juba oktoobris alustasime hanget uue operaatori leidmiseks ja praeguseks hetkeks on kohtulahendi käigus paika pandud, et 1. juuniks peab olema uus operaator Orsmöl. Kindlasti peab Soela operaatorit hakkama varem otsima. Kuna aga tegemist on maakondadevahelise laevaühendusega, peaks selle hankega hakkama tegelema ministereerium. Kindlasti tulevad siin uued vaidlused, aga sellest võib vaid järeldada, et operaatoritele on see magus suutäis, et nii palju selle üle vaieldakse!

Mis väljakutsed saadavad Teid praegusel ametikohal laevastiku osakonna projektijuhina? Kuidas tulete toime erinevate takistustega?

See pole küll otseselt väljakutse, kuid seoses koondamisega jagati üks töökoht laevastiku osakonnas kolme töö-

taja vahel. Mulle tuli mõni uus ja võõras asi juurde, aga püüan hakkama saada. Kui hakkama ei saa, siis tuleb amet maha panna. Kindlasti tuleb laevaehituse lõppjärgus pingelisem tööperiood – hakkavad erinevad katsetused, kaikatsetused, merekatsetused ja seal peab pidevalt kohal olema. Eelmise laevaga nii läks, et lõpu-etappide käigus olin Saaremaal lausa kaks nädalat järjepanu. Võib-olla selle viimase laevaga läheb kiiremini, kuid seda ette ei tea.

Teie kaastöötajad ja kolleegid ei saa mainimata jätta Teie optimismi ja



poole pealt oleme ehk natuke nõrgad, kuna seda teen mina üksi. Toon näiteks Rootsi riigile Nasval ehitatud kaitseotstarbelised laevad – 9 inimest oli pidevalt kohal omanikujärelevalvet tegemas, muidugi ehitati ka 9 laeva. Peab tõdema, et omanikujärelevalve eeldab mujal siiski rohkem inimesi. Kihnu Virve sõltumatu auditi raport oli küllaltki positiivne, väikeste märkustega, kuid ideaali ongi pea võimatu jahtida. Laevaehituslikud joonised saabusid etapi kaupa, oli vaja teha järelevalvet, kooskõlastamist ja palju muud. Küll aga läks Kihnu Virve vastuvõtmine ja operaatorile

heatujulisust – mis Teid motiveerib?

Ma ei ole konfliktne ja püüan kõigiga hästi läbi saada. Olen terve elu üritanud hoida häid suhteid kaastöötajatega, mõningad erandid küll on, aga see on paratamatus. Iga inimesega ju ei sobi! Oma alluvatega olen tahtnud normaalselt läbi saada, olla nende suhtes mõistlik ja mõistev ning neid mitte survestada.

Ühiskonnas on huvi merenduse vastu viimastel aastatel kahanenud. Kuidas Teie arvates oleks võimalik tänastes noortes merenduse vastu huvi tekitada?

Praegu olen MTÜ Eesti Laevamehaanikute Liidu juhatuse liige. Kahjuks laevaehituse perioodil pole ma selle liiduga palju tegešenud. Küll aga korraldatakse seal programmi „Näoga mere poole“, mille raames käiakse koolides tutvustamas eriala, räägitakse mereelust ja -olust.

Mäletan, et enda tütrepoja kooli ajal käisin neile 6.–7. klassis jutustamas, kuid kas sellest kasu oli, ma ei tea. Vedasin teda Noorte Meremeeste Klubisse ja endaga laevadele kaasa. Vedu ta siiski ei võtnud ja õpib täna ehitusinseneriks. Mandri pealt poisid soovivad pigem laevajuhiks, kapteniks saada – see on puhas amet. Mulle tundub, et huvi niiviisi tekitada ei saagi, noorel peab endal huvi olema.

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

Kokandusest ei oska mina midagi rääkida. Reisimisest võin küll rääkida. Olen palju reisinud nii tööga seoses kui ka vabal ajal.

Veeteede Ameti visioon on olla mereriik ja suunanäitajaks teistele. Kas usute, et oleme sellega hakkama

saanud või on meil veel pikk tee minna?

Merendus peaks olema majandusharu, kuid see hävitati Eesti riigi tekkega, kui müüdi väga odavalt maha Eesti Merelaevandus. Majandustegevus praktiliselt lõppes ja riik ei tundnud selle vastu huvi. Keegi ei võitle selle eest, kuidas merendust majandusharuna taastada. Minu arvates on Veeteede Ameti tase järelevalve osas kõrge, kahjuks pole seda väljastpoolt alati mõistetud. Lisaks on maksusüsteem Eestis laevandust mittesoosiv.

Mis väärtusi Te inimestes ja kolleegides enim hindate?

Inimlikkus on kõige tähtsam. See on muidugi lai mõiste, kuid minu arvates võiks inimesel puududa kadedus, olla heatahtlik suhtumine teistesse, osk analüüsida, kas ja millal teiste peale näpuga näidata. Muidugi, olla täpne ja kohusetundlik on samuti tähtis.



Kunnar Nilp parvlaeva Kihnu Virve masinaruumis

Laevad Eesti lipu alla

Eesti Päevalehe Ärilehes ilmus 26. aprillil intervjuu Veeteede Ameti peadirektori Rene Arikasega. Intervjuu tegi Ärilehe ajakirjanik Liina Valdre. Artiklit saate lugeda [siit](#). Toimetuse loal toome teieni intervjuu täispika versiooni.



Kaubalaevu Eesti lipu all enam ei sõida. Millest see tingitud on ja kuidas seda olukorda muuta?

Siin tuleb ajaloos natuke tagasi minna ning vaadata, mis toimus 90ndatel aastatel Eesti Merelaevanduses. Tegemist oli Nõukogude Liidus ühe suurima kaubalaevastikku omava riikliku kontserniga, mis kujundati 1992. aastal ümber riigiaktsiaseltsiks Eesti Merelaevandus ning millest lahutati põhitegevusega mitteseonduvad struktuurid. Sel hetkel kuulus laevastikku üle 80 kauba- ja reisilaeva. Ühelt poolt tehti algust vanemate, oma aja ära elanud laevade realiseerimisprotsessiga ning teisalt käivitati uute ro-ro ja konteinerlaevade ehitusprogramm. Parimatel aegadel oli RAS-i Eesti Merelaevandus koosseisus üle 90 laeva. Peale ettevõtte erastamist 1997. aastal jätkus laevastiku reorganiseerimine ning laevade arvu vähenemine. Tänapäevaks oleme

jõudnud olukorrani, kus Eesti lipu all ei ole enam ühtegi kaubalaeva.

Eesti lipu all sõitvate laevade arvu vähenemisel on mitmeid põhjuseid. Nendest peamiseks vananenud laevastik, mis ei vastanud muutunud vajadustele. Suur osa toonaseid laevu müüdi vanametalliks ning alles jäid uuemad laevad, mis olid ehitatud 90ndatel aastatel. Loobuti rahvusvahelistest trampvedudest ja keskenduti Euroopa-sisestele liinivedudele. Peamine põhjus, miks ka uuemad laevad meie lipu alla ei jäänud on see, et meie majanduskeskkond, eelkõige maksumajanduskeskkond, ei ole konkurentsivõimeline võrreldes teiste lipuriikidega.

Merenduse äri teeb eriliseks see, et me ei konkureeri mitte oma naaberriikide ega ka teiste Läänemere äärsede maadega, vaid kogu maailmaga. Siin ei ole vahet, kas konkurendiks on Läti, Soome, Singapur, Hiina, Panama või mis iganes teine lipuriik. Tegemist on väga globaalse äriga.

Tänapäeval on rohkem kui 60 kaubalaeva omanikud pärit Eestist, kuigi nende laevad sõidavad teiste lippude all, samas laevade tehnilise korralduse, mehitamise ja opereerimisega seonduvaga tegeletakse Eestis olevates kontorites.

Kuidas me oleme lasknud ennast sellisesse olukorda mängida? Millest selline riigipoolne huvipuudus? Miks ei ole Eesti konkurentsivõimeline?

Nähtavasti pole me riigi tasemel

sellele teemale piisavalt palju tähelepanu pööranud. Antud valdkonda ei ole peetud poliitiliselt ja majandusstrateegiliselt oluliseks ning seetõttu pole midagi täiendavat ette võetud valdkonna arendamiseks ja pigem on lastud asjadel omasoodu minna. Ühekordse meetmena on tehtud katse läbi EAS-i tagastada Eesti lipu all sõitvate üle 500 kogumahutavusega kaubalaevade meremeeste sotsiaalmaks. Kuna tegemist oli ühekordse otsusega, mitte aga pikaajalise meie seadusandlusesse sissekirjutatud tagastusmehhanismiga, siis see ei osutunud pikaajalises perspektiivis piisavalt motiveerivaks ning meie lipu alt läksid ära ka viimased kaubalaevad Kalana ja Kurkse.

On ette heidetud meie reederite suurt passiivsust ning madalat huvi seista oma sektori ja laevade Eesti lipu alla toomise eest. Kuna kogu maailmas on juba palju suhteliselt hästi funktsioneerivaid ja konkurentsivõimelisi lipuriike, siis reederid jaoks ei ole valiku tegemine keeruline. Pigem peaks olema riigi huvi pakkuda tingimusi, mis motiveeriksid laevaomanikke registreerima oma laeva Eesti lipu alla.

Võib küll öelda, et kaubalaevade asemel on meil palju uusi reisilaeva. Siin tuleb mõista, et reisilaevandus on lokaalsem ning ärispetsiifika erineb mõnevõrra kaubalaevandusest. Suuremalt jaolt on Eesti lipu all sõitvate laevade meeskonnad pärit Eestist ning seetõttu on veel hetkel nende palgakulu mõnevõrra väiksem võrreldes n-ö konkureerivate variantidega, s.o kui need laevad oleks täielikult mehitatud näiteks Rootsis või Soomest pärit ametivendadega. Võimalik, et mingil hetkel see kaalu-kauss muutub rohkem meie kahjuks ning siis vaadatakse ka reederite poolt üle Eesti lipu all sõitmise küsimus.

Kuna enam ühtegi kaubalaeva meie lipu alla pole jäänud ning olukord enam halvemaks minna ei saa, siis tegemist on ainulaadse võimalusega – olukord saab muutuda ainult paremaks. Hetkel on vajadus eelkõige keskenduda kaubalaevadele ning luua tingimused, mis tagaksid nende tulemise Eesti lipu alla. Tegeleda tuleks nii Eestist pärit kui ka rahvusvaheliste reederitega.

Mida peaks selle olukorra muutmiseks tegema?

Algus on juba tehtud. Tulenevalt valitsuse poolt heakskiidetud merenduspoliitika moodustati majandus- ja kommunikatsiooniministri 10.03.2014. a käskkirjaga töögrupp (nn merenduse töörühm), mille eesmärk oli analüüsida merendussektori konkurentsivõime hetkeolukorda ning positiivse seisukoha korral valmistada ette tegevuskava vastavate õigusaktide muutmiseks ning vormistada töögrupi töö tulemustest kokkuvõte.

Töögrupp, mille tegevusse olid kaasatud erinevate ministriumite, ametite ning huvigruppide esindajad, esitas 2014. aasta septembris oma ettepanekud ministrile. Peale seda jätkus ministriumite sees esitatud ettepanekute ning erinevate tegevusstsenaariumite analüüs. Protsess hakkas mõnevõrra venima, kuid tänaseks päevaks on kõik osapooled jõudnud ühisele veendumusele vajalikkuse osas liikuda temaatikaga edasi.

Kuna teema on väga valdkonnaspetsiifiline, siis tegi majandus- ja taristuminister Kristen Michal ettepaneku Veeteede Ametile vedada antud projekti edasi ning luua kõrgetasemeline töögrupp selleks, et esitada valitsusele konkreetseid ettepanekud merendussektori konkurentsivõime suurendamiseks ning kaubalaevade toomiseks Eesti lipu alla.

Millised need ettepanekud olid ja kui kaua nende analüüsimine aega võiks võtta?

Suures plaanis võib ettepanekud jagada kahte gruppi: tehnilised ja sotsiaal- ning maksundusalased.

Tehniliste teemade alla kuulub laeva-register ehk kuidas toimuvad laevadega seonduvad erinevad registritoimingud ning samuti ka lipuriigi järelevalve erinevad protsessid. Oluline on, et kõik protsessid oleksid võimalikult kasutajasõbralikud ning arvestaksid valdkonna spetsiifilisi iseärasusi. Ühe iseärasusena tuleb arvestada sellega, et osa laevaomanikest ja operaatoritest ei hakka füüsiliselt paiknema Eestis. Nad võivad olla näiteks mõnes Ameerika või Aasia riigis, aga tahavad tuua laevad Eesti lipu alla, teha muid registritoiminguid või on tekkinud tehnilised probleemid laevaga. Reederid jaoks on oluline see, et kõik elektroonsed süsteemid oleksid suhteliselt iseseisvalt võimelised toimima ning oleks tagatud kõigile kasutajatele 24/7 professionaalne vähemalt ingliskeelne tugi lipuriigi poolt. Soovime väga paljude protsesside puhul kasutada e-residentsuse teenust, mis peaks saama ka üheks meie konkurentsieeliseks.

Teine osa ettepanekuid on seotud maksusüsteemi muudatustega. Küsimus ei ole mitte selles, et soovitakse vähem makse maksta, vaid pigem on eesmärgiks läbi maksusüsteemi muudatuste luua konkurentsivõimeline maksukeskkond selleks, et ühelt poolt oleksime võimelised konkureerima juba pika ajalooga suurte lipuriikidega ja teiselt poolt luua olukord, kus tänu madalamale maksumäärale kogutakse kokku rohkem maksusid.

Merendusäris ei ole enam niivõrd oluline, kui suur on ühe või teise riigi rahvaarv ning kui kaugel või lähedal merest asutakse, vaid riigi usaldusväärsus partnerina, seadusandluse tänapäevsus ja üheselt mõisteta-vus, maksusüsteemi lihtsus ja konkurentsivõimelisus ning laevaregistri ja lipuadministratsiooni kvaliteetne 24/7 toimimine.

Millised need maksusüsteemi erandid või muudatused olla võiksid?

Maksutemaatika jaguneb kaheks: meremehed ja laevad koos reederitega.

Meremeeste maksu temaatika on päris lai ja keeruline. See ei puuduta ainult neid meremehi, kes sõidavad Eesti lipu all, vaid ka võõrlippude all sõitvaid meremehi. Arvestuslikult on Eestis üle 10 000 aktiivse meremehe. Osa meremeestest sõidavad Eesti lipu all sõitvatel reisi- ning parvlaevadel ning nende pealt makstakse kõik maksud nagu kõigi Eesti ettevõtetes töötavate töötajate pealt. Samuti panustab üks väga väike osa meremehi meie maksusüsteemi, sõites küll erinevate välislippude all, makstakse oma maksud Eestis. Tegemist on pigem väga suure erandi kui reeglina.

Suurem murekoht on seotud Eesti meremeestega, kes on siin saanud hariduse, kelle pered on Eestis, kuid ise sõidavad välislipu all ning maksud Eestisse ei laeku. Üldjuhul meremehed proovivad leida seadusliku alternatiivi ning olla selle riigi maksuresident, kus on meremeestele rakendatud madalamat maksumäära. Lähim näide on Läti, kus meremeeste sotsiaalmaksuga maksustamine põhineb miinimumpalgal. Laeva reakoosseisul arvestatakse maksud kahe ja ohvitseridel 2,5 miinimumpalga pealt. Lätis on meremeeste tulumaksumäär 15% ja Leedus üldse 0%.

Lisaks ülaltoodule on paljudes mereriikides jäetud töötuskindlustuse ja pensionikindlustuse süsteemiga liitumine meremeeste jaoks vabatahtlikuks. Töötuskindlustusest vabatahtlikuks muutmise põhjus on seotud sellega, et meremeeste jaoks on väga normaalne ja tavapärane nähe puhata kodus ilma lepingut omamata. Sel juhul on kaudselt tema palga sisse juba arvestatud puhkusetasu. Kuna jätkuvalt on puudus headest meremeestest, siis pole meremehe jaoks probleem kiiresti leida uus leping ja laev.

Pensionikindlustusest loobutakse, kuna meremeeste töö on seotud väga liikuva eluviisiga. Laev, tööandja ja lipuriik võivad muutuda iga 2–4 nädala tagant. Keeruline on siduda meremehi pikaajalise pensionikindlustuse süsteemiga. Riigid proovivad meremehi motiveerida ainult nende jaoks loodud pensionifondidega, kus puuduvad fondi ülalpidamiskulud ning peale 5 aasta möödumist tekib meremehel õigus võtta kogunenud intressid välja.

Teadu on fakt, et meremeeste palgad on suhteliselt kõrged. Sellest tulenevalt on ka meremeestel suur motivatsioon leida sobiva maksusüsteemiga riik (nagu näiteks Läti), kus on täiesti legaalsel teel võimalik maksta vähem makse.

Tuleb mõista, et üha rohkem globaliseerivas maailmas on inimestel tekkinud võimalus valida endale sobiv maksu- ja elukeskkond ning erineva maksusüsteemiga riigid konkureerivad omavahel. Inimeste seotus oma sünnikoha ja -riigiga üha väheneb ning üha suurem on valmidus elada seal, kus on soodsam ja mugavam. Nii on näiteks meremeeste jaoks üsna loomulik, et pärit ollakse ja haridus on saadud Eestist, elatakse Hispaanias, aga samas ollakse üldse kolmanda riigi maksuresident.

See eeldaks siis riigilt maksuerandi tegemist?

Merenduse töörühma ettepanekute test on pakutud muudatused, mille tulemusena tekiks nii Eesti lipu all sõitvatel kaubalaevadel kui ka teistel võõrlipu all sõitvatel Eesti meremeestel motivatsioon maksta maksud Eestis. Vastasel juhul tuleb üha rohkem juurde inimesi, kes ei panusta otseselt meie sotsiaalsüsteemi, kuid hiljem võivad muutuda antud süsteemi jaoks kuluks. Pean silmas Eesti elaniku siirdumist pensionile, kui riigil tekib kohustus maksta rahvapensioni. Sobiva lahenduse juurutamise muudab keeruliseks see, et Eestis lasub sotsiaalmaksu maksmine tööandjal, mitte aga töövõtjal. Paljudes

riikides on sotsiaalmaksu tasumine töötaja kohustus ning seetõttu on nende maksustamise diferentseerimine mõnevõrra lihtsam.

Mitmetes riikides on meremeeste maksustamise ettepanekute analüüsi puhul lähtunud meremehe poolt sotsiaalsüsteemile põhjustatud koormuse arvestuslikust suurusest. Nimelt võetakse arvesse seda, et meremees viibib laeval 6–9 kuud aastas ning sel perioodil on tema tervisekindlustus tagatud tööandja poolt ja ta ei kasuta teisi riigi poolt pakutavaid hüvesid. Üha rohkem kasutatakse merenduses tähtajatuid lepinguid, mille puhul on meremehed tööandja poolt kindlustatud ka puhkuse ajal.

Tooksin ühe markantse näite meremeeste ees seisvatest valikutest. Meremees, kelle eest tööandja maksab 100% kõik maksud, tal on haigekassa poolt pakutav ravikindlustuskaitse ja lühikese puhkuse ajal tekib vajadus eriarsti juurde minna. Kui pikad need järjekorrad on? Kolm kuud, neli kuud, viis kuud. Ta on ammu selleks ajaks merele läinud, kui eriarsti järjekord temani jõuab.

Kuna paljudel juhtudel meremehel on tööandja poolt tervisekindlustus tagatud, siis ta läheb tasulisse vastuvõttu, mille kindlustus või meremees ise kinni maksab. Kas ta on sel juhul tervisekindlustussüsteemile koormuseks? Ei ole. See ongi üheks peamiseks põhjuseks, miks meremeeste puhul on tegemist spetsiifilise töötajate grupiga, kes on sotsiaalsüsteemile väga väikseks koormuseks ning tarbib elukohariigi poolt pakutavaid hüvesid minimaalsel määral. Seetõttu tuleks ka meremeeste maksustamisel arvestada selle eripärasusega ning kehtestada konkureeriv ning motiveeriv maksusüsteem.

Kui nüüd näiteks Läti eeskujul maksusüsteemi muuta? Kui palju see võiks potentsiaalselt riigile tulu tuua? Mis võiks olla riigi motivatsioon seda muuta?

Nn Läti meremeeste maksusüsteem toimib hästi. Läti meremeeste maksusüsteemi peamine eesmärk on katta arvestuslikud kulud ning motiveerida nii meie kui ka teiste riikide meremehi maksma makse seal. Ei ole võimalik isoleerituna arvestada, kui palju ühe või teise maksu rakendamine meile otseste ja kaudsete maksudena toob ning kui palju antud süsteemi kulutab. Ei saa vaadelda rakendavate süsteemi meetmete mõju eraldi, vaid kogumõju.

Teine suur erinevus oleks rahvusvahelise laevandusäri hästi tuntud tonnažimaksul põhinev süsteem. Meil antud juhul selline süsteem puudub ning seetõttu oleksid reederid võrdustatud igas mõttes teiste ettevõtetelega, kes maksavad tulumaksu. Ettepanek on reederile anda võimalus valida kahe süsteemi vahel: tavaline ettevõtete tulumaksusüsteem või tonnažimaksusüsteem, kus reeder maksab maksu tulenevalt laeva tonnažist, kui tulumaksu sel juhul ei rakendata.

Riigi motivatsioon olemasolevat süsteemi muuta peaks olema väga suur – suureneb Eesti SKT ja maksulaekumised, paraneb märgatavalt tööhõive, tõuseb keskmine palk, maksulaekumised suurenevad jne. Tegemist on kaalukate põhjustega, miks peaks arvestama merenduse töögrupi ettepanekutega ning nendega edasi liikuma.

Üks riigi vastuargument on seni olnud, et kui üks sektor hakkab endale erandeid nõudma, siis hakkavad seda nõudma ka teised ning riigi soov seni on olnud hoida ühetaolist maksusüsteemi igal pool. Kuidas sellele vastata?

Ma ei ütleks, et keegi antud juhul nõuab endale erandeid. Loomulikult võime me jätkata selliselt, nagu me oleme toimetanud senini. Pigem on tegemist ettepanekuga muuta minimaalsete kulutustega olemasolevat süsteemi pandlikumaks, et realselt paraneksid meie maksulaekumised,

luuakse suure lisandväärtusega uusi töökohti ning tõuseb kogu Eesti elanike heaolu.

Me peame vaatama suurt pilti ja võtma eesmärgiks selle, kuidas kasvada riigi tulused summa summarum, parandada meie elanike heaolu ja olla riigina pikas perspektiivis jätkusuutlik. Tuleb arvestada sellega, et laevade lipu all toomisega tekivad ka täiendavad töökohad kaldal tegutsevates merendusettevõtetes, see omakorda stimuleerib ka teisi teenindusettevõtteid, toob kaasa keskmise palga kasvu ning hoogustab sisetarbimise kasvu. Tegemist oleks positiivse ahelreaktsiooniga, kus meie ülesandeks on olla selle käivitajaks. Merendusel on suur potentsiaal saada Eesti majanduse üheks kasvumootoriks.

Kas te näete, et riigil oleks tahet või soovi seda teie hinnangul ebaõiglast olukorda lähiajal muuta?

Ma näen, et üha suureneb tahe ja soov muuta olemasolevat olukorda. Sarnane protsess on tegelikult meie lähiriikides juba läbi käidud. Rääkides oma naaberriikidest pärit kolleegidega olen saanud kinnituse, et just maksusüsteemi merendusspetsiifilised muudatused tõid kaasa märgatava laevade lipu alla registreerimise kasvu ning seetõttu ollakse seisukohal, et tehtud muudatused on ennast igati õigustanud. Kuid naabrite juures on uute laevade registreerimise protsess pidurdunud ning seetõttu soovitakse leida ja rakendada uusi täiendavaid meetmeid laevade lipu alla tuleku jätkumiseks. Üldjuhul on jäänud täiendavate meetmete loomine ja rakendamine pidama poliitiliste otsuste venimise taha.

Mis puudutab laevandust ja maksusüsteemi, siis hetkel me veel mängime siin kabet, samas paljud teised on lülitunud ümber meekonnamängule – korvpallile ja seetõttu me oleme väga erinevatel mänguväljakutel, erineva mängijate arvu ja ettevalmistusega. Ilmselgelt on meil hetkel keeruline ühe

kabetajaga võita korvpalli karikavõistlust.

Meie võimuses on seda kõike muuta.

Te olete ambitsioonika plaanina välja öelnud, et Eesti lipu all võiks olla 100 kaubalaeva. Kui tõenäoliseks te selle plaani täitumist peate?

Iga uus kaubalaev meie lipu all on suur asi. Tegemist ei ole uue jalgratta leiutamise, vaid olemasoleva tuunimisega selliselt, et sellega saaks väiksemate jõuvarudega sõita kiiremini, mugavamalt ja kaugemale.

Tegemist on reaalse plaaniga ning osadel hinnangutel isegi olevat 100 kaubalaeva liiga madal eesmärk ja seetõttu kergesti saavutatav. Kindlasti on esimeseks ambitsiooniks tuua uuesti Eesti lipu alla Eesti reederite laevad. Samas on meie pikem eesmärk ning ka vajadus pakkuda kasutajasõbralikku teenust ning konkurentsivõimelist maksukeskkonda rahvusvahelistele kvaliteetsetele laevandusettevõtetele.

Meil on palju juba olemasolevaid eeldusi saamaks suureks ja hästitoimivaks lipuriigiks.

Hetkel on Eesti lipp Paris MOU valges nimekirjas. Tegemist on maailma ühe kvaliteetsema lipuriigiga. Meie eesmärk on seda taset säilitada. Eesti lipp on Euroopa liikmesriigi lipp. Need kaks argumenti on reederite jaoks väga olulised sobiva lipu valimiseks nende laevadele. Puudub hetkel konkurentsivõimeline maksusüsteem ja kasutajasõbralik ning kaasaegne laevade register. Viimase loomisksl ei ole vaja poliitilist otsust – see tuleb lihtsalt ära teha.

Millest siis riigi huvipuudus?

Ma ei ütleks, et tegemist oleks huvipuudusega. Üha rohkem tuntakse huvi nii merenduse enda kui ka planeeritavate muudatuste ning kaasaegse positiivse mõju vastu. Suureks väljakutseks on see, et tegemist on üsna spetsiifilise valdkonnaga, mille

sügavuti mõistmiseks on vaja eriteadmisi. Öelda tänasel päeval, et riik mitte midagi ei tee, me kindlasti ei saa. Protsess käib ja ma loodan tõesti, et lähiajal hakkame nägema ka esimesi vilju.

Kui tõenäoliseks te peate, et lähiajal ei ole Eestis kaubalaevade number enam null? Kui suurest hulgast laevadest meile üldse oleks kasu? Kas ainult kümme laeva oleks kuidagi kasulik?

Isegi ühest laevast oleks kasu. Iga laev on võit. Praegu on null. Üks laev on võit, kümme laeva veel parem, sada laeva on suurepärase tulemus.

Kas see ei ole utoopiline?

See ei ole utoopiline. Ma ei näe põhjust, miks me ei peaks realiseerima merenduse töögrupi ettepanekuid. Väga paljude inimeste poolt on suur töö tehtud. Tegemist ei ole sooviga küsida riigi käest täiendavat toetust ning panustada valdkonda, mis ei ole iseseisvalt jätkusuutlik. Eesmärk on luua majanduskeskkond, mis genereerib senisest rohkem maksutulud, mis oleks soodne reederitele ja motiveerivaks ka meremeestele ning loob uusi suure lisandväärtusega töökohti nii maal kui ka merel.

Arvan, et me saame kasutada ära Eesti väiksusest tulenevat eelist. Nimelt oleme küll väikesed rahvaarvult ja territooriumilt, kuid oleme võimelised kiiresti kohanduma muutuvast majandus- ja poliitilises keskkonnas, võtma operatiivselt kasutusele paindlikke kaasaegseid ja kasutajasõbralikke lahendusi.

Eraldi vajaks tähelepanu nõutavate finantssüsteemide ja selge ning stabiilse õigusruumi olemasolu tagamine. Nimelt finantseeritakse kõikide suuremate laevade ehitused ning ostu-müügi tehingud pankade või pangandussündikaatide poolt. Kuna summad on ülisuured, siis pangad „eelistavad“ nende jaoks teada-tuntud lipuriike, sest ollakse veendunud

riigi stabiilsuses ning nende õigusruum on selge ning üheselt mõistetav. Siin peab Eesti veel ennast tõestama. Enamikes merendusriikides toimib hästi riigi poolt loodud krediidikindlustuse süsteem (Eesti Kredex-i analoog), kus klient saab vastavalt vajadusele valida sobiva tooteportfelli. Kredex-il hetkel selline teenus ja rahaline võimekus puudub.

Kindlasti on suur töö veel ees ning ega iseenesest tühjale kohale midagi ei teki. Vajalik on leida kompromiss vastandlike huvigruppide vahel, kuid minu hinnangul on see ühiste eesmärkide nimel võimalik.

Räägitud on ka sellest, et see aitaks maa peal töökohti juurde luua?

Seda kindlasti. Laevad ei saa kunagi hakkama ilma kaldaettevõtete toeta. Kui vaatame Malta ja Küprose kogemust, siis nende lipu all sõitvate laevastike pidev suurenemine tõi kaasa märgatava kaldaettevõtete ning töökohtade arvu kasvu.

Hollandlased ise arvestavad n-ö pöidla reeglina, et üks koht merel genereerib kolm kohta maa peal. Kui ei looda laeval töökohti, siis ei teki töökohti ka maal asuvates ettevõtetes. Merendussektori töökohad on üldjuhul suure lisandväärtusega. Kui merendusettevõtte otsustab Eestisse kolida, siis kaalutakse väga palju poolt ja vastuargumente. Arvan, et meie lihtne majanduskeskkond, toimivad e-teenused, võimalus saada hakkama inglise keelt kõneledes, haritud ning professionaalsete töötajate olemasolu on headeks argumentideks välismaiste ettevõtete siiakolimiseks. Juhul kui tehakse positiivne otsus Eestisse kolimiseks, siis jäädakse siia pikkadeks aastateks.

Te ei taha tagasi meelitada ainult Eesti laevaomanikke, aga ka rahvusvahelisi?

Kindlasti soovime, et meie reederid tootsid kaubalaevad Eesti lipu alla.

Sel teemal on nendega ka suheldud ning nii mitmedki neist on kinnitanud valmisolekut tulla Eesti lipu alla juhul, kui merenduse töögrupi ettepanekud täies mahus realiseeritakse. Samas peab olema ambitsioon hulga kõrgem. Meie suurem soov on näha Eesti lipu all rahvusvaheliste reederite kvaliteetseid ja suuri laevastikke.

Kas Euroopa Komisjon ei plaani praegu mitte mingeid muudatusi mugavuslipu osas?

Hetkel on tegemist ebavõrdse konkurentsi olukorraga, kuna Kreeka, Malta ja Küpros omavad kokkulepet Euroopa Komisjoniga rakendada väga madalat maksumäära nende lippude all sõitvatele laevadele ning meremeestele. Samuti on nende puhul veel hetkel lubatavad riigiabi alammäärad toodud väga madalale. See erisus peaks suure tõenäosusega varsti ära lõppema. Vastasel juhul oleks nendega väga keeruline konkureerida.

Meie eesmärk ei ole saada uueks mugavuslipuks. See on ka paljude reederite soov viia oma laevad lipu alla, mida ei tituleerita mugavuslipuks.

Kui vaadata majandusseisu üldisemalt, siis kaubanduses/laevanduses ei ole praegu kõige paremad ajad. Kas te seal ei näe mingeid ohumärke?

Ma pigem vaataks seda positiivselt. Juba mitmendat aastat järjest on rahvusvaheline laevandus madalseisus. Väga palju laevu on pandud kai äärde paremaid aegu ootama või on juba utiliseeritud. See on pannud ka laevaomanikke otsima uusi lahendusi. Ühelt poolt on jätkuvalt vaja kulusid optimeerida ja teiselt poolt otsitakse uusi kvaliteetlippusid, mis on võimelised osutama kvaliteetset ja operatiivset teenust.

Osad ajaloolised lipuriigid on kasvanud väga suurteks. Nende laevastikud on läinud väga suureks ja on tekkinud raskused kõiki kliente kvaliteetselt

teenindada. Kusjuures osade suurte registrite tegevusprotsessid on jäänud 20 aastat tagasi olnud tasemele (kasutakse jätkuvalt fakse, ei tunnistata dokumentidel digiallkirja, tööpäev rangelt limiteeritud 08:00 kuni 17:00). Tulenevalt eeltoodust on mitmed reederid hakanud väga aktiivselt otsima uusi alternatiivseid lippusid. See on ka põhjus, miks erinevad saksa reederid Eestis käisid ning avaldasid valmidust tuua oma laevad Eesti lipu alla juhul, kui planeeritavad muutused täies ulatuses ellu viiakse.

Kas Eesti laevaomanikud oleksid valmis üks hetk patriotismist tagasi tulema?

Raske on uskuda, kas keegi ainult tingituna patriotismist hakkab laeva meie lipu alla tooma. Äri on äri. Merenduse puhul on tegemist rahvusvahelise äriaga, konkureeritakse rahvusvahelises ärikeskkonnas ja siin keegi patriotismi eest peale maksma ei hakka. Hetkel opereeritakse kaubalaevu jätkuvalt pea olematu kasumimarginaaliga. Selles olukorras maksta konkurentidest rohkem maksu ei ole pikas perspektiivis äriliselt jätkusuutlik.

Kas te ei karda, et kuigi sisulised põhjendused on olemas, siis laevade Eesti lipu alla toomine võib jääda poliitilise otsuse taha?

Eks alati tuleb selle võimalusega arvestada. Vaatamata sellele, kas tuleb poliitiline otsus või mitte, on meie ülesanne juurutada kõik need protsessid, kus ei ole vajalik kõrgetasemelise poliitilise otsuse tegemine.

Kuidas e-residentsus saab laevade Eestisse toomisele kaasa aidata?

Kui reederid toovad oma laevad Eesti lipu alla, siis ettevõtte juhatus ning nõukogu liikmed, tegevjuhtkond oleks meie e-residendid. Nad saaksid teha oma toiminguid ilma, et peaksid tulema füüsiliselt Eestisse kohale. Samuti on võimalik rakendada meie

digitempli teenust. Hetkel pole veel mitte ühetegi teist lipuriiki, kes pakkuks või oleks lähiajal valmis sellist pakkuma. E-residentsus oleks hädavajalikku ning konkreetset rakendust pakkuv nn vajaduspõhine teenus.

Kaudselt on antud teemaga seotud ka meie initsiatiivil käivitumas e-merenduse ehk paberivaba merenduse projekt, mille esimeses etapis käivitame pilootprojektina Eesti kabotaažis e territoriaalmere piires meie sadamate vahel sõitvatel laevadel. Teine etapp laieneks peale Eesti veel enamikele Läänemere-äärsetele riikidele ning Itaaliale, kes osaleksid antud projektis läbi Euroopa Liidu rahastusprogrammi Horizont2020. Sealt edasi loodame projekti laiendada kõigile Euroopa Liidu liikmesriikidele ning viimase etapina peaksid antud projektiga liituma ülejäänud maailma merendusriigid.

Projekti eesmärk on juurutada e-lahendus, mille tulemusena meremehed ega laevad ei pea kaasas kandma suurt hulka erinevaid pabertunnistusi ning vahelehti. Elektroonse süsteemi evitamine võimaldab erinevatel kasutajatel pääseda pidevalt kaasajastatud laevade ja meremeeste andmetele, laevad ei pea enam ootama sadamas.

Kui meremeeste maksud laekuksid siia, siis mis summad meil riigieelarvesse tuleksid?

Kõik sõltub sellest, millise maksumude li kasuks otsustatakse. Selle alusel saab välja arvutada, kui suured on võimalikud kulutused ja kui palju täiendavalt hakkab riigieelarvesse laekuma.

Kui muudatused õnnestuks sisse viia. Kui palju siis oleks riigil võimalik tulu saada?

Arvestuste alusel peaksime olema võimelised tooma Eesti lipu alla esimesed 100 kaubalaeva 7 aasta jooksul peale merenduse töögrupi ettepanekute täielikku rakendumist. 350 kaubalaevani jõuaksime 30 aasta jooksul. Tuginedes Arengufondi poolt tehtud arvutustele 350 kaubalaeva puhul suureneks meie SKT 2,6%.

Samas reisilaevasid Eesti lipu all on. Millest see erinevus tuleb?

Ka reisilaevadel on Eesti lipule alternatiivid olemas – Läti, Soome, Rootsi. See, et nad praegu Eesti lipu all on, ei tähenda, et see peaks tulevikus niimoodi jätkuma. Võimaliku negatiivse stsenaariumiga peaks kindlasti tulevikus arvestama.

Peamine põhjus, miks reisilaevad on Eesti lipu all, on eelkõige seotud töötasudega. On üldteada fakt, et meie töötasud on mõnevõrra madalamad ning sellest tulenevalt on kasumlikum hoida reisilaevu lipu all. Palgafondide vahe on üle 30%. Samas Rootsis ja Soomes toetab riik nende lipu all

sõitvaid laevu läbi mitmete erinevate sihtotstarbeliste otsetoetuste, mis on küll Euroopa Liidus lubatud, kuid Eesti merenduses seni pole seda kasutatud.

Lisaks põllumajandusele on merendus teine valdkond, kus otsetoetused on lubatud. Miks Eesti seda võimalust ei kasuta? Mille taha toetused jäävad?

Tõepoolest, tegemist on eelkõige poliitiliste otsustega. Soomes, Rootsis ja Norras makstakse otsetoetusi eelkõige suurtele kapitalimahukatele projektidele, mille eesmärk on viia laevad vastavusse üha karmistuvate keskkonnanõuetega ning uute ja innovaatiliste lahenduste kasutusele võtmisega. Samuti on varem toetatud ka sadamate, laevaehituse ja remonditöötete restruktureerimist ja taristu kaasajastamist. Toetused ei tohi olla eesmärk omaette, vaid neil peab olema mõõdetav positiivne mõju. Merenduse „probleem“ on see, et positiivse mõju saavutamiseks peavad olema makstavad toetused suured. Samas on ka genereeritav tulu või efekt väga suur.

Kokkuvõttes tahan öelda, et kõik on saavutatav. Tuleb vaid koos pingutada ühiste eesmärkide nimel. Meie suurem eesmärk on rahva heaolu tõstmine, jätkusuutliku tuleviku tagamine ja rahvusriigi säilimine. Antud juhul siis merenduse ja laevade Eesti lipu alla toomise kaudu.



Mida arvavad erinevad põlvkonnad teemal „Laevad Eesti lipu alla“

Küsisime laevade Eesti lipu alla tulemise teemal arvamust ka n-õ meie merenduse tulevikult, keda esindab TTÜ Eesti Mereakadeemia laevajuh-timise erialal õppiv Tauri Roosipuu. Tauri lõpetab akadeemia eeldatavalt aastal 2018, ühtlasi on ta merekeele nõukoja noorim liige.

Tauri vastas nii: „Rahvusvahelises meresõidus Eesti lipu all enam ühtegi kaubalaeva ei sõida. Teatavaks saab see tulevastele laevaohvitseridele juba koolitee alguses, kui mitte varem. See tähendab seda, et juba õppetöö ajal arvestame sellega, et suurem osa meist peab hakkama töötama välislipu all. Ühelt poolt on

oluline, et Eestil oleks omalipuline kaubalaevastik seetõttu, et säiliks laevandusala kompetents. See on oluline ka pädevate õppejõudude järelkasvu seisukohalt. Teiseks on oluline ka nii-öelda meremeeste maksuküsimus. Teadaolevalt kõik välislippude all töötavad meremehed Eestile makse ei maksa. Omalipulise kaubalaevastiku tekkimine lahendaks ka võib-olla välislippude all töötavate meremeeste maksuküsimuse. Siia lisandub ka meremeeste sotsiaalsete garantiide puudulikkus. Kolmandaks arvan, et ühest küljest oleks ka uhkem tunne töötada oma kodulipu all ja see muudaks ka Eesti tõsiseltvõetavaks mereriigiks.“



Toome siin ära lõigu Uno Lauri ettekandest „Merendusest puhtas eesti keeles“ 1. aprillil 2016. a Lennusadamas toimunud seminaril „Eesti mereteadus ja merekultuur“.

1940. aastal oli Eesti lipu all üle 300 laeva, neist valdav osa kaubalaevad ja nõukogude aeg parandas Eesti riigile üle 70 kaubalaeva, lisaks kümnekond reisilaeva ning suure ookeanikalanduse laevastiku, siis nüüd oleme jõudnud ajajärku, mil Eesti lippu võib näha vaid kümnekonnal reisilaeval. Pole enam ühtegi kaubalaeva, mis seilaks meie rahvuslipu all. Sellest ka küsimus – kelle jaoks me oma merekeele-tööd teeme? Kas ainult tõlkijate ja keeleteoimetajate tarvis? Igal aastal laseb Eesti Mereakadeemia välja hulga kõrgelt haritud meremehi ja -naisi, kes tahavad oma õpitud erialal tööd leida. Selleks tuleb otsida võimalusi peamiselt välismaalt. Teatavasti on maailma merenduses suur puudus kvalifitseeritud meremeestest ja kuuldavasti meie

noored sealt ka tööd ning leiba leivad. Samas seilavad hinnanguliselt umbes 60 Eesti reederitele kuuluvat kaubalaeva võõrlippude all. Mis keelt seal räägitakse, missuguseid meretermineid seal kuulda võib, seda ei oska ma teile ütelda. Kuhu need võõrlippude all seilavad eesti meremehed lõpuks kaovad, palju neist meile kaduma läheb, kuipalju neist ennast Eestiga seob? Selliseid küsimusi võiks esitada rohkemgi.

Millest siis selline olukord tekkinud on? Teatavasti toetab oma merendust valdav osa maailma riikidest, osutades soodustusi maksude näol. Euroopa Liidus on Eesti ainus riik, kes seda ei tee. Iseseisvunud Läti läks Eestiga sama teed. Nüüd aga kümnekond aastat tagasi tulid nad mõistusele, muutsid oma maksupoliitikat ja praegu on Läti reederid toonud juba mitukümmend laeva kodulipu alla. Isegi ühel Tallinki reisilaeval, mis Riia ja Stockholmi vahel sõidab, lehvib ahtris Läti lipp.

Viimasel ajal on sellest tõsisest probleemist meie merenduses siiski hakatud avalikkuses rääkima. Kurdetakse, et Eesti majandus tammub paigal. Merenduse taastamine oleks selles vallas kindlasti tõhus abi. Nagu teada, annab üks meremees tööd kolmele inimesele kuival maal, aga see meremees peab oma laeva ahtris nägema meie rahvuslippu.

Teatavasti esitati hiljuti Riigikogus asjakohane arupärimine peaministrile. Kahjuks olid vastused üldised ja mittemidagiütlevad. Meremehed pole siiski lootust kaotanud ja loodavad, et meie riigimehed oma suhtumise ja koos sellega ka maksupoliitika näoga merenduse poole pööravad ja asjad lõpuks ometi paremuse poole liikuma hakkavad. Siis saaksime Eesti riiki ikka mereriigiks nimetada ning merendusest oleks tõesti võimalik rääkida puhtas eesti keeles.

Veeteede Ametisse on saanud järgmised IMO ringkirjad:

1. MSC.4/Circ.231 (15.01.2016) – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (issued monthly – Acts reported during January 2016). 19 cases were reported in December);
2. MSC.4/Circ.233 (26.02.2016) – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (issued monthly – acts reported during January 2016). 16 cases were reported in January;
3. MEPC.1/Circ.860 (31.01.2016) – Summary reports and analysis of mandatory reports under marpol for the period 2009-2014;
4. Issued monthly – Acts reported during December 2015 MSC-MEPC.6/Circ.14 (31.12.2015) - National contact points for safety and pollution prevention and response;
5. AFS.1/Circ.64 (29.02.2016) – International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (extension by China to the Hong Kong Special Administrative Region);
6. AFS.1/Circ.65 (8.03.2016) – International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (accession by Fiji);
7. BUNKERS.1/Circ.75 (8.03.2016) – International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Fiji);
8. BWB.1/Circ.35 (9.02.2016) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (accession by Morocco, Indonesia and Ghana);
9. BWB.1/Circ.36 (8.03.2016) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (accession by Belgium and Fiji);
10. IMSO.1/Circ.96 (8.03.2016) – Convention on the international mobile satellite organization, 1976 (accession by Fiji);
11. LC.4/Circ.32 (25.02.2016) – 1996 protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 (ratification by Morocco);
12. LC-LP.1/Circ.33/Rev.2 (17.02.2016) – convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and its 1996 protocol (updated text of the „London convention/protocol to trust fund“);
13. LC-LP.1/Circ.76 (17.02.2016) – Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and its 1996 protocol (joint long-term programme (2016-2018));
14. LC-LP.1/Circ.75 (5.01.2016) – Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and its 1996 protocol (final report on permits issued in 2012);
15. LL.3/Circ.237 (8.03.2016) – International convention on load lines, 1966 (exemptions for dredgers under article 6 Communication by the Government of Luxembourg);
16. PMP.1/Circ.209 (8.03.2016) – International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (accession by Fiji);
17. PMP.5/Circ.84 (8.03.2016) – International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto optional Annex V (acceptance by Fiji);
18. SALVAGE.1/Circ.59 (12.10.2015) – International convention on SALVAGE, 1989 (accession by Djibouti);
19. SALVAGE.1/Circ.60 (25.02.2016) – International convention on SALVAGE, 1989 (accession by Morocco);
20. SALVAGE.1/Circ.61 (8.03.2016) – International convention on SALVAGE, 1989 (accession by Fiji);
21. SAR.1/Circ.95 (8.03.2016) – International convention on maritime search and rescue, 1979 (accession by Bahrain);
22. SN.1/Circ.332 (02.02.2016) – Safety of Navigation Information on the launch of an earth observation satellite “Kwangmyongsong”;
23. SN.1/Circ.332/Add.1 (06.02.2016) – Safety of Navigation Information on the launch of an earth observation satellite “Kwangmyongsong”;

24. STCW.2/Circ.65 (12.01.2016) – International convention on standards of training, certification and watch-keeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (communication received from the Government of Madagascar).

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

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

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

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