

MEBEMEES

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine



VEETEEDE AMETI
TEATAJA



Ajakiri Meremees on Eesti Mereakadeemia ja rahastajate toel ilmuv ajakiri.



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA



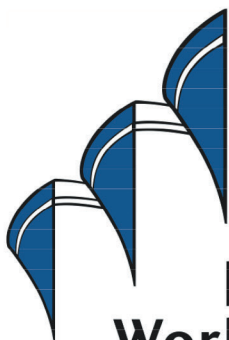
TALLINK



TALLINNA
KULTUURIAMET

TALLINNA  SADAM

Heade sõnumite sadam



**Baltic
Workboats**
shipyard



KURESSAARE



AMISCO
shipping service

VIKING LINE

TSCHUDI 
SHIP MANAGEMENT



EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT
Association Of Estonian Deck Officers



SRC

Marine
Offshore
Industry

www.src.ee



Reval
Marine & Offshore Training

ECKERÖ  **LINE**



EESTI LAEVAOMANIKE LIIT
ESTONIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

AJAKIRJA TUTVUSTUS

MEREMEES

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

Ajakiri Meremees ilmub Eesti Mereakadeemia ja rahastajate toel.

Ajakirja väljaandja:

Eesti Mereakadeemia

Aadress: Kopli 101, Tallinn 11712

Trükikoda: Auratrükk

Kaanefoto:

Eesti mereväe miinijahtijad.

Tõnu Noorits, Kaitsevägi

Artiklites toodud andmete õigsuse eest vastutab artikli autor. Eesti Mereakadeemia ei vastuta vigade eest avaldatud reklaamides.

Toimetus:

Jane Niit (jane.niit@ttu.ee)

Tauri Roosipuu (tauri.roosipuu@ttu.ee)

Kujundaja:

Tanita Tammeri (tanita.tammeri@ttu.ee)

Keeletoimetaja:

Madli Vitismann

Kontakt:

Toimetuse e-post: meremees@ttu.ee

Koduleht:

www.ttu.ee/mereakadeemia/meremees/

Facebooki leht:

www.facebook.com/ajakirimeremees



ISSN 2504-7345

Sisukord

-
- 4 Kas Eesti merejulgeolek saab lõpuks vajaliku tähelepanu?
- 4 Laevanduse kaitse on ülimalt tähtis
- 6 Kolm küsimust merenduspoliitika kohta
- 7 Poliitikute merendusalasid sõnavõtte
- 8 TS Laevade peakapten-mereohutusjuht Jaanus Matso
- 11 „Megastar“ sõidab juba Tallinna-Helsingi liinil
- 12 Tulevase meremehe seiklused seitsme maa ja mere taga
- 13 Päästeoperatsioon Englise kanalis
- 15 Kalatehnoloog ja aktiivne kalavarude kaitsja
- 18 Mereakadeemia uuris STCW-F konventsiooni rakendamise otstarbekust
- 21 Mitu viikingit on vaja, et laev liikuma saada?
- 22 Miks muutub järjest rohkemates riikides teatavais olukordades päästevestide kandmine kaluritele kohustuslikuks?
- 25 Mis see kogumahutavus ikkagi on?
- 26 Meremuuseumi uus näitus keskendub merepäästele
- 27 Lühike särgike, lainetel lendav... ehk lugu kuulsast “Cutty Sarkist”
- 29 Merendusuudised
- 31 Veeteede Ameti Teataja
-

LEVITAMINE

Alates 2017. aasta märtsist levitatakse ajakirja Meremees ja Veeteede Ameti Teataja veebi- ja paberversioone koos.

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

Ajakirjade paberversiooni saab endale koju tellida Omniva vahendusel:

<https://eservice.omniva.eu/epit/ui/periodics/ajakiri/AJA69859>

Aastatellimuse hind on 10 €.

Kas Eesti merejulgeolek saab lõpuks vajaliku tähelepanu?

Tekst: Tauri Roosipuu

Enne eelmise aasta jõule ilmus Kaitseväe Ühendatud Õppeasutuste rakendusuringute keskuse läbi viidud uuringu raport, mis annab ülevaate Eesti merejulgeoleku hetkeseisust ja võimalikest tulevikustsenaariumitest.

Uuringule seati kolm eesmärki: 1) töötada välja Eesti merejulgeoleku tagamise alternatiivsed lahendused keskpikas kuni pikas ajaraamis (15 aastat ja rohkem); 2) anda alusteave väljatöötamisel olevasse 10-aastasest riigikaitse arengukavasse (RKAK 2017–2026); 3) töötada välja laiapõhjajalise riigikaitsekontseptsiooni rakendamist toetav metoodika ja -töövahendid. Uuringu raportis antakse ülevaade, kuidas on korraldatud merejulgeoleku tagamine näitena toodud lähiriikides, kuidas on see korraldatud Eestis ja millised on meie võimelüngad ning tuuakse välja kolm varianti Eesti merejulgeoleku tagamise korraldamiseks tulevikus. Esimese variandi rakendamine tähendaks senise olukorra jätkumist ehk kolme erineva institutsiooni (merevägi, Politsei- ja Piirivalveamet ja Veeteede Amet) säilimist. Teine variant oleks jätkamine kahe institutsiooniga, üks neist militaar- ja teine tsiviilstruktuur. Kolmas võimalus oleks luua üks institutsioon, mis peaks võtma enda kanda kõik merejulgeolekuga seotud ülesanded. Raporti autorid peavad kõige mõistlikumaks teist varianti, mis tundub otstarbekas ka kõrvaltvaatajale. Riigi ülesannete ja laevastike koondamise seisukohalt on see vajalik ning ka reaalselt teostatav, võrreldes näiteks kolme ametkonna ühte liitumisega. Eesti merejulgeoleku alusprobleemiks on aga

sõjaaja vajadustele mittetevastav mere-seirevõime. Rohkem ei ole mõtet siinkohal raportit ümber kirjutada, sest see on väärt täismahus lugemist ja selle leiavad asjast huvitatud Kaitseväe Ühendatud Õppeasutuste kodulehelt. Raporti avalik versioon on 183. leheküljel, sellest põhiosa 90 lehekülge.

Mis on selle uuringu tähtsus?

Lühidalt öeldes aitab see uuring juhtida merejulgeolekule rohkem tähelepanu. Kui merenduse üks hädasid on see, et tavainimesed ja sealhulgas ka poliitikud ei mõista merenduse olulisust ja eripära, siis julgen arvata, et merejulgeolekust teavad isegi merendusvaldkonna inimesed liiga vähe. Merejulgeoleku teemadel on kirjutanud üksnes mõned mereväela-

“Arvestades seda, et senine mõttelaad on olnud pigem mere ja merelt lähtuvate ohtude olemasolu eitav, on tegu kahtlemata olulise uuringuga, mis ütleb selgelt välja, kui kaitsetu meie seljatagune on.”

sed ja peavoolumeedias ei ole see teema suurt kandepinda leidnud. Arvestades seda, et senine mõttelaad on olnud pigem mere ja merelt lähtuvate ohtude olemasolu eitav, on tegu kahtlemata olulise uuringuga, mis ütleb selgelt välja, kui kaitsetu meie seljatagune on.

Uuring on oluline ka seetõttu, et varem pole nõnda laia ja tervikliku käsitlusega

merejulgeoleku ülevaadet koostatud. Seni võis üksikute artiklite põhjal teada saada, et Eesti reostustõrjevõime pole piisav või et merevägi tegeleb üksnes miinitõrjega, kuid nüüd on kõigi valdkondade puudused ausalt ja konkreetset ühe uuringuga välja toodud. Kuigi uuringu läbiviijad on peamiselt militaar-taustaga, ei saa öelda, et tegu oleks vaatega ühe mätta otsast. Laiapindne riigikaitse peabki hõlmama kõiki valdkondi ja ükski ametkond ei saa öelda, et see ei ole nende ülesanne.

Eesti merenduse probleemidest rääkides kerkib üldjuhul esimesena esile omalipulise kaubalaevastiku puudumine. Teine oluline probleem on aga see, kuidas riik oma ülesannetega merel toime tuleb. Merejulgeolek on aga nende mõlemaga seotud - omalipuline kaubalaev-

vastik on oluline ka meie julgeoleku seisukohalt. Nagu ka kõrvallooost selgub, pole see probleemiks ainult Eestis. Neile, kes soovivad ennast merejulgeoleku teemaga rohkem kurssi viia, soovitan lugeda Geoffrey Tilli raamatut „Merevõim: teejuht 21. sajandisse“ ning Ott Laanemetsa ja Liivo Laanetu raamatut „Meresõda“.

Laevanduse kaitse on ülimalt tähtis

Sten Göthberg, mereõiguse jurist, Kuningliku Mereväelaste Ühingu liige

Sjöfartstidningen, 3. jaanuar 2017

Rootsi keelest tõlkinud: Madli Vitismann

Rootsi päevalehes Svenska Dagbladet ilmus 19. detsembril Johanne Hildebrandti artikkel ”Kuidas me võisime end nii haavatavaks teha?”. Selles kujutab ajakirjanik olukorda, millesse Rootsi satuks kaubandusblokaadi korral päeva-paariga – seda oli talle selgitanud Kuningliku Sõjateaduste Akadeemia liige kindralmajor Karlis Neretnieks. Teise maailmasõja puhkemiseks oli Rootsi palju paremini valmis. Seevastu tänapäeval ei aitaks rahvast toita ka põllumajandus, sest elektrita ei lüpsa laudatäit lehma ega püsi elus tibud kanalas. Järgnev Sten Göthbergi artikkel on vastus Johanne Hildebrandti artiklile.

(Tõlkija)

Laevanduse kaitse, s.t võime kaitsta militaarsete vahenditega pikema aja vältel samal ajal paljudes kohtades kaubanduslikku meresõitu, niihästi riigisisiselt kui ka rahvusvaheliselt, ning kaubateid nii kriisi kui ka sõja puhul on sajandeid olnud Rootsi mereväe tähtis ülesanne.

Sestpeale, kui Rootsi sõjalaevastik 1522. aastal loodi, on see olnud esmaülesanne. Hämmastab kaitseväge hukatuslik 1972. aasta otsus, mis tähendab, et kaubalaevanduse kaitse ressurssidest tuleb loobuda ja see ülesanne tuleb täita muude, mittemilitaarsete meetmetega. Paraku oli ülimalt ebaselge ehk pigem puudus üldse arusaam, mis hakkaks neid militaarseid meetmeid asendama. Nüüd on Rootsi merevägi siiski tagasi saanud ülesande tegelda kaubalaevanduse kaitsega, et tagada Rootsi heaolu ja rahva toiduga varustamine. See hõlmab tegevust mitte üksnes Rootsi vetes, vaid ka võitlust koos teiste riikidega piraadirünakute vastu, näiteks Aafrika sarve ümbruses. Operatsioon "Atalanta" on üks näiteid, kui Rootsi merevägi on koostöös teiste riikidega väga edukas olnud. Rootsi on suurel määral kaubalaevandusest sõltuv maa. Ca 90% riigi ekspordist ja impordist veetakse laevadega nii Rootsi kui ka välislippude all. Tänapäeval on meie tööstus, kaubandus ja avalik sektor loonud pideva ja suuresti häirimatu kaubavoo. Logistikasüsteemid lähtuvad enamasti põhimõttest "täpselt õigeaks ajaks" seal, kus traditsiooniline laopidamine on väga piiratud. Seda muutust on tõesti vaja olnud, et majanduse konkurentsivõimet säilitada, sest laod hoiaksid kapitali kinni. Samal ajal on see kaasa toonud suurenenud usalduse laevaühenduste ja sadamate vastu. Et Rootsi ei ole tänapäeval ennastvarustav riik – see puudutab muuhulgas toiduaineid, ravimeid ja tööstussisendeid –, on meretranspordil rahva ja tööstuse varustamiseks otsustav tähendus. Seetõttu on mereveod meie töötlevale tööstusele üliolulised, et vedada sisse toorainet ja sisendkaupu ning et eksportida valmis-tooteid meie rahvusvahelistele kaubanduspartneritele. Rootsi impordib valdava osa riigi kogutarbimisest. Nii on merevedudel väga suur tähtsus niihästi riigi majandusarenguks rahuajal kui ka toidujulgeolekuks kriisi- või sõjaolukorras. Tõsise kriisi korral, näiteks relvastatud kallale tungi või terrorirünnaku puhul meie lähikonnas peame arvestama, et meie mereühendusi võivad tabada tõsised häired. Sellised häired toovad juba mõne päevaga raskeid tagajärgi nii rahva toiduga varustamisel kui ka ma-

Seda artiklit toetavate kommentaaride sekka oli Sjöfartstidningeni kodulehele oma kommentaari lisanud merenduskirjastuse Breakwater Publishing juht ja merendusettevõtete liidu Swedoocean esimees Lennart Fougelberg: „Rootsi hoidus sekkumast mõlemasse maailmasõjasse. Mida me sellest õppisime? Näib, nagu arvaksime, et tänapäeval on sõda meie lähikonnas võimatu. Üks kõrge sõjaväelane ütles mulle kolm aastat tagasi, et "Rootsi vastu pole mingit ähvardavat olukorda". Ähvardav olukord muutub kiiresti, aga Rootsi valmisolek ja kaitseväge löögijõud kahjuks mitte. Tänapäeval kindlustame kõike muud peale Rootsi. Naaberriigid, kus on seda hinda makstud, tugevnevad? Andke kiiresti ressursse pöördeks ja isegi riigi toidujulgeolekuks sõja korral, samuti ajateenistuse kehtestamiseks.“

jandusel. Turvalised mereveod meile ja meilt on määravad, et meie ühiskond saaks toimida. Seepärast peab meil olema ressursse, et turvata meie kaubandust, sadamaid ja merevedusid. Külma sõja ajal oli eelladustamine liitudevälise riigi strateegia selleks, et püüda vältida riigi tõmbamist sõtta ning see üle elada iseseisva riigina. Eelladustamine oli mõ-

Euroopa pikima, üle 2500 km pikkuse rannajoonega Rootsi strateegia peaks selle asemel olema kaitsta kaubateid, kaubalaevastikku ja sadamaid, millel on väga suur tähtsus, et säilitada vabu kaubavoo. Vabade mereteede kaitseks on vaja ressursse miini- ja allveelaevatorjeks, samuti kui laevu ja koptereid ning arusaamist laevanduse erinevatest tingimustest.

“Kui me ei suuda meie mereteid kaitsta, võib meid selle tagajärjel tabada hukatuslike järelmittega kaubandusblokaad. See võib viia olukorrani, kui vastane võib meid alistada, ilma et tungiks meie riiki suurte pingutustega maad hõivates.”

Kui me ei suuda meie mereteid kaitsta, võib meid selle tagajärjel tabada hukatuslike järelmittega kaubandusblokaad. See võib viia olukorrani, kui vastane võib meid alistada, ilma et tungiks meie riiki suurte pingutustega maad hõivates. Laevanduse kaitse, s.t võime kaitsta militaarsete vahenditega pikema aja vältel samal ajal paljudes kohtades kaubanduslikku meresõitu ja kaubateid nii kriisi kui ka sõja ajal on ülimalt tähtis. Selleks peab Rootsi mereväele andma need ressursid, mida vaja, et suuta kaubalaevandust samal ajal paljudes kohtades tõhusalt kaitsta. Peale selle tuleb jätkuvalt luua ja arendada eeldusi, et suurendada Rootsi lipuga kaubalaevastikku, mis saaks kriisiolukorras Rootsit ja Rootsi rahvastikku teenida neid varustades. Eelmise maailmasõja kogemused ja Rootsi lipuga kaubalaevastiku erakordne tähtsus tollal räägivad sellest selget keelt ja on vaieldamatud.



Sõjalaevad. FOTO: Ardi Hallismaa, Kaitsevägi

lemast maailmasõjast pärit kallilt ositetud õppetund. Ladustamisstrateegia on tänapäeval mitmest seisukohast vanaanenud ega toimi nüüdisühiskonnas, kui ühiskonna vajadused on lihtsalt liiga suured. Erand võib ehk olla nafta ja mootorikütuste eelladustamine.

Kolm küsimust merenduspoliitika kohta

Tekst: Tauri Roosipuu

Merenduspoliitikaga seotud protsesse on käimas mitmeid. Käesolevas artiklis on tehtud vahekokkuvõtte nende hetkeseisust. Täpsustavatele küsimustele vastas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna juhataja Taivo Linnamägi.

Mis seisus on mereõiguse revisjon (varasemalt kodifitseerimine)?

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on alustanud mereõiguse revideerimist. Revisjon lähtub ettevalmistava etapi tulemusena valminud lähteülesandest. Lähteülesande objektiks võeti mereõigus laiemas tähenduses, kuid paremaks käsitlemiseks ja tööjaotuseks jaotati revideeritav õigus tinglikult kolme peamisse ossa:

- 1) laevu ja kaubanduslikku meresõitu puudutav õigus kui mereõiguse keskne osa;
- 2) merevõondite raamistik ja rahvusvaheline mereõigus;
- 3) merekeskkonda puudutav õigus.

Revisjoni lähteülesande koostamisel selgus, et revisjoni vajavate valdkondade ulatus ja maht on väga suur. Et lähteülesandes väljatoodud analüüsiobjektide läbitöötamine ja korrigeerimine revisjoniprojekti raames ei ole revisjoni ajalisi ja rahalisi võimalusi arvestades võimalik, on revisjon plaanitud lähteülesande esimese osa (kaubanduslik meresõit ja meresõiduohutus) täitmiseks. Sellele saab vastavalt ajaliste ja rahaliste võimaluste lisada revisjoni objektide lähteülesande teisest ja kolmandast osast.

Revisjonis jääb keskseks laevu ja kaubanduslikku meresõitu puudutav õigus, mis hõlmab eelkõige kaubandusliku meresõidu koodeksit, laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadust, laeva asjaõigusseadust, meresõiduohutuse seadust, kaubandusliku meresõidu seadust, sadamaseadust ning vajadusel ka muid õigusakte. Lähteülesande teises ja kolmandas osas nimetatud teemad jäävad vastavate ministeeriumite kanda. Revisjoni sisulist tööd teeb töörühm, mille liikmed on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valinud hankemenetlusega.

Pärast otsuse langetamist mereõiguse revisjoni kohta korraldas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium möödunud suvel riigihanke „Mereõiguse revisjoni läbiviimine“. Hanke eesmärk oli leida eksperdid, kes õigusakte revideeriksid, lähtudes hankedokumendi ja selle lisade tingimustest. Ekspertidest moodustati revisjoni töörühm, millesse kuuluvad Anatoli Alop, Heiki Lindpere, Indra Kaunis ja Indrek Nuut. Töörühma juht on Indra Kaunis.

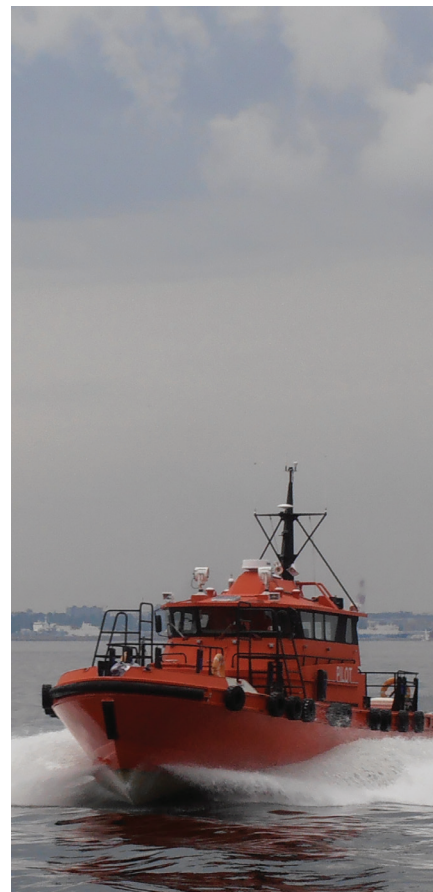
Revisjoni läbiviimiseks luuakse ka komisjon ministeeriumite ja merendusvaldkonna esindajaist. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on teinud ettepaneku esindaja saatmiseks revisjonikomisjoni Haridus- ja Teadusministeeriumile, Justiitsministeeriumile, Keskkonnaministeeriumile, Maaeluministeeriumile, Siseministeeriumile ning Eesti Laevaomanike Liidule, Eesti Sadamate Liidule ja Eesti Meremeeste Sõltumatule Ametiühingule. Komisjoni roll revisjonis on järgmine:

- ekspertarvamustest lähtuv töörühma nõustamine, st nõustamisfunktsioon;
 - suuremate huvirühmade esindajate kaasamine komisjoni töösse, st kaasamisfunktsioon;
 - kontrollifunktsioon töörühma töö üle.
- Mereõiguse revisjon kiideti haldusvõimekuse valdkondlikus komisjonis heaks hiljem, kui eeldati, mistõttu lükati edasi ka mereõiguse revisjoni lõpptähtaeg. Uueks lõpptähtajaks sai 31. detsember 2019.

Revisjoni täpsem ajakava sõltub revisjoni ekspertide esitatavast tegevuskavast, mida parasjagu koostatakse ja mille alusel kinnitatakse ka komisjoni järgnevatel perioodidel ajakava. Huvirühmi ja avalikkust kaasatakse, lähtudes arutatavast teemadest, ning vastavalt vajadusele kaasatakse niihästi valitsusasutuste kui ka merendusvaldkonna esindajaid.

Mis seisus on merenduspoliitika uus rakendusplaan?

Eelmine merenduspoliitika rakendusplaan oli koostatud aastaiks 2014-2016. Alanud aastast peaks Eesti merenduspoliitikat ellu viidama juba uue rakendusplaanil alusel. Merenduspoliitika rakendusplaan aastaiks 2017-2020 on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi sisesel kooskõlastusringil ning saadetakse pärast seda kooskõlastamiseks valitsusasutustele ja avalikule kooskõlastusringile. Avalikul kooskõlastusringil on asjaomastel asutustel ja merendussektoril võimalik oma arva-



Lootsikaater Tallinna lähel.
FOTO: Tauri Roosipuu

must avaldada ning pärast avalikku koosõlastusringi saadetakse rakendusplaan Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kaudu Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks.

Aastail 2014-2016 lõpetamata tegevusi aastate 2017-2020 rakendusplaani edasi ei tõsteta, kuivõrd asjassepuutuvad asutused on otsustanud peatunud tegevused kas lõpetada või muul viisil teoks teha (igapäevaülesannete täitmise raames). Eeloleva perioodi tegevusteks on raha riigieelarves ette nähtud. Sama põhimõtte kehtib uute tegevuste kavandamise kohta – juhul, kui soovitakse plaani lisada uusi tegevusi, tuleb neile leida ka kate riigieelarves.

Mis saab ASist Eesti Loots ja teistest merendusega seotud riigiettevõtetest?

Transporditaristu riigiettevõtete kontserni loomine oli veel mullu päevakorral. Sellest ideest räägiti Tallinna Sadama korrupsioonifääri valguses. Kontserni oleksid kuulunud Tallinna Sadam, Tallinna Lennujaam, Saarte Liinid, Eesti Raudtee, EVR Cargo ning lisaks oleks loodud ASile Eesti Loots tuginev riigilaevastikku haldav ettevõte. ASis Eesti Loots riigi osaluse 100% säilitamist peeti vajalikus ka tulevikus. Plaanis oli restruktureerida AS Eesti Loots management-tüüpi ettevõtteks, mille eesmärk oluks osutada riigilaevade tehnilise korraldamise, mehitamise ja opereerimise teenust ning täita riigi tellimusi. See ettevõte oleks suurendanud aluste (rist)kasutust, pakkudes neid kommerts-kasutuseks kontserni kuuluvatele ettevõtetele ning eraisikutele ja -ettevõtetele. Reorganiseerimisel oleks lootsiteenus üle viidud Veeteede Ametisse, kus olemasolev laevaliikluse korraldamise osakond oleks restruktureeritud ning moodustatud laevaliikluse korraldamise teenistus.

Nüüdseks on ametis olev valitsus kinnitanud, et sellisel viisil valdusettevõtte/ettevõtete loomist kavas ei ole. Eesti Keskerakonna, Sotsiaaldemokraatliku Erakonna ning Isamaa ja Res Publica Liidu valitsusliidu aluspõhimõtetes aastais 2016-2019 on valitsus lubanud viia börsile kahe riigi äriühingu vähemusosalused, sh kuni 30% ASi Tallinna Sadam aktsiaid. Samuti on lubatud, et ei müüda osalust äriühingutes, mille võõrandamine võib suurendada julgeolekuriske ning ohustada elutähtsate teenuste osutamist, mille osas puudub konkurents.

Poliitikute merenduslaseid sõnavõtte

Tekst: Tauri Roosipuu

Väljavõtteid poliitikute viimase aja sõnavõttudest, mis peaksid andma pildi sellest, kuidas poliitikud merendusega kursis on ja millised on nende vaated eri küsimustes.

Terminitega ei tasu lahmida

23. jaanuaril vastas kaitseminister Margus Tsahkna riigikogus riigikogu liikmete Mart Helme, Martin Helme, Henn Põlluaasa, Uno Kaskpeiti, Jaak Madisoni, Raivo Põldaru ja Arno Silla esitatud arupärimisele suure koguse maksumärkideta alkoholi- ja tubakatoodete leidmise kohta miinijahtijalt „Sakala“. Arupärijate nimel võttis sõna Mart Helme, kes muuhulgas teatas: „/.../ Jah, meil on küsimusi seoses miiniristleja „Sakala“ salakaubaveoga. /.../“

1920. aastail oli Eestil tõesti kaks miiniristlejat – „Lennuk“ ja „Vambola“, mis olid miiniveeskamisvõimega. Tänapäeva mõistes on tegu hävitajatega. „Sakala“ on aga miinijahtija, mis tegeleb vastupidisega ehk miinitõrjega. Samuti rääkis Mart Helme korduvalt „Sakala“ kaptenist, kuid sõjalaeval on siiski komandör. Kaitseminister Tsahkna tunnustuseks võib öelda, et tema suutis selliseid vigu vältida.

Merejulgeolek on jõudnud ka poliitikute sõnavõttudesse

Eesti merejulgeoleku uuringu raporti valmimisega seoses jõudis merejulgeolek ka poliitikute sõnavõttudesse:

„Mihkelson: Merekaitse vajab märksa rohkem tähelepanu.“ – 1. november 2016, ERR

„Hanso: Praegu on riigikaitse prioriteet maavägi, kuid tegeleda tuleb ka merekaitsega.“ – 28. detsember 2016, ERR

Merejulgeoleku kontekstis tasub välja tuua ka kaitseminister Margus Tsahkna selgitus miinitõrje vajalikkuse kohta eelmainitud istungil: „On selge, et väikese riigina ei suuda me iseseisvalt meresõja pidamise võimekust igas suunas arendada. Selleks, et liitlased jõuaksid Eesti sadamatesse meie territooriumi, sh meie mereterritooriumi kaitsma, ongi tarvis

vajalikud tingimused luua. Miinitõrjevõime on üks väga oluline eeldus, et liitlased siia tuleksid. Meie miinitõrjelaeval on väga hinnatud ja see on reaalne tugi, mida me anname oma liitlastele.“

„Hanso: Praegu on riigikaitse prioriteet maavägi, kuid tegeleda tuleb ka merekaitsega.“ – 28. detsember 2016, ERR


Tuul puhub kord ühest, kord teisest ilmakaarest...

Ilmekaks näiteks on rahandusminister Sven Sesteri sõnavõttud laevandusele maksuerisuste tegemise kohta. Rahandusminister Sven Sester 14. märtsil 2016 Riigikogus:

„Nagu ma eelnevalt juba viitasin, tuleb aga arvestada, et ainuüksi mõne maksusoodustuse kopeerimine ei pruugi tähendada, et Eesti lipu alla toodaks massiliselt laevu ning kohe tekiks samas mahus kaldasektori töökohti, nagu neid on näiteks Taanis. /.../ Ma ei räägiks isegi mitte ainult laevandusest, vaid me oleme üldse läinud selgelt seda suunda, kuhu on tegelikult minemas kogu Euroopa: võimalikult vähe erisusi. Mida vähem on erisusi, seda kergem on maksusüsteemis orienteeruda, seda lihtsam ja õiglasem on maksusüsteem. Iga erisus, mis on ellu kutsutud, tuleb kellegi teise arvel. Alati on iga erisus kellegi teise arvel. Mida vähem on erisusi, seda lihtsam ja arusaadavam on maksusüsteem.“

Rahandusminister Sven Sester ETV saates „Foorum“ 31. jaanuaril 2017:

„Selliste erisuste toomine, ta ei tohiks olla tabu. Ma ütlen tõesti, et me võime täna taguda vastu rinda ja öelda, et me meremeestele tähelepanu ei pööra, aga siis polegi ühtegi kaubalaeva ühel hetkel, et nii lihtne see elus ongi.“



**TS Laevade peakapten-
mereohutusjuht Jaanus Matso: „Parvlaevade
„Leiger“ ja „Tõll“ puhul saab juba rääkida
peenhäälestamisest, teised kaks parvlaeva on
veel ehitusjärgus.“**

Tekst: Jane Niit

Uute parvlaevade tuleku tõttu on TS Laevade kontoris kiire aeg. Siis, kui „Leiger“ ja „Tõll“ on vastu võetud ning „Piret“ ja „Tiiu“ ootavad oma järjekorda, õnnestub meil korraks maha istuda TS Laevade peakapteni-mereohutusjuhi Jaanus Matsoga. Tegemist on meremeeste hulgas hinnatud ja kogenud merendusspetsialistiga, kes vastutab uute parvlaevade ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitsega seotud teemade eest, sh ka laevaperede koolitamise eest.

Pühajärve ääres üles kasvanud Jaanus Matso teadis juba lapsena, et tahab saada kapteniks. Jaanuse isa oli teeninud mereväes ning isa kapis rippunud vormi imetledes hakkas meremeheks saamise idee ka idanema. „1976. aastal viisin paberid algul Tallinna Kutsekeskkooli nr 1 ehk rahvakeeli „Karu kooli“. Õhtul linnas jalutades märkasin Võidu (nüüd Vabaduse) väljakul maja, mille sissepääsu ees olid ankrud ja silt Tallinna Merekool. Järgmisel päeval võtsin dokumendid „Karu koolist“ välja ja viisin Tallinna Merekooli. Pidin sooritama kaks eksamit – matemaatikas ja vene keeles. Kusjuures, matemaatika tegin viie peale ning eksami võttis vastu legendaarne Aadu-Otto Haavamägi,“ meenutab Jaanus. „Mulle matemaatika väga meeldis, olen selles üpris tugev. Ka matemaatiline analüüs on õpitav, kui sellega piisavalt tegelda.“

Tol ajal oli Tallinna Merekooli poistel võimalus sooritada oma merepraktika Peterburi Admiral Makarovi nimelise Kõrgema Merekooli õppelaevadel. Koolil oli kokku kuus üle sajameetrist õppelaeva, mis tegutsesid õppekaubalaevadena. Jaanuse sõnul oli seal kaks üksteise kohal olevat silda ning kadett sai all õppesillas teha samu asju, mida üleval tüürimees päris sillas tegi, ning peale seda tüürimees või õppejõud kontrollis õppuri tehtut. Selline praktikasüsteem andis väga hea ettevalmistuse tulevaseks tööks laevadel. Kokku kestis Tallinna Merekoolis õpe neli ja pool aastat ning lõpetades sai Jaanus vahitüürimehe diplomi tööks piiramatu kogumahutavusega laevadel ja nooremleitnandi auastme.

Esimesed tõelised mereristsed Teravmägedes

Viisteist aastat pikk tegevmeremehe karjäär algas Jaanusel madrusena kalalaeval, mis püüdis Teravmägede piirkonnas (74°-81° N ja 10°-35° E) krevetete. Jaanus meenutab, et tegi seal kaasa kokku kolm reisi, ühe madrusena ning kaks kolmanda tüürimehena. „Hästi pikad reisid olid. Olime seal, kui valitses polaarpäev või -öö, läksime ju varakevadel ning tulime tagasi novembris. Külml oli, meeletult külm. Pärast kolmandat reisi mõtlesin, et aitab küll sellest külmast, ning otsustasin järgmisena hoopis Aafrikasse minna,“ naerab Jaanus. „Satusin sedakorda jälle kalalaeva peale, mis püüdis kala Angoola rannikul. Üks vahetus kestis kuus kuni seitse kuud, pärast seda tavaliselt kaks-kolm kuud puhkust. Olin seal kalalaeval alustades 22-aastane ning 27-aastaselt sain sealsa-

mas kaug-kalapüügilaeva kapteniks.“ Üheksakümnendate alguses, Eesti Vabariigi taasiseseisvumise eel, tekkisid kooperatiivid ning tööd said paljud Eesti meremehed.

„Hakkasin kaptenina kaubalaeval Tallinna ja Hamburgi vahet sõitma. Viisime sinna vanametalli ning tagasi tööme elektroofoniat, viina ja õlut. Nõukogude võimu lõppedes heiskasin ahtrisse ikka Eesti lipu, ehkki laeva ametlik lipp oli laeva liputunnistuse järgi Nõukogude Liidu oma. Ma mäletan, et sakslased käisid laeva kontrollimas, aga Eesti lipu kohta ei öeldud küll ühtegi halba sõna,“ muigab Jaanus.

Parvlaeva „Estonia“ hukktõi tegevmeremehe kaldale Eesti mereohutust ja -turvalisust arendama

Tegevmeremehena jõudis Jaanus tööta- da kiiralaevadel, kaubalaevadel, kalalaevadel ja reisilaevadel ning kuni 1994. aasta 28. septembrini ei olnud ta veel jõudnud mõeldagi merenduskarjäärile kaldal. „Ma mäletan hästi seda ööd, mil parvlaev „Estonia“ hukkus. Tulin just lennukiga Hispaaniast ning koju jõudnud, läksin kohe magama. Mul on selline komme, et kui olen väga väsinud, siis panen raadio vaikselt taustaks mängima. Olin poolunes, kui korraga kuulsin raadiost, et „Estonia“ on hukkunud. Sel ajal oli kaks „Estonia“ nimelist laeva, üks suur Eesti reisilaev ning teine väike vana Venemaa laev ning esiti arvasin, et see väiksem on hukkunud. Kui sain aru, et ikkagi suur reisilaev on hukkunud, hüppasin voodist välja, tellisin takso ja sõitsin sadamasse. „Estonia“ oli ikkagi Eesti lipulaev, mitte keegi ei tulnud selle pealegi, et selline laev võiks uppuda,“ meenutab Jaanus meremeeste šokki. „Sadamas valitses kaos. Me ei olnud üldse valmis selliseks sündmuseks. Inimesed kogunesid sadamasse ja ootasid vastuseid, aga kommunikatsioon tehti ikka vigu, nagu näiteks segadus pääsenute nimekirjadega.“ Mõni kuu pärast traagilist õnnetust pakkus Tallink (sel ajal AS Eminre) Jaanusele, et ta tuleks nende kaldakontoris tööle, algul päästetreeningute instruktoriks, siis inspektoriks ja hiljem ohutustalituse juhatajaks. Eesti mereohutus oli üheksakümnendate keskel veel lapsekingades ja vajab hädasti arendamist. Jaanuse sõnul hukkus „Estoniaga“ palju tema tuttavaid ja kolleege ning kui tehti pakkumine tegutseda selle nimel, et tulevikus sellised õnnetusi ära hoida, siis ei saanud ta sellele ei öelda. Pärast iga õnnetust karmistatakse ohu-

tusnõudeid, näiteks pärast „Estonia“ hukku lisati autotekiga laevadele nõue veekindla lisavaheseina kohta ning töötati välja uued püstuvusnõuded.

Kas laevaõnnetuseks või isegi -hukuks saab kunagi päriselt valmis olla?

Jaanus on aastaid koolitanud nii tänaseid kui ka tulevase meremehi mereohutuse ja -turvalisuse alal. Neli aastat on ta tegelnud merekaitseliitlaste väljaõppega, algul Kaitseliidu Tallinna Maleva Meredivisjoni superintendandina ja siis kolm aastat õppe-patrull-laeva „Ristna“ komandörina. Koolitustes osalejad räägivad, et Jaanus oskab teooriat võrtsitada ka ilmekate näidetega päriselust ja kokkuvõttes tekib küsimus – kas laevahukuks saab, ükskõik kui palju valmis-tudes, ikka päriselt valmis olla?

„Üks asi on kursus, teine asi on päriselu, kus mängivad rolli sellised asjad, mida palju harjutada ei saa. Näiteks kes on tavaolukorras määratud olema liider, see ei pruugi olla see, kes hädaolukorra korral võtab juhtimise üle ja kelle järgi meeskond joondub. Inimkäitumist mõjutab nii šokk, pingetalumatus, võime või võimetus säilitada selge pea ning võtta vastu mingi otsus,“ räägib Jaanus omast kogemusest ning toob selle kohta paar näidet. „Kunagi oli üks reisilaev, mis sõitis väljasõidul Helsingi sadamast vastu kaljut. Hästi paks udu oli, keerulise manööverdamisolukorra tõttu tuli laev kaldale liiga lähedale ning terav veelune kalju rebis laeva parema parda katki. Laev sai suure vigastuse ja hakkas täituma veega, kapten andis käskluse reisijad evakueerida ja kaldale viia. Pidin ettevõtte poolt sinna minema, et uurida, mis siis täpsemalt oli juhtunud. Selgus, et huvitaval kombel hakkasid kõige kohusetruumalt oma kohustusi täitma 30-aastased ja vanemad naised. Hea terve juures noored ärimehed hakkasid aga üle naiste ja laste ise päästepaatisse ronima, arvates miskipärast, justkui oleks neil suurem õigus enne teisi päästepaati jõuda. Oli ka selline juhtum, kui lasti alla päästepaat, kus oli vaid üks meeskonnaliige. See noor kokapoiss oli nii tubli, et andis üksi ära vööri- ja seejärel ahtrikonksu, pani mootori käima, viis reisijad kaldale ja tuli tagasi. Kuidas sai selline asi juhtuda, et päästepaadis oli vaid üks meeskonnaliige?“ imestab Jaanus.

Teisi näiteid toob ta sellest ajast, kui ta ise veel tegevmeremees oli. „Töötasin vanemüürimehena ühel kalalaeval ja asusime ekvaatori lähedal, ilm oli väga ilus ja rahulik. Tegin kuulutuse õhtu-

söögile kutsumiseks ning jalutasin ise rahulikult sillas ringi ja mõtlesin selle peale, et varsti on vaht läbi ja saab sööma minna. Pöörasin näo ahtri poole ja nägin, et ühest kajutist tuleb leek. Kuulutasin välja tulekahjuhäire. Ja mis juhtus meeskonnaga – kuigi igäihel olid omad teada-tuntud kohustused, siis meeskond oli šokis ja nad jäid vaatama, kuidas kajut põleb. Pidin igäihele eraldi üle ütleva, mis on ta kohustus, ja alles siis hakkasid kõik tööle. Miks enamik õnnetusi juhtub ilusa ilmaga? Inimesed kaotavad valvsuse kiiremini kui halva ilmaga,“ tuletab Jaanus kõigile meremeestele teada-tuntud tõde meelde.

Ohvitseride kõige kriitilisema tähtsusega isikuomadus on otsustusvõime ja selle omaduse olemasolu või puudumine tuleb eriti hästi ilmsiks just hädaolukordades. „Töötasin reisilaeval ning tulime Helsingist. Kell oli pool kümme õhtul, kui järsku turvateenistus andis teada, et restoranis on suur kaklus. See on see kriitiline hetk, kui vahitüürimees vastutab ja peab tegema otsuse, kindlalt ja kiiresti. Ütlesin laeva valjuhääldisse väga rahuliku, ent kindla häälega koodsignaali „punane 123 77b“. Punane tähendas häiresalka, 123 kõiki salga rühmi ning andsin neile käsu koguneda 7. tekile trepi number 7b juurde. Häiresalga rühmad tulid sinna kokku, edasi käis kogu side käsiraadiojaamadega. Restoraniala piirati sisse, uste ette pandi valvurid, et rohkem inimesi sinna ei satuks. Samal ajal kutsusin mina politsei ja kui kell kümme sildusime, andsime kaklejad politseile üle. Selliseid koodsignaale kasutatakse reisilaevades kogu aeg, ei tohi tekitada paanikat!“ meenutab Jaanus üht õnnelikult lõppenud õpetlikku olukorda.

Ettevõtte kaldaesindaja – kõige vihatum amet merenduses

Pärast Eesti iseseisvuse taastamist 1991. aastal kuulutas Eesti valitsus Eesti Merelaevanduse Eesti omandiks ning laevakompaniil õnnestus säilitada kogu laevastik. 1997. aastal, pärast erastamist, oli 47 laeva. Jaanuse sõnul oli tema tööle minemise ajal ettevõtte eesmärk kasvata laevastik kolme aastaga 300 aluseni, tulevik paistis helge. Jaanus töötas seal nii ISM direktorina, ohutus- ja kvaliteedijuhina kui ka reederi turvaülemena.

Kõige värvikam oli kindlasti olla ettevõtte kaldaesindaja (DPA – *designated person ashore*). „Olin vahelülks laeva ning ettevõtte juhtkonna vahel. Kui kell kaks öösel juhtus midagi suurt, siis mina



Parvlaeva „Piret“ vastuvõtmine ning Virtsu-Kuivastu liinile asumine on plaanitud aprilli. FOTO: Tallinna Sadam

võtsin kõne vastu ja hakkasin asjaga tegelema, ettevõtte juhtkond sai sellest teada alles hommikul. Eriti tõsiste juhtumite puhul tuli juhtkonda kohe informeerida. Ettevõtte kaldaesindaja on kõige vihatum inimene üldse. Öeldakse, et sõnumitoojat maha ei lasta. Lastakse ikka küll! Oli 1997. aasta lõpp ning läksin üht kuivlastilaeva kontrollima, rääkisin parasjagu kontrolli tulemustest kui üks laevapereliige tõsiselt püsti ning teatas, et tema ametikoht koondatakse, kuigi üks suur ülemus olevat lubanud, et seda ei tehta. Ettevõttes olid tol hetkel segased ajad, liikus palju kuulujutte ning meeskonnaliikmed olid infosulus. Arusaadavalt oli tekkinud väike vimm kaldatöötajate vastu. Vaatasin ringi ja nägin, et meestel läheb käsi vaikselt rusikasse. Mõtlesin, et nüüd saan küll kere peale või visatakse üldse üle parida,“ meenutab Jaanus seda pentsikut olukorda muigega. „Säilitasin rahu ja mõte jooksis kiiresti. Kõigis sellel mehelt selle direktori nime, kes oli talle säärest asja lubanud. Õnneks oli mul selle direktori telefoninumber olemas ja kohe helistasingi talle ning palusin olukorda selgitada. Loomulikult ei olnud laevaperel otse direktoriga rääkides enam mingeid etteheiteid ning käised kääriti alla tagasi.“

Tõusude ja mõõnadega aasta TS Laevades

Jaanus töötas Veeteede Ametis üle üheteistkümnelt aastat ning mullu kevadel kutsus TS Laevad teda peakapteni-mere-

ohutusjuhi kohale. Jaanuse sõnul teadis ta kohe, et tegemist on suure väljakutsega. Ta oli varemgi üle võtnud vanu laevu, ent tal polnud päris uute laevade ehitamise ja vastuvõtmise kogemust. „Firma oli väga uus, kokku töötas seal tol hetkel vaid kuus töötajat ning alustasime samamoodi nullist nagu omal ajal Tallinkis. Kogu TS Laevade ohutusdokumentatsioon sai tehtud ülikiirelt. Kui normaalne on varuda selleks terve aasta, siis meie tegime selle ära nelja kuuga,“ sõnab Jaanus. „Parvlaevade „Leiger“ ja „Tõll“ puhul saab juba rääkida peenhäälestamisest, teised kaks parvlaeva on veel ehitusjärgus. Üks asi on kogu see dokumentatsioon, ent teine asi on laevapere väljaõpe ja koolitused. Kokkuvõttes vastutan selle eest, et kõigil parvlaevadel oleks tagatud ohutus, turvalisus ja keskkonnakaitse tingimused. Selle nimel me järeleandmisi ei tee.“

Kogu parvlaevade ümber toimuv meediajant Jaanuse tööd otseselt tõkestanud pole, ent meeelhärmi on tekitanud küll. „Uskumatu, et seda negatiivset meeletatust on nii palju. Praegugi tuleb kommentaare, et miks te ehitasite nii halva laeva? Miks on autotekk küürakas? Riik sai selle, mille ta tellis,“ laiutab Jaanus käsi.

„Ma tahan rõhutada, et me ei saa ajas tagasi minna. Ükski inimene pole täna siin tööl, kes oli siin tol ajal, kui laevad telliti. Me anname oma parima.“

„Megastar“ sõidab juba Tallinna-Helsingi liinil

Tekst: Egle Madiste, AS Tallink Grupp

Käesoleva aasta 29. jaanuaril alustas liiniliiklust Tallinki uus kiire parvlaev „Megastar“, mis kasutab kütusena veeldatud maagaasi. Reisilaeval on kasutatud veelgi keskkonnasõbralikumaid ja arenenud tehnoloogiaid ning suurendatud reisijate mugavust. Laeva ehitas Soome laevatehas Meyer Turku Oy.

Tallink Grupi juhatuse esimehe Janek Stalmeistri sõnul on ettevõtte 230 miljoni € investeeringu taga täielik visioon tulevikuks. „Meie üks olulisemaid eesmärke on Soome ja Eesti ühendamine, isegi enam – Põhja-Euroopa ning Balti riikide ühendamine, et olla seejuures eelistatud teenusepakkujaks. „Megastar“ kaubamärgiga Tallink Shuttle on piirkonna nüüdisaegsaim mereühendus. Oleme laevatehasle Meyer Turku väga tänulikud, et nad ehitasid suurepärase laeva, mis meie reisijaile kindlasti meeldib. Laev, mis on täis kõige moodsamat tehnoloogiat ja efektiivseid lahendusi, on Meyer Turku ja Soome laevaehituse kõrge taseme ja kvaliteedi parim näide,“ kommenteerib Janek Stalmeister.

„Megastar“ on 212 meetrit pikk ja mahutab 2800 reisijat ehk on sama suur kui Tallinki üks suurimaid reisilaevu „Baltic Queen“. „Megastari“ kiirus on 27 sõlme. Laeva ristiema on Soome Vabariigi president Tarja Halonen.

„Megastari“ pakutavate teenuste valik hõlmab mugavat kiiret laevasõitu, avatud aladega toitlustuskohti, erinevaid istumissalonge ja läbimõeldud lahendusi poodlemiseks. Reisijate mugavust täiendab autode laadimine kahele tekile korraga, mis võimaldab reisijate sõidukeid ja kaubaveokeid eraldi laadida ja lossida. Selleks on ümber ehitatud sadamad nii Tallinnas kui ka Helsingis.

Kütusena kasutab „Megastar“ peamiselt veeldatud maagaasi (LNGd), kuid võib sõita ka diiselkütusega. Tallink on valinud veeldatud maagaasi üheks tuleviku arengusuunaks, et suurendada laevastiku keskkonnasõbralikkust ja reisilaevanduse jätkusuutlikkust. Veeldatud maagaasi kasutades väheneb laeva ökoloogiline jalajalg tavapärase laevadega võrreldes olulisel määral, sest sõites ei erita laev heitgaasidesse enam vääveloksiide ega tahmaosakesi ning ka lämmastikoksiidide ning süsinikdioksiidi tase väheneb oluliselt. Spetsiaalselt Tallinna-Helsingi laevaliini jaoks ehitatud „Megastari“

järgitakse kõiki praeguseid ja tulevaseid nõudeid heitgaaside seirealadele. Nende hulgas on ka Läänemeri.

„Megastar“ on 212 meetrit pikk ja mahutab 2800 reisijat ehk on sama suur kui Tallinki üks suurimaid reisilaevu „Baltic Queen“. „Megastari“ kiirus on 27 sõlme. Laeva ristiema on Soome Vabariigi president Tarja Halonen.

Suurenenud kütuse kokkuhoid

Laeva keskkonnasõbralikkust ei suurenda mitte ainult veeldatud maagaasi kasutamine kütusena, vaid ka detailideni väljaarendatud laevakere kuju, mis toob suure kütuse kokkuhoiu. Parima hüdrodünaamilise kerekuju saamiseks loodi 35 mudelit ning katsetused basseinis kinnitasid, et arvutuste järgi parim kuju on parim ka vees. Meyer Turku Oy väljatöötatud kerekuju on esimene omataoline maailmas ning tagab väiksema vastupanu ja sujuvama meresõidu ka jäises vees.

Uue „Megastari“ projekteerimisel arvestati SRtP (*Safe Return to Port*) ehk laeva turvaliselt sadamasse naasmise nõudeid. Päästevarustus on laeval ette nähtud kõigile 2800 reisijale ja laevapeerle, sealhulgas nii päästevestid kui ka koht päästeparvel. Laevast lahkumine avamerel on hädaolukordades aga alati viimane võimalus ning ka „Megastar“ on projekteeritud ja ehitatud nii, et see oleks õnnetuse korral võimeline ise turvaliselt lähimasse sadamasse sõitma.



Sildunud „Megastar“. FOTO: Andres Raudjalg, Tallink

Tulevase laevajuhi seiklused seitsme maa ja mere taga

Tekst: Marten Joandi, Eesti Mereakadeemia laevajuhtimise eriala tudeng

2 maailmajagu, 8 riiki, 11 sadamat, 129 päeva ja ligikaudu 19 000 meremiili – nii võin kokku võtta ühe (tavalise) neljakuuse kohustusliku merepraktika. Mina olen Marten Joandi, kolmanda kursuse tudeng ning tulevane laevajuht.

Enne diplomi kättesaamist peavad laevajuhtimise eriala õppurid olema läbinud vähemalt 12 kuud meresõidupraktikat. Mõned tudengid jõuavad enne lõpetamist teha suisa paar tiiru ümber maakera. Tudengi jaoks on merel olek töö, mille eest saab palka; elukool, millest õpime palju, ning lõbu, sest nalja saab ka kuhjaga. Lisaks muidugi fantastilistele vaadetele, päikeseloojangutele ja -tõusudele. Oma viimasel merereisil sõitsin kaubalaeval, mis oli 137 meetrit pikk ja 18,5 meetrit lai, kogumahutavusega 8448. Pardal oli koos minuga kokku 15 meeskonnaliiget. Merel on sinu rahvusmeremees. Sa oled laevapere liige ja nii ongi. Laev on sinu riik, kapten on sinu president ning laevapere on sinu rahvuskasulased.

Külastasime sellised piirkondi, nagu Belgia, Kolumbia, Venezuela, Trinidad, Saksamaa, Hispaania, Rootsi, Türgi. Seejuures peatusime ka Türgi kõige idapoolsemas sadamas Iskenderunis, mis asub vaid 40 kilomeetri kaugusel Süüria piirist ning seal on 150 kilomeetrit pealinna Alepposse. Kuigi möödusime ka Venemaa ainukesest lennukikandjast, mille ümber oli umbes kaheksa toetuslaeva, siis õnneks me lahingutegevuse keskele ei sattunud.

Julge hundi rind on haavleid täis? Ehk kuidas me Kolumbias õnnega mängisime

Lõuna-Ameerika mandril asuvad Venezuela ja Kolumbia on kurikuulsad ning tuntud oma lohkava korruptsiooni ja narkokuritegude poolest. Kui laev oli Venezuelas, siis saadeti meile laeva kiri (*voyage instruction*), et maale ei tohi meeskond minna, olevat liiga ohtlik, samas kui Kolumbiasse minnes sellist soovitusi ei antud. Ehk sellepärast ei osanud ka midagi karta. Käime korraks taksoga linnas ja vaatame ringi, mis siin ikka juhtuda saaks, mõtlesin endamisi. Mingi seitsmenda meelega abil valmistu-

sin maaleminekuks korralikult – tühjendasin ära oma rahakoti, võtsin välja eba vajalikud dokumendid ja kaardid, panin oma seljakotti päikesesprilliid, varusärgi, passikoopia ning paberi lähedaste inimeste koduste aadressidega. Rahakotti jätsin pangakaardi, 50 \$ ja 30 € sularaaha.

Laev asus Palermo terminalis Magdalena jões ja siirdusime koos III tüürimehega 30 minuti kaugusel olevasse Barranquilla linna (10°58'N, 74°48'W). Taksojuht sõitis oma Kiaga ette ja lubas meid edasi-tagasi 40 \$ eest ära viia. Hea tehing, mõtlesime. Vihma sadas, kohe ikka korralikult. Need, kes on Lõuna-Ameerikas käinud, teavad, millised on troopilised vihmad. Väga aknast välja ei näinud ja ka ei vaadanud, ent ühel hetkel avastasime, et oleme jõudnud agulisse. Inimtühjad tänavad, mahajäetud majad, vanad tööstushooned. Jäime valgusfoori taga seisma ja meie autojuht pööras ümber ning pani autouksed lukku, ise kuldhambaga veel midagi irtitades. Et me hispaania keelest aru ei saanud, siis ei osanud sellest ka midagi arvata.

Ühel hetkel tundusime, et auto hakkas kuidagi imelikult vasakule poole kalduma ning seisma jääma. Silmanurgast nägime läbi vihma, et mingi kamp mehi hakkab meie poole jooksma. Need viisküsimise relvaga röövlit hakkasid täie jõuga vastu meie uksi taguma ja klaase peksma

“Laev on sinu riik, kapten on sinu president ning laevapere on sinu rahvuskasulased.”

Mingil hetkel avas eesistuv härra pättidele ukse, et mitte kuuli saada. Selle tõtu sai kõrvalistuja sinise silma, jäi ilma jalanõudest ja kõigest, mis tal taskutes oli. Kogu tegevus toimus nii, et autol oli



85. päev merel. Asukoht Atlandi ookean. FOTO: Ilya Zabelin

ainult üks uks avatud. Pätt ronis uksest sisse ja surus relva taksojuhile rinnale. Murdosa sekundi jooksul mäletan end mõtlevat – mis see nüüd on, kas ma näen und? Kas mina, kolmanda kursuse tudeng, olen oma kajutis magama jäänud ja unes sattunud mõnda Hollywoodi märulifilmi? Enne, kui see mõte jõudis mööduda, avastasime end silmitsi päris ehtsa bandiidiga, kes ühe käega võttis ära mu seljakoti ja teise käega kaelaketi

Meremeeste seikluste rubriigis avaldame meremeeste pajatusi seitsme maa ja mere tagustest reisidest. Merel näeb, merel juhtub, meri õpetab. Kui nime avaldada ei soovi, võib ka anonüümselt. Võta toimetusega ühendust ning jaga oma lugu.

ning käekella. Kui kõik olid paljaks tehtud, tahtsid nad mind autost välja sikutada ja ilmselt kaasa võtta. Ehk on kahemeetrised heledapäised eurooplased sealsel mustal turul kuidagi eriti hinnas? Ilmselgelt ma ei tahtnud. Nad sikutasid mind käest ja rebisid särgi seljas katki. Ütlesime, et meil ei ole rohkem midagi, et jätku meid rahule. Et rääkisime inglise keeles, siis ei tea, kui palju nad sellest aru said. Kuna rööv läks ajaliselt pikaks ja nad said selle, mida nad tahtsid, siis panid nad agulisse ajama. Adrenaliin möllas. Tõmbasime autouksed kinni ning sõitsime politseisse avaldust tegema. Kuigi me teadsime, et sellest nagunii

midagi ei saa ja korrumpeerunud politsei võis ise vabalt asjaosaline olla, siis rööv oli edasiste probleemide vältimiseks vaja fikseerida.

Minu kui tudengi jaoks oli veel üks imehea uudis – olin suutnud päästa oma kallid iPhone'i telefoni, mida saime kasutada nüüd, et laeva helistada ja rääkida, mis meiega juhtus. Tänu sellele tuli agent meile politseisse järele ja korraldas turvalise transpordi tagasi laeva. Helistasin veel kodustele, kes pangakaardid kinni panid. Muidugi olid taksojuhil ja tõlgil autos suured silmad, kui nägid mind telefoniga rääkimas. Veel suuremad silmad olid siis, kui ütlesin, kui palju see telefon maksab.

Mida ma sellest õppisin?

Merel olek on igal juhul elukool. Väikeses Eestis elades ei oleks osanud arvata, et selline asi 21. sajandil juhtub. Asju saab asendada, aga olla elu ja tervise juures, see on igatahes väärtus. Tuleb õnnelik olla, sest me ei tea, kas pätid oleksid kasutanud relva või mitte. Kas minu autost välja saamine oli mingi mõttega või oli see ainult minu telefoni kättesaamiseks? Ega palju puudu ei jäänud, kui oleksin oma telefoni neile andnud. Loodan, et järgmisel merereisil saan juba uued maailmajaod avastamiseks ette võtta. Ja ehk siis veidi turvalisemalt.

Päästeoperatsioon Inglise kanalis

Tekst: Jane Niit

Tänavu 14. jaanuari ööl uppus Inglise kanalis tormis 90-meetrine kaubalaev „Fluvius Tamar“, mis vajus põhja kümne minutiga. Soome lipu all sõitva veeremilaeva „Norstream“ laevapere viis läbi kangelasliku päästeoperatsiooni ning kaubalaeva kogu seitsmeliikmeline laevapere õnnestus päästa. „Norstreami“ vanemmehaanik ning Eesti Mereakadeemia lektor Tarmo Post selgitab, mis täpselt tol saatuslikul ööl juhtus ning kuidas viidi läbi kokku 23 minutit kestnud päästeoperatsioon.

Oli kolmteist ja reede. Tuul puhus 18-20 meetrit sekundis, laine oli 3-4 meetri kõrgune. „Norstreami“ kapten andis laevaperele käsu teha laev mereklaariks ehk kajutites, kambüüsis ja teistes laevaruumides tuli kinnitada kõik lahtised asjad ning kogu veeremlast omakorda topeltkettidega. Vanemmehaanik Posti sõnul oli tunda, et tuleb tormine öö. Kuna nende laevas on nii, et vanemmehaanik vahis olema ei pea, läks Post magama pärast masinate mererežiimile seadmist. Tol ööl oli „Norstream“ teel Zeebruggest Tilbury poole.

„Kell 00.50 sain kaptenilt kõne, et meil on olukord teise laevaga. Hüppasin koist välja ning kiirustasin silda. Kapten ütles, et kaubalaev „Fluvius Tamar“ andis meist ühe meremiili kaugusel *mayday*. Et meie olime neile kõige lähem laev, siis ei pidanud me kaua mõtlema ja läksime neile appi. Edasi käis kõik väga kiiresti,“ meenutab Post. „Jooksin alla masinaruumi, lülitasin laeva manööverdusrežiimi ning panin tööle vööripõtkurid ja abimasinad. Kapten võttis sillas

käsirooli.“ „Norstream“ jäi seisma „Fluvius Tamarist“ kahe kaabeltau kaugusel, kahe minuti pärast vajus 90-meetrine kaubalaev nagu allveelaev vöör ees 40 meetri sügavusele merepõhja. Selge oli see, et meremehed on nüüd +6 °C vees ja vajavad viivitamatut päästmist. Selleks hetkeks oli *mayday*-kutsungist möödunud 15 minutit.

Pärast „Fluvius Tamari“ põhjavajumist jäi merepinnale hulpima hulganisti vilkuvaid tulukesi. Kuigi oli pime, siiski oli nähtavus suhteliselt hea. Posti sõnul otsiti prožektoritega veest elumärke, aga see oli väga raske, sest lainete vahelt tuli eristada ujuvaid esemeid, tühje veste ning päästerõngaid. Mõne minuti pärast nägid nad kaht päästeparve ning üht päästepaati, kuid suure peegelduse tõttu ei suutnud nad kindlaks teha, kas parvedes oli inimesi. Side veesolijatega puudus, sest nad ei kasutanud GMDSS raadiot, SARTi ega pürotehnikat. Doveri rannavalve teatas kaptenile, et nad jõuavad sündmuspaika 30 minuti jooksul ning kinnitas, et „Fluvius Tamari“ meeskonnas oli kokku seitse liiget.

„Norstream“ jäi seisma „Fluvius Tamarist“ kahe kaabeltau kaugusel, kahe minuti pärast vajus 90-meetrine kaubalaev nagu allveelaev vöör ees 40 meetri sügavusele merepõhja.“

Kapten arutas ohvitseridega läbi mitu päästeoperatsiooni varianti. Samal ajal oli oluline, et „Norstream“ ei läheks „Fluvius Tamari“ uppumiskohale lähemale kui kaks kaabeltaud. Esiteks ei olnud teada, kui kiiresti alus põhja vajub (mere sügavus oli 40 meetrit, „Fluvius Tamari“ kõrgus veeliinist mastitopini oli 22,5 meetrit). Teiseks võis karta, et uppuva laeva lahtised otsad võivad ulpides sattuda „Norstreami“ sõukruvidesse. „Meie laev ei ole mõeldud päästeoperatsioonideks. Meil oli võimalus vette lasta kiirvalvepaat, lasta vette oma päästeparved, aga et ilm oli halb, siis kapten ei riskinud oma mehi sinna saata.



Päästjate ja päästetute ühispilt. Vanemmehaanik Tarmo Post tagareas vasakult neljas. FOTO: Pekka Wilska.

Otsustasime esialgu manööverdada, nii et see pakuks võimalikele ellujäänutele tuulevarju. Kui märkasime kaht inimest laeva kõrval ulpimas, siis otsustasime avada lootsiukse, mis asus 3,5 meetri kõrgusel veepinnast, ja lasta alla täispikkuses lootsiredel,“ selgitab Post edasisi samme. „Muidugi oli risk, et laine hakkab lootsiukse kaudu sisse lööma. Arvestasime, et kui on hull, siis ei jää muud üle kui uks sulgeda. Kuid nüüd, tagantjärele mõeldes, päästis just laine siis natukene olukorda, sest vees olevad inimesed olid väsinud ja alajahtunud ning neil poleks kindlasti jõudu jätkunud ise sellise ilmaga redelist üles ronida. Lootsiukse ja kaptenisilla vahel oli side käsiraadioga ning kapten manööverdas lootsiukse juurest saadud info põhjal. Abiks oli see, et laine kandis mõlemad mehed õigel ajal piisavalt üles, nii et me suutsime nad ise uksest sisse rebida. Esimesena tirisime merest välja „Fluvius Tamari“ vanemmehaaniku, kes oli juhuse tahtel küll meile kõige lähemal, ent ka kõige halvemas olukorras. Pärast mehe pardaletõmbamist selgus, et ta seljas olev päästeülirikond oli täitunud veega ja mees oli alajahtunud, kaotanud palju energiat, ja et tal oli päästevest vaid ühe kaenla all. Teisena õnnestus meil veest kätte saada uppunud laeva vanemtüürimees. Tema olukord oli märksa parem.“ Edasi võeti ette päästeparves olevad inimesed. Laevalt visatud otste abil juhtisid nad päästeparve samuti lootsiukse juurde ning samamoodi sai laine abiga mehed uksest sisse aidata. „Kui lugesime kokku, et kõik seitse laevapereleiget on päästetud, siis võttis ikka silma märjaks

küll. Parves olevate meeste seisukord oli suhteliselt hea. Mõnel mehel olid lausa riided kuivad,“ meenutab Post. Seejärel toimetati päästetud laevapere messi, kus neile anti sooja teed, soojad riided selga ja termokotid ümber. Päästetud kapten soovis kohe silda minna ja tänada „Norstreami“ kaptenit oma laevapere päästmise eest. Rannavalve kopter jõudis sündmuspaigale kümme minutit peale päästeoperatsiooni lõppu ning kõik mehed vintsiti ükshaaval kopterisse ja viidi haiglasse. Selleks ajaks oli möödunud vähem kui tund aega ajast, mil Tarmo Post kaptenilt kõne sai. „Pääsenutega hiljem vesteldes selgus, et parve jõudsid pootsman, madrus, kokk, teine tüürimees ja kapten. Vanemmehaanik oli veel jooksnud masinaruumi, püüdes laeva päästa, ja vanemtüürimees jäanud teda ootama. Laev uppus niivõrd kiires-

„Norstream“ on Soome lipuga ro-ro-laev ehk veeremilaev, mis sõidab Zeebrugge ja Tilbury vahet. Laeva kogumahutavus on 19 992, pikkus 180 ja laius 25 meetrit. Laev on ehitatud 1999. aastal.

„Fluvius Tamar“ oli Barbadosel lipuga kaubalaev, mis sõitis Hollandist Hispaaniasse. Laeva kogumahutavus oli 2900, pikkus 90, laius 13,6 ja kõrgus 22,5 meetrit. Lastiks oli magneesiumoksiid. Laev oli ehitatud 2009. aastal.

ti, et nad jõudsid napilt viimasel minutil merre hüpata,“ ohkab Post.

Kokku kestis kogu päästeoperatsioon 23 minutit (päästemeeskonnale muidugi tundus see aeg igavikuna) ning tegutseda tuli ülimalt kiiresti. Posti sõnul oli edu võti väga tõhus meeskonnatöö ning laitmatu kommunikatsioon lootsiukse ja silla vahel.

“Ometi ei lähe me iga kord tööle mõttega, et meie töökoht võib põhja minna. Laevahukk on asi, mille peale me iga päev ei mõtle.”

„Kogu meeskond on õppinud eri riikide mereakadeemias, läbinud korduvalt „mees üle parda“-, tuletõrje- ja laeva mahajätmise õppuseid ning sõitnud aastaid merd. Meid valmistatakse põhjalikult ette erinevateks olukordadeks, mis võivad merel ette tulla. Ometi ei lähe me iga kord tööle mõttega, et meie töökoht võib põhja minna. Laevahukk on asi, mille peale me iga päev ei mõtle,“ mõtiskleb Post. „Kuigi, jah, meil on peensuseni selge, kus on kogunemiskoht, kus asuvad päästevestid ja -ülirikonnad, milline on kõige optimaalsem pääsemistee ning mis on kellegi ülesanne hädaolukorras.“

„Norstreami“ meeskond sai 8. veebruaril tunnustuse vaprust eest merel. Mis täpsemalt tol saatuslikul ööl kaubalaeva „Fluvius Tamar“ pardal juhtus, selgitab välja ohutusjuurdlus.

Kalatehnoloog ja aktiivne kalavarude kaitsja Els Ulman-Kuuskmann: „Peame ühiselt vastutama, et kala jaguks kõigile, meie põlvkonnal pole õigust seda järgnevate eest ära süüa!“

Tekst: Jane Niit

Eesti Mereakadeemia kalatoodete tehnoloogia inseneri eriala lõpetanud Els Ulman-Kuuskmann räägib ajakirjale Meremees oma kirjust rahvusvahelisest kalanduskarjäärast ning põhjustest, miks peame merd hoidma ning jätkusuutlikku kalatarbimisse panustama.

Els oli juba väikese tüdrukuna meresse armunud ning iga vaba hetke veetis vanavanemate juures Ida-Virumaal Purtse külas. Samamoodi on Els eluaeg söögitegemist nautinud. „Piimast saab teha erinevaid piimatootmeid. Lihast on levinumad näiteks veise-, sea- ja kanalaha, aga kalu – neid on ju nii tohutult palju. Magevee- ja merekalad, mis omakorda jagunevad pelaagiliseks ehk avaveekoosluseks ning põhjakoosluseks ehk bentiliseks koosluseks, lisaks tohutu valik mereande,“ kirjeldab Els õhinal kalamaailma mitmekesisust. Tore on, et Eesti laevad püüavad arvestatava koguse krevette, mis kõik merel ära külmutatakse ja mööda maailma laiali saadetakse. Samas oli kalanduseriala valik mitme juhuse kokkusattumine, nagu tihti peale elus ikka. Viimase lükke andis Elsile lapsepõlvesõber Roomet Leiger, kes on nüüd ise Eesti Mereakadeemia direktor. „Roomet ütles mulle, et mis ma ikka mõtlen, lähme koos Eesti Mereaka-

deemiasse õppima. Tema läks küll laevamehaaniku erialale ja mina valisin kalanduse, aga noorele, alles ellu astuvale inimesele oli selline koos minek väga julgustav,“ meenutab Els.

Kalatehnoloogi sõnul pole Eestis jätkusuutlikku tarbimise mõttelaadi, siin on veel hoopis ellujäämismõttelaad

Elsi karjäär on olnud värviline ja seda kõige positiivsemas võtmes. „Minu tohutu uudishimu ja teadmisanu on avanud mulle elus palju uksi ja andnud üüratult rahvusvahelist kogemust. Eks kalandus ja merendus ongi oma olemuselt ülemaailmsed,“ mõtiskleb Els. „Juba enne diplomi kättesaamist olin Islandil kolm kuud Põhjamaade Ministrite Nõukogu Nordpraktik-programmiga seoses tööpraktikal kalatööstuse kvaliteediinspektori juures. See oli meeletult hea kogemus, sest Jaapani ja Islandi kalatöötajad on kvaliteedi poolest maa-

ilma parimad! Mul oli juhendaja, kes õpetas, kuidas kala kvaliteeti tuleb kontrollida ja vastavaid dokumente täita. Käisin temaga nii-öelda põllul kaasas, kus kontrollisime kalurite töö puhtust, jää kogust kastides, temperatuure, töötajate hügieenieeskirjade täitmist, määrasime kala kvaliteeti ning arutasime tarnijate ja transpordifirmadega erinevaid kala kvaliteediga seotud küsimusi. Ja nii päevast päeva kolm kuud järjest.“ Islandil sai selgeks asjaolu, et kalavarude säästlikuks majandamiseks on vaja püütud kala töödelda sellisel viisil, et valmistoote eest saadav väärikas hind võimaldab ettevõtetel kasumit toota ka väiksemate tootmismahutudega. Ehk lihtsamalt öeldes saadakse Islandil hakkama jätkusuutlikult kalavarusid majandades. Huvitava asjaoluna võib välja tuua, et Islandi praktika ajal oli särasilmne naine kolmandat kuud lapseootel, mis aga ei olnud Elsi jaoks mingi takistus – kalandushuvi oli lihtsalt niivõrd suur. Hiljem on Els Islandil läbinud ka ÜRO ülilooli aastase täiendusõppe kursuse, mille korraldas sealne mereinstituut. Islandil on kalandus ääretult populaarne – islandlane sööb aastas umbes 90 kilo kala (eestlane vaid 10 kilo) – ja just Islandil puutus Els kokku uute maailma kalatrendidega. „Mulle sobib jätkusuutlik maailmavaade, aga Eestis on veel ellujäämismõttelaad. Näiteks Inglismaal ja Saksamaal saad teha QR-koodiga poes ja restoranis kalast pilti ning saad näha kalurit, kes on selle kala püüdnud. Teisisõnu on polettidel saadavat kala võimalik jälgida alates lossimishetkest,“ toob Els näite läänemaailmast. Näiteks kuulsad kokad kasutavad seda uut tehnoloogilist võimalust enda reklaamimiseks.

Elsi esimene päris erialane töökoht oli suures kalandusettevõttes Maseko kalatehnoloogi abina. Kalanduses on nii, et



Els suundumas kontrollitavale kalalaevale Loode-Atlandi piirkonnas.
FOTO: Jose Paulo Viera



Töökohustuste täitmiseks Portugali kalalaevale ronimas. FOTO: Jose Paulo Viera

tööd on, aga kvalifitseeritud töötajaid ei jagu. Tikutulega otsitakse taga kalaspetsiifiliste teadmistega laborante, kes saavad hästi aru kalabioloogiast. Kalatehnoloogide töö on äärmiselt loov, kogu aeg peab ise arenema ja tooteid arendama. „Mulle ei meeldi, et Eesti kilu ja räim läheb tooraineks külmutatuna lihtsalt Eestist välja. Enne müüsimise Venemaale ja nemad kopeerisid kalatooteid meie Eesti kilust ja räimest, aga kvaliteet polnud enam nii hea kui Eestis toodetud kalatoodetel ning tarbijal hakkas usaldus ka Eesti kalatoodete vastu kaduma. Kunagi esimese vabariigi ajal taheti Tallinna vürtsikilule kui vaid Eestis toodetavale tootele kaitse peale panna, aga ei õnnestunud. Nüüd on Euroopa Liidul olemas selline spetsiaalne märgis, millega kaitseta regionaalset toitu ja kindlaid kvaliteeditingimusi. Me võiksime uuesti proovida seda teha,“ pakub Els välja.

Eesti kalakaitseinspektorist Euroopa Komisjoni kalaudiitoriks

Enne, kui Eesti liitus Euroopa Liiduga, pidi kogu Eestisse sisenev kaup, sh kala, saama selleks loa. „Mina tegelesin Veterinaar- ja Toiduameti (VTA) piiriteenistuses kalalubade saamise menetlusega.

Töö nõudis seda, et tunneksin kalatooteid ja nende gruppe, temperatuure, pidin rohkem end kurssi viima toiduseadusandlusega ning Euroopa Liidu seadustega,“ kirjeldab Els tööd VTAs. „Tol ajal nägin mitmeid võltsitud dokumente kala päritolu kohta, enda teadmata avastasid mitmeid koormaid röövpüütud kalu. Teiste riikide ametkondadega suheldes selgus, et võltsitud dokumentidega kala on püütud ebaseaduslikult. Ma olen jätkusuutliku püügi pooldaja ning sain aru, et kalavarusid tuleb hoolega kaitsta!“ Sellest inspireerituna liikus Els Keskkonnakaitseinspeksiooni kalakaitse inspektoriks, kuid ka seal tulid kasuks Elsi kalatehnoloogia alased teadmised. „Mõned kalatööstused üritasid petta töödeldud kala töötlemiskoeffitsiendiga, aga mu tehnoloogiaalased teadmised võimaldasid välja arvutada õiged toorainekogused ja läbi näha erinevaid petuskeeme. Meil olid tol ajal tööl kalainspektorid, kes olid näiteks metsandust õppinud, ja neile pidin selgitama, et kala ei ole känd, mis maha jääb, see kaob kohe ära. Kala on kiiresti riknev, see pole puit. Kui tuleb teada, siis peab väga kiiresti reageerima,“ ohkab Els. „Tol ajal anti Keskkonnainspeksioonile korduvalt teada, et teatavates veekogudes toimub suur ülepüük. Veterinaar- ja Toiduametile esitatud dokumentide järgi

oli justkui kõik korras. Lõime VTAgas töögrupi ja hakkasime ühiselt asja uurima ning selgus, et mitmed eksportivad kalatööstused olid esmakokkuostu tõendavaid võltsitud dokumente täis. See oli šokk kõigile. Võin öelda, et see oli minu kõige raskem tööülesanne – korrastada midagi, mida on aastaid ebaseaduslikult tehtud.“

Mõnevõrra loogiliselt viis Elsi teekond teda Euroopa tasandil kalavarude kaitsmisega tegelema. 2007. aastal asus ta Euroopa Komisjoni tööle kalainspektorina, kuid hiljem muudeti ametikoht kalandusaudiitoriks. „Euroopa Liidu liikmesriikidel on kõik kalamäärused otsekohalduvad ja inspektoritena kontrollisime kõigi liikmesriikide kalandusalase järelevalve toiminguid. Mina töötasin enamasti Loode- ja Kirde-Atlandi regioonis. Euroopa Liidus määrati iga uue volinikuga uued prioriteedid, mis ka Merendus- ja Kalandusasjade Peadirektoraadile (DG MARE) edasi delegeeriti. DG MARE on ligi 400 töötajaga Euroopa Komisjoni üksus, mille ülesanne on ühise kalanduspoliitika ja integreeritud merenduspoliitika rakendamine. DG MARE piirkondlikud direktoraadid koostasid üheskoos inspektorite ja audiitoritega auditeerimise ning kontrolli programmi. Inspektorite ja audiitoritena pidime kontrollima, mida tehakse, ja

nähtu tuli raportisse kirjutada ning siis see DG MARE vastava direktoraadi direktorile esitada,“ selgitab Els. „Minule teadaolevalt on Euroopa Komisjon algatanud mitu kohtuasja ning üks alamõdulise kala püügi ja müügi juhtum jõudis lahendini, milles Prantsusmaa pidi maksma 25 miljonit eurot trahvi ning iga aasta veel lisaks, kuni Euroopa Liidu reeglite järgimisega hakkama saadi.“

Initsiatiivikas noor kalakaitsja rahmeldas mitmeid aastaid nii Atlandi ookeanil suuri kalalaevu kontrollides kui ka Eesti kalavarusid kaitstes. „Palju kordi avastasin, et mõtlen juba mitmes keeles korraga,“ ütleb Els naerdes, ent lisab tõsines: „Lisaks erialateadmistele on väga tähtis ka keelteoskus. Soovitan noortel õppida ja veelkord õppida keeli. Räägin puhtalt inglise, eesti ja vene keelt, lisaks algtasemel prantsuse, hispaania ning soome keelt. Tean oma kogemusest, et seadusi on väga hea lugeda originaalkeeles, tõlkes läheb palju kaduma.“

Maailmas levinud üleüügi pärast on populaarne sushi kala siniuim-tuunikala väljasuremisohus

Kala tarbimine maailmas on jätkuvas tõusuvoolus. Kuna ainult kalakasvatusest ei piisa, siis toimub ka jätkuv kala

“Üks tuunikala on umbes 500 kilo, see on sama raske kui lehm. Kreekas oli mul võimalus nende kahemeetrise tuunikaladega koos ujuda, ma ei kartnud, aga päris kõhe oli.”

ülepüük. „Mul on kahjuks tunne, et kui nii läheb edasi, siis äärmiselt populaarsel sushi kalal siniuim-tuunikalal tekib raskusi ellujäämisega. Kalleim tuunikala maksis 25 000 \$. Kujutage ette, see on ühe kala hind, kuidas jätab kalur selle püüdmata? Tarbija peab aru saama, et see on halb,“ vangutab Els muretsedes pead. „Kas üldse tead, kui palju kaalub täiskasvanud tuunikala? Üks tuunikala on umbes 500 kilo, see on sama raske kui lehm. Kreekas oli mul võimalus nende kahemeetrise tuunikaladega koos ujuda, ma ei kartnud, aga päris kõhe oli.“ See muidugi ei olnud lõbusõit, vaid Els tegeles töökohustuste täitmise- ja ning kontrollis tuunikalade vastavust püüginormidele.

Euroopa Liit võitleb järjepidevalt ebaseadusliku kalapüügi. Sellega kaasneb peaaegu alati ka orjapidamine – inimesed tuuakse ebaseaduslikult laevale, ei maksta neile inimväärset palka ning kui kalalaevad end enam ära ei majandada, jäetakse meeskonnad merele ulpima.

Need nn kummituslaevad triivivad India ja Vaikses ookeanis, Atlandi ookean on selles valguses kõige tsiviliseeritum. „Inimese ahnust ei ole võimalik kontrollida. Peame ühiselt vastutama, et kala jaguks kõigile, meie põlvkonnal pole õigust seda järgnevat eest ära süüa. Meri on plastikut täis ning kala üha vähem, oleme justkui rumal plastikupõlvkond, kes krabab kõik eest ära. Äri saab teha ka mõõdukalt majandades,“ kinnitab Els. „Selle tõestuseks tahan hakata jätkusuutlikult Eesti kalast tooteid arendama. Kahe väikese lapse kõrvalt võtsin vahepeal aja maha, aga nüüd tahan juba jälle tegutseda.“

Lõpetuseks ütleb Els, et tüdrukud ei peaks kartma merel käimist. Kalandus ja merendus on väga rahvusvaheline. Kui oled vähegi inimene, keda huvitab oma töös rahvusvaheline dimensioon, siis on see ainuõige valdkond. Pealegi vaadatakse igal pool soolisi kvoote, mistõttu mehelikus valdkonnas on naisel palju kergem.



Võrgusilma suurust kontrollimas. FOTO: Jose Paulo Viera

Eesti Mereakadeemia uuris STCW-F konventsiooni ja Kaplinna lepingu rakendamise otstarbekust Eestis

Tekst: Mari-Liis Kuuse, Eesti Mereakadeemia teadus- ja arenduskeskuse spetsialist

Eesti Mereakadeemia viis mullu sügisel läbi STCW-F konventsiooni (Kalalaevade laevapere liikmete väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon) ja Kaplinna lepingu (1977. aasta „Torremolinose rahvusvahelise kalalaevade ohutuse konventsiooni“ 1993. aasta protokollide sätete rakendamise kohta) rakendamiseks vajalike tegevuste ja sotsiaalmajandusliku mõju uuringu, mille eesmärk oli luua piisav ettekujutus nende võimalikust mõjust Eestis.

Uuringu autorid on Eesti Mereakadeemia õppejõud Eha Merirand, Rein Raudsalu ja Maret Guldenkoh ning uuring viidi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) tellimisel läbi septembrist detsembrini 2016. aastal.

Uuringu käigus tuli (1) määratleda Kaplinna lepingu ja STCW-F konventsiooni rakendamise sihtrühmad (sh peamised ettevõtted ja organisatsioonid) ja nende suurus, (2) tuvastada, milliseid tegevusi peavad sihtrühmad ellu viima ja milliseid meetmeid võtma Kaplinna lepingu ja STCW-F konventsiooni rakendamiseks, (3) hinnata, milline on Kaplinna lepingu ja STCW-F konventsiooni rakendamise sotsiaalmajanduslik mõju sihtrühmadele, (4) tuvastada, kas Kaplinna lepingu ja STCW-F konventsiooni rakendamisel on mõju elu- ja looduskeskkonnale, riigi julgeolekule, riigi välissuhetele ja regionaalarengule, (5) fikseerida eri riigiasutuste pädevused Kaplinna lepingu ja STCW-F konventsiooni rakendamisel, (6) hinnata Kaplinna lepingu ja STCW-F konventsiooni rakendamise seonduvat riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevustega seotud eeldatavat kulu ja tulu ning (7) hinnata võimalikke muid kulusid ja mõju.

Uuringu põhjal pidi saama piisava selguse, et otsustada, kas Kaplinna lepingu ja STCW-F konventsiooni ratifitseerimine on Eestile otstarbekas ja vajalik.

Kalapüük moodustas 2015. aastal 0,1% Eesti sisemajanduse koguproduktist. Hoolimata tagasihoidlikust panusest

sisemajandusse, on kalapüügil Eesti rannikualadel suur majanduslik roll, kuna seal võivad puududa alternatiivsed tegevusvaldkonnad. Kalapüügi- ja vesiviljelussektoris saab Statistikaameti 2014. aasta andmeil tööd 740 inimest, kellest 634 on otseselt seotud kalapüügiga. Sisevetel tegeleb kalapüügiga 484 laeva, kuni 12 meetri pikkuseid kalalaevu on Läänemerel 1508, üle 12 meetri pikkuseid kalalaevu on Läänemerel 36 ning mujal väljaspool Läänemerd tegeleb kalapüügiga 5 kalalaeva. Eesti kalalaevade keskmine vanus on umbes 30 aastat.

2012. aasta Kaplinna leping

Kaplinna lepingu peamine eesmärk on erinevate nõuetega kalalaevade ehitusele, seadmetele ja varustusele parandada nende meresõiduohutust. Leping asendab selle aluseks olevat Torremolinose protokoll, tuginedes selle protokollis sisule ja täpsustades sätteid, mis tulenevad Torremolinose protokollist ja selle eel olnud Torremolinose konventsioonist. Lepingus sätestatakse, et kõiki kohaldatavaid sätteid tuleb lugeda koos kui lepingut.

Algset 1977. aasta Torremolinose rahvusvahelist kalalaevade ohutusega seotud konventsiooni on muudetud ja parandatud kaks korda. 1993. aasta protokoll uuendab peamiselt tehnilisi nõudeid ning 2012. aasta Kaplinna leping leevendab muuhulgas lepingu jõustumise nõudeid – lepingu peavad ratifitseerima vähemalt 22 riiki, millele kuulub minimaalselt 3600 vähemalt 24-meetrist

kalalaeva.

2016. aasta oktoobriks oli Kaplinna lepingu ratifitseerinud seitse riiki, mille kalalaevastik moodustab 4,03% maailma laevastiku kogutonnaažist: Island, Kongo, Lõuna-Aafrika Vabariik, Madalmaad, Norra, Saksamaa ja Taani. Leping mõjutab 24-meetriseid ja pikemaid (või kogumahutavusega 300 ja enam) kalalaevu, mis tegelevad kalapüügiga väljaspool rannapüügi ala. Lepingu tehnilised ja ehituslikud nõuded on seatud enamasti 24, 45 ja 75 meetri pikkustele ja pikematele uutele kalalaevadele, ent osa nõudeid tuleb rakendada ka 24, 45 ja 75 meetri pikkustel olemasolevatel kalalaevadel.

Kaplinna lepingu mõjualasse jääb Eestis 25 kalalaeva, mis kuuluvad 14 ettevõttele ning moodustasid 2016. aasta augustis 1,23% kogu Eesti kalalaevade riiklikku registrisse kantud kalalaevadest (sh sisevete kalalaevad) ning 1,61% merekalalaevadest (segmendid Läänemeri ja mered väljaspool Läänemerd).

Eesti riigisiseseid kalalaevu puudutav seadusandlus vastab kõrgetele rahvusvahelistele nõuetele ning on juba kooskõlas lepingus toodud miinimumnõuetega.

1. juulist 2013 kuni 31. detsembrini 2015 inspekteeriti välisriigi lippu kandvaid üle 24-meetriseid kalalaevu 15 korral. Inspeksioonide käigus tehti 43 märkust ning üks laev peeti kinni aegunud doku-

Alla 12 m	12-23,9 m	24-44,99 m	45-74,99 m	Üle 75 m
1965	43	20	5	0

Tabel 1. 2016. aasta augustis Eesti kalalaevade registrisse kantud kalalaevad

mentide ja seadmete tõttu.

Eestis kehtestab nõuded kalalaevade projekteerimisele, ehitamisele ja seadistamisele Meresõiduohutuse seaduse (edaspidi MSOS)¹ §19, mille lõige 5 sõnastab: kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid kehtestab valdkonna eest vastutav minister.

Eesti riigisisene seadusandlus koos Euroopa Liidu seadusandlusega saadab tugeva rahvusvahelise signaali kalalaevade omanikele, näidates, et Eesti on riik, kus kalalaevade ohutus on prioriteet.

Võttes arvesse Kaplinna lepingus sätestatud nõudeid, jõuti järgmistele järeldustele:

1. Eesti seadusandlus on juba vastavuses Kaplinna lepingu ja Torremolinose protokolliga sätetega. Vajalikud on väikesed muudatused merendusalasest seadusloomes. Vastavus lepingule tuleb märkida väljastatavale rahvusvahelisele kalalaevade ohutustunnistusele, mis sisuliselt vastab majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr 222 „Kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid“ (edaspidi KO) lisale 1 („Vastavuse tunnistus“).
2. Lepinguga ühinemise tulemusena ei muutu Eesti kalalaevade tehnilised nõuded.
3. Lepinguga ühinemine hõlmab vaid ca 1% Eesti kalalaevastikust ning ühinemise ettevalmistamine, ratifitseerimine ja hilisem haldamine ei ole vastavuses saavutatud tulemusega.
4. Eesti sadamaid ei külasta kuigi palju nn kolmandate riikide lipuga kalalaevu, mis võiksid nõuetele mittevastavuse tõttu põhjustada kahju Eesti merekeskkonnale.
5. Uuringu autorid ei näe küllalt põhjust, mis osutaksid lepingu ratifitseerimise vajalikkusele.

STCW-F 1995

„Kalalaevade personali väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon, 1995“ (STCW-F) jõustus 29. septembril 2012 pärast 15 ratifitseerimiskirja laekumist 29. septembriks 2011. STCW-F (edaspidi konventsioon) sätestab merel tegutsevate vähemalt 24 m pikkuste kalalaevade meeskonnaliikmete diplomite ja kvalifikatsiooni kinnitavate tunnistuste väljastamise korra ning miinimumnõuded väljaõppele. 28. oktoobriks 2016 oli konventsiooniga ühinenud 19 riiki ja üks assotsieerunud osapool². Eesti naabritest on konventsiooni jõustanud Leedu, Läti ja Venemaa.

Konventsiooni algatas IMO lootuses parandada ohutusalasest madalseisu merekalanduses, mis teadete kohaselt tõi igal aastal kaasa enam kui 24 000 elu³ kaotuse. Eesmärk oli tõsta kalalaevade meeskondade hariduse ja kvalifikatsiooni taset ning seada sellekohased standardid koos vastavate tunnistuste väljastamise korraga. Kalalaevade personali diplomeerimist puudutab ka varasem dokument: IMO Resolution A.539(13) 1983. aastast „*Certification of skippers and officers in charge of a navigational watch on fishing vessels of 24 meters in length and over*“, millele viidatakse konventsiooni jaotises I/1⁴.

Kohustuse sisu	Mõjud	Võimalik rahastaja
Välja töötada rahvusvaheline kalalaevade ohutustunnistus koos vajalike lisadega vastavalt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (edaspidi IMO) nõuetele.	Kaasneb täiendav halduskoormus ning sellega seonduvad kulud (sh täiendava personali kulud).	Seotud ministereeriumid, Veeteede Amet
MSOS, KO ja KLO: lisade rahvusvahelise kalalaevade ohutustunnistuse väljastamise ja nõuetega seonduvad sätted.	Täiendava seadusandluse loomine ning rakendamisega seotud otsesed ja kaudsed kulud.	Seotud ministereeriumid
Nõuetekohaste tunnistuste väljastamine, registri pidamine.	Võimalikud täiendava personali kulud, halduskulud.	Seotud ministereeriumid, Veeteede Amet

Tabel 2. Lepinguga ühinemise mõjud

Konventsiooni teksti mõte ei erine STCW 78 tekstist, vaid väljendab neid-samu põhimõtteid lühendatud vormis. Määratlustes on defineeritud eraldi „kalalaev“ ja „merekalalaev“, kusjuures esimene neist langeb ühte sama määrat-

lusega STCW 78-s, teise sõnastus on ligilähedane STCW 78 terminile *sea-going ship*.

Konventsiooni lisa ülesehitus on säilitanud varasema dokumendi (IMO Resolution A.539(13) „*Certification of Skippers and Officers in Charge of a Navigational Watch on Fishing Vessels of 24 meters in Length and Over*“ sisu ja ülesehituse. See ülesehitus erineb täielikult STCW 78 ja selle Koodeksi ülesehitusest. Raske on mõista, miks IMO uuendas 1995. aastal STCW 78 lisa ja, andes välja STCW Koodeksi (STCW Code), kiitis samal ajal heaks konventsiooni sellises redaktsioonis. Seda enam, et konventsiooni on juba algselt sisestatud vajadus seda täiendada ja uuendada suunitlusega STCW 78-le (resolutsioon 6: „*Training and certification of personnel on board large fishing vessels*“, mehaanikute väljaõpet puudutav resolutsioon 7: „*Requirements for officers in charge of an engine watch and watch-keeping provisions*“ ning GMDSSi puudutavate pädevuste kohta käivad sätted). Aastail 2005–2015 juhtus kalandussektoris Tööinspektsiooni andmeile tuginedes⁵ 37 tööõnnetust, mida võib lugeda väga madalaks (nagu eelnevalt kirjutatud, siis kalandussektoris töötas 2014. aastal 740 inimest, tööõnnetusse sattus samal aastal neist vaid 3, mis moodustab 0,40% kalandussektoris töötajatest.)

Viimasel viiel aastal on tööõnnetusi olnud 21 ning otseselt kalalaevadel juhtus neist 12, ülejäänud toimusid kas külmahoonetes või muudes kalatöötlemisega seotud kohtades. Raske kehavigastusega lõppes 10 tööõnnetust, kuid tööinspek-

¹Meresõiduohutuse seadus: <https://www.riigiteataja.ee/akt/105042016003> (22.11.2016)

²IMO koduleheküljel „Status of Conventions“ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (06.12.2016)

³ILO 2001. aasta aruanne ohutuse ja tervishoiu kohta kalandussektoris

⁴ELi ametliku dokumendina välja antud STCW konventsiooni Manila muudatustega parandatud lisa tõlkes kasutatakse sõna Regulation tõlkena Jaotis. Seda tõlget kasutatakse uurimistöös ka STCW-F konventsiooni lisale viidates.

⁵Andmete allikas on Tööinspektsiooni töökeskkonna osakonna analüüsi- ja arengulituse analüütiku Krista Vaikmetsa saadetud teave.

torid uurisid vaid kolme juhtumit. Samuti tuleb ära märkida, et vaid ühel juhul oli põhjuseks märgitud puudulik väljaõpe ja juhendamine.

Konventsiooniga ühinemise argumente

Positiivsed küljed:

1. Nõuete ühildumine konventsiooniga ühinenud naaberriikides kehtivate nõuetega.
2. Madalamad pädevusnõuded võivad soodustada kutsevalikut.
3. Võimalus töötada osalisriikide laevadel, kus samuti kehtivad madalamad pädevusnõuded.

Negatiivsed küljed:

1. Suur juriidilise ja halduslase töö maht ühinemise ettevalmistamisel.
2. Eesti mereõppeasutustes puuduvad spetsiaalsed õppekavad.
3. Konventsiooni järgi nõutava väljaõppe saanud spetsialist ei leia tööd teistes meresõidu valdkondades.

Mida annaks konventsiooniga ühinemine?

Uuringus intervjueriti Läti Mereadministratsiooni meremeeste registri juhatajat kapten Jazpens Spridzansi, kelle ar-

“Konventsiooni algatas IMO lootuses parandada ohutuselast madalseisu merekaulanduses, mis teadete kohaselt tõi igal aastal kaasa enam kui 24 000 elu kaotuse.”

vamusest võis välja lugeda, et erilist kasu pole ühinemisest saadud ning ilmselt ei teki ka mingit kahju, kui selle konventsiooniga ei ühineta.

Võttes arvesse konventsiooni nõudeid, jõuti järgmistele järeldustele:

1. Uuringu teostajail ei ole küllaldaselt argumente, mis näitaksid konventsiooniga ühinemise vajalikkust.
2. Sügavat kahtlust tekitab tunduvalt



Kalalaev „PRINGI”. FOTO: Tauri Roosipuu

madalama pädevustasemega spetsialistide ettevalmistamise otstarbekus, mida konventsioon võimaldab, võrreldes STCW 78 nõuetega, sest nende spetsialistide karjäärivõimalused on piiratud.

3. Suured maailmameredel tegutsevad kalapüügiettevõtted kasutavad oma laevadel edukalt Eesti Mereakadeemia ja Eesti Merekoolis hariduse ja pädevused omandanud spetsialiste. Mõnel juhul võimaldab töandja ise vajalike lisateadmiste ja pädevuste omandamise, mille maht ei ole suur.

4. Eestis ei ole suurt nõudlust avamerekalurite järele.

5. Nendes nii ranna- kui ka avamerekalurite väljaõppe osades, mida STCW 78 nõuded ei sisalda, on võimalik koostada täiendõppe programmid, mis võiksid huvitatuile kättesaadavad olla.

6. Diplomeerimisel võiks konventsiooniga nõutavate eriteadmiste olemasolu ära märkida ametikohta kinnitaval kinnituslehel.

7. Kalalaevade reakoosseisu väljaõpe võib tugineda STCW 78 nõuete kohasele õppele, kui lisada täiendavate teadmiste moodul. Arvestades STCW 78 tunduvalt kõrgemaid nõudeid, oleks selline spetsialist ka kalalaeval tunduvalt pädevam. Aastail 2010–2015 on merekalapüügi müügitulu, puhaskasum ja tegevuskulud arvatud 12 äriühingu koondandmete alusel. Suurim merekalapüügist saadud müügitulu oli 2012. aastal (45,45 miljonit eurot) ja väikseim 2010. aastal (32,78 miljonit eurot). Keskmine müügitulu aastati oli 34,05 miljonit eurot, ettevõt-

jate keskmine oli 2,84 miljonit eurot. Suurim puhaskasum teeniti 2015. aastal (15,82 miljonit eurot) ja väikseim 2010. aastal (4,26 miljonit eurot), ettevõtjate keskmine oli 0,75 miljonit eurot. Tegevuskulu on aastati olnud stabiilne, keskmiselt igal ettevõtjal 0,37 miljonit eurot, suurim oli see aastail 2011 ja 2012. Et rakendada konventsiooni nõudeid, peaksid kalalaevade ohvitserid läbima koolituse. Eeldades, et kalalaevade majandustegevus toimub aasta ringi ja kalalaevadel on kaks meeskonda (kummaski kapten ja kaks tüürimeest), on vaja koolitada 210 isikut. Vajalikku erialast täiendõpet eeldusel, et ohvitseridel on kutsetunnistused vastavalt STCW 78 nõuetele, saaks pakkuda Eesti Mereakadeemia, kus on võimalik läbida „Tööstusliku traalpüügi baaskursus“.

Kaplinna lepingu ja STCW-F konventsiooni rakendamisega seotud mõjude hindamise analüüsi tulemused:

1. Lepingu ja konventsiooni rakendamisega ei kaasne olulist sotsiaalmajanduslikku mõju sihtrühmadele ja nende konkurentsivõimele.
2. Lepingu ja konventsiooni rakendamisega ei kaasne mõju elu- ja looduskeskkonnale, riigi julgeolekule, riigi välisühetele ja regionaalarengule.
3. Lepingu ja konventsiooni rakendamise ei kaasne riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevustega seotud eeldatavat kulu ja tulu.

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4	4	2	5	1	2	8	2	4	3	2

Tabel 3. Tööõnnetused kalandussektoris aastail 2005-2015

Mitu viikingit on vaja, et laev liikuma saada?

Tekst: Krislin Aedla, Eesti Mereakadeemia kommunikatsiooni- ja turundusjuht

Sellest aastast Eesti Mereakadeemia koosseisu kuuluvas Väikelaevaehituse Kompetentsikeskuses Kuressaares viidi läbi ainulaadsed mudellaeva katsetused. Nimelt katsetati viikingite laeva. Äsja on uuringu esmased tulemused selgunud ja neid tutvustas lähemalt ajakirjale Meremees Väikelaevaehituse Kompetentsikeskuse hüdrodünaamika ekspert, Salme laeva projektijuht Andrei Petrov.

Tõenäoliselt on enamik Eesti inimesi vähemalt midagi kuulnud aastaid tagasi Saaremaalt leitud viikingite laevadest. Laialt meedias kajastatud ja Salme laevadeks nimetatud kaks viikingi laevamatust oli arheoloogide kinnitusel täiesti ainulaadne leid kogu Euroopas. Leid heitis omajagu valgust Läänemere piirkonna viikingite ajaloole. Varem ei ole avastatud ühtki selle perioodi lahingumatust, kus oleks leitud nii suur arv langenud sõdalasi. Leiu tegi aga veelgi ainulaadsemaks asjaolu, et see dateeritakse umbes aastasse 750, mis on pea sada aastat varasem kui senine teadaolev purjelaev. Laeva kuju taastamine näitas, et laeval olid kõik omadused, mis on vajalikud purje kandmiseks. Seega võib üsna tõenäoliselt väita, et Salme laev oli purjelaev. Kui tegu oli purjelaevaga, muudab see senist arusaama sellest, millal puri Läänemere kasutusele võeti. Katsetuste laevamudel tehti kolm meetrit pikk, 58 sentimeetrit

gitada, kuid katsetuse tarbeks valiti mõõduv varasemate leidude põhjal. Salme laeva jooniste aluseks võeti Norra Gokstadi viikingilaev, mis avastati täiesti säilinuna. Katsemudeli valmistas firma Composite Plus.

Katsetusega selgitati välja viikingite laeva sõidumomadused

Salme laeva projektijuht Andrei Petrov selgitas, et mudellaeva basseinikatsete eesmärk oli näha, kuidas viikingite laev võis merel käituda ja millised võisid olla tema sõidu-, kvaliteedi- ja kiirusomadused. Kogu maailmas täiesti ainulaadne katsetus oli teostajaile äärmiselt põnev, kuid pakkus seejuures omajagu väljakutseid. Katsetusel tuli arvesse võtta palju erinevaid aspekte, millele ehk kohe mõeldagi ei oska, kuid mis kõik võisid laeva omadusi mõjutada. Näiteks oli tarvis arvestada nii võimalikku rööv-

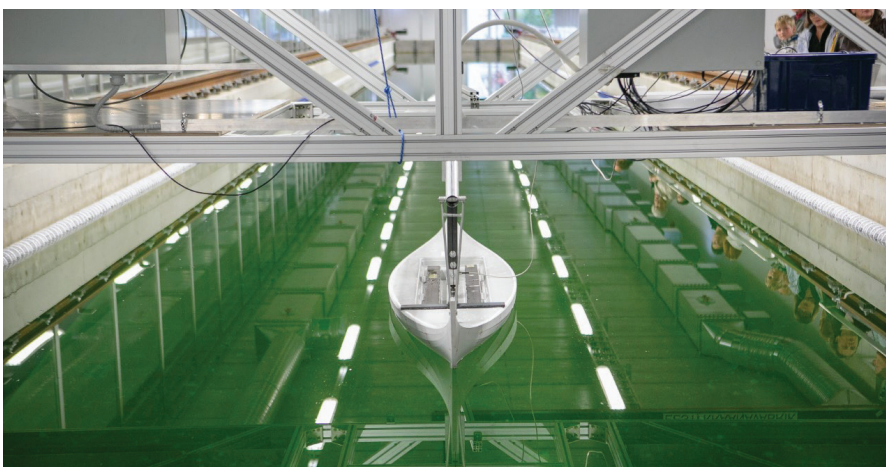
meetrit. Arvestada tuli nii purjede all kui ka aerudega sõitu ja hinnata, kui kiiresti võisid tolleaegsed kahemeetrised viikingid üldse sõuda. Seejärel tuli püstitatud hüpoteesid proovile panna ja välja selgitada, kas laev üldse oli võimeline Läänemerd ületama.

Andrei Petrov rääkis põnevast katsest täpsemalt: „Salme laeva katseprogramm koosneb erinevatest tehnilistest ja loogilistest osadest: takistus- ja lainekatsetest. Samuti testisime erinevaid tõukejõu viise, et selgitada, kuidas võis laevaga merd ületada nii sõudes kui ka purjede abil. Nüüdseks oleme lõpetanud takistuskatsed sileda veega ja sellega seonduvad osakatsed, kus mõõtsime nii trimminurka kui ka edasiliiikumiseks vajalikku võimsust.“

Mitult viikingit ikkagi oli tarvis, et see laev liikuma saada?

„Esialgsete tulemuste põhjal saab öelda, et Salme viikingilaev suutis rahuliku vee korral saavutada kiiruse viis-kuus sõlme ainuüksi aerujõul. Samuti oli väga lihtne saada laeva liikuma – me võime eeldada, et selleks oli vaja kõigest kaht viikingit, kuna nende aeruramm* peaks olema piisav, et liikuda kiirusega kolm sõlme. Kiirusel seitse sõlme ja enam on näha laeva takistuse kiiret kasvu, millega koos suureneb ka liikumiseks vajalik jõud ja trimminurk. Sellest võime järeldada, et suuremaid kiirusi oli võimalik saavutada ainult purjede all sõites,“ vastas ta kindlameelselt.

*Keskmine lihasvõimsus, mida tänapäeva sportlane suudab sõudes kasutada, on umbes 300 W. Seega suutsid 16 viikingit koos töötades teoreetiliselt arendada võimsust umbes 4,5-4,8 kW. Kergete aerude kui propulsiivmehhanismi efektiivsus on umbes 60-65%. Raskete aerude puhul on energiakadu suurem, üle 50%. See tähendab, et viikingite arendatav võimsus raskete aerudega sõudes oli umbes 2,2-2,5 kW.



Viikingite mudellaeva katsetus. FOTO: Valmar Voolaid

lai ja 13,5 sentimeetrise süvisega. Kuna puit oli laeva avastamise hetkeks juba lagunenu, oli võimatu tolleaegse laeva täpseid mõõde, eriti aga kuju välja sel-

lasti kaalu, aga röövlast võis tol ajal olla lausa puhas kuld, kui ka laeval sõitvate viikingite endi kaalu, kellel leitud luude põhjal võis pikkust olla koguni kaks

Miks muutub järjest rohkemates riikides teatavais olukordades päästevestide kandmine kaluritele kohustuslikuks?

Tekst: Elerin Urbalu, OhutusjuurdLuse Keskuse laevaõnnetuste uurija

Päästeamet viis 2016. aastal läbi ulatusliku kampaania "Armasta elu. Kanna päästevesti" päästevestide kandmise kohta. Eelnenud kahe aasta jooksul kaotas pisikeses Eestis veesõidukiõnnetustes oma elu 18 inimest. Vaid kaks neist kandsid päästevesti.

Meenutamaks eestlastele enne hooaja algust Päästeameti head tööd ning põhjuseid, miks on päästevesti kandmine veesõidukis nii vabal kui ka tööajal oluline, tutvustan artiklis lähemalt Ühendkuningriigi laevaõnnetuste ohutusjuurdLuse asutuse MAIB tehtud analüüsi 15 aasta jooksul uppumissurmaga lõppenud õnnetuste kohta. Artikli andmed keskenduvad küll ennekõike kalalaevadel töötavatele meremeestele, kuid iga inimene ehk mõistab, et täpselt sama oluline on kanda päästevesti tegelikult igas veesõidukis. Lugemise lihtsustamise huvides kirjutan isiklike ujupäästevahendite asemel siin artiklis lühendatult ja ka natuke ebatäpselt „päästevest“.

MAIB analüüs surmaga lõppenud õnnetustest aastail 2000-2015

MAIB analüüs „Lifejackets: a review“ on suurim tänapäevane Euroopas tehtud analüüs uppumissurmaga lõppenud õnnetuste kohta, mille puhul päästevesti puudumine tõenäoliselt saatuslikuks sai. MAIB analüüsis aastail 2000-2014 toimunud õnnetusi tööstusliku püügiga tegelevatel kalalaevadel ning ei leidnud mingit alanevat trendi uppumissurmade arvus. 67% hukkunud kalureist ei kandnud päästevesti ega muud samalaadset isiklikku ujupäästevahendit. 2013. aastal viis Ühendkuningriigi Kalatööstuse Ohutusgrupp (*Fishing Industry Safety Group*) läbi ulatusliku veeohutuskampaania, mis üritas veenda kalureid kanda päästeveste tekil töötades. Kampaania hõlmas ka ulatuslikke toetusi päästevestide soetamiseks.

Hoolimata kõigist võetud meetmetest ja korraldatud kampaaniast näitavad 35

uut uppumissurma juhtumit aastail 2013-2016, et uppumiste arv pole jätkuvalt vähenenud ja kalurite ohutuskäitumine pole märgatavalt paranenud. Ühendkuningriigis vaadati üle ka teiste riikide samalaadseid kampaaniaid ning neid analüüsid jõuti järeldusele, et üldiselt on pelgalt kampaaniad ebaefektiivsed ega muuda kalurite harjumusi, kui koos kampaaniaga ei tehta selles suunas ka seadusmuudatusi.

15 aasta jooksul 139 uppumissurma

MAIB statistika tõi välja 380 niisugust juhtumit kalalaevadel aastail 2000-2015, kui inimene oli üle parda kukkunud. 139 neist olid uppumissurmad, millest 93 hukkunud ei kandnud päästevesti ja 17 olid päästevestiga. Ülejäänud 29 juhtumit puhul pole teada, kas õnnetuse toimumise hetkel oli inimesel päästevest seljas või mitte.

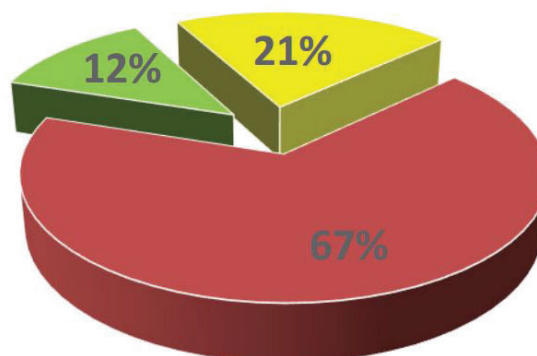
Ameerika Ühendriikide (USA) rannavalve analüüs aastail 2007-2013

USA rannavalve juhtis õnnetusjuhtumite revisjonikomisjoni (*Casualty Review Panel*), mis uuris surmaga lõppenud õnnetusi aastail 2007-2013. Nende analüüs tuvastas, et 148 inimest (sh 29 kutselist kalurit) oleksid tõenäoliselt ellu jäänud, kui nad oleksid üle parda kukkudes kandnud päästevesti või muud samalaadset abivahendit. 2012. aastal avaldas USA rannavalve ka statistika, milles tõi välja, et 459 surmaga lõppenud üle parda kukkumise korral väikelaevadelt ei kandnud 82% hukkunuist päästevesti.

Kanada uurimustöö aastail 1991-2000

Kuigi see üle 15 aasta vana uurimustöö võib tunduda nooremale põlvkonnale aastaarvude järgi juba iganenud, siis juh-

KALURITE UPPUMISSURMAD AASTATEL 2000-2015



Statistika näitab selgelt, et päästevesti kandja võib üle parda kukkudes viis korda tõenäolisemalt ellu jääda.

tumite analüüs näitab ka tänapäeval samasuguseid tulemusi. 89% uppumissurmaga juhtumest polnud inimestel seljas

päästevesti. Statistika analüüs tõi välja, et üle parda kukkudes on viis kuni kaheksa korda tõenäolisem surma saada, kui päästevesti ei kanna.

Ühendkuningriigi kampaania – tasuta päästevestid kaluritele

Alates 2013. aastast on mitu kalandusorganisatsiooni jaganud Ühendkuningriigi kaluritele päästeveste tasuta või riigi toel väga soodsalt. Kokku jagatakse Ühendkuningriigis tasuta välja 7880 päästevesti (nende tootmist ja jagamist toetas ka Euroopa Liit). Need päästevestid olid spetsiaalselt loodud kaluritele tekil kandmiseks, võttes arvesse praktilisust ja lihtsust-kerget, et vesti oleks mugav pidevalt kanda.

Sellest ajast saati on Ühendkuningriigis (ÜK) läbi viidud 35 uut ohutusjuurdlust üle parda kukkumiste kohta. Neist:

* 22 juhtumi korral, mil päästevesti kandmine oleks õnnetuse tagajärge muutnud, olid 17 korral päästevestid tegelikult laeva pardal olemas. Päästevesti kanti vaid kolmel korral.

* 14 inimest oleks ellu jäänud, kui sobivaid ohutusvahendeid oleks kasutatud tekil töötades. Neist üheksal korral olid sobivad vahendid laeva pardal olemas, kuid neid ei kasutatud.

* Mitmel juhtumil olid laeva pardal tasuta saadud päästevestid olemas, kuid need olid jätkuvalt originaalpakendis ja ühe juhtumi puhul oli päästevest jäetud koju.

MAIB on alates 1991. aastast korduvalt andnud soovitusi muuta päästevestide kandmine tööstuslikul kalapüügil kohustuslikuks. 1992.-1996. aastal läbi viidud ÜK kalalaevade ohutusanalüüsis toodi välja väga suur arv surmaga lõppenud õnnetusi üle parda kukkumistel ning kuigi esialgu plaanis Ühendkuningriigi Veeteede ja Rannavalve Amet (*Maritime and Coastguard Agency*, edaspidi *MCA*) vastavalt saadud tulemustele teha päästevesti kandmise kohustuslikuks, siis seni on korduvalt iseenda seatud tähtaega ja eesmärke edasi lükatud.

MCA plaan oli algul jälgida, kas ohutuskampaaniad, tasuta päästevestid jms muudavad olukorda ning surmajuhumite arv väheneb, ning kui seda ei juhtu, siis teha päästevestide kandmine kalalaevadel kohustuslikuks. Nüüd on järgmine plaan teha seadusmuudatus aastaks 2020.

ÜK kampaaniad päästevestide populariseerimiseks

Eri organisatsioonid on üritanud kalurite harjumusi muuta erinevate kampaania-

tega. Näiteks viidi 2005. aastal läbi testperiood 120 kaluriga, kes testisid erinevaid päästeveste ja muid samalaadseid vahendeid, et hinnata nende kasutusmugavust ja kvaliteeti. Peaaegu kõik testis osalenud kalurid jätkasid vabatahtlikult päästevahendite kandmist ka pärast testperioodi lõppu.

Iirimaa – „jää ellu, et rääkida lugu”

Iirimaa viidi 2015. aastal läbi neljanädalane teavituskampaania päästevestide propageerimiseks “Jää ellu, et rääkida lugu” (“*Live to tell the tale*”). Kampaania eesmärk oli julgustada kalureid läbima kohustuslikku enesepäästekursust ja kandma merel olles päästeveste. Iirimaa tehti päästevestide kandmine kohustuslikuks 2002. aastal, kuid sellest hoolimata on viimase kümne aastaga seal oma elu kaotanud 53 kalurit. Üle poole Iirimaa kalureist teadsid kolleegi, kes hukkus tööpostil, kuid sellest hoolimata ei kandnud eelmisel aastal veel üle poole Iirimaa kalameestest töökohustuslises täites päästevesti. Selle kampaaniaga üritati suurendada kalurite teadlikkust tegelikest ohtudest, lastes kaluritel endil rääkida oma lugusid ning suunates nad enesepäästekursustele ja päästeveste kandma.



Kalurid päästevestidega. FOTO: Simon Burt, image supplied by Seafish www.seafish.org

Euroopa majandusvööndi seadused

Euroopa majandusvööndis jaguneb isiklike ujupäästevahendite kandmine järgnevalt:

* Irimaal kehtestati kohustuslik päästevesti kandmine 2002. aastal. Kalurid peavad päästevahendeid kandma pidevalt nii avatud tekil kui ka avatud paatides, haalamisoperatsioonidel ja sadamas.

* Prantsusmaal on kaluritel päästevestide kandmine kohustuslik teatavais olukordades, näiteks laevatekil töötades või halva ilmaga.

* Norras ja Belgias peab kandma sobivaid ujuv-abivahendeid kalalaevade avatud tekkidel.

* Hispaanias kehtestati kohustuslik ujuv-abivahendi kandmine 2007. aastal. Kalurid peavad kandma päästevesti, töötades halva ilmaga avatud tekil alla 24 m pikkustel laevadel. Hispaania ohutusjuurduse asutus on teinud Hispaania Mere- ja Tööametile (*Spanish Maritime and Labour Administration*) mitu korda ettepanekuid teha päästevahendi kand-

mine kohustuslikuks avatud tekil töötades igal ajal.

* Portugalis on päästevesti kandmine kohustuslik alla üheksa meetri pikkustel kalalaevadel.

* Islandil on päästevestide kandmine kohustuslik, töötades avatud ahtriluukide läheduses.

Lõuna-Aafrika Vabariigi kogemus

Alates 1994. aastast on kogu laevaperele kohustuslik kanda öisel ajal ja avatud tekil töötades päästevahendit, sh üle parda kukkumise ohu korral, olles vähemalt 1 meremiili kaugusel kaldast, ja halva ilmaga. Sellest ajast saati on märkimisväärselt vähenenud surmaga lõppenud üle parda kukkumiste arv Lõuna-Aafrika kalalaevanduses.

Kas tõesti on põhjuseid, miks tänapäevaste vahendite korral mitte kanda päästevesti?

Hoolimata mitmete riikide kogemustest päästevesti kohustusliku kandmise kohta ja üle parda kukkumiste uurimisest pole praegu veel võimalik teha pikaaja-

lisi järeldusi päästevahendite kohustusliku kandmise kohta. Küll aga pole mitte ükski riik ära märkinud, et ujupäästevahendi kandmisel oleks mingitki negatiivset mõju. Kõige kauem on ujupäästevahendid kalalaevadel olnud kohustuslikud Lõuna-Aafrikas, kus kalurite uppumissurmade arv on sestpeale märkimisväärselt vähenenud.

Oma sõprusriingkonnas olen märganud viimastel aastatel suuri muutusi päästevesti kandmisel.

Kõigil, kel on purjekas, jaht või mõni muu paat, on vähemalt lastele alati päästevestid olemas.

Õnneks mõistab järjest rohkem inimesi, et ka parim ujuja võib halvas olukorras hätta jääda ning päästevestid muutuvad järjest populaarsemaks.

Ka päästevesti hinnad on muutunud järjest soodsamaks. Kuid sellest hoolimata on Päästeameti avaldatud statistika jätkuvalt päris kurb.

Loodan, et iga selle artikli lugeja oskab tõmmata paralleele kalalaevade ja iga muu meresõiduki vahel ning teeb sellest järelduse, mis ühel päeval ehk aitab päästa tema enda või mõne lähedase elu.

Päästeameti 2016. aasta suve veohutuskampania keskendus päästevesti kandmisele veesõidukites

Päästeameti sõnul on uuringutest selgunud, et lisaks alkoholile on traagiliste veeõnnetuste oluliseks põhjuseks, et ka päästevahendust ei kasutata. Kuigi 87% eestlastest ja 82% mitte-eestlastest arvab, et päästevesti tuleks paadisõidul alati kanda, on tegelik käitumine oluliselt halvem. Vaid 66% vastajaist, kes käivad paadiga sõitmas, kannavad paadisõidul alati päästevesti.

Üldine statistika 2016. aasta kohta on järgmine:

- 2016. aastal uppus 46 inimest, mis on Eestis keskmiselt 3,5 inimest 100 000 elaniku kohta (2015. aastal 2,97).
- Suvekuudel uppunute arv on peaaegu 4 korda väiksem kui külmal perioodil uppunute arv.
- Uppunute arv suurenes enim siseveekogudes uppunute arvelt.
- Iga kolmas inimene uppus järves.
- 2016. aastal uppus igas Eesti maakonnas vähemalt üks inimene.
- Peaaegu pooled (46%) uppumissurmad leidsid aset Lõuna päästkeskuse tegevuspiirkonnas.
- Naiste uppumiste osatähtsus suurenes 2. aastat järjest.
- Uppunud naiste aritmeetiline keskmine vanus oli 20 aastat kõrgem kui meestel.
- 2016. aastal ei uppunud ühtegi last.
- Nagu ka 2015. aastal oli iga viies uppunu kalamees.
- Teadaolevalt olid alkoholijooobes 43% uppunutest – meestest olid alkoholijooobes pooled. Suvekuudel koguni 70% uppunutest olid alkoholi tarvitanud.

Kampania veebilehel <http://veehutus.ee/vest/> saab vaadata videoid veohutusteemal ning tutvuda eri vestitüüpide ja nende omadustega. Lisaks harjunud formaatidele valmivad kampania käigus uuendusliku meetodina õpetlikud ühe-minuti-loengud. Lühikeses ja lõbusas formaadis näitlikustatakse, kuidas päästevesti elu päästab, kuidas toimida, kui oled päästevestiga vette sattunud, millist päästevesti valida jms.

Kandke ka sel aastal päästevesti!

Mis see kogumahutavus ikkagi on?

Tekst: Tauri Roosipuu, Merekeele nõukoja liige

Riigikogus arutati 29. septembril 2016 olulise tähtsusega riikliku küsimust „Meri ei salli seisvat vett. Merendus kui Eesti majanduse taaskäivitaja“. Ühes ettekandes mainiti, et Eestis registreeritud äriühingud opereerivad umbes 60 laevaga, mis on veeväljasurvega üle 500 tonni. Samal ja järgmistel päevadel kajastasid teemat mitmed väljaanded. Neist võis leida järgnevaid lauseid: „Praegu kuulub Eesti omanikele 50–60 suurt kaubalaeva, kaaluga üle 500 tonni.“ ja „Praegu kuulub Eesti omanikele 50–60 suurt kaubalaeva kogumahutavusega üle 500 tonni.“ Tegelikult jaotatakse laevu Eesti laevaregistris kogumahutavuse, mitte veeväljasurve alusel. Kogumahutavus on aga mõõtühikuta suurus, seda ei mõõdetata tonnides. Seega oleks olnud õige lause järgmine: „Praegu kuulub Eesti omanikele 50–60 üle 500-se kogumahutavusega kaubalaeva.“

Vikerraadio 9. jaanuari „Reporteritunnis“ ütles Veeteede Ameti arendusjuht Eero Naaber õigesti, et üle 500-se kogumahutavusega kaubalaevu ei ole Eesti lipu all ühtegi, kuid mõni minut hiljem rääkis saatejuht juba üle 500-tonnise kogumahauga kaubalaevadest. Enda kogemuse põhjal võin öelda, et lisaks tavainimestele lisavad mõnedki tegevmeremehed kogumahutavuse lõppu tonnid – on see ju harjumatu, kui arvule ei järgne ühik.

Mis on kogumahutavus?

Kogumahutavus (inglise *gross tonnage*, GT) on peamine laevade suuruse hindamise parameeter. Näiteks kasutatakse kogumahutavust konventsioonide kohaldamisel, laevajuhtide meresõidudiplomid antakse välja vastavalt laeva kogumahutavusele, kogumahutavuse järgi määratakse lootsitasusid, jaotatakse laevu laevaregistris ja nii edasi. Kogumahutavust arvatatakse järgmise valemi järgi: $GT = K_1 V$, kus V on kinniste laevaruumide (mõnede eranditega) koguruumala kuupmeetrites ja $K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$. Valemist nähtub, et ainsaks muutujaks on siin kinniste laevaruumide koguruumala ehk kogumahutavus on seotud laeva mahu, mitte massiga. Seepärast on ekslik kasutada kogumahutavuse ühikuna massiühikut tonn. Erinevalt veeväljasurvest ei ole

kogumahutavus süvisest ja trimmist sõltuv suurus. Samuti annab kogumahutavus parema võimaluse laevade suuruse võrdlemiseks, sest võtab arvesse kogu laeva, mitte üksnes veealuse osa mahtu. Täislastis tankeri kerest on näiteks suurem osa vee all, kruisilaeva kerest aga vee peal. Kogumahutavus ja veeväljasurve on ka arvuliselt üpris erinevad. Näiteks autori viimase laeva kogumahutavus oli 5257, kuid veeväljasurve täislastis 9961 tonni. Veeväljasurvet kasutatakse sõjalaevade suuruse hindamiseks, sest nende laevade veeväljasurve ei muutu sellisel määral nagu kaubalaevadel.

23. juunil 1969 võeti Londonis vastu rahvusvaheline konventsioon laevade tonnaži mõõtmiseks (TONNAGE 1969) eesmärgiga kehtestada ühtsed põhimõtted ja reeglid laevade tonnaži

“Harjumusest kasutavad meremehed sageli vana süsteemi ühikut, täpsemalt osa sellest, kuigi sisuliselt ei ole see õige.”

niinimetatud Moorsomi süsteemil, mis kasutas ühikuna registertonna. Kogu- ja puhasmahutavuse asemel mõõdeti sel juhul bruto- ja netoregistertonnaži. Kuigi tonn on massiühik, oli ka selle süsteemi aluseks ruumala – üks registertonn oli võrdne mahuga 2,83 kuupmeet-



Laeva kogu- ja puhasmahutavus määratakse rahvusvahelises mõõtekirjas.

FOTO: Tauri Roosipuu

määramiseks. Varem kasutati tonnaži määramiseks erinevaid meetodeid, kuid vajadus ühtse rahvusvaheliselt kasutatava süsteemi järele oli ilmne. Konventsioon jõustus uutele laevadele 18. juulil 1982. aastal ja enne seda kuupäeva ehitatud laevadele lõplikult 18. juulil 1994. aastal. Lõpliku jõustumiseni kulunud 25 aastat annavad märku sujuva ülemineku vajadusest. Konventsioon jõustus Eesti suhtes 16. märtsil 1992. aastal. Enne 1969. aasta konventsiooni vastuvõtmist kasutusel olnud viisid põhinesid

rit (100 kuupjalga). Harjumusest kasutavad meremehed sageli vana süsteemi ühikut, täpsemalt osa sellest, kuigi sisuliselt ei ole see õige.

Kui meremehed kasutavad kogumahutavuse puhul ekslikult ühikut tonn, siis jõuavad need tonnid ka meediasse, kus nende levikut on keeruline, kui mitte võimatu takistada. Seega ärgem kasutagem kogumahutavuse järel ühikuna tonne ja väljendagem täpselt, millises suurusest räägime, kas kogumahutavusest, veeväljasurvest või kandevõimest.

Eesti Meremuuseumi uus näitus keskendub merepäästele

Tekst: Jakob Laulik, Eesti Meremuuseum

Kuidas käituda merel? Mida teha, kui oled hätta sattunud? Kes sulle appi tuleb? Ehk Eesti Meremuuseum tutvustab ajakirja Meremees lugejatele uut näitust „Mayday. Mayday. Mayday.“

Merekultuuriaasta on küll lõppenud, kuid meri jääb Eestit ümbritsema ning on meile alati tähtis. Suure vee ääres elades on lausa hädavajalik merd tunda, aga vaja on tunda ka iseenast ja riigi poolt reguleeritavat.

Seepärast avatakse 24. märtsil Lennusadamas merepääste-teemaline näitus „Mayday. Mayday. Mayday.“, mis tutvustab mereohutuse reegleid, merepääste tehnilisi vahendeid ning nende meeste ja naiste lugusid, kes meie päästmiseks oma eluga riskivad. Näituse eesmärk on inimesi merepääste valdkonnas harida ning ühtlasi julgustada merele minema – anda juhiseid nii meresõiduga seotud riskide vältimiseks kui ka hädalukorras õigesti käitumiseks. Tähtis on anda edasi teadmine, et merel või muul veekogul õigesti käitudes on riskid oluliselt väiksemad, kuid siiski merehätta sattudes on võimalik ka ise enda päästmisele tublisti kaasa aidata. Näitus annab ajaloolise ülevaate hädateadetest ja kogemuse, kuidas talitada teate väljastamisel. Suur osa näitusest avab ka seda, kuidas toimib Eesti merepäästesüsteem, mis roll on erinevatel üksustel ning kuidas jaguneb vastutus.

Tähtis roll meie merepäästesüsteemis on vabatahtlikel

Nõukogude okupatsiooni ajal kuulus Eesti rannik piiritsooni, rannaalad olid suletud ja vabatahtliku merepääste tegevus keelatud, mistõttu saab Eesti merepääste ajaloost kõneldes keskenduda vaid Teise maailmasõja eelsele ajale. Kuigi päästejaamu hakati Eesti aladele ehitama juba 1859. aastal, leiab eeskätt käsitlemist esimese vabariigi aegne olukord: kus paiknesid päästejaamad ning kuidas toimis päästejaamade süsteem. Jaamad tegutsesid siin kuni 1940. aasta okupatsioonini.

Uue elu on vabatahtlik merepääste saanud alles viimasel kümnel aastal ning

praeguseks katab vabatahtlike tegevuspiirkond suure osa Eesti rannikust ja saartest. Vabatahtlik merepääste on muutunud missiooniks paljudele, saanud kogukonna jätkusuutlikkuse üheks alustalaks ja oluliseks partneriks riiklikule merepäästele.

Loomulikult ei puudu näituselt ka päästetehnika ja -vahendid ning ülevaade päästevarustuse ajaloolisest kujunemisest. Uudistada saab ka teenekat päästekopterit Mi-8. Endine Piirivalve Lennusalga kopter Mi-8 oli kasutusel aastail 1996–2006. Selle abil on päästetud hätta sattunud kalureid nii Peipsi järvelt kui ka Pärnu lahelt ja Tütarsaarelt, aga otsitud ka kadunud inimesi Kurkse väinas ja Muuga lähel. Muuhulgas on Mi-8 osalenud traagiliselt merre kukkunud Copterline'i kopteri otsinguis. Väga suure osa lendudest moodustasid meditsiinitranspordi lennud Eesti saartelt ja merel liikuvatelt laevadelt. Seda tüüpi koptereid Lennusalgas enam ei ole, praegu on kasutusel kolm moodsat AgustaWestlandi kopterit AW139.

Läänemere keskmine temperatuur on +8°C. Sestap on oluline teada, mis toi-

mub sinu kehaga, kui sa kukud külma vette, ning kuidas käituda, kui oled vette kukkunud.

Teisalt on vähemalt sama oluline tunda ka vaimset poolt: kuidas käitub inimene kriisiolukorras, kuidas tullakse toime paanikaga ning mida saab selles olukorras ise ära teha. Lood inimese käitumisest ja vastupidamisest merehädas leia- vad käsitlemist ühe Läänemere suurima laevahuku, parvlaeva Estonia katastroofi kontekstis.

Keskmise inimese kõige esmasem ja tavapärasem kokkupuude merega on üldjuhul rannas ja seega on just seal suurim tõenäosus, et temast saab päästja. Näituse rannaohutusele pühendatud osa annab teadmise, kuidas ohte ära hoida ning mida teha, kui keegi abi vajab. Näitus on valminud laiahaardelises koostöös Eesti merepäästevaldkonna juhtivate ekspertide ning vastutavate institutsioonidega. Oma nõu ja jõuga on panustanud Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet, Päästeliit, MTÜ Vabatahtlik Mere- ja Järvepääste, Viking Life-Saving Equipment, Tallink, G4S, Veeteede Amet ja Sisekaitseakadeemia.



Pinnaltpäästja ja päästetava kopterile vintsimine. FOTO: Alver Linnamägi, Kaitsevägi

Lühike särgike, lainetel lendav ... ehk lugu kuulsast „Cutty Sarkist“

Tekst: Rein Albri, Eesti Mereakadeemia õppejõud

Merekultuuri üheks aluseks on teadagi laev, sest laev ongi alus. Kui palju laevu on vesi kandnud meresõidu koidikust tänase päevani? Kes oskab neid kokku arvata? Valdav osa neist on vajunud unustusse, mõnest on saanud jällegi legendid, nagu ka 1869. aastal Šotimaal Dumbartonis vette lastud „Cutty Sark“.

Laevaomanikul kapten John Willisel oli soov, et tema laev seilaks teelastiga Hiinast Londonisse kiiremini kui ükski teine. Kohase nime laevale leidis ta olevat „Sea Witch“ (Merenõid), kuid selline oli juba registris olemas. Varuks oli veel teinegi, konkreetsem ja skandaalsem: „Nannie Cutty Sark“ (Nannie Lühike Särk) – lühikeses särgikeses veetlev nõiaplika, tuntuks saanud Robert Burnsi poemist „Tam o’Shanter“.

Üks reis kestis 239 päeva

Kesvamärjakest pruukinud Tam oli kord hilisõhtul üle kanarbikunõmme kõrtsist kodu poole kulgemas, kui teda ründas lennukas Nannie. Tami elu päästis truu ratsu Meg, kes kähku üle päästva silla kappas. Nõiad teatavasti üle vee ei saa ja seekord Tamil vedas. Nannie saagiks jäi vaid ärarebitud hobusesaba. Laeva nimeks saigi „Cutty Sark“ ehk lühike särk. Loobuti jumalavallatust nimelisandist Nannie, kuid ei loobunud Nanniast endast. Selles võib veenduda, nähes „Cutty Sarki“ võõri kaunistavat Nanniet, seljas napp särgike, vasak käsi pikalt ees Tami mära sabaga. Hiljem lisati masti tippu veel lühikese särgi kujuline tuulelipp.

15. veebruaril 1870 väljus „Cutty Sark“ kapten Georg Moodie juhtimisel Dawsonist ja võttis kursi Shangaile. Sinna jõudmiseks kulus 104 ööpäeva. Teekastide lastiruumidesse laadimisele kulus 25 päeva ja siis oldi koduteel. Londonisse jõudmiseks kulus 110 ööpäeva. Seega kulus ühele reisile 239 päeva, neist 214 viibiti keset lagedaid vetevooge.

Kuna inglased on teatavasti suured teesõbrad, oli kuulutatud välja preemia laevale, mis esimesena värske teelasti Londonisse toob. Kihlveokontorites panustati võitja peale suuri summasid, põnevust paisutas üles ka ajakirjandus. Teekliprite kaptenite nimed olid iga londonlase suus, tänapäeva mõistes olid nad superstaarid, kellele austusega alt üles vaadati.

Teelaevad seilasid tavaliselt täispurjeis

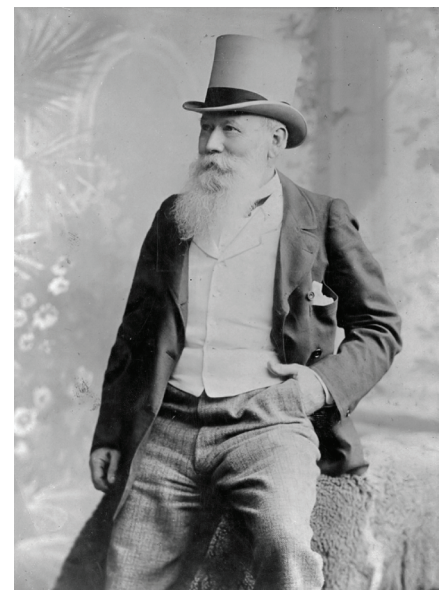
„Cutty Sarki“ peamiseks rivaaliks oli 1868. aastal Aberdeenisse vette lastud „Thermopylae“. Kõige dramaatilisem võiduajamine nende vahel toimus 1872. aastal. Startinud samal ajal Shangaist reidilt Londoni poole, edestas „Thermopylae“ „Cutty Sarki“ seitsme päevaga. „Cutty Sarkil“ purunes orkaanis rool ning alust hoiti ümber paiskumast triivankru abil. Kaheksa päeva kulus meeskonnal eluga riskides hädarooli meisterdamiseks ja paigaldamiseks, ja seda määratseva tormi kiuste. Teelaevade kaptenitel oli kombeks seilata täispurjeis, tagantuulega heisati raapikendustele veel nelinurksed leipurjed. Ilma kapteni loata ei tohtinud keegi lapikestki purjepinda vähendada. Tänu sellel suutis „Thermopylae“ vahemaa Shangaist Londonisse läbida 91 päevaga. Legendid pajatavad, et kliprid kihutanud ookeanil, lainehari üle ahtri roolimehe selja taga kummumas, roolimeestel oli keelatud üle õla piiluda. On oletatud, et klipri „Ariel“ huku põhjustaski ahtri üle ujutanud laine, mis viis kaasa roolimehe, ja laev, kaotanud juhitud, väljus tuulest ning läks ümber. Kui mõni klipper jäljetult kadus, siis arvestati ühe võimalusena ka seda, et ta täies purjes ja tugevas pärituules seilates võis ahtrit kergitades kliiverpoomiga otse merre sukelduda.

Igivana rivaalitsemine „Cutty Sarki“ ja „Thermopylae“ vahel

Riiast pärit kapten Schmele, kes nooruses oli olnud madruseks „Thermopylael“, on meenutanud, et sellel klipril oli tema elu parim seilamine: „Ka mina olin „Thermopylae“ pardal. Tol ajal käis meie ja „Cutty Sarki“ vahel teineteise ületrumpamine. Kummalgi laeval ei saanud ükski mees läbi, ilma et ta poleks

võidu peale kihla vedanud, olgu siis panuseks kasvõi ainult nael tubakat. Laevadel olid topeltmeeskonnad, kuid mitte kunagi polnud mehi ülearu selle töö jaoks, mis oli tarvis ära teha. Kui ma esmakordselt „Thermopylae“ pardale sattusin, mõtlesin, et kõik ohvitserid ja mehed on seal hullud. Ka kõige vähe-magi tuulemuutuse puhul ei jäetud laeva endistviisi purjetama, vaid reageeriti sellele purjede vahetamisega. Ma polnud jõudnud veel nädalatki laeval olla, kui olin sama hull nagu kõik teisedki. See alles oli õige purjetamine!“

26.-28. maini 1866 väljus Hiinast Fuzhou sadamast koduteele 16 täislastis teekliprit. Üksteise järel nagu saagijahil hurdad, kihutasid nad üle soolaste vete Londoni poole. Esimesena jõudis Thamesi lootsijaamani „Taeping“, kümme minutit hiljem jõudis sinna ka „Ariel“. Preemia anti „Taepingi“ omanikule, kes jagas seda suuremeelselt „Arieli“ omanikuga. Sama tegi ka võitjalaeva kapten, andes poole oma preemiast



„Cutty Sarki“ esimene reeder John Willis.
FOTO: Autor teadmata,
Royal Museums Greenwich

„Arieli“ kaptenile. See juhtum tekitas tolleaegses ajakirjanduses suurt elevust.

„Cutty Sark“ sõitis 69 ööpäevaga ümber Kap Hoorni Austraaliast Inglismaale

Teereisidel käis „Cutty Sark“ ühtejärke kaheksal korral. 1869. aastal, mil ta vette lasti, oli avatud Suessi kanal. See lühendas laevateed Kaug-Idast Euroopasse pea kolmandiku võrra, kuid kanalit said kasutada vaid aurulaevad. Suutmata nendega konkureerida, tuli klipritel otsida muid võimalusi. Selleks sai lambavilla vedu Austraaliast Inglismaale. Siis näitas „Cutty Sark“ oma parimaid võimeid. Kiireim reis kapten Richard Woodgeti juhtimisel Austraaliast Inglismaale ümber Kap Hoorni kestis 69 ööpäeva, kusjuures suurim ööpäevane läbisõit oli 363 miili ja suurimaks kiiruseks mõõdeti 17,5 sõlme. See oli selle klassi laevade seas väljapaistev saavutus.

1895. aastal müüs kapten John Willis „Cutty Sarki“ maha. 27 aastat purjetas laev barkantiinina, Portugali lipp ahtris, algul „Ferreira“ nime all, siis „Maria do Amparo“ nime kandes. 1922. aastal ostis pensionipõlve pidav kapten Wilfred Dowman ta 3750 naela eest Inglismaale tagasi. Laev oli viletsas seisus, kunagistest musta tee aroomidest polnud tema laadruumides enam mälestustki. Selleks ajaks oli „Cutty Sark“ merd kündnud 53 aastat!



„Cutty Sark“ ankrus. FOTO: Allan C. Green, Wikimedia Commons

Restaureeritud „Cutty Sarki“ võib näha Greenwichis Rahvusliku Meremuuseumi lähedal asuvas kuivdokis

Legendaarsele laevale ennistati algupärane nimi ja alustati tema taastamisega, sellele aitas rahaliselt kaasa ka üldsus.



„Cutty Sark“ turistide taustal. FOTO: Daniel Case, Wikimedia Commons

Kui kapten Dowman 1936. aastal läks oma viimsele reisile, kust enam tagasi ei tulda, kinkis ta lesk „Cutty Sarki“ Thames Nautical Training College'ile, kus ta tegutses statsionaarse õppelaevana kuni 1949. aastani. Avalikkuse toetusel otsustas toonane Briti valitsus muuta legendaarse teeklipri muuseumlaevaks. „Cutty Sark“ viidi Greenwichi ja paigaldati igaveseks säilitamiseks Rahvusliku Meremuuseumi lähedal asuvasse kuivdokki. Ent „Cutty Sarki“ kannatused polnud seega veel lõppenud: 21. mail 2007 puhkes laeval remonditööde käigus tulekahju, milles hävis suur osa kere puitdetailidest. Tundus, et brittide au ja uhkus selle teeneka laeva näol on lõplikult hävinud – mida ei võtnud meri, selle võis hävitada tuli. Õnneks olid mastid, raad, tekiehitised jms varem lattu hoiule

„Cutty Sark“

Brutotonaaz	963 brt
Pikkus	68,4 meetrit
Laius	11 meetrit
Süvis	6,4 meetrit
Purjepind	3359 ruutmeetrit
Laevapere	19-28 liiget

viidud, samuti käilakuju Nannie Cutty Sark. Tänu sellele ja visale tööle suudeti „Cutty Sark“ uuesti üles ehitada. Nüüd on ta muuseumlaevana, kaunim kui kunagi varem, taas kõigile huvilistele avatud.

„Cutty Sarki“ mälestuseks peetakse alates 1956. aastast suurte purjelaevade regatti. 1992. aastal oli regati trassil ka Tallinn.



„Cutty Sarki“ käilakuju. FOTO: Karen Roe, Wikimedia Commons

Merendus uudised

Uudiseid 28. novembrist 28. veebruarini kogus: Tauri Roosipuu



EESTI KAITSEVÄGI
ESTONIAN DEFENCE FORCES



Politsei- ja Piirivalveamet

- Eesti mereväe lipulaev miinijahtija „Admiral Cowan“ suundus 6. jaanuaril Belgiasse, et asuda teenistusse NATO 1. alalise miinitõrjegrupi koosseisus. Tagasi kodusadamasse jõudis „Admiral Cowan“ 21. veebruaril.

- Mereväe tuukrid leidsid Saaremaal asuva Triigi sadama akvatooriumist Teise maailmasõja aegse lõhkekeha.

- 1. veebruaril sängitati Tallinnas Metsakalmistul mulda mereväekapten Roland Leit, kes oli taasloodud Eesti mereväe esimene ülem.

- 8. veebruaril väljus Miinisadamast Eesti mereväe staabi- ja toetuslaev „Wambola“, et liituda NATO 1. alalise miinitõrjegrupiga. „Wambolast“ sai eskaadri lipulaev. Lisaks põhimeeskonnale hakkas laeval tööle ka miinitõrjegrupi juhtstaap. NATO 1. alalist miinitõrjegrupi juhhib alates 2016. aasta juunist Eesti mereväeohvitser kaptenleitnant Johan-Elias Seljamaa. Alanud aastast on ka NATO üksuse juhtstaabi liikmed Eesti mereväelased.

- Mereväe ja päästeameti tuukrid viisid veebruari teisel nädalal Saaremaal Karujärves läbi ajalooliste lõhkekehade otsimise operatsiooni, mille käigus leiti neli nõukogudeaegset lennukipommi.

- 17. veebruaril viisid mereväe laevastiku tuukrigrupi instruktorid ja 1. jalaväebrigaadi pioneeripataljoni akvalangist-geoloogi erialal õppivad ajateenijad läbi jääsukeldumisi Rummu karjääris.

- 30. jaanuaril nimetas kaitseminister Margus Tsahkna seni mereväe ülima ülesandeid täitnud kaptenleitnant Jüri Saska mereväe ülemaks alates 1. veebruarist. 15. veebruaril andis president Kersti Kaljulaid kaitseministri ettepanekul mereväe ülemale Jüri Saskale mereväekapteni auastme. 23. veebruaril toimus Miinisadamast mereväe ülima ametisse nimetamise tseremoonia.

- Politsei- ja Piirivalveameti laevastiku uueks juhiks sai Kaupo Läänerand. Varem juhtis Politsei- ja Piirivalveameti laevastikku Edgar Peganov.

TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

- Parvlaev „Leiger“ saabus 10. detsembri varahommikul Eestisse ja ristiti 19. detsembril Vanasadamas. „Leigri“ ristiema on Hiiumaa muuseumi teadusdirektor Helgi Põllo. „Leiger“ väljus oma esimesele liinireisile 22. detsembril.

- Muuga sadam sai 19. detsembril 30-aastaseks.

- ASi Tallinna Sadam nõukogu kinnitas ettevõtte strateegia, mis näeb 2021. aastaks ette tuluteenimisvõimalusi nii kauba- ja reisijaveos kui ka kinnisvaraja laevandusäris. Strateegia järgi stabiliseerub 2021. aastaks Tallinna Sadamat läbivate kaupade maht 21 miljoni tonni tasemel ning reisijate arv tõuseb 11 miljonini.

- 2016. aastal läbis Tallinna Sadama sadamaid 20,1 miljonit tonni kaupa, mis on võrreldes 2015. aastaga 10 protsenti vähem. 2016. aastal läbis Tallinna Sadama sadamaid kokku 10,17 miljonit reisijat, mis on läbi aegade suurim ühel aastal teenindatud reisijate arv.

- Esialgseil andmeil olid Tallinna Sadama 2016. aasta tulud 110,9 miljonit eurot ehk 11 protsenti enam kui aasta varem. Ettevõtte ärikasumiks kujunes 2016. aastal 49,5 miljonit eurot, mis on eelnenud aasta kasumist 9,1 miljonit rohkem.

- Tallinna Sadam investeerib „Megastari“ teenindamiseks ligi 8 miljonit eurot.

- 30. jaanuaril kirjutasid logistika, ekspedeerimise ja transiidi suurettevõtte, erialaühendused, ülikoolid ning majandus- ja kommunikatsiooniministerium alla koostööleppetele, et lähiaastail viia logistika- ja transpordisektor ühiselt üle paberivabale info- ja dokumendivahetusele.

- Parvlaev „Tõll“ jõudis Eestisse 9. jaanuaril ja ristiti 21. jaanuaril Kuivas-tu sadamas. „Tõllu“ ristiema on Saaremaa klassiõpetaja Lelet Aavik. „Tõlli“ tegi esimese liinireisi 22. jaanuaril.



Mereväe ülima ametisse nimetamise tseremoonia. FOTO: Karl Alfred Baumeister, Kaitsevägi



EESTI LAEVAOMANIKE LIIT
ESTONIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

- **9. veebruaril toimunud Eesti Laevaomanike Liidu üldkoosolekul** astus Tallinna Sadama tütarettevõtte TS Laevad OÜ Eesti Laevaomanike Liidu liikmeks ning TS Laevad juhatuse liige Mart Loik valiti liidu kolmeliikmelisse juhatusse. Mart Loigu kõrval valiti juhatuse liikmeks ja ühtlasi liidu presidendiks Kalev Järvelill Tallinkist ning kolmandaks juhatuse liikmeks Inno Borodenko Viking Line'ist.



- Tallink tõstis detsembris eri liinidel kolm laeva ümber.

- Tallink teenindas 2016. aastal ettevõtte ajaloo seni suurima arvu, ligi 9,5 miljonit reisijat.

- Parvlaevale „Star“ paigaldati jaanuaris kahel tasandil sõidukite laadimiseks ülemine võõriuks ja ahtriramp, et muuta sõidukitega reisijaile laevalepääs kiiremaks ja mugavamaks.

- Alates 24. jaanuarist silduvad kõik Tallinki Stockholmiliinide reisilaevad Värtahamneni uute kaide ääres.

- Alates 27. veebruarist kasutavad Tallinki kiirete parvlaevade „Megastar“ ja „Star“ reisijad Helsingi Läänesadama uut reisiterminali.

VIKING LINE

- Viking Line toob hooajaks 10. aprillist 22. oktoobrini Tallinna-Helsingi lii-

nile kiirkatamaraani „Viking FSTR“ (Faster), mille plaanitud sõiduaeg on 1 tund ja 45 minutit. Laev mahutab 850 reisijat ja kuni 120 autot.

- Viking Line teenindas 2016. aastal 6 502 191 reisijat. Varasema aastaga võrreldes langes reisijate arv ühe protsendi võrra. Mitut ettevõtte laeva moderniseeriti ja sõlmiti ka eelleping uue parvlaeva ehitamiseks.



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOO
EESTI MEREAKADEEMIA

- Sellest aastast alates kuulub Eesti Mereakadeemia koosseisu ka endine TTÜ Kuressaare Kolledž ning mereakadeemial on Saaremaal nüüd kaks keskust: väikelaevachituse kompetentsikeskus ning õppetööd korraldav keskus, kus vastuvõtt toimub kahel erialal: mere tehnika ja väikelaevachitus ning ettevõtlus ja elamusmajandus.



- Revali Merekoool läbis keerulise OPITO auditi. See võimaldab pakkuda avamere energeetikasektori ohutusosalast baaskursust ning vette hädamaandunud kopterist pääsemise kursust.



EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT
Association Of Estonian Deck Officers

- 28. jaanuaril toimunud Eesti Laevajuhtide Liidu üldkoosolekul valiti liidu uus viieliikmeline juhatus. Juhatusse kuuluvad: Janno Laende (esimees), Arne Usin, Märten Kraav, Anni Talts ja Tauri Roosipuu.

Muud uudised

- Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium saatis uute parvlaevade hilinemise tõttu TS Laevadele esimese 400 000 euro suuruse trahviotsuse.

- Ministeeriumid pingutavad selle nimel, et ballastvee konventsioon ratifitseeritaks Eestis enne selle rahvusvahelist jõustumist 8. septembril.

- „Soela“ ja „Runö“ opereerimiseks laekus majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile kaks pakkumist. Sõru-Triigi, Ringsu-Roomassaare ja Ringsu-Pärnu liinide hankes esitasid pakkumise AS Kihnu Veeteed ja ühishinnaettepaneku AS Saaremaa Laevakompanii koos Tuule Liinid OÜga. Hankes osalema kutsutud TS Laevad OÜ ja Nordic Jetline OÜ loobusid konkureerimast. Parvlaeval „Runö“ tuleb enne navigatsioonihooaja algust välja vahetada võlliliin, mida oktoobris juhtunud õnnetuse tagajärjel ei ole võimalik taastada.

- 2016. aasta septembris jõustunud määruse järgi peab igal tasulisi teenuseid osutaval sadamal olema plaanreostusõnnetuste korral tegutsemiseks ja keskkonnakahju ärahoidmiseks. Alanud aasta alguseks on plaan olemas 32 sadamal, ülejäänud 71 potentsiaalse reostusõnnetuse ohuga sadamat ei ole seda veel esitanud.

- Riigikogu võttis vastu valitsuse algatatud meretöö seaduse ja töötajate ühenduselise kaasamise seaduse muutmise seaduse (329 SE), millega võetakse üle kaks Euroopa Liidu vastavat direktiiv.

- TÜ teadlased uurivad Eesti-Soome ühisprojekti Plan4Blue „Mereruumi jätkusuutliku meremajanduse planeerimine“ raames, millised võimalused on planeerida ja arendada meremajandust ajal, mil nõudlus mereruumi järele on suur ja kasvab kiiresti.

- Kanada börsiettevõtte Carmanah omandas 29. novembril allkirjastatud varade ostulepingu alusel Cybernetica navigatsioonisüsteemide ärivaldkonna, sealhulgas EKTA kaubamärgi alla kuuluva tooteportfelli ning kliendilepingud.

- SRC Group AS laienes Hollandisse ning asutas uue ettevõtte SRC Netherlands B.V.



Sadamatel peab olema reostustõrjepaan. FOTO: Tauri Roosipuu

VEETEDE AMETI TEATAJA



Nr 1/4 (106) 2017



EESTI TULETORNI PASS ON VÄIKEFORMAADIS INFORMATIIVNE TASKURAAMAT, MIS KAJASTAB EESTI JA INGLISE KEELES ENAMIKKU EESTI TULETORNE, KIRJELDADES NII TULETORNIDE TEHNILISED ANDMED KUI KA AJALUGU.



HIND **5€**

Tuletornipass

HEA KINGITUS IGAÜHELE, KES HINDAB TULETORNE KUI TÄHELEPANUVÄÄRSEID EESTI AJALOO- JA PÄRANDTURISMI OBJEKTE, MIS KANNAVAD ENDAS MITMEKESIST KULTUURIPÄRANDIT.

Eesti tuletorni passe saab küsida Veeteede Ameti esindajalt mereüritustel ja kontorist:
Valge 4, A- korpus, Tallinn, personaliosakond, ruum nr. 108, hele.kuusk@vta.ee

Head lugejad!

Teie käes on esimene Veeteede Ameti Teataja väljaanne, mis on leivad ühte kappi pannud Eesti Mereakadeemia ja toetajate abil välja antava ajakirjaga Meremees. Veeteede Amet on oma teatajat välja andnud juba 1993. aastast alates. Selle 24 aasta jooksul on väljaande sisu, ülesehitus ja eesmärk paljuski muutunud. Kui esialgu oli teataja mõeldud ennekõike õigusaktide trükkimiseks, siis nüüdseks on trükisest saanud peamiselt olulise info levitaja mereõitja jaoks. Olgu nendeks siis professionaalsed või harrastusveeliiklejad.

Meil on heameel koostöö üle Eesti Mereakadeemiaga, sest künname tegelikult ju üht vagu, mõlemad soovime anda oma panuse Eesti merenduse edendamisse. Mõlemad omas funktsioonis. Aga eesmärk on ikka üks, et Eesti saaks tugevama mereriigi kuvandi ja merenduse areng saaks uut hoogu.

Usume, et meie väljaannete lugejaskond on paljuski kattuv. Seetõttu loodame, et Veeteede Ameti tegemised jõuavad ühise väljaande kaudu ka suurema hulga inimesteni.

Eelmine, 2016. aasta oli Eestis kuulutatud merekultuuriaastaks. Me räägime igapäevaelus palju liikluskultuurist ja mõtleme selle all vastastikust tähelepanelikkust ja viisakust ning normidest kinnipidamist teedel ja tänavatel. Mereskultuurist rääkides kerkib meie silme ette pigem pärandkultuur, rannarahvas, kalurikülaelu, kaptenite iidset lood, merelaulud ja muu taoline. Tegelikult võib samamoodi nagu maanteeliikluses, julgesti merekultuuri osaks pidada ka vastastikust lugupidamist, mõistlikku käitumist, elusäästvaid harjumusi ning normidest kinnipidamist meresõidul. Väikelaevniku jaoks on see väga tõsine küsimus. Sestap on ka oluline, et meie väikelaevajuhid ja kõik, kes koos nendega väikelaeva pardale astuvad, tajusid, et veeliiklus on tõsine asi. See on lõbus ja naudinguid pakkuv harrastus, kuid ohutus ennekõike!

Seetõttu olemegi käesolevasse väljaandesse kogunud kokku olulised teemad, et kas siis alles alustavatele väikelaevnikele anda esmast infot selle kohta, kuidas teadlikuks harrastusveeliiklejaks saada või ka juba kogunud paadi-meestele meelde tuletada veeliikluse põhilisi tõdesid.

Usume, et igaüks leiab seekordsest, arvult juba 106. Veeteede Ameti Teatajast endale midagi kasulikku.

Ohutut veeliiklust!

Priit Põiklik

Veeteede Ameti Teataja toimetaja



FOTO: Reelika Riimand

Sisukord

- 34 Kust leiab väikelaevajuht täpse navigatsiooniteabe?
- 38 Päästevest ei asenda head merepraktikat
- 40 Päästevesti kandmine väikelaeval kohustuslikuks?
- 42 Kontrollige üle oma väikelaeva varustus!
- 43 Juhised väikelaeva registreerimisele ülevaatusel läbimiseks
- 44 Veeteede Ametisse on saabunud järgmised IMO ringkirjad
- 46 Õpi väikelaevajuhiks julgesti!

Veeteede Ameti Teataja
Nr 1/4 (106) 2017

Neli korda aastas ilmuv
Veeteede Ameti ajakiri

Toimetus

Toimetaja Priit Põiklik
Keeletoimetaja Malle Hunt
Makett ja küljendus Tanita Tammeri,
Eesti Mereakadeemia
Trükitud trükikojas Auratrükk

Kontakt

Veeteede Amet Valge 4, 11413 Tallinn
Telefon 620 5525, 505 5222
E-post teave@vta.ee
Veebis <https://issuu.com/veeteedeamet>



Veeteede Ameti väikelaevainspektorid Henn Kuum, Peeter Kask ja Oleg Barinski-Gesjuk kontrollkaatril „EVA-026” Tallinna lähel eelmise aasta Tallinna merepäevade aegu

KAANEFOTO: Priit Põiklik

Kust leiab väikelaevajuht täpse navigatsiooniteabe?

Tekst: Priit Põiklik

Navigatsiooniteavet on tegelikult väga palju ja seda saab mitmest allikast. Täpse ja kehtiva navigatsiooniteabe eest vastutab Eestis Veeteede Amet. Toomegi siinkohal ära peamised allikad, kustkaudu navigatsiooniteave on kättesaadav.

Navigatsioonikaardid

Need on veekogudel navigeerimiseks koostatud kaardid, millele on märgitud veesügavused, veekogu põhja iseloom, kõrgused keskmise veeseisu järgi, ranniku iseärasused, ohud ja navigatsioonimärgid. See võib olla paberkaart või elektrooniline navigatsioonikaart. Navigatsioonikaarte koostavad riigi hüdrograafiateenistused kõikjal maailmas, Eestis siis Veeteede Amet.

Kaardid on mõeldud navigeerimiseks nii merel kui laevatatavatel sisevetel. Eestis on laevatatavateks siseveekogudeks Narva jõgi, Peipsi järv, Lämmijärv, Pihkva järv, Emajõgi, Võrtsjärv ja Väike-Emajõgi Võrtsjärvest kuni Jõgeveste sillani, Pärnu jõgi suudmest kuni Reiu jõe suudmeni, Sauga jõgi suudmest kuni Vana-Pärnu jalakäijate sillani, Reiu jõgi suudmest kuni raudtee sillani, Nasva jõgi suudmest kuni 58°13,9'N laiuskraadini, Kasari jõgi suudmest kuni Kloostri sillani, Tuudi jõgi suudmest kuni Kirikuküla sillani, Pirita jõgi suudmest kuni ristlõikeni laiuskraadil 59°27,864'N ja Purtse jõgi suudmest kuni 59°26,059'N laiuskraadini.

Eestis on veekogude kohta 65 kehtivat navigatsioonikaarti, lisaks 4 kaardikogumikku ehk atlast. Nende loetelu on ära toodud Veeteede Ameti kodulehel asuvatel kartogrammidel aadressil www.vta.ee/navigatsioonikaardid/.

Kuna riigiasutusel puudub võimalus neid kaarte ise müüa, siis teevad seda ameti eest edasimüüjad, kuigi Veeteede Ameti käest võib kaarte igati küsida suurtel merendusüritustel nagu Meremess, Tallinna, Toila ja Kuressaare merepäevad jm, kus kaardi hind on 10 eurot ja atlasted maksavad 35-38 eurot.

Põhjus, miks tasub kaarte osta professionaalsetelt navigatsiooniteabes pädevatelt edasimüüjatelt on lihtne – nimelt avaldab Veeteede Amet regulaarselt kaardikorrektuure. Mõned, profimad edasimüüjad kannavad need ka kaardile ja seega on kaardid nende käest ostes

korrigeeritud. Veeteede Ameti kodulehel on avaldatud ka nimekiri navigatsioonikaartide edasimüüjatest.

Elektroonilisi navigatsioonikaarte saab endale osta kas koos vastava seadmega (kaardiplotter) või tarkvarana. Tõsi, need vajavad aeg-ajalt uuendamist, sest navigatsiooniteave muutub ja uueneb pidevalt. Ka elektrooniliste kaartide edasimüüjate nimestikuga saab tutvuda Veeteede Ameti kodulehel: www.vta.ee/navigatsioonikaardid/.

Meresõitjatele mõeldud elektronkaarte haldab ja levitab Norra Hüdrograafiateenistuse juures tegutsev mittetulundusühing **Primar**, kuhu ka Veeteede Amet oma elektroonilised navigatsioonikaardid edastab. Primari või Veeteede Ameti kaudu saavad elektronkaarte ka teised elektronkaartide tootjad, kes neid kaarte koos tarkvara ja plotteriga müüvad.

Loomulikult on Eesti riigi poolt kogutud hüdrograafilised andmed, mis lõpuks navigatsioonikaartidel kajastuvad, kõigile ka tasuta kättesaadavad. Maksimummaksjana oleme me juba ju selle töö eest maksanud. Internetipõhiselt on kõigile kasutamiseks avatud maa- ja merekaardi

rakendus, mis ongi Veeteede Ameti, Maa-ameti ja Primari koostöös valminud ja koos Maa-ameti põhikaardi või ortofotodega kuvatav kaart. Kaardirakenduse abil saab kasutaja ülevaate veesügavuste, ohtude, navigatsioonimärkide ja muu kohta ning andmete muutumisel kajastuvad muudatused praktiliselt reaalajas ka kaardirakenduses. Kaardirakenduse kuvamine ei nõua eriotstarbelist riist- ega tarkvara erinevalt tasulistest elektronkaartidest. Kuid siin on üks aga – nimelt on maa- ja merekaardirakendus informatiivse iseloomuga ega ole mõeldud navigeerimiseks! Põhjus on lihtne – kuna rakendus töötab andmebaasist internetipõhiselt, siis ei saa kindel olla, et kasutajal on igal hetkel andmesideühendus ja seda ka vajalikus mahus, et kaart ka reaalajas toimiks. Kaardirakendusele saab ligi Veeteede Ameti kodulehelt ning Maa-ameti Geoportaali <http://xgis.maaamet.ee/> kaudu.

Nutimeri nutikale teekonna-planeerijale

Maa- ja merekaardi rakenduse edsiarendus on Veeteede Ameti uus ja popp



Tuleb vaid tunda navigatsioonimärke, et kindlalt öelda: see siin on laevatee teljepoi.

Nutimeri. See pole samuti mõeldud navigeerimiseks.

Nutimeri töötab arvutis ja nutiseadmes ning selle kasutamiseks on vaja andme-sideühendust. Nutimere rakendus on hea vahend navigatsioonikaartide õigsuse ja ajakohasuse kontrollimiseks veel enne sõitu, navigeerimistingimustega tutvumiseks, andmete võrdlemiseks ning muidugi teekonna planeerimiseks.

Nutimeri kuvab samuti ametlikke elektroonilisi navigatsioonikaarte koos Maa-ameti põhikaardi või ortofotoga, kuid lisaks sellele saab Nutimeres kuvada erinevate andmekogude andmeid, teha objektidele päringuid, määrata koordinaate, otsida objekte nime või asukoha järgi ning joonistada ja mõõta. Kaardikihtidele saab lisada andmekihte Veeteede Ameti hüdrograafia infosüsteemist HIS (sügavuspunktid, kivid ja takistused, laevavrakid), navigatsioonimärkide andmekogust NMA ja sadamate andmeid sadamaregistrist.

Nutimeri asub aadressil <http://gis.vta.ee/nutimeri/>. Lisaks eelpool nimetatud rakendustele on vee mitmesugust olulist navigatsiooniteavet. Meresõiduohutuse seaduse alusel korraldab just Veeteede Amet navigatsioonitingimusi iseloomustava informatsiooni hankimist ja töötlemist ning selle alusel navigatsiooniteabe koostamist, väljaandmist ja veelekkajatele edastamist.



Eestis on 41 töötavat tuletorni, mida võib julgelt pidada meie navigatsioonimärkide kroonideks. Mohni tuletorn on aastast 1852. FOTO: Priit Põiklik.

Navigatsioonihoiatused Eesti vetes

Navigatsioonihoiatused on teave erandlikest asjaoludest veeteedel, näiteks süvendus- ja ehitustööd, mitte-töökorras või kohalt triivinud navigatsioonimärgid, õppused, laevaliikluse peatamine, jääklassi nõuded laevadele talvel jm, mida navigatsioonikaartidele otsest kanda pole otstarbekas, sest need asjaolud on enamasti ajutise iseloomuga.

Korrigeerivate navigatsioonihoiatusi Eesti vetes võib olla päris mitmeid. Kehitavad navigatsioonihoiatused Eesti vetes on saadaval Veeteede Ameti koduleheküljel navigatsiooniteabe rubriigis. Neid edastatakse (loetakse ette eesti ja inglise keeles) ka Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutuse (RIKS) poolt korraldatava mereraadioside kanalitel Tallinn Raadio kaudu. Vaata teadete edastamise raadiosagedusi, kanaleid ja kella-aegu RIKSi koduleheküljelt www.riks.ee.



Ilm on meresõidu oluline tegur. Merel võivad nii tuul, lainetus kui ka udu väga ootamatult tekkida. FOTO: Priit Põiklik.



Kes ütleb, millise kardinaalmärgiga on tegemist ehk millise ilmakaare poole see märk ohust paigutatud on?

FOTO: Priit Põiklik

Üldnavigatsioonihoiatused Läänemeres (NAVTEX)

Navtexi süsteemi kaudu edastatakse meresõiduohutuse infot rannikumerel inglise keeles mereraadioside sagedusel 518 kHz. Kaldajaamad, mis edastavad infot, töötavad kindla ajagraafiku järgi, igas saates on kõik vajalik info. Balti- ja Barentsi mere äärsete riikide ühise NAVTEX süsteemi sõnumite edastamine Eestis algas 1. aprillil 1998. aastal. Sõnumid saadetakse Rootsi mereadministratsioonilt e-postiga ja viimane edastab need läbi Suurupi saatejaama Läänemere kuuldavuspiirkonda. Süsteem NAVTEX on GMDSS element ja samaaegselt ülemaailmse navigatsiooniliste hoiatuste teenistus. NAVTEX info saamiseks trükitud kujul peab selleks olema spetsiaalne vastuvõtja.

Teadaanded Meremeestele

Ohutu meresõidu üheks eelduseks on korrigeeritud navigatsioonikaartide olemasolu. Iga kuu esimesel kuupäeval annab Veeteede Amet välja eesti- ja inglisekeelset võrguväljaannet Teadaanded Meremeestele, mille II osa sisaldab muuhulgas kaardikorrektuure, mille igaüks saab täpselt ka oma navigatsioonikaartidele kanda. Tavaliselt on väljaandes ka uusi sadama plaane, mille saab välja printida ja kleepida oma kaardile

või atlasele kas vana plaani asemele või lisada täiesti uuenä.

Kuigi väljaanne Teadaanded Meremeestele ilmub kord kuus, uuendatakse navigatsiooniteavet ja kantakse korrektuurid elektroonilistele kaardirakendustele pidevalt. Maa- ja merekaardirakenduses või Nutimeres on enamasti juba läbi Primari kõik korrektuurid sisse viidud enne või samal ajal, kui need Teadaannetes Meremeestele ilmuvad.

Muide, Teadaanded Meremeestele ilmus ka aastatel 1918–1940 ning pärast taasiseseisvumist hakkas Veeteede Amet neid jälle välja andma 1994. aastast, esialgu paber kandjal, 2011. aasta 1. maist vaid võrguväljaandena.

Igaüks saab internetist leida ka asjakohaseid õpetusi, kuidas kaardikorrektuure teha. Näiteks saab hõlpsasti Youtube'ist leida Ühendkuningriigi hüdrograafiaameti soovitatud video, kus näidatakse, millega ja kuidas kaardikorrektuure teha.

„Navigatsioonimärgid Eesti vetes”

See võrguväljaandena kättesaadav teatmik sisaldab Eesti rannikul ja vetes paiknevate püsi- ja ujumärkide andmeid. Täielik Eesti navigatsioonimärkide andmekogu nma.vta.ee asub Veeteede Ameti kodulehel www.vta.ee.

Eesti merealadel on kasutusel IALA

A-regiooni ujumärgistuse süsteem.

Navigatsioonimärkide kohta esitatakse kõik olulised andmed, nagu näiteks koordinaadid, tule iseloom, tule kõrgus merepinnast Balti kõrgussüsteemi järgi, tule nähtavuskaugus 10-meremiilise meteoroloogilise nähtavuse korral, navigatsioonimärgi kirjeldus ja kõrgus maapinnast (vees asuvatel püsimärkidel veepinnast). Tulesektorid ja sihtide suunad on andmekogus antud merelt vaadatuna.

„Navigatsioonimärgid Eesti sisevetes”

See veebiväljaandena kättesaadav teatmik on sarnane eelmisele, kuid sisaldab andmeid Veeteede Ameti Tartu navigatsioonimärgistuse talituse piirkonnas asuvate püsi- ja ujumärkide (poid) kohta Peipsi järvel, Lämmijärvel, Pihkva järvel, Emajöel ja Võrtsjärvel.

Navigatsioonimärkide andmekogust aadressil nma.vta.ee leiate täieliku ülevaate Eesti navigatsioonimärkidest ja laevateedest.

Muide, kõigist mitte korras olevaist, kohalt triivimud või kahjustatud navigatsioonimärkidest, samuti muudest vee liiklusele ohtlikest objektidest palume teatada Veeteede Ametile:

Valge 4, 11413 TALLINN tel (+372) 6 205 665 faks (+372) 6 205 766 e-post navinfo@vta.ee.

Lootsiraamat

Kui planeerite teekonda, soovitate tutvuda Veeteede Ameti poolt koostatava ja kord kuus uuendatava võrguväljaandega Lootsiraamat. See on konkreetse merepiirkonna navigeerimisalusid tutvustav teatmik, kus on vajalikud joonised, skeemid ja fotod. Lootsiraamat aitab merel ära tunda geograafilisi punkte, orienteeruda rannavetes, tutvuda sadamais kehtivate nõuetega ja annab nõu teekonna valikul.

Hetkel on lootsiraamatus Eesti vetest kaetud Liivi laht, Väinameri, Läänemeri kuni Soome laheni ja Soome lahe algus kuni Suurupi poolsaareni. Suurupist edasi ida poole on lootsiraamat alles koostamisel. Kõik see on kättesaadav nii eesti kui ka inglise keeles.

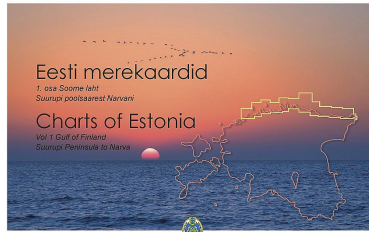
Selleks, et navigatsiooniteavet õigesti kasutada, on kõige õigem, kui harastusveeliikleja läbib väikelaevajuhikursused, ammutab seal teoreetilised teadmised navigatsioonist, õpib malli ja sirkliga tegema kaarditööd ning oskab õigesti hinnata ohte ning olusid. Kindlasti on veeliikluses ja selle planeerimisel olulisel kohal ka ilmaolud ja -prognoos. Neidki allikaid, kust ilma kohta teavet saada, on mitmeid.

Ilma ilmata oled kõigest ilma

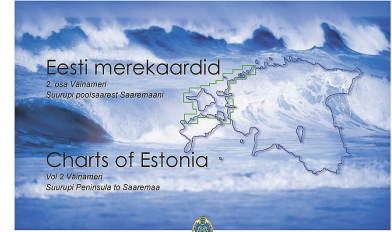
See ilmaennustus, mis peavoolumeedia kaudu tavakodanikule edastatakse, meresõitjat palju ei abista. Riigi Ilmateenistuse sünoptikud soovivad merereisi planeerides vaadata mereilma prognoosi leheküljel www.ilmateenistus.ee/. Seal on eraldi välja toodud nii hoiatused kui info tuule kiiruse ja suuna, merevee taseme ja temperatuuri, hoovuste jm kohta. Väikelaevnikele pakub kindlasti suuremat huvi tuule kiirus ja suund ning selle muutumine. Mudelprognoos annab selle seal 54 tunniks ette.

Küll on aga äike nagu udugi niisugune nähtus, mille prognoosimine on üks tänamatu töö. Sestap soovitatakse kahtluste korral helistada operatiivselt valvesünoptikule telefonil 900 1032. Nii radarite kui ka äikesedetektoritega saavad sünoptikud jooksvalt näha, kus äike parasjagu on ja kuhu ta liigub. Ka saab ilmateenistuse kodulehel teenuste rubriigist tellida endale tormihoiatused e-postile.

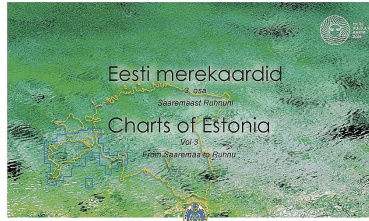
Samas soovivad nii sünoptikud kui kogunud meresõitjad vaadata ilmaennustust ka võrdlevalt erinevatest allikatest, milleks saab järele kaeda tšehhide mereilmateadet www.windguru.cz, norrakate www.yr.no, venelaste www.gismeteo.ru, soomlaste mereilma-



37 €



35 €



38 €

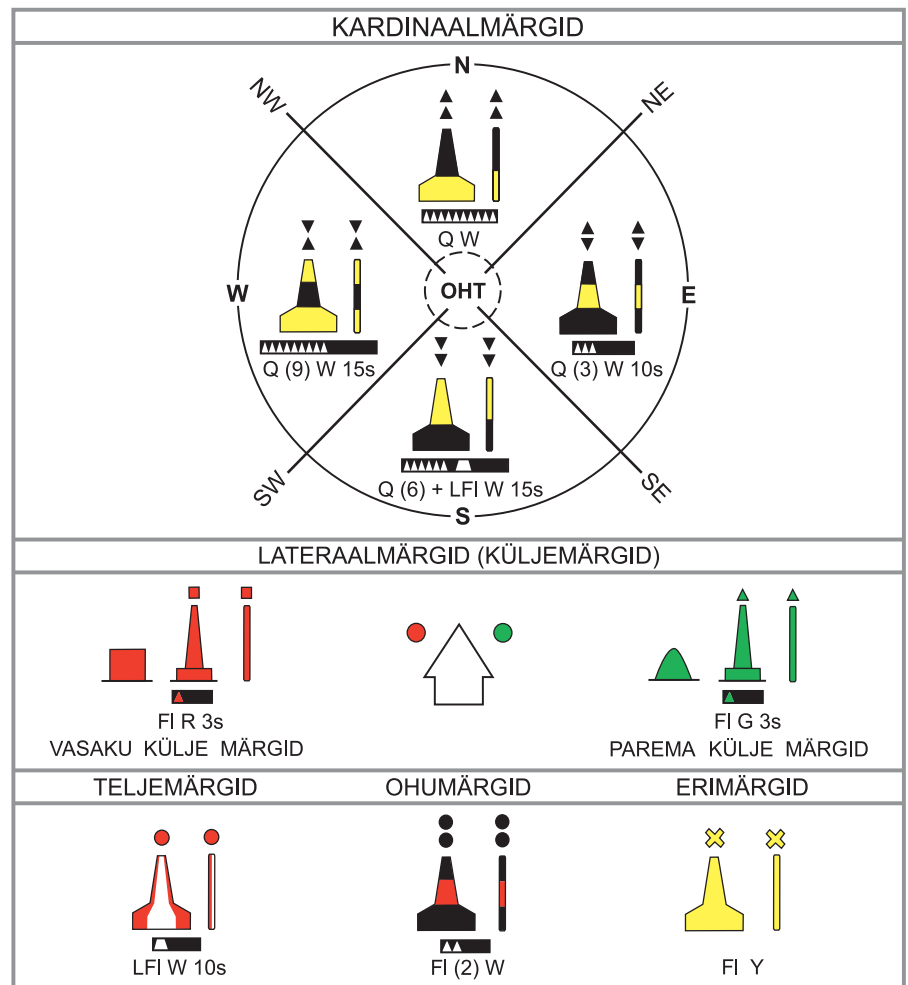


30 €

Mereüritustel saab kaardiatlasi osta omahinnaga otse Veeteede Ameti esindajatelt

ennustuste leheküljel <http://ilmatiiteenlaitos.fi/> või ka tuuleportaalist www.windyty.com. Samuti pakub erinevat koordineeritud ilma- ja prognoosist leheküljel <http://www.surf.ee/tuuleinfo/>. Nagu

öeldud, on teavet palju. Kuid teadlik veeliikleja ammutabki infot mitmest allikast, et teekond sujuvamalt kulgeks ning reis lõpuks ikka ka naudinguid ja elamusi pakuks.



Päästevest ei asenda head merepraktikat

Tekst: Mart Saarso

On rõõm tõdeda, et merekultuuriaasta on lisaks muidu lõbusatele ettevõtmistele tõstatanud ka ühe küsimuse, mis on kehtunud asjasse vähem või rohkem puutuvaid arvamust avaldama. Jutt on siis ikka päästevestidest ja nende kohustusliku kandmise vajadusest. Ajalehes Saarte Hääel esitles oma ideed, muuta päästevesti kandmine kõigil väikelaevadel kohustuslikuks Riigikogu liige Kalle Laanet. Talle sekundeeris Kuressaare politseijuht Meelis Juhandi.

Ma mõistan Kalle Laaneti ja Meelis Juhandi kui politseinike selget, kuid paraku lihtsustatud lähenemisviisi – päästevest olgu seljas ja asi tahe. Paraku palun ma siinkohal siiski protokollida eriarvamuse ning põhjendan seda.

Tsitaat Kalle Laanetilt: „Päästevesti kandmise kohustus ei kehti praegu väikelaevade kasutajatele ja madalas vees kalastajatele.“ Lubage nüüd juhtida tähelepanu asjaolule, et võimaliku seadusemuudatuse kontekstis on taas juttu väikelaevadest. Väikelaev mereõiduohutuse seaduse tähenduses on 2,5 kuni 24 meetri pikkune alus, kellega ei teostata kommertsreise. Teiste sõnadega mahub siia kategooriasse nii Kassepaat kui ka huvilaevana kasutatav kalatraaler. Seadused, heast merepraktikast rääkimata, nõuavad, et iga pardal viibija jaoks on laevas tema kasvule ja kehakaalule sobiv ning sertifikaati omav päästevest. Vestide asukoht peab olema selgelt markeeritud ja nende kiire kättesaadavus tagatud. Kui nii ei ole, on süüdi kapten, punkt. Kalle Laaneti ehtpolitseilik (selle sõna kriitilises tähenduses) lähenemine ei kõnele muust, kui täielikust asjatundmatusest. Sellisel viisil teemat edasi arendades jõuame varsti (kindluse mõttes) nõudeni, et Kuivastu – Virtsu parvlaeval olgu igal reisijal igaks juhuks seljas päästevest.

Võrdleme nüüd 4,3 meetri pikkust sõudepaati ja 24 meetri pikkust laeva, kelle konstruktsioonide hulka kuuluvad ka nõutud kõrgusega reelingud. Pisut merd sõitnud inimesena ei kujuta ma päris hästi ette, et kinnises roolimas ja peab mees kurssi, päästevest seljas. Aga kui tal tuleb vabavaht, ehk siis koi-



Mart Saarso.

FOTO: Saarte Hääle arhiiv

vaht...? Ma ei tahaks magada oma kajutis, päästevest seljas. Aga kui trahvioht muutub tõsiseks, eks siis tuleks harjuda, või on ehk ka arukamaid lähenemisviise kui rohmakas üleüldine päästevesti kandmise kohustus.

„Kaptan laevas, jumal taevas“ ei ole ka merekultuuriaasta järel mingi iganenud sõnakõlks, vaid karm tõde. Iga paadivahetuse, kipper või kapten peab teadma, et ta vastutab kõigi ja kõige eest, kes ja mis temaga kaasa „ujub“. Temal lasub ainuüldine vastutus ja selle hulgas ka päästevesti kandmise nõudmine, kui olud on vastavad. Panna temale seaduse jõuga kohustus nõuda päästevesti kandmist laeva siseruumides, oleks pehmelt öeldes totter. Kujutage endale ette sooja suvepäeva sõudepaadis madalas soojas

rannavees. Tuleb tahtmine suplema minna. Aga millal tohiks (või kas tohikski) päästevestist vabaneda? Lõbureisija saab sel juhul teki päevitada vaid oma jäsemeid. Äkki teevad trahvi. Ja nõnda edasi.

Ääremärkusena üks näide, kui veel mäletate jahtlaeva „Lennuk“, kes seilas aastatel 1999-2001 ümber maakera. Ma olin selles laevas kapten ja minu nõue oli lihtne – päikeseloojangust tõusuni on vest koos turvavööga teki kohustuslik alati, valgel ajal vastavalt minu korraldusele, mis sõltus reaalsest oludest. Pean silmas ilmastikku, nähtavust ja aluse kiirust vee suhtes.

Kogu selle ülimalt lihtsustatud päästevestide ümber keerleva poleemika käigus on paraku unustatud või täiesti

kõrvale jäetud ülejäänud meresõiduohutuse komponendid. Kogu lähene mine keskendub päästevesti kandmise kohustusele, millega luuakse vähese teadmiste- ja kogemustepagasiga inimestele petlik ettekujutus, nagu muudaks päästevest meid surematuks.

Esiteks olgu meenutatud, et Läänemere vesi on suurema osa aastast sedavõrd külm, et päästevest aitab vaid väga lühikest aega. Kõlab võikalt, aga vest toob lihtsalt laiba randa. Tegelik päästja oleks ikkagi termokostüüm. Avamerel ei ole päästeparvele alternatiivi, paraku. Mind paneb alati muigama, kui talvisel ajal Tallinna–Helsingi lennukis päästevesti kasutamist õpetatakse. Loogika on ime lihtne – termokostüüm on kallis ja seda harrastusmeresõitjalt nõuda oleks huvimeresõidu ja sellega seotud ettevõtluse lämmatamine.

Ka ei pea ma õigeks, et mingil kummalisel põhjusel reklaamitakse ikka ja jälle harrastusmeresõitjatele esimeses järjekorras hädaabi telefoninumbreid, kuigi IMO (International Maritime Organization) on selgelt välja öelnud – mobiiltelefon ei ole meresidevahend. Selleks on ultralühilaine raadiojaam (ranniku lähedal, regioonis A1), mille legaalseks kasutamiseks on Eesti Vabariigis kõik seaduslikud tingimused loodud.

Kogu oma jutuga ei taha ma oponentidele Kalle Laanetile ja Meelis Juhandile ainult ühes aspektis. Inimelu merel peab olema maksimaalselt kaitstud ja inimelu väärtus ei sõltu sellest, kas ta on Kasse paadis või Tallinki parvlaeval. Ma olen üle 40-aastase kogemusega praktik ja omamoodi meresõiduohutuse friik ning muretsen täpselt samade asjade pärast. Aga lähenemisviis on mul pisut teine.



Päästevest võiks paadis igal ajal kohustuslik olla lemmikloomale. FOTO: Priit Põiklik

Üks Eesti meresõidu vanameister, Tallinna Sadama kunagine kapten Eduard Hunt sõnastas selle väga selgelt jahtkaptenite täienduskursustel: „Meresõit oli, on ja jääb riskiga seotud ettevõtmiseks, aga teie roll, härrad kaptenid, on viia see

risk miinimumini.“ Nii lihtne tõde. Kokkuvõttes toetan ma igati head merepraktikat, mille kohaselt lahtises paadis päästevesti kandmine on tun givalt soovituslik, kuid siiski paadivana nema otsustada. Üleüldine päästevesti kohustus väikelaevades oleks aga päris naeruväärne. See tõestaks, et me pole võimelised õppima ega arenema meresõitjaks rahvaks, vaid vajaksime nõukogulike absoluutsete keeldude-käskude süsteemi. Jääksime ka merekultuuriaas ta järel näoga mere poole, kuigi oleks aeg olla näoga ranniku poole. Lõpetuseks tahaksin ma Kuressaare poliitseinike aadressil öelda vaid kiitvaid sõnu. Teie ennetustöö on olnud kogu riigile eeskujuks ja kui Žanna Kreštsenko ja Meelis Juhandi sama entusiastlikult jätkavad, on sellel tööl kindlasti tugev tulemus. Asetagem rõhk endiselt hea merepraktika propageerimisele (te nimetate seda ennetustööks) ja mitte vastumeelsust tekitavatele läbimõtle mata seadustele.



Tüdruk päästevestis. FOTO: Priit Põiklik

Soovin kõigile seitse jalga vett kiilu alla!

Päästevesti kandmine väikelaeval kohustuslikuks?

Riigikogu liige Kalle Laanet esitas 23. jaanuaril majandus- ja taristuminister Kadri Simsonile kirjaliku küsimuse, milles palus selgitust päästevesti kandmise kohta väikelaeval.

Kalle Laanet küsib:

Päästevesti kandmise kohustus ei kehti täna väikelaevade kasutajatele ja madalas vees kalastajatele, ehkki statistika näitab vajadust regulatsiooni järele uppumissurmade ennetamiseks. Päästeameti andmeil uppus 2015. aastal veesõiduki õnnetustes kuus inimest, neist ühel oli seljas päästevest. Kalastamise käigus uppus seitse inimest, kellest neli tegelesid kalastamisega mootor- või aerupaadis ja kolm kalameest uppus kalda lähedal. Uppunud kalameeste vanus jäi vahemikku 47–68 eluaastat. Mitte ükski uppunud kalameestest ei kasutanud turvavarustust.

Kuigi kaks kalameest uppusid külmadel kuudel, siis ülejaanud viie kalamehe elu, kes uppusid soojal aastaajal, oleks võinud päästevesti kasutamine päästa.

2014. aastal uppus veesõiduki õnnetustes kokku 12 inimest (neist kolm suveperioodil), ühel uppunul oli teadaolevalt päästevarustus. Kalastamise ja vähipüügi käigus uppus 16 inimest, neist kümme juhtumit olid omakorda seotud paa-diõnnetusega. Vaid üks uppunu kasutas teadaolevalt päästevarustust (laps). Kaheksa inimest uppusid järvel kalastades, neli merel.

Seoses sellega on mul Teile järgmised küsimused:

1. Kas ministeerium võtab ette vajalikke abinõusid, et kehtestada väikelaevade kasutajatele päästevesti kandmise kohustus, mitte viidata seadusandluses ainult päästevesti olemasolu kohustusele. Kui jah, siis millal ja mis seaduses?

2. Millal kavatses ministeerium reguleerida õigusaktides päästevesti kandmise kohustust nii väikelaevade kasutajatel kui ka hobikorras kalapüüdajatel?



Kalle Laanet.

FOTO: Riigikogu kodulehekülj

Majandus- ja taristuminister Kadri Simson vastab:

Olete pöördunud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (edaspidi MKM) poole küsimusega, mis puudutab päästevesti kandmise kohustuse regulatsiooni. Täname pöördumise eest ja vastame Teie küsimustele nende esitamise järjekorras.

1. (vt Kalle Laaneti esimest küsimust)

Hetkel reguleerib nõudeid väikelaeva päästevarustusele majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 32 „Nõuded väikelaeva varustusele ning väikelaeva kategooriad vastavalt väikelaeva konstruktsioonile, samuti sellise väikelaeva ohutusnõuded, millega korraldatakse tasu eest vabaajareise“.

Kehtiva korra § 10 lg 4 paneb kohustuse tutvustada väikelaeva pardal viibijatele pääste- ja ohutusvarustuse paigutust ja kasutamist väikelaeva juhile. Seega on väikelaeva juhi otsus ja vastutus, millal päästevesti kanda. See on üldlevinud

arusaam nii teistes Euroopa Liidu liikmesmaades kui mujal maailmas. Päästevest on individuaalne päästevahend ja kuulub iga veesõiduki varustuse hulka. Nii nagu on erinevaid päästeveste, on ka nende õige kasutamise juhised erinevad. Väikelaeva definitsiooni kohaselt on tegemist veesõidukiga kogupikkusega 2,5–24 meetrit, seega saab olla tegemist väga erinevate konstruktsiooni, disaini ja kasutusvõimaluste kombinatsioonidega. Seetõttu on keeruline kõiki asjaolusid päästevesti õigeks kasutamiseks regulatsioonina välja töötada. Seega on põhjendatud kehtiv regulatsioon, kus väikelaeva juht on kohustatud tutvustama väikelaeva pardal viibijatele pääste- ja ohutusvarustuse paigutust ja kasutamist.

Veeteede Ameti, Politsei- ja Piirivalveameti ja Päästeameti ennetus- ja teavitustöö on viimasel viiel aastal olnud järjepidev ning tõhus. Selle tulemusena on väikelaevnike üldine teadlikkus märkimisväärselt kasvanud ja järjest rohkem näeme veeliiklejaid päästevestiga, mida kasutatakse nõuetekohaselt.

Veeteede Amet panustab jätkuvalt väikelaevajuhtide väljaõppe taseme ühtlustumisele läbi tõhusama järelevalve. Määruse „Väikelaevajuhi teadmiste, oskuste ja väljaõppe nõuded ning tunnistuse vormid“ § 10 lõige 4 näeb ette, et väikelaevajuhi väljaõpet peab sisaldama teoreetilist väljaõpet mahus vähemalt 60 akadeemilist tundi ja praktilist väljaõpet vee peal mahus vähemalt 10 akadeemilist tundi, mille käigus pööratakse suurt rõhku ka meresõiduohutusele.

Meresõiduohutuse alane teavitustöö toimub lahutamatu osana ka väikelaevade ja kalapaatide tehniliste ülevaatuste käigus. Lisaks osaleb Veeteede Amet erinevatel avalikel üritustel – Meremess, Kurressaare merepäevad, Emajõe festival jpm. Infoteatmik „Abiks paadimehele“ on samuti osutunud menukaks ja vajalikuks trükiseks, mida Veeteede Amet annab tasuta kõigile soovijatele avalikel üritustel ja samuti jagab igapäevatöö käigus.

Mis puudutab Teie kirjas viidatud statistikat, siis on valdkonna spetsialistidele nähtav, et õnnetused on juhtunud enamasti väikeste lahtiste paatidega ja erinevatel põhjustel, sh sobimatud väikelaeva ekspluateerimisvõtted ning paadi kasutamine sellistes meteoroloogilistes oludes, mis antud paadile pole ette nähtud. Samuti on igal aastal ka juhtumeid, kus uppunutel on päästevest seljas olnud, mistõttu ei saa statistikas kajastatud arvandmeid taandada üksnes väidetavale regulatsiooni puudulikkusele.

Päästeametil on valminud 2016. aasta uppumissurmade analüüs, millest selgub, et möödunud (2016) aastal aset leidnud uppumistest 74% (34) leidis aset siseveekogudes, võrreldes aasta (2015) siseveekogudes uppunute osatähtsusega -51% on toimunud suur tõus siseveekogudes hukkunute osatähtsuses.

Mere ja piiri veekogudes uppus 8 inimest, mis on väikseim uppumiste arv (sh ka osakaal koguarvust) alates 2010. aastast. Enim on uppumisi aset leidnud järvedes -14 ehk 30% uppunutest. Jõgedes uppunute arv on vähenenud alates 2014. aastast, kui leidis aset 16 uppumissurma, 2016. aastal – 9. Merevette uppunute arv on vähenenud alates 2013. aastast (14), 2016. aastal jättis elu merevetesse 6 inimest, samapalju inimelusid röövisid ka tiigid.

MKMi haldusalas jätkatakse koostöös



Kadri Simson.

FOTO: Renee Altrov

Politsei- ja Piirivalveameti ning Päästeametiga tööd uppumissurmade ennetamiseks ning eelnevalt kirjeldatud tegevustega. MKMi hinnangul on riigisisestes õigusaktides väikelaevade kasutajate päästevestide kandmise regulatsioon piisav ega vaja täiendamist.

2. (Vt Kalle Laaneti teist küsimust)

Sarnaselt esimese küsimuse vastuses märgitule selgitame, et õigusaktides on reguleeritud päästevesti kandmise temaatika väikelaeva juhi kohustuse

kaudu tutvustada väikelaeva pardal viibijatele pääste- ja ohutusvarustuse paigutust ning kasutamist. Samuti tuleb arvestada, et olenemata päästevesti kandmise kohustuse sätestamisest õigusaktide tasandil, sõltub päästevesti tegelik kandmine iga isiku enda otsustusest, mistõttu on MKMi hinnangul eelkõige oluline jätkata ennetus- ja teavitustööga ning seda nii väikelaevade sobivate ekspluateerimisvõtete, meteoroloogiliste andmete hindamise ning nõuetekohaste päästevahendite kasutamise kontekstis.

Olgu VA Teataja lugejatele öeldud, et ka Veeteede Ameti ametnikud aitasid ministri vastust koostada. Seega on tegemist meie kui väikelaevade järelevalve eest vastutava ametkonna seisukohalt igati asjakohase põhjendusega.

Kontrollige üle oma väikelaeva varustus!

Suvised navigatsioonihooaja künnisel tasub igal väikelaevnikul tähele panna, millised on väikelaeva ohutuse tagamiseks mõeldud ühtsed minimaalse varustuse nõuded, mis on kõigile Eestis registreeritud väikelaevadele kohustuslikud. Samuti tasub meelde tuletada, millised on väikelaeva kategooriad vastavalt selle konstruktsioonile ja millistes tingimustes ning kus nendega sõita tohib.

Lisaks on kehtestatud ka täiendavad ohutusnõuded väikelaevadele, millega korraldatakse tasu eest vabaajareise. Needki tasub siinkohal meelde tuletada:

1. Alla 7 meetrise kogupikkusega C- ja D-kategooria väikelaeval peab olema päästevest kandevõimega vähemalt 100 N iga pardalviibija jaoks ja D-, C*-kategooria varustus vastavalt määruse lisas toodud nõutud varustuse nimekirjale, välja arvatud ujuvusvahendi osas;
2. üle 7 meetrise kogupikkusega C- ja D-kategooria väikelaeval peab täiendavalt C-kategooria varustuse nimekirjas toodule olema üks lisapäästerõngas koos viskeliiniga;
3. A- ja B-kategooria väikelaeval peab täiendavalt B-kategooria varustuse nimekirjas toodule olema üks lisapäästerõngas koos viskeliiniga;
4. väikelaeva juht on kohustatud tutvustama väikelaeva pardal viibijatele pääste- ja ohutusvarustuse paigutust ja kasutamist ning selgitama keskkonnakaitse- ja ohutusnõudeid. Nimetatud nõuded ja kategooriad määrab kindlaks majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus 11. maist 2011. a nr 32. Väikelaeva varustuse nõuded vastavalt väikelaeva kategooriale on toodud eraldi välja nimetatud määruse lisas. Trükkime need siinkohal ära, et saaksite nende järgi täpselt oma väikelaeva varustuse üle kontrollida.

Väikelaeva kategooriad

Väikelaeva kategooria määrab tootja. Konstruktsioonist ja lubatavatest hüdrometeoroloogilistest tingimustest lähtuvalt jagatakse väikelaevad nelja kategooriasse:

A kategooria (ookean)

Projekteeritud ja ehitatud pikkadeks merereisideks, mille käigus võib tuule tugevus ületada 8 palli ja laine kõrgus olla üle 4 meetri.

B kategooria (avameri)

Projekteeritud ja ehitatud avameresõiduks, kus tuule tugevus võib tõusta kuni 8 pallini ja laine kõrgus kuni 4 meetrini.

C kategooria (rannalähedane)

Projekteeritud ja ehitatud rannalähedaseks sõiduks, kasutamiseks rannikuvetes, suurtel lahtedel, järvedel ja jõgedel tuule tugevusega kuni 6 palli ja laine kõrgusega kuni 2 meetrit.

D kategooria (kaitstud veed)

Projekteeritud ja ehitatud sõiduks kaitstud rannikuvetes, väikestel lahtedel, väikestel järvedel ja jõgedel tuule tugevusega kuni 4 palli ja laine kõrgusega kuni 0,3 meetrit (üksikud lained maksimumkõrgusega kuni 0,5 meetrit).

2017 VEESÕIDUKIL NÕUTAV VARUSTUS

Varustuse nimetus	A	B	C	D C*
Päästerõngas* või päästeling koos viskeliiniga 15-25 m	+	+	+	-
Päästeparv *	+	+	-	-
Päästevest kandevõimega vähemalt 100 N*	+	+	+	-
Ujuvusvahend kandevõimega vähemalt 50 N*	-	-	-	+
Purjejahil ohutusvööd iga pardalviibija jaoks	+	+	+	-
3 punast säratuld*	+	+	+	-
3 punast langevarjuraketti*	+	+	-	-
2 tulekustutit* ja 1 tulekustutustekk*	+	+	-	-
1 tulekustuti * / **	-	-	+	+
Pilsipump	+	+	-	-
Pilsipump või hauskar	-	-	+	+
Navigatsioonivahendid asukoha määramiseks ja navigatsioonikaart	+	+	+	-
Tuled vastavalt rahvusvahelisele laevakokkupõrgete vältimise eeskirjale (COLREG) või laevatatavatel sisevetel liiklemise korrale	+	+	+	+
2 ankrut koos ankrutostega	+	+	-	-
1 ankur koos ankrutsaga	-	-	+	+
Pukseerimisots	+	+	+	+
Pootshaak	+	+	-	-
Aerud või möla	-	-	+	+
Esmaabivahendid	+	+	+	-
Udupasun või muu heliseade	+	+	+	+
Radaripeegeldi	+	+	-	-
Kajalood või lood	+	+	-	-
Hädaarõheseade	+	+	-	-
Avariivarustus (teip, tööriistad, koonuskorgid jne)	+	+	-	-
Binokkel	+	+	+	-
Kompass	+	+	+	+
Jäätmekogumisvahendid	+	+	+	+
Triivankur	+	+	-	-

Selgitused	
*	nõutav sertifikaat/markeering (SOLAS, CE või ISO)
**	nõutav väikelaeval, kus kasutatakse lahtise leegiga küttekeha, põlevaid vedelikke või gaasiseadmeid, sisemootorit või üle 25 kW võimsusega põramootorit
C*	C-kategooria väikelaeva kasutamisel merel kuni 5 meremiili kaldast ja sisevetel kuni 9 kilomeetrit kaldast on nõutav vähemalt D-kategooria varustus koos ** nõudega

Ohutuse tagamiseks:

- veendu, millistes tingimustes kasutamiseks on paat mõeldud;
- kontrolli alati paadi ja varustuse korrasolekut;
- planeeri reisi ja jälgi ilmaolusid;
- teata kodustele, kuhu läksid ja millal plaanid tagasi jõuda;
- ära hinda oma oskusi ja teadmisi üle;
- seila selge peaga;
- pane selga päästevest;
- pane tähele teisi vee peal liiklejaid ja hoiu keskkonda;
- võta alati kaasa kasutusvalmis sidevahend.

Piiriveekogul:

- veendu, et oled teadlik riigipiiri (ajutise kontrolljoone) kulgemisest;
- registreeri minek ja kindlasti ka tagasitulek lähimas piirivalve kordonis.

Juhised väikelaeva registreerimiseelse ülevaatusse läbimiseks

Siit leiab kirjelduse olukorraks, kui olete saanud väikelaeva omanikuks ja soovite seda nõuetekohaselt registreerida:

1. Uus väikelaev ostetud kauplusest Eestis või toodud Eestisse.

Väikelaev tuleb esitada ülevaatusse koos vastavusdeklaratsiooni ja omandiõigust tõendava dokumendiga Maanteeametile või Veeteede Ametile.

2. Uus või kasutatud väikelaev välisriigis, soov registreerida Eesti registrisse.

Väikelaev tuleb esitada ülevaatusse välisriigis koos vastavusdeklaratsiooni (kui on nõutud) ja omandiõigust tõendava dokumendiga Veeteede Ametile.

3. Kasutatud väikelaev, Eestis registreeritud.

Omanikuvahetuse vormistamiseks tuleb esitada registreerimistunnistus ja omandiõigust tõendav dokument Maanteeametile.

4. Kasutatud väikelaev, ostetud Eestis või toodud Eestisse, ei ole Eestis registreeritud varem olnud.

Väikelaev tuleb esitada ülevaatusse koos vastavusdeklaratsiooni (kui on nõutud) ja omandiõigust tõendava dokumendiga Maanteeametile või Veeteede Ametile.

Juhul kui puuduvad registrisse kandmiseks vajalikud andmed, teeb registreerimiseelse ülevaatusse Veeteede Amet.

5. Kasutatud väikelaev, on Eestis kuid registris ei ole ja omandiõigust tõendavat dokumenti ka ei ole.

Juhul kui puuduvad registrisse kandmiseks vajalikud andmed, teeb registreerimiseelse ülevaatusse Veeteede Amet.

Juurde tuleb kirjutada seletuskiri võimalikult täpsete andmetega, kus on välja toodud olulised kuupäevad, aastaarvud, nimed ja olukorrajeldus.

6. Ise (enda tarbeks) ehitatud väike-laev, oluliselt ümberehitatud väike-laev ja alla 12 m kogupikkusega laev (nt kalapaat).

Tehnilise ülevaatusse teeb Veeteede Amet.

Veeteede Ameti inspektorid, kes teevad väikelaevade, alla 12 m kogupikkusega laevade ülevaatusi Ida-Virumaal ja Lääne-Virumaal

Oleg Barinski-Gesjuk

7302615, 52 43848, e-post: oleg.barinski@vta.ee

Arved Talu

7302616, 52 43839, e-post: arved.talu@vta.ee

Henn Kuum

6205753, 51 18822, e-post: henn.kuum@vta.ee

Peeter Kask

6205752, 56 663182, e-post: peeter.kask@vta.ee

Veiko Rosme

6205751, 52 43847, e-post: veiko.rosme@vta.ee

VSLO üldine e-posti aadress: vslo@vta.ee

Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade (VSLO) osakonna inspektorid, kes teevad väikelaevade, alla 12 m kogupikkusega laevade ülevaatusi

Linn, maakond	Aadress, e-post	Vaneminspektor	Telefon	Mobiil
Tallinn	Lume 19, Tallinn vslo@vta.ee	Henn Kuum	620 5753	511 8822
Harjumaa		Peeter Kask	620 5752	5666 3182
Raplamaa		Veiko Rosme	620 5751	524 3847
Läänemaa	henn.kuum@vta.ee	Henn Kuum	620 5753	511 8822
Hiiumaa	Merekalda 16, Pärnu mart.sameli@vta.ee	Mart Sameli	449 0995	5341 2225
Pärnumaa				
Saaremaa	Pärna 6, Kuressaare peeter.kask@vta.ee	Peeter Kask	452 1760	5666 3182
Tartu	Väike-Turu 4, Tartu oleg.barinski@vta.ee arved.talu@vta.ee	Oleg Barinski-Gesjuk Arved Talu	730 2615 730 2616	524 3848 524 3839
Tartumaa				
Vildandimaa				
Jõgevamaa				
Valgamaa				
Põlvamaa				
Võrumaa				

Veeteede Ametisse on saabunud järgmised IMO ringkirjad:

1. MSC.1/Circ.1259/Rev.7 (17.01.2017) - Long-range identification and tracking system (technical documentation (PART I));
2. MSC.1/Circ.1294 (25.11.2016) - Unified interpretations relating to the application of SOLAS regulations II-2/10.2.1.3, II-2/10.2.2.4.1.2, II-2/10.7.3.2.3 and II-2/19.3.1, as amended, and paragraph 2.2.1.1 of chapter 12 of the FSS code;
3. MSC.1/Circ.1294/Rev.5 (17.01.2017) - Long-range identification and tracking system (technical documentation (PART II));
4. MSC.4/Circ.243 (16.01.2017) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (issued monthly – Acts reported during November 2016. 27 cases were reported in November.);
5. AFS.3/Circ.5 (19.12.2017) - International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (information regarding recognized organizations and approved, restricted, or prohibited anti-fouling systems);
6. BWM.1/Circ.40 (9.01.201) - International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004;
7. COLREG.2/Circ.68 (21.02.2017) - traffic separation schemes and associated routeing measures "in Norra kvarken" (temporary suspension);
8. FAL.5/Circ.39/Rev.2/Corr.1 (17.01.2017) - Guidelines for the use of electronic certificates (corrigendum);
9. LC-LP.1/Circ.79 (6.01.2017) - Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and its 1996 protocol (joint work programme (2017-2019));
10. LC-LP.1/Circ.80 (6.01.2017) - Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and ITS 1996 protocol (invitation to provide information on the disposal of sewage sludge);
11. LC-LP.1/Circ.81 (16.01.2017) - 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 2013);
12. MEPC.1/Circ.869 (31.01.2017) - Summary reports and analysis of mandatory reports under MARPOL for the period 2010 – 2015;
13. PAL.4/Circ.28 (4.01.2017) - Protocol of 2002 to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974;
14. PAL.4/Circ.29 (9.01.2017) - Protocol of 2002 to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (accession by Slovenia);
15. PMP.1/Circ.213 (5.01.2017) - International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto;
16. SAR.1/Circ.97 (10.02.2017) - Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (accession by Togo);
17. SLS.12/Circ.151 (5.01.2017) - International convention for the safety of life at sea, 1974;
18. STCW.2/Circ.71 (24.01.2017) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (communication received from the Government of Jamaica);
19. STCW.2/Circ.72 (7.02.2017) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (communication received from the Government of South Africa);
20. STCW.7/Circ.24 (6.02.2017) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (interim guidance for parties, administrations, port state control authorities, recognized organizations and other relevant parties on the requirements of the STCW Convention, 1978, as amended);
21. STCW-F.1/Circ.16 (26.01.2017) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for fishing vessel personnel, 1995.

Veeteede Amet on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) liige alates 31. jaanuarist 1992.

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) juures tegutsev merendusorganisatsioon, mis tegeleb rahvusvahelise koostööga nii valitsuste tasandil kui ka koostöös tööstusharu esindajatega, et edendada meresõidu ohutust ja vältida merereostust. Organisatsiooni peakontor asub Londonis.

IMO moodustati „Titanicu” hukkumise järel ja tegevus taastati 1923. aastal pärast Esimese maailmasõja lõppu. Nüüdseks on IMO liikmesriike 171 ja töökeelteks on inglise, prantsuse ja hispaania ning töötajaid umbes 300.

IMO tunnuslauseks on: *Safe, secure and efficient shipping on clean oceans.*

IMO dokumentide andmebaas IMODOCS

IMO dokumentide jaoks on olemas andmebaas IMODOCS, millele on tasuta ligipääs ning kus on peaaegu kõik dokumendid saadaval kolmes töökeeles (inglise, prantsuse ja hispaania). Komiteede raportid, assambleede resolutsioonid ja nõukogu otsused on saadaval kuues ametlikus keeles: araabia, hiina, inglise, prantsuse, vene ja hispaania.

Lugege juhendit C 105/4/1 (21.09.2010), kuidas teha endale kasutajakonto IMODOCS andmebaasis.

Riigiasutused saavad teha kasutajakontod oma töötajatele, saates vastavasisulise kirja e-posti aadressile eva@vta.ee.

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

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

Lisainfo Veeteede Ameti kodulehelt www.vta.ee



Tallinna lahele eksib teinekord kõiksugu masti laevu. 2016. aasta merepäevade aegu oli pilt eriti kirju.
FOTO: Priit Põiklik

Õpi väikelaevajuhiks julgesti!

Tekst: Priit Põiklik

Aastavahetuse seisuga oli Eestis väikelaevajuhitunnistus taskus 17 922 inimesel, jetijuhitunnistusi oli välja antud 482. Kokku on huvialuseid registris kokku 30 208, lisaks 900 jetti. Kindel on aga see, et ega väikelaevajuhitunnistuse potentsiaal Eestis otsa pole saanud.

Olgu mainitud, et väikelaevajuhitunnistust saab taotleda juba 15-aastaselt ja selleks tuleb läbida tegevusloaga koolitaja juures vastav kursus, praktikaarvestus ning sooritada kaarditöö- ning teooriaeksam.

Eelmisel aastal oli neid hakkajaid inimesi, kes selle tee ette võtsid ja tunnistuse ka said 1316. Kokku toimus Eestis mullu 130 väikelaevajuhitunnistuse eksamit.

Veeteede Amet soovib igal juhul need paar-kolm kuud kestvad, täiskasvanutele enamasti õhtusel ajal toimuvad kursused ette võtta, sest ega teadmised ei vaju eales mööda külge alla. Ja kuna eksamil viibib alati ka Veeteede Ameti väikelaevainspektor, tasub õpingutesse tõsiselt suhtuda ning väikelaevanduse vallas endale kõik hästi selgeks teha.

Meil on heameel, et koolituste korraldajaid on Eestis päris palju ja me ei soovi ta eelista neist kedagi. Valik on teie teha! Tuleb vaid vaadata, kas ajad ja hind sobivad ning teekond väikelaevade maailma võib alata.

Kõik, mida soovite teada väikelaevajuhitunnistuse saamise kohta, on kirjas Vabariigi Valitsuse 29. augusti 2005. a määruses nr 225 „Väikelaevajuhitunnistuste, oskuste ja väljaõppe nõuded ning tunnistuste vormid“.

Olgu öeldud, et veesõiduki juhtimiseks, millel on purjepind kuni 25 m² või mootori võimsus kuni 25 kW, ei nõuta väikelaevajuhitunnistust, kui see sõidab valgel ajal ja hea nähtavuse korral merel kuni 5 meremiili kaugusel kaldast ja sisevetel kuni 9 kilomeetri kaugusel kaldast. Nii on kirjas küll seaduses, kuid see ei tähenda, et igaüks, kes paati istub, ei võiks teadmisi ja juhiluba omale nõutada.

Väikelaevajuhitunnistuse saamiseks võib omandada ka iseseisvalt, sel juhul sooritab ta Veeteede Ametile esitatud taotluse alusel väikelaevajuhitunnistuse eksami ikkagi kursusi korraldava koolitaja juures. Seega tuleb eksami andmine koolitajaga läbi rääkida. Kas koolitaja ka eksamile mineku eest tasu küsib, peab olema teie ja koolitaja vaheline kokkulepe. Veeteede Amet ise eksameid vastu ei võta ja on siin pigem kontrollivas funktsioonis, saates eksami-

komisjoni esimeheks oma esindaja. Ka tuleb nõutav praktikaarvestus iseõppijal läbida koolitaja juures.

Väikelaevajuhitunnistusi väljastab ja uuendab Maanteeamet ning kehtib see 10 aastat.

Tunnistuse saamiseks peab isikul olema kehtiv tervisetõend. Igal juhul – minge julgelt kursustele või omandage teadmised ise, saate targemaks ning võite peagi olla uhkelt väikelaevajuhitunnistuse omanik!

Väikelaeva- ja jetijuhitunnistuste koolitajad

Tunnustamisotsuse või tegevusloa nr	Koolitaja nimi	Tunnustamisotsuse või tegevusloa väljastamise kuupäev
11	HV Mereturism	12.02.2003
14	Ida-Virumaa Vetelpäästeühing	28.02.2003
17	Saaremaa Merispordi selts	21.05.2003
20	Tallinna Jahtklubi	8.07.2003
35	Tartu Kalevi Jahtklubi	18.02.2004
38	Walthein Kiirkaater	11.06.2004
52	Toila Gümnaasium	1.03.2005
64	Reval merekool AS MSCA	14.11.2005
72	Eesti Mereakadeemia täiendus- ja ümberõppe osakond	16.01.2006
72	EMA Ametikooli Tartu filiaal	16.01.2006
111	OÜ Baltic Yachting Club	25.10.2006
120	SKA Piirivalvekolledz	18.12.2006
122	OÜ Greenwich	27.12.2006
129	Orissaare Gümnaasium	28.02.2007
135	A-Miks OÜ	27.04.2007
148	Narva Noorte Meremeeste klubi	10.12.2007
167	A-Miks OÜ	7.04.2008
190	Hiiumaa Ametikool	21.04.2009
204	ESS Kalev Jahtklubi	14.12.2009
218	Põhjasadama Mereklubi Rogerwiek	7.05.2010
223	OÜ NG Centre	6.06.2010
228	OÜ Bossa Sailing	22.09.2010
230	Kuressaare Ametikool	22.10.2010
231	Mustvee Jahtklubi	4.11.2010
281	MTÜ Pärnu Jahtklubi	29.06.2011
354	Tallinn Bay Boating OÜ	6.01.2012
355	Intmec OÜ	4.01.2012
388	European Sailing School OÜ	25.10.2012
391	OÜ 24meetrit	13.12.2012
397	Paadiluba OÜ	18.08.2014
409	MTÜ Pärnu Merenduskeskus	19.11.2013
423	HV Mereturism OÜ	1.04.2014
429	Kuressaare Ametikool	9.07.2014
442	MTÜ Narva Merekeskus	25.11.2014
444	Tallinna Tehnikaülikool	25.11.2014
449	MTÜ Nõuni Purjeklubi	2.03.2015
452	A-Miks OÜ	27.03.2015
457	MTÜ Tallinna Jahtklubi	13.05.2015
458	OÜ Walthein Kiirkaater	13.05.2015
479	Mustvee Jahtklubi	1.02.2016
484	H.E.A.TEAM OÜ	25.04.2016
489	OÜ Walthein Kiirkaater	20.06.2016
501	Barca OÜ	22.12.2016
503	Alfeste OÜ	13.02.2017

In memoriam



Heino Tohver
7. jaanuar 1944 – 21. detsember 2016

21. detsembril 2016 lahkus ootamatult meie hulgast Eesti Meremeeste Liidu vanem, Eesti Mereakadeemia endine töötaja kaugsõidutüürimees Heino Tohver. 7. jaanuaril 2017 oleks ta saanud 73-aastaseks. Eesti Meremeeste Liit ja Eesti Mereakadeemia jäävad mälestama aktiivset ja teenekat juhti.



Roland Leit
13. november 1928 Võru – 27. jaanuar 2017 Tallinn

Roland Leit oli kapten, mereväekapten, taasloodud Eesti mereväe esimene ülem. 1945. aastal alustas ta õpinguid Tallinna Merekoolis, mille lõpetas 1949. aastal kiitusega – ta kuulus esimesse sõjajärgsesse lendu. 1964. aastal lõpetas Roland Leit eksternina Leningradi Admiral Makarovi nimelise Kõrgema Merekooli.

Pärast Tallinna Merekooli lõpetamist suunati Roland Leit tööle Murmanski Merelaevandusse, kus ta töötas madruse, tüürimehe ja kaptenina. Kaptenidiplomi sai ta 1957. aastal. 1973. aastast töötas ta kaptenina Eesti Merelaevanduses. 1982. aastal asus Roland Leit tööle Eesti Merelaevanduse meresõidumeti juhenduskaptenina ja oli aastail 1992-1994 firma peakapten. Mereväekapten Roland Leit teenis taasloodud Eesti mereväe esimese ülemana 1. veebruarist 1994 kuni 21. juunini 1998. Tema ülesandeks ja suurimaks väljakutseks sai mereväe ülestöötamine. Alguses polnud mereväel organisatsiooni, personali, sadamat, laevu ega ressursse. Nelja aastaga loodi mereväe struktuur ja sadam koos toetavate funktsioonidega. Algas mereväe ajateenijate, allohvitseride ja ohvitseride väljaõpe, saadi esimesed laevad ning pandi alus rahvusvahelisele koostööle.

Kuna Roland Leit lõpetas Tallinna Merekooli kiitusega, oli tal õigus valida töökohta. Ta isa oli emigreerunud, ise oli ta teeninud sõja ajal lennuväe abiteenistuses ja tal puudus vähimigi väljavaade viisat, see tähendab välissõitu saada. Seepärast valiski ta Murmanski, kus oli võimalik saada kaugsõidupraktikat.

Kui meile 1949. aasta augustis koolilõpudiplomid välja anti ja oktoobris sõjalaevapraktikale saadeti, siis Roland Leiti sinna ei lastud. Meie saime sõjalaevapraktika järel nooremleitnandi auastme, aga Roland pidi selle võrra hiljem ise pingutama. Sellele vaatamata sai temast taasiseseisvunud Eesti Mereväe esimene ülem. Sellised on saatuse teed.

Kapten Leit oli väga nõudlik nii enda kui ka alluvate suhtes, samas alati sõbralik ja abivalmis.

*- meenutas kapten Uno Laur,
Tallinna Merekooli esimene sõjajärgne lend*

MEREMEES

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine

TASUTA VEEBIS

www.issuu.com/ajakirimeremees



Eesti Mereakadeemia
TÄIENDUSÕPPE KESKUS

KONTAKT

ttu.ee/merenduskoolitused
marinetraining@ttu.ee
tel +372 613 5588



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA