

NR 4 2019 (306)

MEREMEES

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine

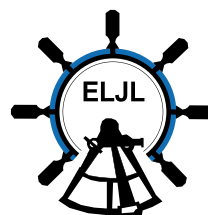


VEETEEDE AMETI
TEATAJA

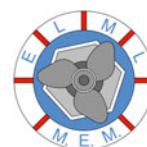


Nr 4/4 (117) 2019

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



EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT
Association Of Estonian Deck Officers



MEREMEES

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

AJAKIRJA VÄLJAANDJA:

Eesti Mereakadeemia
Aadress: Kopli 101, Tallinn 11712
Trükikoda: Spin Press
Trükki saadetud 3. detsembril

Kaanefoto: ESCO on läinud, korstnamärgid sõidavad aimataval kujul veel edasi. Foto autor: Tauri Roosipuu

Artiklites toodud andmete õigsuse eest vastutab artikli autor.

Eesti Mereakadeemia ei vastuta vigade eest avaldatud reklaamides.

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

TOIMETUS

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

KONTAKT

✉ meremees@taltech.ee



www.taltech.ee/mereakadeemia/meremees



www.facebook.com/ajakirimeremees/



ISSN 2504-7345

Sisukord

Sõekaist kruisiterminalini	4
Süsihappegaasiheitmed laevanduses	8
XV Merenduskonverents	10
Poliitikud kõrvu ametnikega	11
Lootse ei jätku	12
Eesti Loots: lootsid on olemas	13
Aasta merendusteod	14
Aasta mereharija	15
Võitlus kohtus, ajalehes ja ekraanil	16
Mis juhtus 2006. aastal?	18
Minu mereakadeemia 4	20
Aurulaevandus Paksus Margareetas	22
Laevamehaanikute sajand: pärast juunipööret	24
Kuningas Valdemar II mereretk Eestisse	26
Merendusuudised	28
Eesti Merelaevanduse nime lõpp	30
Veeteede Ameti Teataja	31-46
IMO ringkirjad	46
Merekaitse essee	47
Paks Margareeta avas uksed	48

LEVITAMINE

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

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

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

Söökaist kruisitermina

Madli Vitismann

Vanasadamat läbis 30 aastat tagasi veidi üle 100 000 reisisija, nüüd juba üle 10 miljoni. Reisijad on jõudnud ka Muuga sadamasse. Mida kavandatakse sadamais ja millest annavad märku e-ninad, selgitab Asi Tallinna Sadam turundusjuht **Sirle Arro**:

Söetolmune algus

Kui kaua olete juba sadamaettevõttes töötanud?

Olen päris sadamaveteran, alustasin märtsis 1994. Tehnikaülikoolis õppides oli mul vaja töökeskkonna-praktikaks töötada mõnes asutuses. Panganduse õppejõud soovitas pankka, teine valik oli sadamas proovida.

See oli veel Peeter Palu aeg, sattusin legendaarse Vladimir Volohhonski dispetšertalitusse. Meil oli umbes 40 inimest, kellest kolm olid eestlased, neli rääkis eesti keelt. Kogu töö käis enamasti vene keeles.

Praktikal ma polnud päris igapäevatööl. Mu põhiline kohustus oli täita sötabeleid – panna kirja, kui palju ühe ööpäeva jooksul on Vanasadamasse sütt laaditud.

Pidin ka tõlkima venekeelseid kirju eesti keelde ja aitama suhtlemisel. Laevagraafikuid tegid venekeelsed inimesed, aga näiteks Hansateele oli vaja vastata eesti keeles. Oleksin ma teadnud, et pean hakkama vene keeles tööd tegema, arvatavasti poleks julgenud tulla. Õnneks ei teadnud, nii sain tööst päris hea pildi ja vene keele praktika.

Peeter Palu algatas muutusi.

Just, ja ta tõi sadamasse järjest eestlasi ja noori. Aeg muutus juba selliseks, aga muidugi oli Volohhonski tugev ülemus ja temalt oli palju õppida. Enam-vähem samal ajal tulid Ingrid Berezin ja Ellen Kaasik, natuke hiljem Marko Raid. Oleme üsna mitu direktorit üle elanud.

Kord taheti mind koondada: olin viimane tulija, noor ja pereta, oli majanduslangus ja koondamiste laine. Aga siis leidsid sadama juhid, et eesti keelt rääkivaid noori ei saa

koondada, peab koondama kuskil mujal ja kedagi teist.

Mäletan, et oli huvitav noorena siia tulla. Peatselt sain päris palju kaasa rääkida reisilaevade sõidugraafikute tegemisel.

See oli hoopis teisiti kui praegu, ei olnud igal laeval oma kaid, kõik tahtsid ühel ajal silduda. Palju oli vaja ümberhaalamisi ning tolli- ja piiriprotseduure kokku leppida, arvestada, kui palju need aega võtavad. Pidi arvestama, millises terminali osas saab passikontrolli teha ning kuidas sõidukite peale- ja mahamineku suunad toimivad.

Oli keeruline pusle graafik nii kokku seada, et kõik oleksid rahul, ja ka laevaliiklusele ohutu oleks. Põnev töö ja nõudis natuke enesekehtestamist nende vanade merekarude seas. Tuleb mingi noor, pole merd sõitnud – kuidas ta teab ja ütleb, kuhu laevad panna. See oli päris elukool.

Kui mõni laev ei saanud kella-pealt välja minna, siis oli vaja mõelda, kuhu haalata, et laevad õigel ajal üksteise eest ära saaksid. Operatiivset tegutsemist oli, ja seegi tuli kõigiga koordineerida.

Suhtlemiseks tuli pigem ise kohale minna ja selgitada. Olgugi, et meil oli sadamas juba faks, aga algul vaid ühes toas, kus kõik saatsid ja võtsid oma fakse vastu. Mobiilid olid, aga mitte kõigil, pigem tegutsesime käsi-raadiotega. See huvitav aeg koolitas hästi.

Näiteks Hansatee juhi Ülo Kolloga saime hästi läbi ja tegime koos sõiduplaane, ta oli hea hea õpetaja.

Nüüd olete osakonnajuhataja.

Jah, Tallinna Sadama turundus- ja kommunikatsiooniosakonna juhataja. Dispetšertalituse järel olin reisisadamadamas, hiljem liikusin turundusse. Kui kruisiäri tekkis, siis hakkasin rohkem kaasa rääkima.

Esiailgu oli mu töö pigem olla väljas laevade juures, et saaks ohutult nii kaupa laadida kui ka reisijad liikuda. Kui kruisituristid ei läinud bussi, vaid tahtsid jalutada, siis pidin neid ise kasvõi kohapeal takistama, et nad ei läheks söehunnikute ja vanametal-



Foto: Madli Vitismann

Sirle Arro.

likoormate vahele.

Valgete laevade äri

Kruisilaevad ongi vist teie meelisteemaks jäänud.

Jah, on kuidagi südamelähedane olnud. Algul sadam seda nii palju ei väärtustanud, aga kui Erik Sakkov tuli, suutis ta kruisivaldkonna rohkem esile tõsta. Ta oli hea müügiinimene, tal oli vaja kogu aeg taustainfot ja teadmisi: milline firma, mida, milliste laevadega, nii et koostöö oli tihe.

Kas arvate, et kruisilaevandus võib veel kasvada?

No potentsiaali igal juhul on, aga see ei ole üksi Tallinna Sadama kätes. Ühelt poolt peavad kõik Läänemere äärsed sadamad või vähemalt olulisemad tegema koostööd, et rohkem laevu tuleks, ja teiselt poolt on vaja tihedamat koostööd linna ja turismi-firmadega. Vanalinn ei ole meil kummist ja juba praegu tundub üsna üle-rahvastatud.

Pikk tänav on liiga kitsas.

Nojah, sadamast liiguvad turistid mööda Pikka tänavat, kuigi võiksid

minna ka Uue tänava kaudu. Tallinna Sadam ongi nüüd alustanud koostööd Eesti Kunstiakadeemiaga, et leida teistsuguseid turismimarsruute nii vanalinnas kui ka väljaspool. Loomulikult tuleb seda teha vanalinna elanikke segamata, aga vaja oleks turismirühmi hajutada. Rühmas liikuvaid kruisituriste on kergem teisele teele suunata. Keeruline on liiklus sadama ja kesklinna vahel. Suuremate laevade puhul on juba ligi 50 ekskursioonibussi, näiteks „Meravigia“ töö kohale 5500 turisti. Kõik ei lähe organiseeritud ekskursioonile, mõned lähivad Tallinnast välja, aga ikkagi lähtub sadamast korraga palju busse. Inimeste soov on hommikul minna ekskursioonile ja pärastlõunal ise aega veeta, mitte vastupidi.

Tallinn paneb ette kehtestada turistimaks.

Mulle tundub vahel, et kruisituristidele tehakse võib-olla liiga, nad pole ainsad turistid. Liinilaevadega tuleb päevas veel rohkem turiste korraga, samuti busside, lennukite ja autodega. 10 000 turisti päevas ei tohiks olla nii suur arv, millega Tallinn hakkama ei saa. On vaja rohkem koostööd ja väljaspool vanalinna olevate vaatamisväärsuste esiletoomist.

Kruisituristid ja -firmad muutuvad järjest vastutustundlikumaks ja meiegi mõtleme, kuidas saaksime rohkem reisijaid suunata jalgsiekskursioonile, sest nõudlust juba on. Vahemaa pole pikk, aga praegu pole atraktiivne. Oleme rääkinud Kultuurikilomeetri atraktiivseks muutmisest, praegu see ei kutsu. Pigem ei taha kruisifirma turiste sinna suunata, ei taha giid mööda seda minna ja ei taha turistki, kui näeb justkui tagahoovi. Võimalust turistide hajutamiseks oleks: Lennusadam, Noblessner, Patarei, Telliskivi. Miks mitte, kõik ei pea kohe vanalinna minema.

Inimesed otsivadki just selliseid mitte nii väga turistikaid sihtkohti ja tahavadki sinna minna, kus kohalikud käivad, mis on uus, mis on teistmoodi. Seda on vaja rohkem turundada. Kui teekond ilusti korda teha ja inimesi suunata, oleks kõigil parem

ja eks me aitame ka sadama poolt. Üritame.

Tänavu oli meil kruisialal näiteks muuseumite värv: tihedamatel päevadel olid siin Tallinna eri muuseumite esindajad, kes rääkisid oma muuseumitest, mida turistid võiksid külastada – tarbitaks rohkem kultuuri ja rahagi jääks rohkem Eestisse.

Kruisituristid linnas raha ei kulutavat. Mida väidavad uurinud?

Tallinna tellitud uuringu kohaselt jätab kruisiturist linna 60 eurot, kruisorganisatsioonide tellitud uuringud näitavad, et 80 eurot, eks tõde on seal kuskil vahel.

70 euro juures?

Oluline on, kuhu nad raha jäta- vad. Pigem just muuseumitesse, kultuuriasutustesse, suveniiripoodi ning vastupidi levinud arvamusele maitsevad paljud kohalikku toitu. Käivad kohvikutes. Ega muidu iga kruisihooaja eel vanalinna restoranidekohvikute pidajad ei küsi kruisigraafikut: kui tulevad saksakeelsed turistid, siis panevad tööle saksa keelt oskavad teenindajad. Taksoteenused, ekskursioonid – päris palju inimesi on hõivatud turistide teenindamisega.

Jah, nad ei ööbi ega osta palju alkoholi. Aga ostavad muuseumipileteid ja suveniire, giidid saavad tööd – need on sageli õpetajad või tudengid, kes arendavad turistidega suheldes oma võõrkeelt ja maailmapilti.

Mis arvuni kruisiturism kasvada võiks?

Potentsiaali on palju. Hooaeg on juba pikenenud, viimane laev tuli tänavu 19. oktoobril – kuu aega hiljem kui 5 aastat tagasi, ja laevad olid täis. Kokku pool aastat – aprilli lõpus tulid juba suured laevad. Eks ilm ole põhiline takistus, Läänemeri on sügisei üsna tormine.

Kui suur saaks olla reisijate koguarv, mis on aina suurenenud?

Konkreetselt koguarvu ei julge prognoosida. Kruisiturismil on kindlasti kasvupotentsiaali, sest seni vee- dab Euroopas puhkust kruisil alla 5% inimesi. Seda ärivaldkonda saame kasvatada ainult koostöös lin-

naga, see oleks ühine otsustus. Meil on võimalus veel üks suur kruisikai ehitada, aga saame seda teha ainult kokkuleppel kohaliku kogukonnaga. Sõltub muidugi ka teistest Läänemere sadamatest. Kui Peterburi on kruiside põhiline sihtkoht ja suudab rohkem laevu vastu võtta, siis ka teistel suureneb reisijate arv. On väiksemaid laevu, millele otsitaksegi marginaalseid sihtkohti, aga massiturism Helsingi-Tallinn-Stockholm-Peterburi on ikkagi suurtel laevadel.

Reisijate arv võiks suurened Peterburi suunalt, see on mitme- mil- joni-linn meie lähedal. Kui elatustase Venemaal tõuseb, siis tekib võimalusi juurde, hea märk on ka elektrooniline viisa. Kui ka venelastel on lihtsam Euroopa Liitu tulla, siis on potentsiaali liiniliikluseks Peterburi. Kruisiturism on nii palju nõudlust, kui on pakumist. Nii palju, kui laevu ehitatakse, saavad need ka täis. Kasv on kõigis piirkondades, eelkõige Aasias. Ka Tallinna-Helsingi liini mõjutab Aasia ja teiste rahvuste potentsiaal.

Vantaa lennujaam toob?

Jah, eks see ongi kaksiklinn Tallinn-Helsingi – kui tuled ühte ja teine linn on nii lähedal, siis on parema elamuse saamiseks mõistlik mõlemat külastada. Sellest on nii Soome kui ka Eesti turismifirmad aru saanud.

Nupuvajutusega sildumine

Kui kaugel on automaatsildumine?

Hanked on tehtud, ehituspartnerid on valitud. Praegu käib projekteerimine, eesmärk on teha juba järgmisel aastal.

Mis laevadele?

Kolmele kaile: nii Viking Line'i, Eckerö Line'i kui ka Tallinki Helsingi-liini laevadele. Just neile laevadele, mille seisuaeg on lühem. Ka Helsingi sadamal lisandub automaatsildumise- ga kaisid ja partner on valitud.

Rootsi-liini laevadele tuleb kalda- elektriühendus. Alles alustasime, esimesi kaablikraanasid testitakse ja paigaldatakse. Loodetavasti järgmise aasta esimeses pooles on esimene

kai ühendatud. Kõigepealt Rootsi-liini laevadele, kokku on aga kaldaelekter plaanitud viiele kaile.

Mis on TwinPort 3?

See on projekt koos Helsingi Sadama, Helsingi linna ja laevafirmadega: Viking Line, Eckerö Line ja Tallink. Selle raames teemegi näiteks kaldaelektri ja automaatsildumise, mõne väiksema asja veel. Meie ja laevafirmad saame osa oma ümberehitamise ja rajamise kuludest Euroopa Liidult. Summad on suured ja samas on need keskkonnaprojektid: kui laevad kiiremini silduvad, siis kulub vähem kütust, vaja on vähem inimesi ja ohutum on ka. Kaldaelektri standardi leppisime kokku Helsingi, Stockholmi, Tallinna ja Turu sadamaga – enamik kliente on samad.

Konteinereid sama palju

Viimase 15 aastaga on Tallinna Sadama kaubakäive jäänud poole väiksemaks. Kuidas sellega rahul olete või mida teha saate?

Ega suurt teha saagi, sest 15 aasta tagused kaubakogused on põhiliselt olnud Vene transiit ja just vedelkütused. On isegi läinud hästi, et saime nii kaua nii suuri koguseid teenindada ja sellega sadamat üles ehitada. Oli ette teada, et Venemaa hakkab oma sadamaid arendama ja viib pigem oma ekspordi sinna. Oleme kaotanud Ust-Lugale ja Primorskile, peamiselt vedellasti. Viimastel aastatel on meil tekkinud juurde kaupu, mis on seotud Eesti turuga või millele antakse Eestis lisandväärtust. On tekkinud logistikakeskusi, sh Muugale, ka konteineris kaupa, mis on Eesti jaoks väärtuslikum.

Konteinerivedu seisab umbes 200 000 TEU juures paigal, miks see ei suurene?

Konteineris kaubad on pigem transiit ehk Venemaa import, see on kindi Venemaa elatustasemes kui ka teatavais piiranguis. Oleme väike riik, meile endile palju ei tule ja palju välja ka ei lähe. Suuremad kaubakogused on ikka suurte riikide teenindamiseks.

Venemaal on suured konteineriterminalid, miks see kaup siia tuleb?

Venemaa konteinerisadamad on üsna hõivatud, igasugused protse-

duurid võtavad kauem aega ja mõned kaubasaatjad peavad meie sadamaid ka turvalisemaks. See on kaubaomaniku otsus, millist sadamat ja terminali ta soovib kasutada. Venemaa lähedus mõjutab: osa kliente ei pea turvaliseks Venemaal ladusid omada, pigem kuskil Vene piiri lähedal. Või veel Euroopa Liidus mingit lisandväärtust anda, saab ka ELi märgi külge: *made in EU*. Mõni Vene tehas võib tahta tooteid komplekteerida. Võimalusi on ja selles suunas tegutsetakse, eks sellised protsessid võta kaua aega. Kas need ka realiseeruvad, ei tea, aga mõtteid on.

Millega Eesti sadamasse tulnud konteinerid edasi lähevad?

Rongi või autoga. Muuga sadamast on kaubarongiliin Venemaale. Näiteks Mitsubishi autotehase varuosad Moskva lähiste saadetakse rongiga. Konteinerites saab vedada kõike alates elektroonikast ja lõpetades puiduga. Ümarpalki on Muugal laaditud konteinerisse pigem selleks, et mitte tühja konteinerit vedada. Kui Hiinast tuleb palju tarbekaupu, siis selle asemel, et tühi konteiner tagasi saata, on mõistlikum sinna midagi sisse panna.

Konteineriterminali 600 000 TEUst võimekusest on seni kasutusel kolmandik.

Nojah, potentsiaali on, ja ma loodan, et meie uus operaator HHLA toob mahtu juurde. Ja muidugi Rail Baltica võiks tuua mahtu juurde, näiteks Soome ekspordi-impordi teenindamisel, miks mitte ka Rootsi.

Vedu Rootsi on Taani kaudu lähem kui ida poolt.

Kui rääkida kaubavahetusest Hiinaga, siis Rootsi on üks väheseid riike, kust on midagi Hiinasse saata – enamikul riikidel on vastupidi. Miks ei võiks Muuga sadamasse tulla Skandinaavia riikide teenindamise jaotuskeskus, kuhu Hiina kaubad tuleksid ja kust Skandinaavia kaubad itta läheksid?

Uued operaatorid

Poole aastaga on Muugal hulk operaatoreid ostetud-müüdud.

Kaks vedellasti operaatorit on omanikku vahetanud, Vopakist sai Livathon ja Oiltankingist sai Olerex. On kaks uut puistlastioperaatorit: PK

Terminal ja Stivise ostis Baltic Maritime Logistics Group. HHLA omandas Transiidikeskuse. Uus on ka Bulk & Tank. Katoon Natie on vähehaaval laienenud. Neil on ka oma nišš, ka kooad, plastikgraanulid jm.

Kas veeremlasti jaoks on ruumi, kui juba kaks liinilaeva käib?

Tegelemegi ro-ro-vedude arendamisega Muugal koos HHLAga. Praegu saame hakkama, aga edaspidi on vaja uuendada kaisid, laiendada ootealaseid ja korraldada ümber liiklust. Tundub, et veeremiliinidel läheb hästi, kaupa on.

Palju on sõiduautoga reisijaid, see sobib neile, kes tahavad näiteks Helsingist kaugemale minna. Oli ette näha, et see huvi võib tulla, aga tuli kohe ja kiiresti otsustada ja teha. Eestiski võivad kaugemalt tulijad meelsamini kesklinna ummikute asemel ringteed mööda Muugale sõita.

Muuga on kaubasadam ja seal asub vabatsioon, aga liiklus sadamalal tuleb ka reisijaile mugavaks ja arusaadavaks muuta. Vabatsiooni reeglid teevad keerulisemaks sisse- ja väljasõidud sadamalal, tuleb läbida mitu väravat. Võtab aega ja on mõnevõrra ebamugav. See on koht, kus sadam, terminal, laevaliin ja ka toll teevad pidevalt koostööd, et kõik väravad õigel ajal lahti käiksid. Väiksemaid probleeme tuleb ette, mida iga päev lahendatakse, aga järjest sujuvamaks see muutub.

Kas pole karta, et tuleb veel kaks veeremilaeva?

Miks mitte? Praegu lihtsalt tuleb jälgida, et infrastruktuur on piiratud ja kellaegadega sobituks. Näeme potentsiaali Vuosaarisse ja võib olla ka kuhugi mujale. Kui on nõudlust, küll me siis loome tingimused.

E-ninad nuusutavad

Muuga sadamas on mitmesuguseid keskkonnaohtlike kaupu, kuidas sadam nendega toime tuleb?

Arvan, et üsna hästi. Me teeme keskkonnaalast koostööd ka operaatoritega. Ohutus eelkõige, meil on omad reeglid.

On teil pidev keskkonnaseire?

On, eri viisidel. Meil on Muuga sadamas ja lähipiirkonnas kolm õhuseirejaama ja 20 e-nina. Need on pos-



Kord aastas tuleb Vanasadamasse selliseidki laevu, nagu augustis neli päeva peatunud 141 m pikkune mootorjaht „Yas“. Foto: Valeri Reilent

tide otsas väiksed seadmed, mis on „koolitatud“ – me oleme ise ette andnud – mitmesuguseid lisaaineid ja nende tekitatud lõhnahäiringuid ära tundma. Kui see tõuseb üle teatava piiri ja hakkab märku andma, muutub rohelisest kollaseks või punaseks, siis peame vastavalt reageerima.

See on *online*-süsteem, mida näeme nii meie kui ka operaatorid ja keskkonnainspeksioon. On võimalik süsteemi jälgida, aga sadamajärelevalvele tuleb ka meiliga teave, et seal on piiri ületamine. Siis võetakse ühendust, vaadatakse, kes parajasti selle e-nina piirkonnas näiteks laadimistööd teeb. Antakse operaatorile märku – ta näeb ka ise seda – ja kui ta ei reageeri, siis meie peame ütleva, et on vaja laadimise kiirust vähendada või üldse lõpetada. Sõltub tuule suunast, aga neid kaebusi on aastate jooksul oluliselt vähemaks jäänud.

Ühest küljest me seirame ja jälgime ning operaatorid ise ka jälgivad ja näevad ära, kui hakkab midagi muutuma. Teisalt on kaubamaht vähemaks jäänud ja operaatoridki on järjest keskkonnasõbralikumaks muutunud.

Teeme ka merekeskkonna seiret. Meil on paigaldatud seadmed, mis jälgivad õlireostust sadama vees ja annavad *online*-süsteemis märku. Lisaks visuaalne seire iga kord, kui mõni laev tuleb või läheb.

Kui on parasjagu mõni arendusprojekt või ehitus, siis on merekeskkonna seire kohustuslik. Viimastel aastatel pole midagi nii suurt ehitatud, aga varem on küll jälgitud. Saviranna rannaprotsesside muutusi sei-

rasime mitu aastat. Rannik oli muutunud ja oli hüpotees, et see on Muuga sadama arendustest, aga siis tehti seiret ja teadlased arvasid, et tegu oli hoopis looduslike protsessidega, mitte sadama tegevuse tagajärgedega.

Mürauringuid oleme teinud. Varem kolksusid vagunid rongide koostamisel, aga neid kaebusi ei ole enam olnud. Raudtee kaudu liikuvat kaupa on vähemaks jäänud ja raudteelased on võtnud samuti meetmeid, et müra vähendada.

Tallinna Sadam kaotas söeterminali ära, aga Venemaa Raudtee on hiljuti loonud soodusrežiimi söe vedamiseks Balti riikidesse. Mis te nüüd teete?

Võimalusi on: Stivis ja teised puistlastioperaatorid. Söeterminali seadmed on tõesti Soome ära viidud. Söeterminali asemele tuleb õlikultuuride tehas, mis võiks ka Muuga elanikele tööd anda. Praegu projekteeritakse, ehitatud midagi veel ei ole.

Laeva- ja inimsõbralikumaks Millistele keskkonnasõbralikele laevadele antakse sadamatasude soodustust?

Näiteks gaaskütusega „Megastar“. Muuga sadamas on soodustust saanud üks konteinerilaev ja üks tanker – ka nende kütus on veeldatud maagaas.

Agagaasitankerid meile tulla ei saa, pole gaasiterminali.

Veel ei ole, aga kaks projekti meil on: Muugal Livathonil ja Paldiskisse Alexelal.

Oma parvlaevade kohta otsustasime, et veeldatud maagaasile üle ei

lähe, vaid paigaldame akupangad ja saame hübriidlaevad.

Edaspidi, kui Virtsu sadamas tekkiks laadimisvõimalus, saaks terve nisti akudele üle minna. Teoreetiline võimalus on, eks selleks ole vaja katsetusi, aga mõtted selles suunas käivad.


Keskkonnateemad on praegu fookuses. Tollal, kui ma tööle tulín, sellest väga palju ei mõeldud.

Söe väljapuksimine Vanasadamast kestis kaua.

Nojah, olid huvid ja pikaajalised lepingud. Aga õnneks olid võimalused ka: Muuga ja Paldiski ja ka Paldjassaare sadamas. Arvan, et oli õige otsus jätta kesklinna reisisadam ja kaubad linnast välja viia.

Paistab olevat suur ülesanne muuta sadamad kasutajasõbralikumaks.

Mõtleme tõepoolest sadamaala atraktiivsemaks muutmisest ja linna-ruumist. Sadamatöötajate mõtteviisis on loomulikult muutunud, et klientidele tuleb lugu pidada. Vanasadamat arendades ei mõtle me ainult reisijate, vaid ka linnaelanike peale.

Nende kõrval, kes tulevad edaspidi kruisiterminali katusepromenaadile merevaateid nautima, on ka neid, keda paeluvad hoopis sadamavaated ja sadama töö. Niisuguseid avatud tööstusalasid palju ei näe, isegi autos laevaleminekut oodates avaneb huvitav pilt. Meile sadamainimestena tundub, mis siin ikka vaadata on, aga suurte akendega sadamakoridorides jäävad inimesed seisma ja logistika toimimist jälgima. 

23. oktoober

Süsihappegaasiheitmed 1

Andrus Vaher

Vastavalt 2015. aastal vastu võetud Pariisi Kliimakokkuleppele¹ lasub kõigil rahvastel kohustus astuda samme, et piirata üleilmset kliimasoojenemist käesoleval sajandil maksimaalselt 2°C ja soovitatavalt 1,5°C tööstusrevolutsiooni eelse ajaga võrreldes. Transpordisektoril, s.h laevandusel on selles täita kindel roll.

Andmed kõigile näha

Kasvuhoonegaaside õhkupaiskamise vähendamiseks on Euroopa Liit juba enne Pariisi Kliimakonverentsi loonud süsteemi laevanduse kasvuhoonegaaside heitmete kohta usaldusväärsete andmete kogumiseks ning nende andmete õigsuse tõendamiseks.

Selleks võtsid Euroopa Parlament ja Euroopa Nõukogu 29. aprillil 2015 vastu määruse (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli, ning millega muudeti direktiivi 2009/16/EÜ.

Uue määruse alusel on kõigil laevadel kogumahutavusega 5000 ja rohkem, mille sihtsadam või lähtesadam või mõlemad on Euroopa Liidus, kohustus koguda ja esitada andmed kütusekulu, CO₂-heitmete, läbitud vahemaa, merel viibitud aja ning veetud lasti ja/või reisijate kohta Euroopa Komisjonile. Euroopa Komisjon omakorda teeb vastavad andmed avalikult kättesaadavaks iga järgmise aasta 30. juunil.

Süsteem ise on keerukas, sisaldades suurel hulgal arvatavaid näitajaid, mille arusaadavus ja väärtus avalikkusele on allakirjutanu arvates kaheldav. Süsteemi raames on loodud kindel mehhanism, kuidas ja missuguseid andmeid koguda ning töödelda. Nagu iga süsteemi puhul, nii on ka siin terve rida erisusi, mis justkui päris hästi ei sobitu etteantud mudelisse.

Võtame näiteks eri laevatüübid.

Kui puistlastilaevade, konteinerilaevade, tankerite, veeremi- ja reisilaevade puhul on transporditöö (veetud kaubaühikute ja läbitud meremiilide korrutise) leidmine suhteliselt selge, siis parvlaevadel, mis veavad ühtaegu nii reisijaid kui ka kaupa, jällegi mõnevõrra keerukam.

Andmebaas THETIS

On oluline rõhutada, et nii reisijaid kui ka kaupa vedavate laevade puhul olenevad n-õ efektiivsuse näitajad pigem arvutuse alustest kui tegelikust tõhususe erinevusest.

Nii on parvlaevade juures võimalus kasutada kaht erinevat meetodit, leidmaks proportsiooni reisijate ja kauba vahel. Parima võimaliku metoodika selleks pakub Euroopa standard EN 16258:2012 „Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)“, milles on selleks toodud kaks võimalust: massimeetod ja pindalameetod.

Paraku annavad need meetodid peaaegu vastupidise jaotuse suhtarvule, mida edaspidistes arvutustes kasutatakse transporditöö tegemiseks kulutatud kütuse proportsionaalseks jagamiseks reisijate ja kauba vahel.

Euroopa Komisjon on realiseerinud andmete avalikustamise Euroopa Meresõiduohutuse Agentuuri EMSA peetavas THETIS-MRV andmebaasis².

Ruutmeetrid või tonnid

Selles andmebaasis olevate andmete interpreteerimiseks on eriti oluline roll arvutuste aluseks võetud eeldustel ja eelnevalt mainitud meetodi valikul, sest sama tüüpi laevade (see kehtib ro-pax-laevade/parvlaevade kohta) indikaatorid kujul „grammi CO₂ reisija meremiili“ (g-CO₂/pax*nm) ja „grammi CO₂ kaubatonna ja meremiili“ (g-CO₂/kauba tonn*nm) kohta on vägagi erinevad.

Sisuliselt taandub see suur erine-

vus esitatavais arvudes sellele, kuidas arvutada proportsioon kauba ja reisijate vahel, kas massimeetodil või pindalameetodil.

Seda on väga raske selgitada matemaatikasse süvenemata ja tegelikult ongi see pisut meelevaldne, kuid üldises plaanis on nende väärtuste alusel võimalik tuvastada, millist meetodit konkreetse laeva arvutuste aluseks on kasutatud.

On oluline rõhutada, et nii reisijaid kui ka kaupa vedavate laevade puhul olenevad n-õ efektiivsuse näitajad pigem arvutuse alustest kui tegelikust tõhususe erinevusest.

Lihtsamalt öeldes nähtub arvudest, et juhul, kui reisija kohta tekitatud CO₂ kogus on suurusjärgu võrra suurem kaubatonna kohta tekitatud CO₂ kogusest, on kasutatud pindalameetodit ja vastupidisel juhul massimeetodit. Seega ei saa ilmselgelt nende näitajate alusel otsustada, milline laev on efektiivsem.

Lennuki või laevaga

Eeltoodust nähtub, et andmete tõlgendamine ja konteksti paigutamine on raske ülesanne isegi sama tüüpi laevade puhul (jutt on ikka ro-pax-laevadest, kõigi teiste puhul on asi selgem), rääkimata eri transpordiliikidest, s.t võrreldes merevedu maantee- ja raudteevedude või lennundusega.

Seega on igasugune hinnang või seisukohtade kujundamine suhtarvude põhjal teatavas mõttes subjektiivne ning tõenäoliselt on alati võimalik leida sobivamaid statistilisi näitajaid, mis võimaldavad näidata üht või teist transpordiliiki paremas valguses.

Allakirjutanu on arvamusel, et esmatähtis, ja mitte ainult laevade puhul, on ikkagi kasvuhoonegaaside

1. <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement>

2. <https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report>

aevanduses

absoluutkogus, mida atmosfääri paisatakse, sest lõpptulemusena on suhteliselt tähtsusetu, mis eesmärgil see kütus ära põletati.

Võib rõhutada, et eri transpordiliikide võrdlust on ääretult raske teha, kuna põhimõtted, mille alusel näiliselt sarnaseid näitajaid arvutatakse, on üsna erinevad.

Nii on näiteks lennunduses kasutusel ICAO kalkulaator³, mille põhjal antakse iga lennureisi juures info reisi kohta õhku paisatava CO₂ koguse kohta. Saadavat arvu ei saa siiski üheselt võrrelda eelkirjeldatud laevade emiteeritava CO₂ kogusega, sest lennureiside puhul on tegu hinnanguga, mis põhineb mitmel kindlaks määratud eeldusel, laevade puhul aga reaalselt mõõdetud andmetega.

Kaubaga või ilma

Siinkohal oleks ehk paslik tuua võrdlus. Näiteks olid asjakohased andmed „Silja Serenade“il⁴ 2018. a 267,3 g-CO₂/pax*nm ja 61,6 g-CO₂/tonnes*nm. Helsingi-Stockholmi reisi pikkus on keskmiselt 261 meremiili (nm), millest nähtub, et ühe reisi kohta tekitas „Silja Serenade“ sellel reisel 69,8 kg CO₂.

Näiteks kruisilaev „Costa Pacifica“

*Andmete
tõlgendamine ja
konteksti paigutamine
on raske ülesanne isegi
sama tüüpi
laevade puhul.*

ca⁵, mis külastas juulis ka Tallinna, emiteeris 2018. a andmeil 362,04 g-CO₂/pax*nm. Kasutades neid andmeid ja võttes tinglikult reisiks sama, Helsingi-Stockholmi marsruudi, annab see tulemuseks 94,5 kg-CO₂ reisi kohta.

Samas tuleb võrreldes arvestada asjaolu, et „Silja Serenade“ veab samal ajal ka kaupa, mida „Costa Pacifica“

ei tee – see on meelevaldne võrdlus, kuid eelnevast arvutusest nähtub, et „Silja Serenade“ on selgelt efektiivsem ühe reisi kohta kui lastita reisi laev.

Absoluutarvudes tähendab see seda, et 2018. a. jooksul tekitas „Silja Serenade“ kokku 58 937 tonni CO₂ ja „Costa Pacifica“ 96 092 tonni.

Olukorra näitlikustamiseks sobib samalaadne mõttekäik ka Tallinna-Helsingi liini kohta. Kasutatud arvud, rõhutan veelkord, on tegelikud ja mitte hinnangulised. Arvud on järgmised:

- ◆ „Megastar“ – 363,57 g-CO₂/pax*nm; vahemaa Tallinn-Helsingi 44 meremiili; üks reis 16 kg-CO₂ reisi kohta
- ◆ „Star“ – 675,46 g-CO₂/pax*nm; Tallinna-Helsingi reisel 29,7 kg-CO₂ reisi kohta
- ◆ „Silja Europa“ – 372,5 g-CO₂/pax*nm; Tallinna-Helsingi reisel 16,4 kg-CO₂ reisi kohta.

Eks sellest või igauks teha oma järeldused, kuid kindlasti tuleb kliimasoojenemise piiramiseks kõigil majandussektoritel kõvasti pingutada, lootmata, et keegi nende eest midagi ära teeks.

Euroopa Komisjon on deklareerinud, et laevandusele püstitatakse kogutud andmete põhjal hiljemalt 2023. a. konkreetsed eesmärgid ja formuleeritakse vajalikud sammud, mida laevanduses järgida, et jääda Pariisi Kliimakokkuleppes kindlaks määratud piiridesse.

Sama eesmärgi suunas töötab ka Rahvusvaheline Merendusorganisatsioon IMO, mis soovib omapoolset eesmärgid ja tegevuskavad luua enne 2023. a.

Kahtlemata seisab ees huvitav ja väljakutseid pakkuv aeg ning loodetavasti ka tehnoloogia võidukäik, et viia inimkond süsinikuneutraalse või koguni süsinikuvaba ühiskonna poole enne, kui on liiga hilja.

Jõudu meile kõigile! 

Blackout reisi laevadel


Madli Vitismann

◆ 6. novembri õhtul oli parvlaeval „Princess Anastasia“ Stockholmist väljumisel *blackout* ja laev sõitis Lidingö juures madalale.

Laeval oli Sjöfartstidningeni teatel 1065 inimest, keegi viga ei saanud. Leket ei leitud. Kaks tundi hiljem sai laev madalalt lahti ja pukseeriti oma kaikhohale Frihamnis. Pärast inspekteerimist sai „Princess Anastasia“ järgmisel hommikul loa reisi jätkata.

Transpordiameti kriisjuht Tomas Åström selgitas Rootsi meediale *blackouti*: laeva oli punkerdatud Peterburis ja kui pärast väljasõitu kütust vahetati, moodustus uue ja vana kütuse segust želeetaoline mass, mis ummistas filtrid ja seetõttu kütuse juurdevoolu abimasinatele. See löi välja ka peamasina kütuse- ja jahutusvee pumbad.

◆ Norra ÕnnetusjuurdLuse Keskus avaldas vahearuande *blackouti* kohta kruisilaeval „Viking Sky“ 23. märtsil. Laev kaotas tormiga Hustadvika piirkonnas käigu. Kohe anti *mayday*-signaal, pardal oli 915 reisijat ja 458 laeva-perelliiget. Tuule kiirus oli 22-25 m/s, lainekõrgus ulatus 9-10 meetrini. „Viking Sky“ triivis 6-7 sõlme-ga ranniku poole ja väikese sügavuseni oli jäänud vaid üks laevapikkus, kui õnnetus peamasinad taaskäivitada. Norra päästekopterid olid jõudnud evakueerida 479 reisijat, kuni oht möödus ja avamerepukser „Normand Ranger“ pukseeris reisi laeva Kristiansundi.

Keskus tuvastas, et diisलगeneraatorite määrdõlitankides oli tavaks hoida õlitaset 28-40%, kuigi valmistaja MANi juhendi kohaselt tuli hoida taset 68-75%. Kõik kolm diisलगeneraatorit lülitusid laeva rullumise tõttu välja. Vahearuan-des anti soovitus reedereile, et masinate määrdõli oleks tankides vastavalt tehase juhenditele ning tormihoiatuse korral lisatakse määrdõli ülemise tasemeni. 

3. <https://www.icao.int/environmental-protection/Carbonoffset/Pages/default.aspx>

4. [https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report;search_ship's_name 'Silja Serenade'](https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report;search_ship's_name%20'Silja%20Serenade')

5. [https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report;search_ship's_name 'Costa Pacifica'](https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report;search_ship's_name%20'Costa%20Pacifica')

XV Merenduskonverents

Tauri Roosipuu

XV rahvusvaheline merenduskonverents toimus 27. septembril traditsiooniliselt Tallink Spa & Conference Hotelis, muuhulgas tähistati sellega maailma merepäeva.

Tavapäraselt võtsid konverentsist osa Eesti ja naaberriikide mere-, transpordi-, avaliku ja akadeemilise sektori esindajad ning ettevõtjad, et üheskoos arutada aktuaalseid merendusteemalisi küsimusi.

Konverentsi avas Riigikogu esimees Henn Põlluaas, kelle sõnavõtt keskendus ajaloo, numbritele ja loosungitele.

NIS (ELi võrgu- ja infoturbe) direktiivist ja küberturvalisusest merenduses rääkis dr Athanasios Drougas. Endiselt ei pea paljud ettevõtted küberohte suureks äririskiks, autonoomsete laevade küberturvalisus peab olema see-eest täielik. Kuigi küberturvalisus nõuab investeerimist, saavad ka väiksemad ettevõtted selles vallas palju ära teha, alustades lihtsamatest asjadest (salasõnadest, viirustõrjest jms).

Eesti Mereakadeemia 100. aastapäeva puhul tegi ettekande direktor Roomet Leiger. Vastutustundlikust ettevõtlusest laevanduses ehk panustamisest keskkonnasäästlikusse rääkis Tallinki näitel Piret Mürk-Dubout.

Tallinna Sadama infrastruktuuri arendusosakonna juhataja Hele-Mai Metsal keskendus oma ettekandes targa sadama lahendusele ja lähiaastate ehitusplaanidele. Leidub erinevaid targa sadama definitsioone, kuid Tallinna Sadama jaoks tähendab see nüüdisaegset sõidukite liikluslahendust sadamaalal.

Põneva ettekande hübrüidsõjast merendus- ja infokeskkonnas tegi tehnikaülikooli vanemteadur ja kuningliku Briti mereväe reservohvitser Adrian Venables. Hübrüidsõda võimaldab strateegiliste eesmärki-



Konverentsile saabuvat presidenti tervitasid Eesti Laevaomanike Liidu peasekretär Enn Kreem ja Tallink Grupi juhatuse esimees Paavo Nõgene. Foto: Oleg Harchenko

de saavutamist taktikalisel tasandil, illustreerivate näidetena olid välja toodud Venemaa, Hiina (näiteks kalalaevad merejõudude käsutuses), Põhja-Korea ning USA ja Iraani tegevused. Mereline keskkond ei jää hübrüidsõjast puutumata ja selle fookus on rannikualadel, kuna seal on laevaliiklus tihedam ja avalikkuse tähelepanu lähemal. Laevad ei ole enam isoleeritud infomullis, vaid ühenduses kogu maailmaga. Kuna infooperatsioonid on oluline osa hübrüidsõjapidamisest, siis võib läbi sotsiaalmeedia sihtmärgiks olla iga laevaperelliige.

Ohutust ja turvalisest laeva projekteerimisest ning turvalisusest küberruumis rääkis DNV GL süsteemitehnika meeskonnajuht Jarle Coll Blomhoff. Kõlama jäi, et paljude jaoks on küberturvalisus midagi väga kauget ja keerulist, kuid olemuselt tuleks seda käsitleda sarnaselt päästepaadi kasutamisele – vaja on koolitatud inimesi, kasutada tunnustatud seadmeid ja tehnoloogiat ning jõustada selge protseduur, kuidas seda teha. Juba keskmisest tasemest veidi parem olemine vähendab rünnakuriski oluliselt.

Konverentsil pidas kõne president Kersti Kaljulaid, ta keskendus peamiselt kliima- ja keskkonnaprobleemidele: „Veel umbes pool sajandit tagasi tundus, et meri on ammendamatu ressursi allikas ja nii võib see igavesi jääda. Täna me enam nii ei arva. Nüüd oleme hakanud mõistma, kuhu me oma muretu tegevuse ja

hoolimatusega oleme jõudnud...“ /.../

„Mereriigina võtsime ette hetkel kõige teravamama maailmamere globaalse keskkonnaprobleemi – plastireostuse. Kui seni oli pigem räägitud tagajärgedega tegelemisest, siis Eesti eestvedamisel tehti assambleel (ÜRO neljas Keskkonnaassamblee – toim) esimene tõsisem katse saavutada läbimurre probleemi allika ehk plasti tootmise ja käitlemise osas. /.../ Eesti ambitsioon oli saavutada õigustatud ja tähtajaline kokkulepe ühekordsete plasttoodete kasutusest eemaldamiseks. Paraku tuli leppida mõnevõrra lahjema tulemusega, kuid see oli ikkagi globaalselt esimene kokkulepe, et me hakkame plasti vähendamise tegelema.“ /.../

„Teine ÜRO algatus, kus Eesti samuti aktiivselt osaleb, otsib võimalust täiendada ÜRO mereõiguse konventsiooni. /.../ Olukorras, kus ainult 1% maailmamereest on kaitse all, on teadlased seadnud eesmärgiks aastaks 2030 kaitse alla võtta vähemalt 30% meie ookeanidest.“

Ettekandes „Tööstus 4.0 laevanduses: selle mõju tehnoloogiatele ja protsessidele“ lahkas SINTEFi vanemteadur Ørnulf Jan Rødseth automatiseerimise ja autonoomsete laevade temaatikat, mille initsiatiiv on pigem kauba- kui laevaomanike käes.

Ettekanded lõpetas Tarmo Kõuts mõtetega Eesti laevanduse arendamisest. Enamik konverentsi ettekandeid on merenduskonverentsi kodulehel: maritimeconference.eu. 

Poliitikud kõrvu ametnikega

Madli Vitismann

Tänavusel laevanduskonverentsil oli veelgi edasi arendatud mullu proovitud. Poliitikuid ei saadetud üksi meremeeste ette, vaid paigutati vaheldumisi ametnikega.

Kuulajate ette rivistati Siim Kiisler IRList, Kalev Kallo Keskerakonnast, Anti Poolamets EKREst ja Urve Tiidus Reformierakonnast ning neid küsitles telesaatejuht Urmas Vaino. Esindamata jäid sotsiaaldemokraadid.

Lisaks osalesid arutelus Ahti Kuningas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumist, Rene Reisner Keskkonnaministeriumist ning Eero Naaber Veeteede Ametist. Arutelu sisse juhatanud video tänavaküsitlusega näitas, kui võõraks on merendusprobleemid inimestele jäänud, kuigi nad suhtusid merendusse positiivselt.

Seadused juba on

Olukorras, kui enam pole vaja poliitikuile selgitada, kui tähtis laevandus Eestile on, ei puhkenudki tulist arutelu. Kalev Kallo kirjeldas olukorda, kui 10 aastat tagasi polnud veel merenduse arengukava, ja kolm aastat tagasi algas seadusloome. Nüüd

on Riigikogu seaduse vastu võtnud, aga seadusest üksi on vähe, on vaja luua Veeteede Ameti juurde võimekus laevadega tegelda. Kui pole ühtki kaubalaeva, siis mis mereriik see on.

Urve Tiiduse arvates on pärast seaduse vastuvõtmist vaja suurt turundustööd, et laevad Eesti lipu alla tuleksid. Tema teatel on meremajanduses hõivatud 20 000 inimest, viie aasta pärast oleks 25 000 ja lisandväärtuse kasv aastas oleks suurem kui SKP kasv.

Siim Kiisler konstateeris, et Eestis on reisilaevandus olemas, samuti kaubalaevade omanikud. Laevanduse arengut IT-sektoriga võrreldes nentis ta, et ühes majandussektoris on väga kiiresti reageeritud, aga merenduses on see väga vaevaliselt tulnud. Järgmised probleemid võivad olla käibemaks jm, mis nõuab poliitilisi otsuseid. Anti Poolamets tõstis esile, et kõik, mis turismisektorit puudutab, on viimase peal. Kaubalaevad aga – laevad on, meremehed on, aga lippu ei ole. Puudus selleks vajalik juriidika.

Eero Naaber juhtis tähelepanu, et videos näidatud küsitlusele vastanud piirdusid kõik Läänemerega. Et aga globaalses äris kaasa lüüa, tuleb mõelda, kas projektipõhine lähene mine on jätkusuutlik. Rene Reisner sekundeeris, et laevanduses on jätkusuutlikkus, aga kalakasvatuste, tuulegeneraatorite ja merekaablite valdkond on välja arendamata.

Merendusnõukoja esimees Tarmo Kõuts tuletas väitlejale meelde, et üheski õigusaktis pole mõistet „rannakalur“ ja seetõttu ei saa omavalitsused määratleda, kes on rannakalur ja kes pole.

Samuti mis on rannaküla või lautrikoht. Kas selle ehitamiseks on vaja vee erikasutusluba jne. Kohas, kus poodi on 5 km ja postiasutusse 10 km, tavanimene lube hankida ei saa. Varem oli rannakaluri mõiste määratletud ja püügilubasid väljastas kohalik omavalitsus.

Arengukava poolt ja vastu


Vaidlust põhjustas merenduse roll koostatavas transporditaristu ja liikuvuse arengukavas. Kalev Kallo küsimuse peale selgitas Ahti Kuningas, et on üldine plaan vähendada arengukavade arvu.

Teda toetas Urve Tiidus: „Arengukava on konkreetsemaks muudetud visioon tuleviku arengust. See ei ole bürokraatlik tehniline asi.“

Siim Kiisler teatas aga, et ta pole arengukavade usku, sest nende koostamisse kulub tohtu hulk energiat. Ta ütles: „Iga valdkond tahab oma arengukava. Kes neid loeb? On tähtis, et seadust muudetakse ja antakse pappi,“ ning rõhutas, et Veeteede Amet vajab registrisse lisanduvate laevade vastuvõtmiseks raha juurde.

Kalev Kallo sõnas, et arengukavaga mõtestatakse ja analüüsitakse valdkonda, ent kui pole poliitilist tahet, jääb kavast hoolimata tegevus seisma. Kuid jääb seisma ka siis, kui poliitiline tahe on, aga arengukava pole.

Mereministerium?

Nagu ikka, jõuti lõpuks sinnani, et merendusel puudub poliitikute juures tugev eestkõneleja, sest 5-8 ministeriumi vahel jagunenud merendusprobleemid ei tule ühte kohta kokku ning meremajandus vajaks kesksel asutust, nagu on edukais laevandusriikides. Kõlas ettepanek anda rohkem kompetentsi Veeteede Ametile. Puudutamata ei jäänud ka merekeskkond. 



Arutelus osalesid Siim Kiisler, Rene Reisner, Kalev Kallo, Ahti Kuningas, Eero Naaber, Anti Poolamets ja Urve Tiidus. Foto: Oleg Harchenko

Lootse ei jätku

Madli Vitismann

Välismaistel kaptenitel on Eestis lootsitasõidu õiguse saamisega varemgi probleeme olnud. Ent lisandunud on uus probleem: pole lootse.

Eckerö Line Eesti juht **Katrin Sirk-Aun:**

Seda nõuavad kõik reeglid, et vanemtüürimehel peavad olema kaptenipaberid. Et saaksime lootsita sõita, peab nii kaptenil kui ka kaptenidiplomiga vanemtüürimehel olema lootsita sõidu eksam tehtud.

See tekitab meile probleeme. Üks asi on see, et me peame neile õpetama eesti keelt, ja teine, et lootsidest on niivõrd suur puudus. Eksamil minnek eeldab kümmet korda lootsiga koos sadamasse sissesõitu, aga näiteks täna saime Eesti Lootsilt vastuse, et meil ei ole võimaldada teile lootsi.

???

See mees, kelle me saadame nüüd eesti keele kursusele, ei saa harjutada oma kümmet korda lootsiga sõitu – sellepärast, et Eesti Lootsil ei ole lootse. Tekib küsimus, kas nad ei pea meile garanteerima alati lootsi, kui meil seda vaja?

Peavad.

Siis tekib küsimus: miks nad ei täida seadust?

Praegu on kruisilaevad, mistõttu lootse on rohkem vaja. Meie vajaduse tekitas see, et oleksime olnud valmis tulema Vanasadamasse, aga Tallinna Sadam otsustas, et on parem minna Muugale. „Finbo cargo“ laevajuhtidel on õigus sõita lootsita Vanasadamasse, aga veel mitte Muuga sadamasse – eksam on sadamapõhine.

Kui seadused oleksid paindlikumad ... Eesti on üks väheseid riike, kus nõutakse lootsita sõiduks eesti keelset eksamit, mujal nõutakse ingliskeelset eksamit.

Kesktaase keelenõudest kirjutatakse Meremees 2002. aastal.

Jah, aga enne seda nõuti eesti keele oskust kõrgtasemel. Meie kaptenid hakkasid eksameid tegema siis, kui seadusest kadus kõrgtaseme kee-



„Finbo cargo“ sissesõidul Muuga sadamasse.
Foto: Jarek Jõepera

leoskuse nõue. Enne olid kõrgtaseme nõuded nii kanged, et käisime selle teemaga ministri juures koos Silja Line Eesti tegevdirectoriga ja proovisime naljapärast ministeeriumi ukse taga ise kõrgtaseme eksamit teha. Ega me kumbki sellega kergesti hakkama saanud. Oleksime muidugi toime tulnud, kui oleksime sellesse süvenenud, aga kui eestlane ei tee seda kerge vaevaga, kuidas siis muud välismaalased üldse sellega hakkama saavad? Olgu inglane või kes tahes, kui tahab siin kapten olla, peab eksami tegema.

Oleme proovinud seda teemat uuesti arutada, Tallinna Sadam võttis teema koos ministeeriumiga üles. Teema võttis üles ka Soome Laevamomanike Liit ja sai vastuseks seaduse paragrahvi, et vastavalt sellele paragrahvile toimub eksam eesti keeles, punkt. Nii et ei oldud nõus arutamagi.

See on raha: tol ajal oli kahe välisfirma lootsitasude summa, umbes 25 miljonit krooni, just sama suur kui Eesti Lootsi sama aasta kasum.

Siis, kui avati Eesti Lootsi maja, siis me kinkisime neile lootsikviitungi, mille tegime ümber tekstiga: „Sponsored by Eckerö Line and Silja Line“. See maja ja sadam ehitati kohta, mis on ebapraktiline, mistõttu pooled lootsilaevad seal ei seisa. Väga emotsionaalne otsus oli see meil tol korral nagunii. Kui ma nüüd rääkisin Eesti Lootsi tegevjuhi Peeter Sepaga, sain teada, et meie iga kapteni 10 kohustuslikku sõitu lootsiga maksavad, aga


on soodsamad, ent rahakogumine ongi nende äri. Eesti riik oskab raha teenida sealt, kust ei ole mõtet seda teenida. Minu meelest ta tõmbab oma mereriigi mainet sellega alla, nende pisikeste väiklaste asjadega.

Kui neil ei ole neid lootse, mis on siis lahendus? Näiteks see, et need, kes siin regulaarselt sõidavad, võiksid teha eksami inglise keeles. Vestlus VTS-i ja teistega käib inglise keeles. Kaptenite hea näide oli, et kui kasutasime puksereid, siis küsis kapten mu käest: „Millise pukseriga ma eesti keeles rääkida saaksin?“ Sest need olid kõik venekeelsed, neil ei olnud ju eesti keelt vaja. Aga meie kaptenitel oli eesti keelt vaja. Arvan, et see on väiklus, see ei ole hea maine ühele riigile. Kahju!

23. juuli

See oli hetke paanika, kuid tundus, et see on tegelikkus, et lootse ei jätku, kui paar laeva vajaksid iga päev lootsi. Siinne arutelu võiks meie seadusandlust suunata, nii et lootsitasõidu eksam oleks võimalik teha inglise keeles nagu mujal maailmas.

29. august

Sel nädalal lähevad meil viimased inimesed lootsieksamile, pärast seda saame ise hakkama. Nad käisid põhikeelekursusel, mereakadeemia merekeelekursusel ja pidid ka ise tööd tegema. Laev tuli liinile juunis, aga alles novembri lõpuks saavad kõik lootsitasõidu load. 

18. november

„Ahto-20“ annab
lootsi laevale.
Foto: Tauri Roosipuu

Eesti Loots: lootsid on olemas

Peeter Sepp, Harry Sillamaa

Eckerö Line Eesti juhi **Katrin Sirgi** küsimustele vastasid ASi Eesti Loots juhatuse esimees **Peeter Sepp** ja Tallinna lootsimispiirkonna juhataja **Harry Sillamaa**.

Kas Eesti Loots ei pea meile garanteerima alati lootsi, kui meil seda vaja?

Harry Sillamaa: Teie mainitud kuupäeva, 23. juuli kohta kontrollisin meie süsteemist järele ja kõik lootsitellimused on täidetud õigeaegselt. Muide, viimane kord, kui loots tõesti hilines liinilaevale, juhtus 2005. a jaanuaris. Oli jaanuaritorm, kui mäletate. Tookord oli Rohuneeme tee osaliselt sõiduautole läbimatu ja raske oli sel päeval kõigil, kes merel või vahetult merekaldal tegutsema pidid.

Võib arvata, et küsija on natuke segi ajanud lootsimise ja lootsitasõidu koolituse. Kui lootsi tellimine ja laevale saatmine on ministri määrusega rangelt reglementeeritud, siis lootsitasõidu koolitus, nagu koolitused ikka, lepitakse kokku eelneval kalendrikuul ja koostatakse vastavad graafikud, mis on mõlemalt poolt aktsepteeritavad.

Kui nüüd selline koolitus, mis võib kesta nädala, tellitakse ööpäevase etteteatamisega, siis loomulikult oleme vabade inimeste leidmisega raskustes, eriti kesksuvel.

Kui peab, siis tekib küsimus:

miks Eesti Loots ei täida seadust?

Peeter Sepp: AS Eesti Loots garanteerib alati õigeaegse lootsitteenuse, eeldusel, et lootsitellimus on tehtud vastavalt kehtivale protseduurile: EMDE süsteemis, laevagendi kaudu, meie kodulehe kaudu, kõnega lootsimispiirkonda jne kindlaksmääratud etteteatamise ajaga. Et kõik lootsijaamad, mida meil on Eestis 7, on mehitatud aasta ringi ööpäev läbi, siis tavapraktika on see, et me suudame lootsi laeva saata ka lühema etteteatamisajaga kui seaduses sätestatud. Väide, et meil pole vajalikul arvul lootse, ei ole pädev.

Kas teie arvates on Eestis tingimata vaja eestikeelset lootsieksamit?

Peeter Sepp: Väide, et Eesti on üks „väheseid riike“, kus lootsimisvabastuse tunnustuse eksami saab sooritada vaid riigikeeles, on paraku küllaltki meelevaldne. Ka sellistes suurt mereriikides, nagu Saksamaa, Belgia, Prantsusmaa, Hispaania, Portugal, Horvaatia, samuti meie ida- ja lõunanaabrid (ja neid on veel) kehtib samalaadne nõue. Tasuks veel arvesse võtta, et on Euroopa riike, kus inglise keel on (üks) riigikeeli.

Otsus eestikeelse lootsieksami vajalikkuse või mittevajalikkuse üle ei kuulu ASi Eesti Loots pädevusse. Samuti ei ole AS Eesti Loots see instants, kes eksameid vastu võtab ja tunnustusi väljastab. Nii nagu meie lootside kutsetunnistused, nii ka kõik

lootsitasõidu õigust tõendavad tunnustused annab välja Veeteede Amet ja viib läbi ka eksameid. Meie poolt on eksamikomisjonis vaid üks liige, kes ennekõike hindab eksamineeritava praktilisi teadmisi lootsimise valdas.

Me ei ole seaduste loojad, oleme seaduse järgijad ning lähtume „Meresõiduohutuse seadusest“:

„§ 57¹. Lootsitasõidu luba ja selle väljaandmise tingimused

(6) Lootsitasõidu loa saamiseks tuleb laeva kaptenil või vanemtüürimehel sooritada lootsitasõidu eksam. Lootsitasõidu eksami korraldab Veeteede Amet. Lootsitasõidu eksam koosneb teoreetilisest ja praktilisest osast. Eksam sooritatakse eesti keeles.“

Keelenõude puhul tuleb arvesse võtta ka asjaolu, kas sadamad ise on valmis üle minema inglise suhtlus(töö)keelele?

Praegu julgeme omast kogemusest küll väita, et paljudes sadamates sellist võimekust pole. Seega tuleb olukorrale läheneda komplekssemalt, mitte vaid lootsimise seisukohast. Ohutuse igakülgne tagamine eeldab koostööd eri instantside vahel.

Kas teil on tähelepanekuid, et mõnel kaptenil on lootsitasõidu luba keelenõude tõttu saamata jäänud?

Harry Sillamaa: Eestikeelsest lootsitasõidu eksamist räägin mee-

leldi, sest kuulun sellesse komisjoni juba kümmekond aastat. Meresõiduohutuse seaduse kohaselt toimub lootsieksam tõesti eesti keeles. Millisel tasemel peab „väljamaa kapteni-härra“ meie keelt oskama, seda seadus enam ei täpsusta. Kui eesti keele oskus on algtasemel (A1 või A2), siis põhimõtteliselt võib juba eksamile proovima tulla. Paljuaastane praktika näitab, et soome keelt valdavad laevajuhid vajavad üldjuhul mõni nädal kestvat keelekursust mereakadeemias ja saabki eksam kenasti sooritatud.

Mõned kaptenid on eesti keele ka päris hästi omandanud, aga, kordan veelkord, mingisugust kõrg-ega keskset keegi ei eeldagi. Tahan teema lõpetuseks meenutada, et Eesti kaptenid on aastaid võõrkeeltes lootsieksameid sooritanud.

On kapteneid, kes on andnud need eksamid kuni viies keeles! Ma ei ole kuulnud neid merenduse tippspetsialiste kordagi kurtmas diskrimineerimise üle lootsitasõidu eksamil. Kas siis väljamaa kapteni „pea on kõvem“? Asi kipub ikkagi motivatsioon olema, aga see on küsimus juba igale konkreetsele laevaomanikule.

Kas keelenõude üle on olnud viimase aja arutelu?

Peeter Sepp: Viimane sellekohane järelepärimine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumist ja Vee- ja Ametist saabus meile tänavaugustis ja panime oma vastuse teele



„Ahto-29“ Muuga lahes.
Foto: Tauri Roosipuu

12. septembril. Arutelu teema ümber erinevates ringkondades on pidev.

Kus teie Tallinna, Kopli ja Muuga lahe lootsilaevad seisavad?


Peeter Sepp: Täpsustan, enamik meie lootsilaevu ei baseeru Rohuneeme sadamas. Et meil on kohustus osutada lootsiteenust kogu Eestis, siis parima teenuse tagamiseks on vastavalt ka meie lootsilaevad laiali: Pärnus, Roomassaares, Virtsus. Lehtmas, Heltermaal, Paldiskis ja Kundas. Mis aga puudutab Tallinna, Kopli ja Muuga lahte, siis Muuga lahe ja Muuga sadama teenindamiseks baseeruvad ka meie lootsilaevad Muuga sadamas.

Tallinna ja Kopli lahe ja sadamate teenindamine käib kombineeritult Rohuneeme ja Meeruse sadamas asuvate lootsilaevade vahel. Reegel on, et Tallinna 1. poi lootsipunkti väljub lootsilaev Rohuneeme sadamast, Suurupi 3. poi lootsipunkti lootsilaev Meeruse sadamast.

Kas Eesti Lootsi majandushuvi on, et liinilaevade kaptenid ei sõidaks lootsita?

Peeter Sepp: Ei, sellist huvi meil ei ole. Reeglina ei planeeri me (saan aru, et jutt käib parvlaevadest) seda tüüpi laevadelt eelarvelisi tulusid. Reaalsus on, et parvlaevad külastavad meie sadamaid ilma lootsiteenust kasutamata.

Seda, et „raha kogumine on meie äri“ on mul küll raske kommenteerida. Kas eksisteerib siis ka ärisid, mille eesmärk ei oleks „raha kogumine“? ASile Eesti Loots kui riigi äriühingule on omanike ootustes pandud kohustus teenida mõõdukalt kasumit.

Lootsiteenuse osutamisel on teenusel otse loomulikult ka omahind (kaatrite korrashoid, kütus, palgad jm). Seda meile justnagu ette heita, et me oma osutatud teenuse eest ka tasu küsime („raha kogume“) on üsna kummastav kuulda. 

8. november

Aasta merendusteod

31. oktoobril tunnustasid merendusorganisatsioonid Rannarahva Muuseumis tänavusi merendustegusid. Kapten Uno Lauri Merekultuuri SA pani välja auhinnad.

Õnne Mets

Aasta Mereharjaks valiti **Ahto Aaslav-Kaasik** 21 aasta jooksul Noorte Merelaagri poistele ja tüdrukutele merepisiku edasimõeldmise ning noorte veemotosportlas-


te tulemusliku juhendamise eest.

Merekultuuriteo tiitli pälvis juba 30 aastat ilmunud **ajakiri Meremees**, mis on talletanud Eesti merendusele olulisi sündmuseid ja lugusid ning kandnud edasi kultuurilooliselt olulist pärandit.

Hea Mere Hoidjaks valiti „Admiral Bellingshauseni“ **mereretkel korraldatud ürituste sari**.

Aasta Merendusteo tiitli sai pro-



jekt „Erilised purjetajad“: Hooandja toel on nelja tegevusaasta jooksul purjede alla aidatud üle 150 erivajadusega inimese. 



Aasta mereharija

Ahto Aaslav-Kaasik

Merepisik

Merest sain esimesed teadmised varastel seitsmekümnendatel Simiste merelaagris, kus isa oli treeneriks ja mina jölkusin temaga kaasas.

Igal aastal õppisin midagi uut ja põnevat. Umbes seitsmeaastaselt viis isa mu „Optimisti“ svertpaadiga merele, olin roolis ja kõik sujus ... kuni selle hetkeni, kui isa merre hüppas ja ütles: „Saad hakkama“, ise kalda poole ujudes. Ega ikka väga hästi saanud küll. Sellel hetkel mõtlesin, et enam mitte kunagi.

Järgmine kord oli juba paari päeva pärast, kui isa ikka suutis mind vee peale ajada, üksi, kuid teise taktikaga: „Sõida teiste järgi.“ Läksin, meeldis, ja mis kõige tähtsam – sain ise sadamasse tagasi! Pärast seda enam kartust polnud.

Simiste merelaagri üheks toredaks osaks olid ka õppelaevad „Junga“,



Ahto Aaslav-Kaasikut õnnitlevad Evelin Tomson Kapten Uno Lauri Merekultuuri SAst ja EMSA esimees Jüri Lember. Foto: Kalev Kuljus

„Juku“ ja „Suurlaid“, millega sõideti peamiselt Lääne-Eesti saarestikus, mõnikord aga ka saldejumpsi ostma.

Veemotospordiga oli enam-vähem sama lugu. Esimest korda kümnenesena mind võidusõidupaati suruda ei olnud isale kuigi kerge ülesanne. Pärast esimest tiiru Harku järvel muutus kartus lausa vajaduseks olla vee peal.

Kuidagi automaatselt sai ka valitud laeva jõuseadmete eriala „Karu Akadeemias“ ehk 1. Kutsekeskkoolis.

Suunamudija

Ma ei ütleks, et mul väga palju teadmisi oleks, küll aga võib mind seoses Laoküla merelaagriga nimetada tänapäevase suunamudijaks.

Merelaagri ülesanne on noortele tutvustada merd ja mereelu, võtta ära see esimene kartus, mis meil enamikul siiski on. Minu teadmised on suures osas tulnud läbi erinevate kogemuste.

Kuidas saada mereharijaks?

Õpetaja pole ma kindlasti, mereharija ... no ei tea. Pigem olen see, kes inimesi sõltumata vanusest julgustab merele minema ja sellest ka röömu tundma.

Kui aga vastata küsimusele, mis osutus ajendiks, siis selles on süüdi jälle isa, kellega 1998. aastal jalutasi


me Laoküla rannas ja ta nagu muuseas ütles: „Siin oleks ideaalne koht merelaagri jaoks.“

1999. aastal toimus esimene Laoküla merelaager. Esimesed seitse aastat olin lihtsalt asjaajaja, kuid siis oli vaja kedagi asendada ja nii minust saigi merelaagri kasvataja.

Töö või hobi?

Kui küsitakse, mis pakub töörõõmu nii merelaagris kui ka veemotospordis, siis ma ei nimetakski ei üht ega ka teist tööks. Mõlemad on nagu hobid, mis võtavad suure osa mu ajast. Rõõmu pakub merelaagris kogu see seltskond, kes sinna kokku koguneb, igaüks annab laagriks midagi unikaalset.

Tore on kuulata, kuidas noored pärast laagrit õhinal jutustavad vanematele, millega nad hakkama said või mis tegemata jäi ja mida nad järgmisel aastal proovida tahaksid. Tore on ka kasvatajatekollektiiv, kes merelaagri ajaks häälestub hoopis teisele lainele.

Veemotosport on aga tulemuspõhine ala ja suurimaks röömuks on hea tulemus, olgu selleks mõnikord kasvõi kümnnes koht. Veemotospordis on muidugi tore ka ala rahvusvahelisus, sellega kaasnevad tutvused ja võistlusreisid. 

Merelaagris purjetajaid juhendamas. Foto: Katrin Mellis



Võitlus kohtus, ajalehes

Madli Vitismann

Suvel lõppes esimeses kohtuastmes üks „Estonia“ hukuga seotud kohtuprotsess, oktoobris sai esimese astme kohtust lahendi teine. Kohut käivad kuuldavasti eri inimesed ja nad ka lähtuvad eri alusdokumentidest.

Nanterre'i kohtus

Pariisis Nanterre'i kohtus nõudis laevahuku süüdlaste tuvastamist ja kahjutasu üle 1100 hageja, kustja poolle olid „Estonia“ ehitanud laevatehas Jos L. Meyer-Werft GmbH & Co ja laeva sertifikaadid väljastanud Bureau Veritas. BV oli kaasanud kõik laevaga seotud olnud ettevõtted, mis on enamjaolt ammu likvideeritud, mõni on omanikku vahetanud.

Hagejad soovisid, et kohus tuvastaks laevahuku süüdlased ja mõistaks välja kahjutasu. Selles protsessis tugines hukkunute omaste ja laevahukust pääsenute esindaja, Prantsusmaa advokaadibüroo Schmill & Lombrez rahvusvahelise uurimiskomisjoni laevahuku uurimise lõpparuandele. Ent esimese astme kohtu 19. juuli otsus ei tulnud hagejate kasuks, sest kohus ei leidnud ERRi teatel laevatehase ja klassiühingu tegevuses suurt või tahtlikku viga. Kaebajail on võimalik kaaluda edasi-kaebamist järgmise astme kohtusse.

Kuivõrd kohtuprotsess on kestnud parkümmend aastat, on tõenäoliselt vaja nii Rootsis kui ka Eestis hagejaid uuesti koondada. Mõlemas riigis on neid ligikaudu ühepalju.

Tallinna Halduskohtus

Keegi Rootsi omasteühingu SEA 6-liikmelisest juhatuselt Prantsusmaa kohtuprotsessis ei osale. Kuid SEA esimees ja üks juhatusliige esinesid kaebajatena Tallinna Halduskohtus 24. septembril protsessis, mis käsitles ühe dokumendi kohtlemist.

Nende esindaja oli vandeadvokaat Piret Blankin ja nõustaja selles kohtuprotsessis Margus Kurm, Eesti Vabariigi Valitsust ja Justiitsministri esindas volituse alusel justiits-

ministeeriumi nõunik Alar Must.

Kohtule esitatud kaebuses nõudsid kaebajad, et kohus tühistaks nende varasema taotluse peale justiitsministeeriumilt saadud äraütleva vastuse ja nõudsid, et kohus kohustaks Eesti valitsust algatama laevahuku uue uurimise:

„Kohustada Vabariigi Valitsust andma haldusakt, millega uuendatakse 28. septembril 1994 uppunud reisiparvlaeva Estonia uppumise uurimise menetlus, mis lõpetati Eesti, Soome ja Rootsi peaministrite otsusega loodud Õnnetuse Uurimise Ühiskomisjoni 19. detsembri 2006 lõpparuandega.“

Ühtlasi taotlesid kaebajad, et kohus mõistaks Vabariigi Valitsuselt ja Riigikantseleilt välja nende menetluskulud.

Eellugu

Ühingu SEA esimees Lennart Berglund saatis (ilmselt oma ühingu nimel) aprillis 2016 tollasele peaministrile Taavi Rõivasele tosinal leheküljel taotluse, mis tugineb väidetele, nagu oleks „Estonia“ huku uurimiskomisjoni (JAIC) töö jäänud poolikuks ja lõpparuanne väheveenvaks ning olevat põhjust kahelda lõpparuande järelduste teaduslikus paikapidavuses ja kogu uurimise usaldusväärsuses. Laevahuku uurimise lõpparuannet nimetatakse selles taotluses „JAICi versiooniks“ ja „JAICi visiiri-versiooniks“. Eelviimasel leheküljel jõutakse ka militaarlastini: *„Midaagi tähtsat pidi olema ka neis kahes treileris, mis jõudsid laevale viimasel minutil. Ega muidu oleks kapten väljasõiduga 15 minutit viivitanud.“*

Edasi võib selles tekstis esimest korda eesti keeles kohata väidet „mootorratturite eskordist“, seni on juttu olnud vaid „eskordist“, mis võiks viidata näiteks vilkuritega autodele. Ja veel hullem: *„Samuti peab mingi erakordne põhjus olema sellel, et Eesti laevadel keelati minna õnnetuskohale inimesi päästma. Hiiumaal, Lehtma sadamas seati päästetöödeks valmis kolm laeva, ent vahetult peale väljasõitu tuli kõrge valitsus-*

ametniku vahendusel teade, et Eesti laevadel ei ole lubatud õnnetuskohale minna. Järelikult oli uppunud laevas või selle läheduses midagi, mis oli tähtsam kui inimeste päästmine.“

Järgmine lause: *„Kokkuvõtteks, ülaltoodud faktid annavad küllaldase aluse meie poolt Eesti valitsusele esitatud taotlusele alustada uue ametliku uurimisega, /.../ et jõuda parv-laev „Estonia“ uppumise põhjuste ja sündmuste käigu erapooletu ja tegeliku uurimiseni.“*

Lisaks tuntud vandenõuteooriatele oli taotluses ka põhjendus, mis puhul peaksid riigid algatama uusi uurimisi, ning lühiülevaade kahest Rootsi valitsuse möödunud kümnendil tellitud uuringust. Taotlusele vastamise oli Riigikantselei suunanud justiitsministeeriumile. Justiitsministeerium vastas kaks kuud hiljem, et ei leia taotluses selliseid uusi asjaolusid ega väiteid, mida poleks juba varem analüüsitud, ja tõi ära viited eri aruannetele.

Selle peale on Lennart Berglund pöördunud 19. oktoobril 2016 uuesti peaministri poole taotlusega algatada uus uurimine. Vastus tolele taotlusele jäi aga riigimasina rataste vahele, mistõttu sama sisuga uus justiitsministeeriumi vastus on dateeritud 19. novembriga 2018.

Kaebus kohtule

Saadud vastusega SEA rahule ei jäänud ja kuivõrd ühingul polnud kaebeõigust, esitasid kuu aega pärast saadud kirja Tallinna Halduskohtule kaebuse eraisikutena kaks SEA juhatuliiget. Kaebuse alus oli, et Vabariigi Valitsusele saadetud kirjale oli vastanud justiitsministeerium, mistõttu paluti justiitsministeeriumi kiri tühistada. Kuid esitati ka eeltsiteeritud nõue.

Lisaks oli advokaadi esitatud kaebuses korratud taotluses olnud kaebajate seisukohti, siiski olid eriti värvikad detailid mootorrattaeskordist ja Eesti laevadest Lehtmas välja jäänud. Seevastu nõuti, et kohus kohustaks Vabariigi Valitsust otsustama uue uurimise algatamist.

ja ekraanil



Protsessi osapooled hetk enne kohtuniku sisenemist: paremal riigi esindaja Alar Must, vasakul kaebajate nõustaja Margus Kurm ja esindaja vandeadvokaat Piret Blankin. Foto: Tauri Roosipuu

Kohtusaalis

Tallinna Halduskohusse olid tulnud mõlemad kaebajad koos tõlgiga. Vaidluse objekt oli see, kas tegu oli taotluse või märgukirjaga ning millist Haldusmenetluse seaduse paragrahvi tulnuks rakendada. Muidugi ei jäänud märkamata, et kiri oli kaheks aastaks riigimasina rataste vahele jäänud.

Riigi esindaja selgitas, et kui peetakst vajalikuks uut ühiskomisjoni, siis see pole enam siseriiklik küsimus. Kohtunik Kaupo Kruusvee juhtis tähelepanu, et kohus ei teosta haldusõigust haldusorgani eest, s.t kohus ei kohusta valitsust uut uurimist algatama, vaid seda saab otsustada ikka valitsus ise, ning et kohtus ei peaks lahendama laevahuku põhjuseid.

Seepärast piirduti vaidlusega paberi õige kohtlemise üle ja kümnekond lehekülge kaebajate seisukohti jäeti tähelepanuta. Nii ei tulnud kohtusaalis kõneks ka kaebuses olnud vead.

Kohtuotsus

24. oktoobril avaldatud kohtuotsus

kohustab Vabariigi Valitsust lahendama 60 päeva jooksul kaebajate taotlus ning mõistab nende menetluskulud 2580 eurot välja valitsuselt ja justiitsministeeriumilt.

Kohtuotsus jõustub, kui seda 30 päeva jooksul edasi ei kaevata. Sel juhul algab 60-päevane vastamistähtaeg 23. novembrist ja võib vaid kaasa tunda sellele eksperdile, kes peab valitsusele seisukoha esitamiseks paar tuhat lehekülge keerukat materjali läbi lugema.

Vigane kaebus

Meremehes varem ilmunuga kuris olevale inimesele torkas kohtule esitatud kaebuses silma kaks jämedat viga. Eelstrateeritud lõigus on vastuolu paksus kirjas esile tõstetud, aga ka kaebuse lisade loetelus oli sama tõsine viga. Lähemalt on seda selgitatud järgmises artiklis lk 18.

Võitlus ajalehes

SEA esimees Lennart Berglund ei jäänud lootma Eesti kohtule ja valitsusele. Ta oli koos juhatusliikme Bertil Calamniusega nende 14 inimese

hulgas, kellelt ilmus 4 päeva enne kohtuistungit Rootsi suuruselt teises päevalehes Svenska Dagbladet üleskutse: „Rootsi peab otsima tõde „Estonia“ kohta“*.

Arvamusartikkel, milles on mitu vandenõuteoreetikute tuntud motiivi, lõpeb nii: „Viia läbi selline tuukrioperatsioon, et otsida tõde laevahuku kulgemise kohta, ei peaks olema kuigi kallise meede. Jutt käib mõnest miljonist kroonist, võrreldes nende 300 miljoni krooniga, mida oldi valmis kohe pärast katastroofi välja käima, et katta vrakk betooniga. Tõeline õigusriik peab mõeldavasti tegema kõik, et otsida täielikku selgust sellise suurusega katastroofi ümber. Sellest ei ole Rootsi paranenud. Nüüd, 25 aastat hiljem, on viimane aeg seda muuta.“

Kolm allakirjutanut on sel sajandil kirjutanud „Estoniast“ vandenõuraamatud, millele tugines mullu Eestis ilmunud hittraamatu autor.

Artiklis on jutuks nii mootorrataeskort kui ka väide salapärase militaarlasti kohta: „Militaarlastiga on isegi tsiiviilparvlaev militaarsihmärke.“

* „Sverige måste söka sanningen om Estonia“. Svenska Dagbladet, 20. september 2019

Allakirjutanute hulgas olid endised Riigipäeva liikmed, Henrik S. Järrel mõõdukate ja Lars Ångström rohelisest erakonnast. Mõlemad kuulusid Riigipäeva nn Estonia-rühma ning eriti Lars Ångström käis Eestis 2005. ja 2006. a oma militaartranspordi kahtlustega uut uuringut õhutamas, mis päädiski Riigikogu komisjoni moodustamisega.


Kui ta tegevus Rootsis polnud piisavat tähelepanu pälvinud, siis Eestis tsiteeriti teda üleriigilistes väljaannetes Postimehest Kesknädalani.

Alternatiiv uudised Riigikogus

25. novembril viis Riigikogu esimehele üle 1000 allkirjaga petitsooni telegram.ee juhataja Hando Tõnumaa. TV3 uudises võis kuulda, et ta ei paista teadvat laevahuku uurimise lõpparuandest: „Teooriaid on niivõrd palju. Aeg on küps, et saame nüüd teada, mis seal toimus.“

Samasugust teadmatust näitas ka Riigikogu esimees Henn Põllo: „Minu meelest ei ole see sugugi õige, et see uurimine lihtsalt lõpetati ära ja enne, kui me teaksime täpselt, mis juhtus.“

Vähemalt 1000 allkirjaga rahvaalgatust „Tõstame parvlaeva „Estonia“ vraki üles“ peab Riigikogu menetlema ka siis, kui kohatab tekstis väljendeid, nagu „on jauratud“ ja „aitab jamast“. Telegram.ee stiil, mis parata. Ilmselt on juhatusliikmel Telegram OÜ raamatupidamiseskirjade rikkumise eest määratud karistus kantud**, sest nüüd küsib portaal raha sama mehe juhitud Unlimited MTÜ-le.

Aga vrakk ei kuulu Eesti riigile. Tallinna Ülikooli rahvusvaheliste suhete lektor Heiki Lindpere selgitas, et pärast hüvitise väljamaksmist loobus kindlustusfirma Trygg-Hansa „Estonia“ vraki omamisest ja see jäi laevaomanikule. Ent laevaomanik loovutas omandiõiguse vrakile hauarahuleppe kasuks, sest merepõhja taheti teha kalmistu. 

** <https://www.err.ee/839099/prokuratuuripani-telegrami-juhitud-uldkaasulikule-toole>

Mis juhtus 2006. aastal?

Madli Vitismann

Eesti maksumaksja maksis kinni Tallinna Halduskohtule esitatud kaebuses olnud advokaadi vead, mida võiks nimetada kohtu eksitamiseks. Milles seisnes lk 16 tsiteeritud ja veel teinegi jäme viga?

Mis on JAIC?

JAIC (*Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden*) on eesti keelde tõlgitud kui Õnnetuse uurimise Eesti, Soome ja Rootsi ühiskomisjon. Kohe laevahuku järel moodustatud komisjoni määras iga riik kolm liiget ja esimene koosolek peeti 29. septembril 1994 Turus.

Mis on lõpparuanne

Komisjoni töö lõppes ingliskeelse lõpparuande avaldamisega 3. detsembril 1997. Järgmisel aastal tõlgiti lõpparuanne eesti*, soome ja rootsi keelde. Kõigis tõlgetes on tiitellehe pöördel märkus: „Lahknevuste esinemisel eesti-, soome-, rootsi- ja ingliskeelse teksti vahel tuleb lähtuda ingliskeelsest tekstist.“

Mis on 19. detsember 2006

19. detsembril 2006 avaldatud dokumendi pealkiri on „Riigikogu 1994. aastal Eesti Vabariigi territooriumilt parvlaevaga Estonia sõjatehnika väljaveo asjaolude väljaselgitamiseks moodustatud uurimiskomisjoni lõpparuanne“. Ka selles pealkirjas on „lõpparuanne“, aga komisjonil pole midagi pistmist Õnnetuse Uurimise Ühiskomisjoniga, mida on nimetatud kaebuses.

Keskerakonna fraktsioon algatas eelnõu uurimiskomisjoni moodustamiseks 6. detsembril 2004. Riigikogu komisjon moodustati 19. mail 2005, sellesse kuulus esindaja igast Riigikogu fraktsioonist. Tehti kindlaks, et 14. septembril 1994 veeti Rootsi elektroonikat ja dokumente pikap-Volvoga. Et sõiduautosse ei mahtunud kõik ära, telliti 20. septembri veoks Volkswageni kaubik.

Komisjoniliikmete allkirjadega lõpparuanne on kättesaadav Riigikogu kodulehel.

Teine jäme viga

Tallinna Halduskohtule esitatud kaebusele lisatud dokumentide loetelus on

1. **Asjatundjate komisjoni 19. detsembri 2006 lõpparuanne** parvlaevaga Estonia sõjatehnika väljaveo asjaolude väljaselgitamiseks

2. **Asjatundjate komisjoni 16. veebruari 2009 täiendav aruanne**

Riigikogu uurimiskomisjonis olid parlamendiliikmed, nad ei nimetanud end asjatundjaks. Komisjoni nimi on eelmise alapealkirja all, nii et lisade loetelus peavad paika üksnes kuupäev ja sõna „lõpparuanne“. Lisa 1 oli eelmise alapealkirja all nimetatud Riigikogu komisjoni lõpparuanne.

Kaebuse tekstis on lisa 1 nimetatud JAICi 2006. a lõpparuandeks, mille kohaselt visiiri lukud purunesid, visiir ära kukkus ja laev uppus, aga millega kaebajad nõus ei ole. Ühes teises kaebuse punktis viidatakse lisale 1 ja nimetatakse sedasama 19. detsembrit 2006 kui Asjatundjate komisjoni lõpparuande kuupäeva.

Mis on asjatundjate komisjon

Selliste sõnadega algav nimi on paljudel valitsuskomisjonidel mitmesuguste üksikküsimuste uurimiseks. Kaebajate nõustaja Margus Kurm kuulus ühte sellisesse komisjoni, mille valitsus moodustas 7. märtsi 2005. a korraldusega nr 129 nimega „asjatundjate komisjon 1994. aasta septembris reisiparvlaeval „Estonia“ toimunud sõjalise kasutusega seadmete veo asjaolude uurimiseks“.

Komisjoni esimeheks määrati juhtiv riigiprokurör Margus Kurm, liikmeteks üks vanemprokurör, üks Kaitsepolitsei ja üks Teabeamet ametnik.

Komisjoni lõpetas riigisekretäri 11. juuli 2011. a teadaanne koos paljude samalaadsete asjatundjate komisjonidega, ilmselt n-õ dokumentide korrastamise käigus.

Komisjon ei avaldanud „lõpparuandet“ ega „täiendavat aruandet“, kõik neli osa kandsid üht ja sama pealkirja „Aruanne“ ja need avaldati komisjoni esimehe allkirjaga aastail 2005, 2006, 2007 ja 2009. Aruande II osa 2006. aastal kandis pealkirja „1994. aasta sep-

tembris reisiparvlaeval „Estonia“ toimunud sõjalise kasutusega seadmete veo asjaolude uurimiseks moodustatud asjatundjate komisjoni aruanne“ ja see oli dateeritud 10. märtsiga 2006.

Esimene aruanne, milles töepoolt uuriti seda, mis komisjoni nimest nähtub, on avaldatud 31. augustil 2005. Komisjon jõudis samasugustele järeldustele kui järgmisel aastal Riigikogu komisjon, kuid lisas ehtjuristliku klausli, vastates valitsuse küsimusele 27. septembri 1994 Tallinnast väljunud reisi kohta. Jõudnud järeldusele, et pole tõendeid ja seetõttu „ei saa kindlata ega ümber lükata“, on komisjon siiski selgelt välja toonud, et pole tõendeid, millele tuginedes võiks kindlata, et keegi laevahukuõöl mingit sõjatehnikat vedas.

Ilma asjatundmiseta

Sestpeale oli komisjoniliikmete juriidilisest asjatundmisest vähe kasu, täpsemini, alates 2006. aasta aruandest mõjub nimetus „asjatundjate komisjon“ ironiliselt.

Tol aastal taandus komisjonist vanemprokurör. Kaitsepolitseiametist nende töötaja osalusmäär ega ettevalmistuse kohta teavet ei saanud, sest töötaja on ammu töölt lahkunud. Teabeametist on saanud Välisluureamet. Kuid kõik aruanded on esitatud komisjoni esimehe juhtivprokurör Margus Kurmi allkirjaga.

Veel mullu kevadel olid need aruanded kättesaadavad justiitsministeeriumi kodulehel, enam mitte. Pärast I aruande esitamist on valitsuse 10. oktoobri 2005. a korraldusega komisjonile lisatud 7. küsimus: „Kas on olemas reisiparvlaeva „Estonia“ huku põhjuste seisukohalt olulisi asjaolusid, mida ei ole vajaliku põhjalikkusega uuritud?“ Siinkohal lõppes selle komisjoni asjatundmine.

Märts 2006

Valitsuse küsimuse on vähenenud koosseisus komisjon II aruandes osadeks lahutanud, et otsida plahvatusjälg, auku laevakeres või salastatud materjale.

Need osaküsimused, nt: „Kas on olemas olulisi tunnustusi, ekspertarvamusi või üldtuntud asjaolusid, mis

ühiskomisjoni aruandes on jäetud tähelepanuta?“ või: „Kas on olemas fakte, mis lubavad põhjendatult arvata, et mõnda olulist tõendit või uurimistoimingut on osade ühiskomisjoni liikmete ja/või avalikkuse eest varjatud, või mis muul moel tekitavad kahtlusi uurimise objektiivsuses?“ võimaldasid vastata, et selle komisjoni meelest on laevahuku lõpparuandes hulk asjaolusid jäänud piisavalt uurimata ning seetõttu on sellel komisjonil kahtlusi kuni selleni, et „Estonia“ võinuks uppuda, põhi üleval.

Kahtlusi võimaldab külvata puhtjuristlik vastus: „Komisjon ei saa välistada, et on olemas olulisi tõendeid, mida kõik ühiskomisjoni liikmed ei ole näinud ja mille olemasolust ei ole avalikkust teavitatud.“

August 2006

31. mail 2006 on oma küsimused endisele JAICile saatnud justiitsminister Rein Lang. Ta on saanud vastuse, milles Uno Lauri allkirja all on tiitel „Õnnetuse uurimise ühiskomisjoni endine esimees“ ja tekstis** „ühiskomisjoni endiste liikmete seisukohad“ esitamiseks Eesti valitsusele.

Selles on selgitatud, et ühiskomisjon ei välistanud lõpparuandes arvukaid teooriaid, mis uurimise käigus võisid valeks osutada, kuigi nende uurimiseks võis olla palju tööd tehtud.

Endised komisjoniliikmed kirjutasid: „Peale Ühiskomisjoni lõpparuandes esitatud põhjuste analüüsi ei moodusta ükski põhjuste teooria katkematut ja loogilist sündmuste järgnevust. Ühiskomisjoni kritiseerijad on võtnud raportist teatavaid üksikasju, väitnud, et need sisaldavad vigu, ja sellega üritanud õonestada raporti usaldusväärust. Ei ole isegi püütud neid üksikasju kokku panna sündmuste loogiliseks ahelaks.“

Edasi on endised JAICi liikmed punkthaaval ümber lükanud Margus Kurmi komisjoni esitatud väited ja lisanud: „on suhtunud mittekriitiliselt teatavatesse teisitõmleajate poolt aastate vältel esitatud väidetesse, mis on kaua aega tagasi ümber lükatud.“

Märts 2007

15. märtsil 2007 avaldati asjatundja-

te komisjoni III aruanne, mis on sisult vastus eelmisele dokumendile, mööndes osalt, et endistel JAICi liikmetel oli õigus, aga libastudes seal, kus ka allakirjutanu arvates on asjatundjate komisjonil puudunud asjatundmine, nt: „Vee sattumisega autotekile saab seletada ainult laeva ümberminekut, mitte kiiret uppumist.“


Veebruar 2009

Asjatundjate komisjoni IV aruanne – kaebuse lisa 2 – teeb kokkuvõtete Rootsi valitsuse tellitud uuringuist aastail 2008-2009 ja jõuab järeldusele: „Parvlaev Estonia uppumine ühiskomisjoni poolt kirjeldatud põhjustel ja viisil on võimalik, ning seni kogutud tõendite alusel tuleb seda pidada laevahuku kõige tõenäolisemaks stsenaariumiks.“ Ning: „Pääsenute ütlusi kujul, nagu need on õnnetuse järgselt ülekuulamise protokollidesse talletatud, on võimalik kasutada erinevate, isegi vastuoluliste, teoreetiliste seisukohtade ja stsenaariumide kinnitamiseks.“

2019

JAICi ekspert 1994-1996 ja liige 1996-1997 Priit Männik: „Kohtuotsuses kirjutatakse: kohus, hinnates tõendeid nende kogumis ... See tõendite hindamine nende kogumis toimus ka „Estonia“ huku põhjuste uurimise rahvusvahelise komisjoni töös ning väljendus lõpparuandes ja selle lisades. Üksikisik või grupp võib nende järeldustega nõustuda või mitte.“

Samas eeldaksin, et ametlikud või mitteametlikud uurimisrühmad, komisjonid jms ei tõstaks esile mingit üksikut tunnustust, arvamust, seletust, vaid üritaksid kokku panna kogu sündmuse tervikpildi, mis lükkaks ümber rahvusvahelise uurimiskomisjoni tervikjärelduse alates laeva lahkumisest Tallinnast kuni uppumiseni.

Seni sellist alternatiivset tervikuurimust minule teadaolevalt olemas ei ole. Kui selline kogu sündmust hõlmav analüüs ilmuks, siis oleks nii valitsustel kui ka teistel ametiisikutel võimalik hakata kaaluma uurimise uuendamist, hauarahu rikkumist, laeva täiendavat uurimist või üles tõstmist jm tegevusi.“ 

* Lõpparuanne, mis käsitleb reisiparvlaeva ML Estonia hukku Läänemeres 28. septembril 1994. a. Tallinn, 1998

** ML Estonia Õnnetuse Uurimise Ühiskomisjoni endistele liikmetele esitatud küsimuste memo. Justiitsministeerium, 2006



Minu akadeemia

Eesti Mereakadeemia tähistas oktoobris 100. aastapäeva. Sel puhul esitatud küsimustele vastavad tudengid ja õppejõud.

Gelly Metsaveer, Madli Vitismann

Mis on esimene asi, mis meenub seoses mereakadeemiaga? Milline on esimene emotsioon?

Mari Kasemets, veeteede haldamise tudeng: Nii palju vormis noor-mehi ja neide ... Ja kui ilusad nad on nii. Tekkis kadedus, et tahaks isegi vormi kanda. Majas olev õhkkond ning toredad naeratavad töötajad.

Karina Kanarbik, Kuressaare meremajanduskeskuse tudeng: Kodusus, kõik on oma ja tuttav, õppimine läbi röömsate hetkede.

Annabel Keerd, sadamatöö korraldamise tudeng: Esimesena meenub purjetamine ja esimene emotsioon on kodune.

Rein Albri, õppejõud: Esimene emotsioon on kui teisest kodust, mis saanud väga lähedaseks: tuttavad inimesed, head teekaaslased merehariduse ja -kultuuri radadel, akadeemia traditsioonid ja suundumused.

Milline linnalegend mereakadeemia kohta kindlasti tõele ei vasta?

MK: Arvatakse, et mereakadeemias saab ainult kapteniks õppida, tavaliselt enamus veel parandab end, et okei, laevajuhiks. Kui meenutada, et mehaanika on ka meil au sees, noogutavad. Ülejäänud erialadest ei teata väga midagi.

KK: Seal ilmselt ei saa sama head haridust kui mujal.

AK: Mereakadeemias saab õppida meremeheks. Tegelikult on akadeemias võimalik õppida erinevatel erialadel, mis merendust ühendavad.

RA: Kohe kindlasti ei vasta tõele, et kõrgtasemel meremeeste koolitamine Eestis on maksumaksja raha raiskamine: lähivad ju minema, sest meil pole oma lipu all kaubalaevastikku. Nüüd, kui ka teiste kõrgkoolide lõpetanud suunduvad välismaale parimaid võimalusi ja kogemusi otsima, on see õnneks vaibunud, kuid aastaid tagasi tekitas see linnalegend meile küllaltki probleeme. Hilisemad uurin-gud on tõestanud, et Eesti Mereakadeemia lõpetanud meremeeste pal-gad on tunduvalt kõrgemad kui teiste Eesti kõrgkoolide lõpetanutel. Teenistus, mis võoraste lippude all merd sõites saadakse, tuuakse enamjaolt koju, Eestisse. Selle eest parandatakse oma perekonna elutingimusi – muretsetakse kortereid, ehitatakse maju, koolitatakse lapsi jne. Tuleb meeles pidada, et merel pole tähtis rahvus, nahavärv ega usutunnistus – meeskonnana tegutsetakse ühise eesmärgi nimel.

Mis teile mereakadeemia juures enim meeldib?

MK: Meeldib, et meie kool on n-ö väike. Oleme peamajast eraldi ja väga palju võoraid nägusid koolis ei näe ning see on päris mõnus. Tekib oma maja ja oma inimeste tunne.

KK: Kodusus meeldib kõige rohkem. Kõik on kuidagi tuttav ja hea. Õppejõud on väga toredad ja vastu-tulelikud ja tudengid on üliägedad!

AK: Mereakadeemia on suure-pärane algus merehariduse saami-seks. Sõbralikus keskkonnas ja väikestes rühmades on mugav ja efektiivne õppida. Paindlikud ja sõbralikud õppejõud ning võimalused õppimisaeg enda jaoks põnevaks teha on lõputud. Mereveonduse üliõpilase-na saan tulevikus töötada eri suun-

dadel – võin töötada logistikafirmas või sadamas. Eelistan õppida merendust, kuna saan suhelda eri päritolu inimestega, anda oma panuse ka keskkonnale ning olla osa tehnoloogiliselt ja digitaalselt arenevast põnevast maailmast.

RA: Olen loomult mereinimene ja kõik, mis seotud merega, on mulle sümpaatne ja südamelähedane. Meeldivat on akadeemias palju, eelkõige head kolleegid, edasipürgiv meeskondlik vaim, majas valitsev kord, distsipliin, meretraditsioonide austamine ja järgimine, noortega igapäevane lävimine jms. Aidata noori siseneda merenduse maailma on suur privileeg. Mul on ka kaheksa kunagist õpilast, akadeemia vilistlast, kes pidanud või peavad õppejõu ametit akadeemias või mujal.

Rääkige mõni lõbus/õpetlik lugu mereakadeemias oldud ajast.

RA: Naljakaid ja lõbusaid lugusid on akadeemias oldud aastail juhtunud omajagu. Kord ristlesime õppe-laevaga „Linda“ – oli meil selline Soomest saadud ilus laev – piki Eesti põhjarannikut, tüürimehe praktikandid sillas kahetunnises roolivahis, tulevased mehaanikud masinaruumis vahis. Kõik kulges plaanipäraselt, kuni roolivahis olev tütarlaps keeldus vahi lõppedes rooliratast loovutamast – klammerdus kõvasti kahe käega roolipulkadesse ja deklareeris, et tahab laeva edasi juhtida. Vahti tulnud uus roolimadruse praktikant seisis kohmetult kõrval, kaptenil läksid aga hämmeldusest silmad peas ümmarguseks ja ta tegi teha kurja häält: „Silmapilk rool uuele vahile üle anda!“. Ju nägi kapten esmakordselt, et keegi ei taha röömuga pärast väsitavat roolikeeramist vabavahti minna. Lugu lõppes tookord pisaratega, kuid lae-

vas kehtib kindel kord ning rool tuli loovutada lohutusega, et varsti saab ta jälle laeva juhtida.

Miks te mereakadeemiasse õppima või tööle tulite?

MK: Kohtusin väga toredate laevajuhtimiseriala tudengitega ja kuulasin nende jutte ja muljetusi. Siis juba lugesin TTÜ kodulehelt mereakadeemia erialade kohta ja nii see läks.

AK: Soovisin, et mu tulevikutöö oleks merega seotud ja mere lähedal. Lisaks huvitas mind purjetamine, mis oli akadeemia kaudu võimalik.

RA: Tegelnud ligi 30 aastat merekoolis õpitud eriala praktiseerimisega, tekkis lõpuks soov sellest rutiinist välja murda. Kui 1993. aastal pakuti koolimeistriametit Eesti Merehariduskeskuse mehaanikateaduskonnas, ei pidanud pikalt aru ja nõustusin. Anda noortele merele pürgijatele edasi aastatega kogunenud teadmised ja kogemused – seda pole vaja olnud kahet seda.

Mis ja kuidas on muutunud akadeemias oldud aja jooksul?

MK: Kõigile nähtav muutus on koolimaja mööbel ja kellatornis oleva kella helin. Koridoridesse on lisatud pinke ja vestibüüli mööbel on ümber vahetatud ühesuguse mere sinise komplekti vastu, vestibüülis on näitused ja erinevad pildid. On vahetatud laudu ja toole klassiruumides ning koolimaja näeb rohkem viimistletud välja. Nüüd on majas puhkeruumid tudengitele, kus on diivanid, mängud, mida üheskoos lõuna ajal mängida jms.

KK: Kui ma Mereakadeemia Kuressaare Keskusse õppima tulin, alustas meie kursusel veidi üle 10 inimese. Nüüd on uutel kursustel väga palju tudengeid ja tundub, et üha rohkem hakkavad inimesed avastama meie armsat Kuressaare Keskust. Kooli nimi on paari aastaga vähemalt 3 korda muutunud. Võib kohata palju uusi nägusid nii töötajate, õppejõudude kui ka tudengite seas ja see näitabki, et saame tuntumaks.

AK: Muutunud on õppeprogrammid, osa õpetatavaist aineist on teistega kokku viidud. Kooli on varustatud digitaalsete õppevahenditega (uued tahvlid). Alates 2017. aastast osaleb "Tuulelind" purjeõpperegatil The Tall Ships Races.

RA: Akadeemia algaastail polnud meil veel simulaatoreid ega ka kompuutreid. Enamik mereerialade õppejõude tugines suurel määral merele omandatud praktilistele kogemustele. Käsikirjalised konspektid muutusid aastast aastasse täieneses trükikõlblikeks, nii et neid sai akadeemia kirjastusgrupi kaasabil õpikuteks vormida. Tihti juhtus, et loengul esitatud tekstid olid valminud ööl enne nende ettekandmist auditooriumis. Pärast aastaid erialasel tööl tundus, et kõik on selge ja arusaadav. Aga kuidas seda tõhusalt edasi anda? Selgeks sai, et õpetades õpitakse ka ise.

Arusaam, millised simulaatorid ja muud õppevahendid tänapäevasel merenduskõrgkoolil olema peavad, tekkis alles siis, kui 1998. a rühmal akadeemia õppejõududel avanes võimalus end täiendada Hollandis Rotterdami Rahvusvahelises Meretranspordi Akadeemias. Sestpeale jäi painama unistus, et äkki õnnestub meilgi midagi sellist soetada. Nüüd, aastaid hiljem, on õnnestunudki, eelkõige tänu Tallinna Tehnikaülikooliga liitumisele.

Minu töötatud veerand sajandi jooksul on mereakadeemias palju muutunud, pikemalt on sellest juttu kogumikus „Eesti Mereakadeemia 95“. Alustasime Lasnamäel keset tühermaad asuvas majas, polnud eestikeelset erialakirjandust, loenguid viidi läbi peamiselt tahvli ja kriidi abil, arvutitest ja simulaatoritest võisime vaid unistada. Olukord paranes, kui saime Rootsist abi: kasutatud kontorimööblit, vanu lauaarvuteid, printereid jms. Kui sain ka oma lauale sellise arvuti, siis see oli kui imeasi – kuidas see küll töötab?

Mida te muuta/arendada tahaksite? Kus me 10-20 aasta pärast olema peaksime?

MK: Oleks vaja uusi värske pilgu ja aktiivseid õppejõude, kes oleksid siin kohal meie tudengite jaoks täiskoormusega. Tudengid soovivad stabiilset, normaalset tunniplaani ja ühtehoidvat õpperühma. Laevajuhtimises on elu nii palju edasi liikunud, et meil on küll tasemel simulaator, aga baasteadmised, millega õpilased praktikale lähevad, on umbes 15 a aegunud. Seega – esimene soovitus oleks jõuda tänapäeva. Teine asi, mis

teeks head koolipererele, oleks kahe eri emakeelt kõneleva kogukonna sidumine. Vene keelt rääkivad tudengid peaksid eestlastele õpetama, kuidas ühte hoida ja üksteist toetada, ning eestlased võiksid aidata neil meie riigikeelt rohkem praktiseerida.


KK: Rohkem võiks olla koostööd üksuste vahel ja ühiseid tegevusi.

AK: Annaksin õppejõududele võimalusi läbida erinevaid kursusi, et olla teadlik kiiretest muutustest tänapäeva maailmas. Kuna igapäevaelus on oluline suhtlus ja tiimitöö, korraldaksin tudengitele rohkem kursuseid, milles nad peavad kas omavahel või erialaspetsialistidega suhtlema. Peale selle teeb õppimise huvitavamaks teiste vaadete mõistmine ehk külalisõppejõudude kutsumine. 10-20 aasta pärast võiks akadeemias rohkem üliõpilasi.

RA: Merehariduse kulg minevikust tänapäeva on pidev liikumine, mis seotud merendusvaldkonna tehnika ja teaduse arenguga. Olen seda ise kogunud ja sellele ka jõudumööda kaasa aidanud. Nii kaua, kui kestab meresõit, on ka mereharidusel tulevikku. Ka meie akadeemial.

Kas mereakadeemia liitmine tehnikaülikooliga oli õige otsus?

MK: Astusin õppima kaks aastat peale liitumist ega näe miinuseid. Kool tuleb ilmselt rahaliselt paremini toime. Muidugi tean, et töötajate poolt on infosulg päris aktuaalne asi, samal ajal kui nõuded, mis kehtestatakse peamajas, kehtivad ka meile.

RA: Enne akadeemia ühendamist tehnikaülikooliga proovisime ise kuidagi hakkama saada, elades üle nii paremaid kui ka halvemaid aegu. Tuli kord isegi ette, kui suurem osa õppejõududest loobus vabatahtlikult ühest kuupalgast, et talviseid tuuli läbilaskva Lasnamäe koolimaja soojus- ja elektriareid tasuda. Tänu ühinemisele asume seal, kus oleme – uhkes merevaatega lossis, mis sisustatud vastavalt nõuetele meremeeste koolitamiseks rahvusvahelisel tasemel. Mitte kõik akadeemias ei olnud Tallinna Tehnikaülikooli hõlma alla minekust vaimustatud, sest polnud veel ununenud palju muret ja kartusi tekitanud pealesunnitud mereakadeemia ühendamiskatsed Concordia Rahvusvahelise Ülikooliga. 

Aurulaevandus Paksus

Teele Saar

Aurulaevad ei ole kunagi olnud meredel üksi. 19. sajandi kolmandal veerandil, kui esimesed aurulaevad kasutusele võeti, oli alles ees suurte purjelaevade õitsenguaeg. Olenemata asjaolust, et aurulaevad ületasid 1880.-1890. aastail maailmameredel purjelaevu kogutonnaažilt, ei lõppenud mootorpurjelaevade kasutamine enne Teist maailmasõda, ehkki pärast sajandivahetust hakkas nende arv kiiresti vähenema. Pärast Teist maailmasõda algas aga mootorlaevanduse võidukäik, mis aurikud 1970. aastail viimaks merevedudest kõrvaltõrjus.

Sellegipoolest on aurulaeva kasutusele tulek senise laevasõiduajaloo suurim murrang. Esimest korda ajaloos ei sõltunud meresõit enam looduse stiihiast (väike liialdus, üks tormid ja ekstreemsed jääolud ole takistus tänapäevalgi). Aurulaevade tulek muutis senist laevameeskonda, tuues laevadele uued ametid – kütjad, mehaanikud, telegrafistid ja kajutiteenijad.

Esimesed aurikud

Varased aurulaevad ehitati tavaliselt eri töökodades, ühes valmistati aurumasin ja katlad ning teises laevakere. Sellise jaotuse põhjus oli materjali ja oskuste erinevus, raud ja puit. Esimesed aurulaevad ei sarnanenud välimuselt veel kuidagi 19.-20. sajandi vahetusel meredel seilanud uhketele ookeaniaurikutele või suurtele kaubaaurikutele. Sageli oli tegu hoopis väga väikeste laevadega, mille kere oli ehitatud puidust ja järgis purjelaeva kerekuju.

Laeva puidust keret katsid vigastuste vältimiseks vaskplaadid. Laevakere veealuse osa katmine sai alguse juba 18. sajandil, mil Inglise mereväes hakati selle kaitsmiseks laevaherdi (ladina k *Teredo Navalis* – elab peamiselt soojades meredes) ja laevakere ümber tekkiva vetikavöö tõttu paigaldama vaskplaat. See oli üpris

tõhus meetod, sest veega kokkupuutel vask oksüdeerus ja tekitas laeva ümber mürgise kihi, kuhu vetikad ja muud vees elutsevad laevapuitu ohustavad elusolendid kinnituda ei tahtnud.

Laeva külgedel olid sõurattad ning laevatekil kõrgusid mastid ja purjed. Need olid juhuks, kui laeva masin peaks streikima või keset merd seisma jääma, siis on võimalik laev lähimasse sadamasse viia.

Samuti kasutati purjeid soodsa tuule korral, et laevale kiirust lisada. Seepärast pole ime, et neil aurulaevanduse esimestel aastakümnetel nimetati aurikuid sageli vastavalt purjestusele purjelaevadele omaste nimetustega, näiteks aurukuunar.

Esimestel aurulaevadel olid ühekordse paisumisega masinad ja madala survega katlad, mistõttu nende efektiivsus oli üsna kehv ning söekulu suur. Et merel polnud võimalust sütt punkerdada, siis tuli kogu reisiks vajaminev kütus kaasa vedada. Katelde, masina ja söepunkrite laevale mahutamisel muutus aga laeva kasulik pind ehk kaubaruum väga väikeseks. Ülalpidamiskuludelt oli aga sama mahutavusega aurik purjelaevast kordi kallim.

Reisilaevanduse süünd

Kuid aurikul oli purjelaeva ees oluline eelis: esmakordselt ei sõltunud meresõit enam tuule suunast ega kiirusest.

Aurumasin andis eelise ka sadamas manööverdamisel ja seeläbi vähenes ajakulu sildumiseks. Aurulaevade kasutusele tulekuga sai alguse reisilaevandus kui omaette laevandusharu. Purjelaevadega küll veeti ka inimesi, kuid need olid siiski mõel-

Reisikaubaauriku „Progress“ mudel. Laev sõitis aastail 1895-1910 liinil Heltermaa-Haapsalu. Eesti Meremuuseumi mudelikogu



dud ja ehitatud kaubaaveoks ning reisijate vedu purjelaevadel oli marginaalse tähtsusega.

1837. a navigatsioonihooajal alustasid Turu Aurulaevähiingu ratasaurikud „Fürst Menschikoff“ ja „Storfürsten“ regulaarset reisilaevaliiklust Stockholmi-Turu-Helsingi-Tallinna-Peterburi liinil. See oli Eestimaa kubermangu esimene regulaarne aurulaeväihendus. Laevaliini asutajate eesmärk oli elavdada majanduselu ja kontakte Soome lahe mõlemal kaldal. Juba teisel hooajal, 1838. aastal sõitis mõlemal laeval kokku 4 919 reisijat, neist 1 953 Tallinna-Peterburi liinilõigul.

19. sajandi jooksul kujunes Eesti rannikul välja tihe aurulaevaliinide võrgustik, mis võimaldas sajandivahetusel sõita Tallinnast nii Saksamaa

Margareetas

sadamalinnadesse kui ka Kopenhaagenisse ja Londonisse.

Pärast Eesti iseseisvumist tuli noore vabariigi ettevõtjail kohandada liinivõrk vastavaks väikeriigi vajadustele. 1930. aastate lõpuks kujunes Eesti reisilaevandusettevõtte G. Sergo & Ko Läänemerele arvestatavaks konkurendiks suuremate riikide laevaühingutele.

Meremuuseumi uue püsiekspositsiooni tarbeks on valminud lavastuslik film 1871. aastal aurulaeval „Leander“ sõitnud reisi- jaist. Lood on lavastuslikud, kuid tegelaskujudena oleme kasutanud laeva reisi- ja nimekirjades esinevaid nimesid ning steenaariumi aluseks on olnud reisi- ja mälestused ja reisikirjad. Aurulaevade liinivõrku saab avastada läbi mänguliste digiekraanide, uurides põnevaid laevaliinide kuu- lutusi ja koostades endale ise reisi- teekonda.

Mereriik Eesti

Eesti kaubalaevanduses mindi purjelaevadelt aurulaevadele üle märksa aeglasemalt kui mujal maailmas. Suurtes mereriikides ületas aurikute kogutonnaaž purjelaevastiku oma juba 19. sajandi viimastel kümnenditel, Eestis alles 1920. aastate lõpus.

Esimesed kaubaaurikud osteti Eestisse juba 19. sajandi keskel, mil väiksemaid puksiire ja ratasaurikuid soetasid nii Tallinna kaubakontor Th. Clayhills & Son kui ka tööstur A. M. Luther. 19. sajandil kuulusidki Eesti sadamates registreeritud aurikud valdavalt siin tegutsenud kaubakontori- tele ja töösturitele.

1863. aastal sõitis Christian Rottermannile (1840-1912) kuulunud kaubaaurik „Helme“ regulaarselt Tallin-

na ja Peterburi vahet, väljudes igal laupäeval Peterburist ja igal teisipäeval Tallinnast tagasi Peterburi.

Aurulaevade arv suurenes järjepidevalt, kuid ei tõusnud enne Esimest maailmasõda üle 40. Eestlased omandasid esimesed kaubaaurikud 20. sajandi esimesel kümnendil – 1904. aastal ostis hiidlane Peeter Pöitel (1863-1936) aurulaeva „A. E. Nordenskjöld“ ja 1905. aastal Pärnumaalt pärit August Klein (1865-1940) auriku „Tatjana“.

Pärast Eesti iseseisvumist 1918. a hakkas 1920. aastail aurulaevade arv kiiresti suurenema. Ehkki 1920. aastate algul alustati sõjajärgse prahituru ehk mereveoste börsi elavnedes uute purjelaevade ehitust suurte lootustega, et sõjale järgnenud majanduskasv kestab pikalt, selgus juba kümnendi keskpaigaks tõsiasi, et purjelaevad ei suuda enam aurikutega konkurents- is püsida ning neile ei ole prahte saada. Selle tagajärjel orienteeruti ka Eesti laevanduses järk-järgult ümber aurulaevadele.

Et Eestis ei arenenud välja oma aurulaevade ehitust, siis osteti neid teistest riikidest järelturul, sest kasutatud laevade hinnad olid märksa odavamad. Kaubaaurikuid soetati peamiselt Inglismaalt ja Skandinaaviast, kuid ka paljudest teistest Euroopa ja Ameerika riikidest. Et eestlased ostsid aurikuid peamiselt juba kasutatuna, siis kujunesid laevastiku kasvule eriti soodsaks majanduskriisi aastad, mil laevade hinnad maailmaturul langesid. 1930. aastate lõpul oli Eesti kaubalaevade kogutonnaaž 1000 elaniku kohta maailma riikidest 7. kohal ja Läänemere-äärsete riikide hulgas 3. kohal.

Eesti laevanduse kogutonnaaži kasv tähendas ka seda, et kuigi 1930. aastate lõpus toimus kogu Eesti väliskaubandusest 97% meritsi ja vaid 3% maismaa kaudu, siis ometi ei jätkunud kõigile Eesti laevadele kodumaiseid veoseid. 1930. aastail, mil Eesti kaubalaevastiku veovõime ületas juba kolmekordselt Eesti enda vajadused, oli üle 90% meie kaubalaev-

adest rakendatud tramplaevanduse ehk juhuvedudel. Liinilaevanduse osakaal oli vaid mõni protsent. Sellest tulenevalt oli Eesti laevandus väga sõltuv prahituru olukorrast.


Prahiturg on mereveoste börs, kus sõlmitakse transporti vajavate veoste veolepingud. Vastavalt prahituru seisule vedasid Eesti laevad 1920. aastail peamiselt metsamaterjali Põhja- ja Läänemere sadamate vahet. 1930. aastail prahituru olukord muutus, majanduskriisi aastail veohinnad langesid ja merevedude maht vähenes.

Kümnendi lõpul aga suurendas hea viljasaak viljavedu Lõuna-Ameerikast ning Euroopas puhkenud Hispaania kodusõda tõstis Tšiilist veetavate mineraal- ja toorainete veohindu, mistõttu ka paljud Eesti laevad suundusid siis Lõuna-Ameerika sadamaisse.

Eestis tegutses üle saja iseseisva laevaomaniku. Suuremad olid Tallinna Laevähihus, Käsmu Laevaomanikud ja Rang, Otmann, Kurgo. Mänguliste digiekraanide abil saab külastaja muuseumis tutvuda ettevõtete ajaloo ja avastada Tallinna sadamasse saabunud ja siit välja veetud kaupade teekondi. Lastele on ekspositsioonis oma käed-külge sadam ehitatud, kus nad saavad laevu lastida ja lossida.



Aurulaevanduse teemasaal viib muuseumikülastaja tööstusliku pöörde aegadesse, mil iga päev leiutati midagi uut ja alguse sai tänapäeva maailm. Inimeste ellu tulid telegraaf, aurulaevad, rongid, telefon, jalgratas, hambapasta, auto, elektrivalgus, pesumasin ja palju muud, milleta me tänapäeval enam elu ette ei kujuta.

Kogu selles loos mängisid suurt rolli ka inimesed, mistõttu on eksponeeritud esemete ja erinevate lahenduste abil esitatud aurulaevade meeskondades töötanud inimeste igapäevaelu puudutavad teemad, nagu tervis, söögid-joogid ja vaba aeg merel. 



Laevamehaanikute sajan

Rein Albri

Õppetöö Tallinna Merekooli navigatsiooni- ja mehaanikaosakonnas jätkus ka pärast 1940. a juunipööret. Uus võim katvates 1941/42. õppeaastal viia kooli üle 7 klassi baasil 4-aastase õppeajaga õppeasutuseks ehk kutsehariduse ümberkorraldamise käigus ühistele alustele teiste NSVLi kutsekoolidega.

Juunipöörde järel

1941. a kevadel mindi Hariduse Rahvakomissariaadi alluvusest üle NSVL Merelaevanduse Rahvakomissariaadi alla ning kool nimetati ümber Tallinna Meretehnikumiks. Õppetöösse see esialgu erilisi muudatusi kaasa ei toonud. Küll aga tuli jälle kolida, sest „Meremeeste Kodu“, mille katuse all seni oldi, anti üle Meretransporditöötajate Ametiühingule. „Meremeeste Kodu“ asus sadama lähedal, seega oli see eriti soodne koht mehaanikute koolitamiseks sadamas viibivate laevade ja töökojade abil.

Eesti Merekadeemia 100. aastapäeva järel paigutati akadeemia õue Kalle Pruudeni skulptuur „(S)ajamasin“, milles on kasutatud mereakadeemiast kogutud materjali. Foto: Tauri Roosipuu



Nõukogude võim pani aga sadama lukku ja sinna enam niisama vabalt ei pääsenud.

Kooli uueks asupaigaks said endise Tallinna Õpetajate Seminari ja Pedagoogiumi ruumid majades Vene tänav 22 ja 31. Suuremasse hoonesse Vene ja Müürivahe tänava nurgal paigutati kantselei, õpetajate tuba ning mehaanikaosakonna klassid.

Nagu ikka pärast kolimist tuli seada töökorda õppekabinetid. 19. detsembril 1940 esitati Hariduse Rahvakomissariaadile taotlus keemia ja määrdeainete ning mootorite ja masinate õppekabineti loomiseks. Vaatamata püüdlustele suudeti töökorda seada vaid mootorite ja masinate kabinet. Puudust tunti õppevahenditest ja erialasest kirjandusest.

Muudatusi tehti ka kooli juhtkonnas, uuele töökohale suunati merekooli senine juhataja insenermehaanik Mihkel Nõmmik. Tema asemele määrati 1. augustil 1940 kapten August Gustavson. Õpetajate koosseisus 1940/41. õppeaastal suuri muudatusi ei tehtud. Kokku töötas sel ajal koolis 21 õpetajat, neist 11 kõrgharidusega.

Iga õpetaja õpetas nii, nagu paremaks pidas. Õppetöö jätkus vanade kavade alusel, kuid juurde tuli vene keelt 3 tundi nädalas ning nõukogude konstitutsiooni üks tund nädalas. 30. novembrist 1940 suurendati konstitutsioonitundide arvu ühe tunni võrra, samas vähendati teiste ainete tunde, eesti keele õpet isegi ühe tunnini nädalas.

Erialaainetest õppisid II kursuse mehaanikud kütte- ja määrdeainete, masinaehituse tehnoloogiat, tugevusõpetust, elektrotehnikat, laevaehitust, aurukatlaid, aurumasinaid, mootoreid ja abimehhanisme. Nädalas oli õppetööd kokku 40 tundi, päevas seega 7-8 tundi.

Pärast 1941. aasta kevadeksameid saadeti II kursuse õpilased praktikalale, suurem osa Eesti Riiklikku Merelaevandusse, mõned ka soojustehnikutena ettevõtetesse.

Ühiselamut koolil tol perioodil polnud, elati kas üürikorterites või sugu-

laste juures. Õpilaste toitlustamiseks töötas väike puhvet. Õppemaks kaotati. Hea õppeedukuse korral võis Merelaevanduse ametiühingult taotleda toetust kuni 80 rubla. 1941. aasta veebruaris andis Merelaevanduse ametiühingukomitee Eesti Riiklikule Merelaevandusele garantiikirja, mille alusel Merelaevandus võimaldas merekooli õpilastele ühekordset toetust kuni 240 rublani, see tuli aga hiljem tööle minnes tagastada.

Õppetöö algas sel perioodil 1. oktoobril ja lõppes 15. aprillil. Talvine vaheaeg kestis 30. detsembrist 13. jaanuarini. Jõulupühi enam ei tähistatud. Kevadised eksamid kestsid mehaanikaosakonnas 17.-26. aprillini.

Saksa okupatsiooni ajal

Ka Saksa okupatsiooni ajal (1941-1944) jätkus Tallinna Merekoolis laevamehaanikute koolitus. Kooli uueks juhatajaks määrati doktor Eduard Kägi. Õppetöö algas 1941/42. õppeaastal nagu eelmiselgi, 1. oktoobril.

Õppetöö jätkus vanade kavade alusel, kuid juurde tuli vene keelt 3 tundi nädalas ning nõukogude konstitutsiooni üks tund nädalas.

Kooli majanduslik seisukord oli halb, alles oli jäänud vaid üks maja Vene tänaval. Õppevahendeid nappis, neid müüdi 1942. a sügisel normi järgi - ühele õpilasele õppeaastajooksul 20 vihikut, 6 kladet, 3 joonistusplokki, 10 sulge ja 5 pliiaitsit. Ka ei jätkunud kooli ruumide kütmiseks küttepuid, neid käidi 1942. a suvel Naissaarel talgukorras tegemas.

Raskustele vaatamata tegutseti endiste õppekavade alusel neljaklassilise koolina. Õppeplaan oluliselt ei muudetud, sest need olid koostatud osaliselt Saksamaa merekoolide eeskujul ning sobisid Saksa võimudele. Vene keele asemel tuli nüüd õppida

d: pärast juunipööret

muidugi saksa keelt, lisaks sellele tuli juurde veel sõjaline õpe, kuid poliitilisi õppeaineid õppekavasse ei lisatud. Õppetöö algas nüüd kell 3 peale lõunat, sest paljudel õpilastel tuli ülalpidamiskulude katteks leida mingi teenistus. Mehaanikuil oli oma erioskuste tõttu seda kergem leida, üks töökohti oli Meretehas, aga ka teised töökojad.

Kolmandal kursusel hakati õppima erialaaineid, nagu merepraktika, mereseadus, soojusõpetus, masinaelementid ning klassi- ja julgeolekureeglid. Kuna erialaainete õpikuid oli vähe, siis tuli hoolega konspekteerida.

Eriti hea olevat olnud konspekterida laevaehituse, laevamehaanika ja masinate õpetaja Nikolai Soonikese loenguid, aga samuti tuntud meremeeste Weidede perekonda kuuluva Harry Weide tugevusõpetuse loenguid. Tolleaegsed mehaanikaõpilased meenutasid hiljem hea sõnaga õpetajatest veel insener Oskar Lubit, Johannes Väinastet ja inglise keele õpetajat Richard Jõge, kutsutud õpilaste seas ka Mister Riveriks.

Mehaanikuile nii vajalikku matemaatikat õpetas legendaarne Eduard Nippmann ehk „Nibru” või „Nipu”. Oli vali ja nõudlik, vahel olnud isegi kaardikepp tal käes väledasti liikunud, kui mõni õpilane liiga uimane olnud. Tema kohta liikus koolis mõnigi lustakas lugu.

Kord olevat üks õpilane, kel pea hästi matemaatikat ei jaganud, kutsunud ta restorani. Kui õpetaja olnud juba parajas heas tujus, olevat tema helde kostitaja hakanud rääkima, et näe, see matemaatika õppimine kohe mitte kuidagi ei lähe, nii nagu vaja, ja et kas ei saaks need kahed kuidagi ära parandada.

„Miks ei saa, kas või kohe!” vastanud Nippmann. Võtnud siis taskust oma kuulsa märkmiku, kus iga poisi kohta andmed kirjas, ja öelnud: „Sul ju puha kahed sees! Egas midagi, hakka aga kohe vastama. Parandame ära!”. Vastajast polnud aga asja ja nii need kahed Nippmanni märkmiku jäanudki.



Ilmar Malini maal „Koterman (Torutont)” (1965)


1942. a sügisel lükkus õppetöö algus 26. oktoobrile, võimaldades seega õpilastel sügisestest põllutöödest osa võtta, sest üks saksa sõduridki tahtnud leiba süüa. Tunnid algasid sel õppeaastal kell 8 hommikul. Ka 1943. a algas õppetöö hiljem, 18. oktoobril. Talvine õppevaheaeg kestis nüüd 23. detsembrist 4. jaanuarini, seega olid jõulud jälle lubatud. Kevadel algasid eksamid 20. aprillist ja kestsid ühe nädala.

Õppemaks oli 1942/43. õppeaastal 50 marka aastas. Seda võis maksta aasta jooksul kahes osas. Paljulapselistest peredest pärit ja hea edasijõudmisega õpilastel võidi õppemaksu mõnevõrra vähendada. Vahel anti avalduse alusel ka ühekordset väikest toetust. Stipendiumi õpilased ei saanud. Tollest perioodist on säilinud ühe õpilase märkmed kulude kohta.

Väikeses korteris elades kulus tal õppeaasta jooksul 704,5 marka, sellest korteriüüriks seitsme kuu eest 52,5, toidurahaks 280 marka, elektrile 17, kütteks 55, kooli kuludeks 100. Lisaks veel õpikute muretsemiseks 21,35 marka ning muude õppevahendite ostuks 22,42 marka. Töötanud suviti laeval, oli ta palgaks 88 marka

kuus.

1943/44. õppeaastal, kui Saksa armee kandis juba suuri kaotusi, oli oht, et õpilased võetakse sõjaväkke. Selle vältimiseks läks kooli juhataja Eduard Kägi Balti ringkonna admiraliteeti jutule. Too, kuulnud, et merekool õpetab mehaanika alal kuni mereinsenerini ja navigatsiooni alal kuni kaugsõidukapteniini, ütles, et tal võib neid endalgi millalgi vaja minna ega luba seega kedagi kahurilihaks mobiliseerida. Nii ka juhtus – kedagi sõjaväkke ei võetud ning kool sai endises koosseisus tegevust jätkata.

1944. a kevadel lõppes õppetöö merekoolis ootamatult plaanitust varem. Tallinna suurpommitamisel 9. märtsil tabasid kaks lennukipommi merekooli õppehoonet, üks neist purustas täielikult füüsikakabineti. Et õppehoonet enam taastada polnud võimalik, otsustati õppetöö lõpetada ning õpilastele hinded välja panna. Seda lihtsustas ka asjaolu, et enamik õppekavadest oli selleks ajaks juba läbitud, kirjalikud tööd tehtud ning käis ainete kordamine. Kooli varandus viidi keldrisse hoiule ning 15. märtsil 1944 lõpetas Tallinna Mere- kool ajutiselt tegevuse. 

Kuningas Valdemar II me

Vello Mäss

Taanlaste kuninga ristiretkest eestlaste maile ja merele aastail 1219-1220 ning selle 1241. a redigeeritud ladinakeelse „Taani hindamisraamatu“ (*Liber Census Daniae*) teksti on aja jooksul mitmesse keelde tõlkinud, uurinud ja kommenteerinud sajad ajaloolased, arheoloogid ja kartograafid (taanlane Paul Johansen, eestlased Enn Tarvel, Evald Tõnisson, Vello Lõugas, Tiina Kala, Mauri Kiudsoo, Ivar Leimus, Marika Mägi, Erki Russow, Edgar Valter Saks jt). Valdavalt on kajastatud taanlastest sõjardite randumist 13. sajandi Tallinna lähel Lindanise (*rauelburgh*) linnuse lähisel, konflikti kohaliku elanikkonnaga, Lindanise lahingut, ristimistööd Põhja-Eestis jms.

Eestlastest ajaloolased on püüdnud lokaliseerida eestlaste linnuse ja muinassadama asukohta Tallinna lähel, kuid tagajärjetult. Kartograaf Tõnu Raid on rekonstrueerinud vanael maakaartidel ristijate teekonnad Harjumaal ja Järvamaal külast külla ning meritsi Kallavere ja Laoküla maile aastail 1219-1220.

Püüan analüüsida taanlaste initsiatiivil ette võetud mereretke kulgu Läänemere idapoolisel alal elavate eestlaste maa hõivamiseks ja saagistamiseks ristiusu levitamise sildi all.

Välismaalastest on „Taani hindamisraamatus“ kirja pandud mereteed „*Navigatio ex Dania per Mare Balticum ad Estoniam*“ uurinud rootslastest merearheoloogia professorid Carl Olof Cederlund ja Christer Westerdahl ning harrastusmerearheoloog Axel Härling. Nad keskendusid mereteede kulgemisele piki Rootsi idapoolset rannaala, Ahvenamerel (*Mare Åland*), Turu saarestikus, Soome lõunarannikul ja Eesti merel (*Mare Estonum*) kuni Tallinna (*rauelburgh*) laheni. Kolm uurijat järgisid mereteede ladinakeelset kirjeldust alguspunktil Utlängani (*utlengi*) saarest piki rannikut põhja poole, otsides mereteede kirjeldusest peatuskoh-

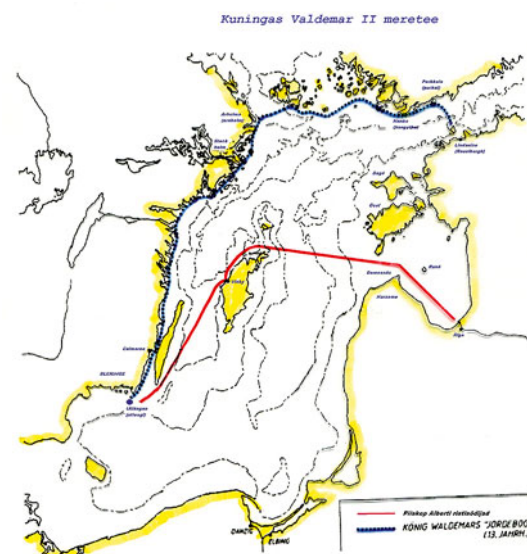
tade, asulate, lahtede, väinade, saarte ja traditsiooniliste kalastuskohtade nimesid, ning võrdlesid neid muinasaegsete nimede ja ühikutega. Kokku tuvastasid uurijad Rootsi idarannikul Utlänganist Ahvenamaani 78 ladinakeelse kinnispunkti tänapäevased vasted.

Kahjuks ei andnud ei Rootsi ranniku mereteede ega selle viikingiaegse Idatee (*Austrvegr*) jätk läbi Turu saarestiku Porkkalani (*purkal*) ja sealt edasi Tallinnani (*Nova et accurata Carta Marina Viking Austrvegr ad Arnholm usque purkal*) mingit informatsiooni Valdemar II laevastiku kulgemise kohta sellel ajaloolisel veeteel: ei ole teada teekonna algus- ega lõppdaatumit, laevastiku suurust ega sõjardite arvu, laevnike rahvusi, laevatüüpe, liikumiskiirust, ilmastikuolusid, peatuspunkte, teejuhtide (lootside) kasutamist ega muud olulist, sest „Taani hindamisraamatu“ lisaks olnud „*Navigatio* ...“ oli kokku pandud 40 aastat kuninglikust sõjaretkest hiljem.

On arusaamatu, et tänapäevani pole kroonikakirjutajate ega sõjaajaloolaste kätte jõudnud vähimaidki ülestähendusriikliku tähtsusega mereretkelt, millest võttis osa kolm piiskoppigi. Pole teavet sõjardite rünnakupaani kohta ega seda, milliseid õigusi ja vabadusi alistataval maal lubati tasuks retkest osavõtvatele sakslastele ja lääneslaavlastele (vendidele).

Paljudele hilisemal aastail mereteede kasutavaile kaubalaevnikele olu nuks teave purjetamistingimustest 20 väinas ja merekitsuses, silmator-kavatest orientiiridest 58 saarel, mere sügavustest ning varitsevatest ohtudest ülioluline. Uurijad saanuks teada, millistel merealadel said laevnikud nautida soodsaid ilmastikutingimusi ning kus tuli meestel istuda aerude taha, et sõuda vastu tuult ja lainet järgmise puhkepeatuseni.

Mingil määral peeti siiski läbisõidetud tee arvestust. Nii Taanis, Soomes, Norras kui ka Rootsis olid kindlad mõõtühikud läbitava vahemaa pikkuse arvestamiseks. Aluseks oli võetud



Waldemar II ja piiskop Alberti teekonnad.

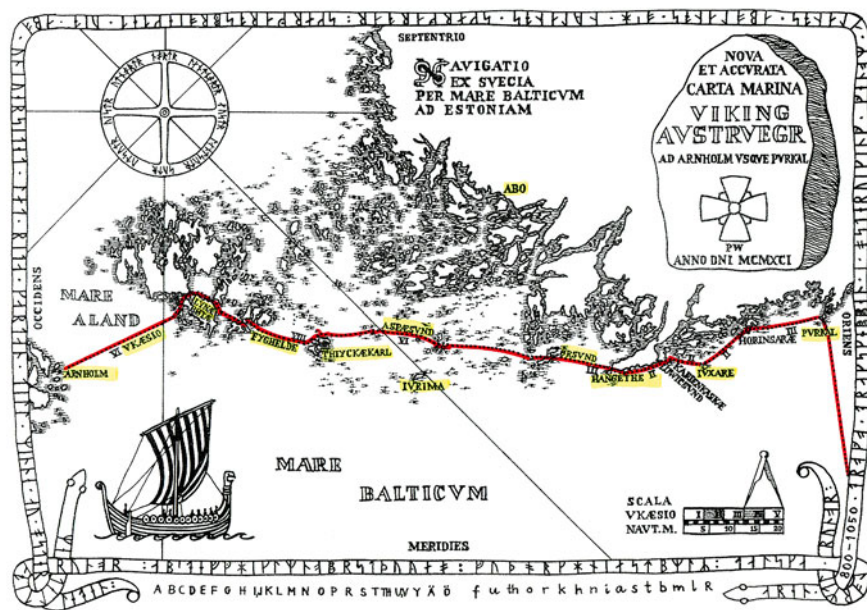
sõudjate kahe puhkepausi vahel läbitud teekond. „*Navigatio*“ sõnastuses kandis see mõõtühik *ugesö*, *ukaesjö*, põhjarahvaste norra ja rootsi keeltes *vika*, *vikusjö* nime.

Kurioosel kombel ei olnud need kuigi konstantsed ühikud. Kõige pikemaks osutus norralaste *vikusjö*. Mõnevõrra lühemad olid Islandi, Rootsi ja Taani mõõtühikud. Kõige lühemaks osutus soomlaste *vika*, mida kasutati peamiselt siseveekogudel. Kurioosne oli ka, et Soome jõgedel arvestati allavoolu või vastuvoolu sõidul *vika* pikkust erinevalt, kuna *vika* pikkuseks hinnati 1000 aerutõmbega läbitud vahemaad. Eriti keeruliseks muutus läbisõidu arvestus purjesõidul allatuult.

Valdavalt olid mereteede üksikute kinnispunktide vahelised kaugused üldteada, sest seda rannalähedast faarvaatrit hinnati riikliku mereteena, mille ohutust seirasid järjepidevalt kohalikud militaarotstarbelised laevaseltsid (*ledung*).

Üllatuslikult sisaldab „Hindamisraamat“ lisaks Läänemere meresõidujuhisele (itinaarile) samasuguse juhendmaterjali ka Vahemere kohta, täpsemini sõiduks alates Ribe kloostrist Taanis üle Põhjamere ja Biskaia, läbi Inglise Kanali ja Gibraltari, piki Hispaania rannikut Itaaliasse ja sealt Palestiinasse – Pühale maale. Erinevalt kompassi- ja merekaardieelsest

Mereretk Eestisse




Viikingite ldatee (Austrvegr)

tada. See oleks aga kuningliku sõjaretke abitusse olukorda pannud, rünnaku ootamatusest rääkimata. Eestimaal palavikulise kiiruga ristimistööga ametisolevatele sakslastele oleks konkurentide saabumisest aega viimata teada antud, mis oleks nullinud üllatusmomendi.

Täielikult üllatada taanlased siiski ei suutnud, sest pikast merereisist, puudulikust uneajast ja kesisest toitumisest väsinud laevnikud vajasisid puhkust. Kokku oli tarvis koguda laiali hajunud laevastik ja üle korrata tegevusplaani. Soodsa kogunemiskohana sai kasutada ainult Naissaare (*narigeth*) suhteliselt laugel idakülge, sest saare läänekülg on kivine ja laevade randumiseks kõlbmatu. Valdemari laevastiku kogusuuruseks olnud 1500 alust ei saa tõsiselt võtta, sest siis oleks läbi skääride kiilveeris sõitvate laevade karavani pikkus küündinud 150 kilomeetrit, mis oleks välistanud operatsiooni juhtimise ja rünnaku koodineerimise, rääkimata võimetusest mahutada kogu laevastik puhkepausiks mõne saare randa, näiteks Naissaarele.

Tegelikkuses hajus pikk laevakaravan omavahelise side puudusel mitmeks osaks, peajõust mahajäänud laevnikud eksisid teel, kaotasid orientatsiooni ning olid sunnitud tagasiteele asumata. Paljude uurijate arvates on realistlik hinnata Tallinna lahele jõudnud ristsõdijate sõjalaevade arvuks 150 (karavani pikkus 15 km) koos 4000 laevnikuga.

On püstitatud küsimus, kas ei võinuks kuuluda laevastikku peale viikingialuste ka mahukamaid koge tüüpi kaubalaevu? Vastus on kindel ei, sest nende kahe laevatüübi purjetamisomadused olid ühistes sõjalistes aktsioonides osalemiseks liiga erinevad.

Kust siis otsida selle ajaloolise risti-mereretke põhjalikumad ülevaadet? Merenkultuuriloolane Rein Albrich on oletanud, et seda võidakse säilitada seal, kust saadi paavst Honorius III õnnistus ristiretkeks – Vatikani arhiivis Roomas. 

Läänemere juhised näeb Vahemere juhend ette purjetamise ligilähedastel kursidel tuntud ilmakaarte suhtes, teisiti oli ka vahemaade arvestus, ööpäevade või nende osade (öö ja päeva) kaupa, sest edasi liiguti valdavalt purjete all, peatuste ja puhkepausideta.

Kuningliku Eesti sõjaretke analüüs eeldab ülevaadet merereisi marsruudist ja selle valiku otstarbekusest. Praktiliselt oli võimalik see mereteel läbida kahel moel, kas suurema kaarega ümber Läänemere põhjaosa või tuntud-teatud otseteed pidi Blekinge rannikult üle Läänemere Kuramaa põhjatippu. Seda mereteed kasutasid nii saarlaste kui ka läänemeresoomlastest kurelaste röövlaevad nende sagedastel saagiretkedel Rootsi rannikule.

Henriku Liivimaa kroonikas on kirjas sündmus, kui piiskop Alberti ristsõdijate vägi 1203. a Blekinge rannikul 16 saarlaste röövlaeva kohtas. Tavaliselt ei võtnud sakslaste koged Blekingest otsekursi Kuramaa ranniku Domesnāsi neemele ja sealt Liivi lahe kagunurka, 1201. aastal asutatud Riia linnale, vaid purjetasid esmalt Visbyse Gotlandil, kus võeti pardale ristsõdijate peajõud, paluti Saksa Ordu sõjaredele kirikus õnnistust ning asuti Maarjamaa teele Färö väina kaudu. Valdemar II ristsõdijail Riiga asja polnud, neil tulnuks Liivi lahte

jõudes võtta suund Väinamerre, kust siis Noarootsi kaudu oleks Soome lahte Osmussaareni (*hothensholm*) jõutud. Sealt oli Tallinna laht aga juba kiviga visata.

Mereteel mõlemat varianti tänapäeva merekaardil üle mõõtes selgub, et tee pikkus ümber Läänemere põhjaosa kuni Tallinna laheni ulatub 870 kilomeetrit, otsetee pikkus läbi Väinamere 760 kilomeetrit. Vahe on 110 km, sobiva ilmaga kahekolmepäevane teekond. Tänapäeval on üsna lootusetu kalkuleerida 800 aasta taguse mereretke ajakulu ühel või teisel marsruudil, teadmata midagi ilmastikuoludest ja võimalikest takistustest (tormipäevad, sõidurajooni tundmatus jm). Loogiline on, et suur laevastik valis pikema mereteel üsna arusaadavalt põhjusel, sest rannalähedasel mereteel polnud äraeksimise võimalust, kuna teejuhtidest lootisid olid varnast võtta. Tähtsusetu polnud taktikaline kaalutus ilmuda Tallinna lahele ootamatult, n-ö tagaukse kaudu, sest polnud teada, kes ja kuidas neid seal vastu võtnuks.

Lühem mereteel Väinamere kaudu märkamatu sõidu võimalust ei pakkunud. Teatavas mõttes oli Läänemere ületamine kompassieelsel ajal navigatsiooni mõttes üsna riskantne, sest lauspilves taeva, piiratud nähtavuse ja vahelduva tuulesuunaga oli lihtne avamerel orientatsioon kao-

Uudiseid 1. septembrist
30. novembrini *kogus Tauri Roosipuu*



- ◆ 10. septembril avati Eesti Mereakadeemias akadeemia 100. aastapäeva fotonäitus „Ajarada“ 100 fotost, mis kajastavad hetki nii meremeeste, kalurite, merendusspetsialistide ja rannarahva elust kui ka merehariduse arengust aastail 1919-2019.
- ◆ 4. oktoobril allkirjastati Saaremaa valla ja tehnikaülikooli koostööleping, mille eesmärk on meretoorme väärindamise õppe- ja teadusarendustegevuse edendamine Saaremaal.
- ◆ Tehnikaülikooli väikelaevaehituse kompetentsikeskuse iselaeva projekt NYMO sai Saare maakonna ettevõtlusauhindade jagamisel aasta uuendaja/novaatori/rohetehnoloogia rakenduse tunnustuse.
- ◆ 23. oktoobril võttis Eesti Mereakadeemia osa Euroopa merendussimulaatorite võrgustiku ühisharjutusest. Kui varem oli mereakadeemia simulaatorikeskus harjutustes osalenud pealtvaatajana, siis nüüd täieõigusliku liikmena. Seekordne harjutus keskendus avamere otsingu- ja päästetöödele Kattegati väinas, osales viis simulaatorikeskust viiest riigist (Eestist, Hispaaniast, Saksamaalt, Norrast, Rootsist) kokku 11 sillaga.
- ◆ Eesti Mereakadeemia sai 27. oktoobril 100-aastaseks. Juubelipidu toimus 30. oktoobril Kultuurikatlas, mida külastas ligi 1000 Eesti Mereakadeemia sõpra.
- ◆ Tallinna Sadam ja Eesti Mereakadeemia sõlmisid 29. oktoobril koostöölepingu, mis võimaldab pakkuda akadeemia tudengitele paremaid õppe- ja praktikavõimalusi Tallinna Sadamas. Samuti võimaldab leping Tallinna Sadamal oma arendustegevustes kohalike teadlaste potentsiaali paremini rakendada ning värvata võimekamaid ja spetsiifilise väljaõppega töötajaid.
- ◆ 13. novembril avati Eesti Mereakadeemia Kopli õppekompleksi hoovis skulptor Kalle Pruudeni skulptuur, mille nimi „(S)ajamasin“ valiti välja Kultuurikatlas juubelipeo külalis-

telt laekunud nimevariantide hulgast. Nime autor on Hindrek Lootus.



KAITSEVÄGI

- ◆ Septembri lõpus toimusid Tallinna lähel NATO lahingugrupi pioneeritruukrite ja Eesti mereväe miinitruukrite koostööharjutused, tutvumaks üksteise varustuse ja tehnikaga.
- ◆ Koostamisel on uus riigikaitse arengukava aastaiaks 2021-2030. Ühe variandina kaalutakse kaitseväele miiniveeskamise võime loomist.
- ◆ 11. oktoobril saabus Eestisse kuuest sõjalaevast koosnev NATO 1. alaline miinitõrjegrupp, mis peatus nädalavahetusel Tallinna sadamates ja alustas seejärel koos Eesti mereväega ligi kaks nädalat kestnud miinitõrjeoperatsiooni Eesti vetes. Leiti 8 Teise maailmasõja aegset lõhkekeha.
- ◆ 7. novembril külastas mereväe Riigikogu riigikaitsekomisjoni ja kaitseväe ohvitseride delegatsioon. Samal päeval andis valitsus Kaitseministeeriumile nõusoleku Eesti mereväe abilaeva „Lood“ (A-530) tasuta võõrandamiseks Eesti Meremuuseumile Läänemere veealuse kultuuripärandi teaduslikuks uurimiseks. Laev on ehitatud 1999. a Veeteede Ametile kui „EVA-321“, mereväes kasutati seda tuukrilaevana aastail 2012-2019.
- ◆ 21. oktoobril lõhkasid mereväelased Saaremaa lähistel merepõhjas olnud Teise maailmasõja aegse torpedokaatri, mille pardal oli kaks 533-mm kaliibriga ohtlikku torpedot.
- ◆ 21. novembril tähistasid mereväelased väeliigi 101. aastapäeva austusavaldusega mereväe looja kontradmiral Johan Pitka monumendi juures ning piduliku rivistusega Miinisaadamas.



- ◆ Roomassaare sadama merepoolseima kai ladustamisala on plaanis ehitada kolm korda laiemaks.
- ◆ AS Saarte Liinid tähistas 25. aas-

tapäeva 27. novembril konverentsiga Thule Kojas. Kõnelesid Saarte Liinide juhatuse esimees Villu Vatsfeld, Eesti Teaduste Akadeemia president Tarmo Soomere, transiidi- ja transpordiekspert Raivo Vare, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kantsler Ando Leppiman ning transpordi arengu ja investeringute osakonna juhataja Indrek Gailan.

TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

- ◆ 19. septembril toimus Tallinki reisisilaeval „Baltic Queen“ ja Tallinna Vanasadamas ühisõppus KBRT2019, kus Eesti ametkonnad ja ettevõtted harjutasid keemilise, bioloogilise, radioaktiivse ning tuumasaastega juhtumi lahendamist.
- ◆ 20. septembril sõlmis Tallinna Sadam ASiga Merko Ehitus Eesti lepingu D-terminali ligi 400 sõidukit mahutava parkimismaja rajamiseks, mis valmib 2020. aasta lõpuks.
- ◆ 8. oktoobril andis Tallinna Sadam reisijate kasutusse D-terminali uuenenud osa.
- ◆ Tallinna Sadam paigaldab viiele Vanasadama kaile ABB uusimad kaldaelektriseadmed, millega sadamas seisvad laevad saavad vähendada masinate heitgaase ja mürareostust.
- ◆ Tallinna Sadam kuulutas välja riigihanke Vanasadama kruisiterminali ja sellega piirneva promenaadiala ehitamiseks.
- ◆ Tallinna Sadam müüb enampakumisel neli Paljassaare sadamas asuvat kinnistut ja maaüksust.
- ◆ Rahvusvahelise ideevõistluse võidutöö Zaha Hadid Architects „Masterplan 2030+“ elluviimiseks on AS Tallinna Sadam jaganud ala osadeks ning esitanud Tallinna linnale taotlused detailplaneeringute algatamiseks.



- ◆ Septembri esimesel nädalal asutas Tallink Grupp tütarettevõtte Singapuris – Tallink Asia Pte Ltd –, mis on esimene tütarettevõtte Aasias, et arendada ja lihtsustada kontserni äritegevust Aasia riikides. Tallink Asia Pte Ltd-d asub juhtima Tallinki arendustege-

vuste direktor Taavi Tiivel.

◆ Tallinki Tallinna-Helsingi liini uue kiire parvlaeva nimeks saab „My-star“. Nimekonkursile esitati üle 2800 nimepakkumise 30 riigist üle maailma. Uue laeva nime pakkus välja Marietta Kähärä Soomest.



◆ Läbirääkimistega hankes operaatoreid leidmiseks Mõntu-Ventspils laevaliini osales vaid Kihnu Veeteed. Ettevõtte palus pakkumuse esitamise tähtsust pikendamist, kuid sobiva laeva puudumise tõttu pakkumist siiski ei esitanud.



◆ 16. septembril veesati BLRT Grupi Klaipeða laevatehases Western Baltija Shipbuilding Fääri saarte jaoks ehitatud uurimislav.

◆ BLRT Gruppi kuuluv Turku Repair Yard lasi augusti lõpus Naantalil vette maailma esimese eemaldatava käituritega jäämurdevööri, mille tööprojekti koostas Western Baltic Engineering, teraskere valmis Leedu laevatehases Western Baltija Shipbuilding. Soome pukserikompanii Alfons Håkans pukser „Calypso“ kohandatakse lisavööri ühendamiseks. Kahe võlliliiniga jäämurdevööril on diisielektrilised jõuseadmed, Visedo käitursüsteem ja Caterpillari abimasin ning võõri kõiki süsteeme saab juhtida pukseri roolikambri. Jäämurdevöör on pukseri külge ühendatud hüdrauliliste kinnitussõrmede abil, seda hakatakse kasutama eeloleval talvel Saima järve piirkonnas. Talvel jääd murdev pukser naaseb suvel tavapärasele tööle. Selline jäämurdevöör on tavalisest jäämurdjast palju odavam.

◆ BLRT Grupi tütarettevõtte Marketex Marine ehitab Norra firmale AKVA Group ASA unikaalset kalakasvatustalvorni, mis kaalub üle 700 tonni.

◆ 20. septembril, pärast moderniseerimist Naantali laevatehases, toimetati piirkonna suurim ujuvdokk Klaipeðasse, kus see võetakse kasutusele

tuleval suvel.

◆ Tallinn Shipyard võitis esimesena Balti riikide ettevõtetest maineka Balti riikide ettevõtetest maineka rahvusvahelise „Safety4Sea Europort Awards 2019“ auhinna töötervishoiu ja tööohutuse teravdatud tähelepanu alla võtmise eest.



◆ Baltic Workboats andis augustis Saksamaa tollile üle kolmanda lainetlõhustava kerega Patrol 24 WP klassi patrull-laeva. Laevad on 24 meetrit pikad, need said nimeks „Bremen“, „Gelting“ ja „Darss“.

Muud uudised

◆ 12. septembril kiitis valitsus heaks ettepaneku koostada „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030“, mille osaks saab ka merenduse alamprogramm. Arengukava tuleb valitsusele esitada 2020. a detsembris.

◆ Majandus- ja Kommunikatsiooniminister Taavi Aas Saaremaa ja Hiiumaa vallajuhtidega, et otsustada, kas soetada saarte liinidele lisaks uus või kasutatud laev. Otsus langes uue laeva kasuks, mida saaks kasutada varulaevana ka Hiiumaa liinil. Uut laeva on oodata 2022. a sügisel.

◆ 26. novembril pidas Taavi Aas Londonis IMO assambleel kõne, milles kutsus riike üles võtma merenduses kasutusele digitaalseid lahendusi.

◆ 29. novembril kohtus majandus- ja taristuminister Taavi Aas Saaremaa ja Hiiumaa vallajuhtidega, et otsustada, kas soetada saarte liinidele lisaks uus või kasutatud laev. Otsus langes uue laeva kasuks, mida saaks kasutada varulaevana ka Hiiumaa liinil. Uut laeva on oodata 2022. a sügisel.

◆ Oktoobri algul toimunud Loo-Atlandi Kalandusorganisatsiooni (NAFO) koosolek tõi Eestile rõõmusõnumi. Aastate järel on krevetivaru

taastunud ja järgmisel aastal on Eestile taas sealne krevetipüük avatud. Eestil on kolm krevetipüügilaeva – „Reval“, „Stefano“ ja „Merike“. Eesti laevad püüdsid NAFO alal alates 1970. aastast, pärast seda alustati püügiga teistes ookeanides ja piirkondades. Aastail 1999-2005 püüdsid meie laevad Loo-Atlandil üle 10 000 t krevetit aastas.


◆ 1. oktoobrist muutus Eesti territoriaalmeres või majandusvööndis mereteaduslike uuringute jaoks väljaantavate mereuuringulubade menetlusprotsess välismaistele uurijatele.

◆ 11. septembril toimunud Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi 2014-2020 seirekomisjoni istungil otsustati kalandussektori esindajatega fondi eelarvehahendid ümber jagada, et tagada mõistlik rahakasutus.

◆ Eesti päritolu Rootsi merendusajaloolane, Valgetähe V klassi teenetemärgi kavaler David Papp suri 12. septembril.

◆ 13. novembril toimunud avalikul arutelul Keskkonnaministeriumis tutvustati, millistel tingimustel saab Netaman Repair Group Paljassaare sadamas tegutsemist jätkata. Praeguseks on ettevõtte lubade muutmise perioodil kasutusse võtnud laevade kõrgsurveveega puhastamise (UHP tehnoloogia), mis vähendab tolmuosakeste lendumist välisõhku kuni 90% võrreldes liivapritsi kasutamisega. Valmis on saanud laevade pesemisel ja puhastamisel tekkinud heitvee kogumissüsteem. Uuendusena peab Netaman seirama Paljassaare sadama vett kontrollimaks, et sinna ei jõuaks mitmesuguseid keemilisi ühendeid. Lisaks hakkab ettevõtte tuulemöödikuga jälgima tuule kiirust. Vältimaks värviosakeste kandumist väljapoole ujuvdokki, ei tohi laevu värvida, kui tuule keskmine kiirus on üle 10 m/s. Samuti fikseeriti konkreetsemalt laevade puhastamise nõuded. Kui remonttööde käigus võib merre sattuda saasteaineid, näiteks värviosakesi või roostet, tohib neid töid teha vaid suletud ujuvdokkides.

◆ Fotografiska talvine avanäitus „Merle leiud“ keskendub merereostuse probleemistikule.

◆ Eesti asub taotlema vaatlejastatust Arktika Nõukogus. 

Eesti Merelaevanduse nime lõpp

Madli Vitismann

9. septembril 2019 kustutati äriregistrist AS Avaleris. Selline nimi oli mõni kuu varem, 22. aprillil pandud ASile Eesti Merelaevandus.

Järgmine kanne äriregistris on tehtud 15. juulil kohtumääruse alusel, juhatusliige on asendatud ajutise pankrotihalduriga likvideerija ülesannetes. Äriregistris registreerimise ajal 1996. a oli Eesti Merelaevanduse aktsiakapital 108 miljonit krooni, erastamise ajal suurenes see 360 miljonit kroonini (23 miljonit eurot) ja vähenes seejärel alates 2009. aastast, kuni 2014. a oli jäänud 25 500 eurot.

Harju Maakohtu 20. juuni kohtumääruses tsiviilasjas nr 2-29-6938 on

otsus lõpetada ASi Avaleris pankrotiavalduse menetlus pankrotti välja kuulutamata raugemise tõttu, ajutisel pankrotihalduril likvideerida AS Avaleris ja kustutada äriregistrist, hüvitada riigi vahenditest ligi pool ajutise pankrotihalduri tasust ning määrata aktsiaseltsi dokumentide hoidjaks viimane juhatusliige J. K.

Asjaolude kohta andis kohus teada: AS Avaleris esitas kohtule avalduse pankroti väljakuulutamiseks 9. mail. Võlgnikul oli vara 73 senti, aga kohustusi 87 972 eurot. Nädal enne pankrotiavaldust loovutas Avaleris 2612 eurot Tschudi Financial Services OÜle.

Seetõttu pole ajutise halduri arvates kõiki võlausaldajaid koheldud võrdselt, kuid tagasivõitmise hagi esitamiseks pole raha. Võlgnikul pole raha isegi pankrotimenetluse kulude katteks.

Väärikas ja vääritud lõpp

Kommentaar

Võib aru saada, et Eesti Merelaevanduse omanikul polnud 22 aastat pärast laevakompanii ostu enam selle nime ega kaubamärki vaja. Ent Äriseadustik pakub ettevõtte äriregistrist kustutamiseks mitut võimalust. Soliidne oluks valida § 59 lg 1 – äriühingu lõppemisel kustutatakse äriühing äriregistrist äriühingu enda avaldusel. Ettevõtte rahaline olukord on juhatusel igal ajahetkel teada, samuti on võimalik ette näha, kui palju raha kulub likvideerimiseks. Tulnuks ära maksta võlad võlausaldajatele (87 972 eurot), tõendada, et käimasolevaid kohtumenetlusi pole, oodata pool aastat võimalike nõuete tekkimist, võtta maksuametilt tõend maksuvõlgnevuste puudumise kohta ja esitada äriregistrile kustutamiseavaldus. Olnuks 74-aastase ettevõtte väärikas lõpp oma nime all.

Selle asemel valiti Äriseadustikust § 58 lg 1 p 1 – pankrotimenetluse raugemine pankrotti välja kuulutamata – kohus lõpetas menetluse põhjusel, et võlgnikul ei jätku vara pankrotikulude katteks. Petta said võlausaldajad, raha ei olnud isegi mõnesaja euro maksmiseks pankrotihaldurile, vaid talle maksis riik. Küll ei jäänud maksmata viimased paar tuhat eurot oma kontserni ettevõttele ja avaliku kohtumääruse kaudu sai teatavaks, et aktsiaseltsi pangakontol oli vaid 73 senti.

Piinlik ikkagi oli, ega muidu oleks pool aastat enne lõppu Eesti Merelaevanduse nimi muudetud kõigile tundmatuks ASiks Avaleris. Siiski polnud see väärka nimega Eesti Merelaevandus, mis oma 73 sendiga kohtus käis. Kuid Äriseadustik pakub veelgi võimalusi. Näiteks § 391 lg 1 – äriühing (ühendatav ühing) võib ühineda teise äriühinguga (ühendatav ühing), ühendatav ühing loetakse lõppenuks. Olnuks samuti väärkam viis lõpetada tarbetuks muutunud juriidiline isik. 

Viimased 22 aastat

- ◆ Erastamisagentuuri nõukogu otsustas 11. juunil 1997 müüa 70% ASi Eesti Merelaevandus aktsiaid 700 miljonit krooni eest ASile ESCO Holding, millest 50% kuulus Tschudi & Eitzen ASile. Tol ajal oli Eesti Merelaevandusel 40 laeva. Nõukogu esindasid riigi 30% aktsiaid Aivar Sõerd ja Aadu Luukas.
- ◆ Erastamisagentuur müüs 5. märtsil 1999 järelejäänud 30% aktsiaid hinnaga 300 miljonit krooni samale ESCO Holdingile. Pool summast oli vaja tasuda kohe, teine pool kahe aasta jooksul. Riigi esindajad arvati nõukogust välja.
- ◆ 1. novembril 2001 likvideeriti Erastamisagentuur ja 20% järelmaksu pandiks olnud Eesti Merelaevanduse aktsiaid anti üle rahandusministereeriumile. 8. oktoobril 2002 sai riik nende eest 37,4 miljonit krooni, erastaja võlg oli kasvanud 212 miljonit kroonini. Samal aastal müüs Eesti Merelaevandus 3 reisilaeva ja kon-

torihoone Tallinna kesklinnas.

- ◆ Jaanipäeva eel 2003 teatas kahe kapteni 1883. aastal asutatud ja neli inim põlve kestnud laevakompanii Tschudi & Eitzen AS lahknemisest, Eesti Merelaevanduse omanikuks jäi Tschudi Shipping Company AS.
- ◆ Veebruaris 2005 oli Tschudi Shipping Company teatel Eesti Merelaevandusel 11 laeva: 5 konteineri-, 4 ro-ro- ja 2 mitmeotstarbelist laeva. 2004. a puhaskasum oli 143 miljonit krooni.
- ◆ Stockholmi arbitraaž mõistis 5. mail 2006 Eesti Merelaevanduse omanikfirmalt ERA AS Eesti riigi kasuks välja 186,9 miljonit krooni (ligi 12 miljonit eurot), kuid ERA AS esitas 16. juunil Norras kohtule pankrotiavalduse.
- ◆ Eesti registrist lahkusid 2014. a kaks viimast Eesti Merelaevanduse laeva „Kalana“ (nüüd „SVS Vega“ Ukrainas) ja „Kurkse“ (nüüd „Capo Cinto“ Prantsusmaal).

VEETEEDDE AMETI TEATAJA



NR 4/4 (117) 2019

PEADIREKTORID, KES KUJUNDASID VEETEEDDE AMETI

- 30 aastat Veeteede Ameti taasloomisest
- Vilsandi tuletorni rekonstrueerimine
- Naised merenduses



Sisukord

33 30 AASTAT VEETEDE AMETI TAASLOOMISEST

34 INTERVJUUD PEADIREKTORITEGA

39 KVALITEEDIJUHTIMINE VEETEDE AMETIST

40 NAISED MERENDUSES

41 LAEVANDUSE SEADUSPAKETI JÕUSTAMISEKS JÄTKATAKSE TÖÖD

42 VILSANDI TULETORNI TAASSÜND

44 MEREKEEL

46 IMO RINGKIRJAD



Veeteede Ameti Teataja nr 4/4 (117) 2019
Neli korda aastas ilmuv Veeteede Ameti ajakiri
Ilmub koos ajakirjaga Meremees

TOIMETUS

Toimetaja: Madle Puusepp
Keeletoimetaja: Malle Hunt
Makett: Profimeedia
Küljendus: p²
Trükk: Spin Press

KONTAKT

Veeteede Amet
Valge 4, 11413 Tallinn
Telefon: 620 5525
E-post: teave@vta.ee
Veebis: issuu.com/veeteedeamet
Kaanefoto: Madle Puusepp

Head lugejad!

Novembris tähistas Veeteede Amet juba oma 101. aastapäeva. Meie ametil on olnud väärikas, kuid sugugi mitte lihtne ajalugu. Oma ülesandeid oleme erinevas formaadis ja erineva nimetuse all täitnud juba üle saja aasta. Kogu selle aja vältel oleme pühendunud samadele eesmärkidele – luua parimad tingimused ohutu veeliikluse tagamiseks ja panustada merenduse kui valdkonna arengusse.

16. jaanuaril 2020 täitub Veeteede Ameti taasloomisest 30 aastat. Seekordne number ongi justkui väike tagasisivaade viimasele kolmele kümnendile ning sellele, mis-moodi on meie amet selle ajaga arenenud ja kui palju oleme ühise meeskonnana saavutanud.

Palusime meie peadirektoritel meenutada ameti taasloomise algusaegu ning suurimaid väljakutseid, millega nad on pidanud silmitsi seisma. Samuti uurisime, mis suunas võiks Veeteede Amet edaspidi oma tüüri hoida, et Eesti oleks tõeline mereriik.

Kui ajakirja eelmises numbris tutvustasime erinevaid infosüsteeme, andmebaase ja digilahendusi, millega igapäevaselt töötame, siis seekord keskendume rohkem inimestele, sest just inimesed on iga organisatsiooni suurim väärtus. Ilma motiveeritud inimesteta ei ole võimalik saavutada tulemusi ega ellu viia ühiselt seatud eesmärgid. Öeldakse ju, et paat ei liigu edasi, kui igauks sõuab eri suunas.

Lisaks intervjuudele peadirektoritega saab lähemalt tutvuda meie kahe kolleegiga, kes võimekate naistena teevad töid, mida tavapärastel meestel püüaks võiks pidada. Püüame neid iganenud stereotüüpide murda ja arutleme, milline on laiemalt naiste roll merenduses.

Lugejatele tuttavas merekeele rubriigis arutleb Enn Oja selle üle, kuidas tekivad meie oskuskeelde uued terminid.

Novembris lõppes ka üks selle aasta mahukamaid projekte ja Veeteede Ametile anti üle värskest renoveeritud Vilsandi tuletorn. Võime kõik olla uhked, et jälle on taastatud tükike Eesti mereajaloost. Loodetavasti saame juba lähiaastatel kirjutada sarnase artikli ka Keri tuletorni renoveerimisest.

Põnevat lugemist!

MADLE PUUSEPP

Veeteede Ameti kommunikatsioonijuht

30 aastat

Olulised verstapostid

- 23. detsembril 1991 kanti jäämurdja Suur Tõll esimese Eesti lipulaevana laevaregistrisse
- 6. novembril 1992 anti välja esimesed 21 Eesti meremehe teenistusraamatut
- Eesti on IMO (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon) liige alates 31. jaanuarist 1992
- 1993. aasta suvel valmis taasiseseisvunud Eesti esimene navigatsioonikaart „Liivi laht. Pärnust Ruhnuni“
- 1994. aastast on Veeteede Amet IALA (Rahvusvaheline Mere-märkide ja Tuletornide Administratsioonide Liit) ja 1997. aastast IHO (Rahvusvaheline Hüdrograafiaorganisatsioon) liige
- 12. aprillil 2002 väljastati Veeteede Ametile esimese riigiasutuse kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaat ISO 9001:2000
- 15. augustil 2003 alustas tööd laevaliiklusteenistus (VTS)
- 2003. aasta novembris valmis esimene sisevete navigatsioonikaart Lämmijärve kohta.
- 1. juulil 2004 hakkas tööle Soome lahe kohustuslik laevaettekannete süsteem GOFREP
- 13. maist 2005 on Eesti Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum (Paris MOU) täisliige
- 1. juulist 2005 käivitus rannikumerd kattev AIS (automaatne identifitseerimise süsteem) kaldavõrgustik
- 2007. aastal hakkas tööle esimene versioon navigatsioonimärkide veebipõhisest kaugseirest
- 1. jaanuaril 2018 läks Eesti üle ühtsele kõrgussüsteemile, milleks on Euroopa vertikaalne referentsüsteem (EVRS)

VEETEDE AMETI taasloomisest

Tekst: MADLE PUUSEPP

Veeteede Amet tähistas 13. novembril 2019. aastal juba oma 101. aastapäeva. Kuigi see kuupäev on ametlik sünnipäev, tasub mainida ka ühte teist daatumit. Meie ameti ajaloos on oluline roll 16. jaanuaril 1990, mil moodustati tollase transpordiministri valitsemisalas riikliku asutusena Veeteede Amet.

Ameti ajalugu saab alguse 1918. aastal, kui 13. novembril läks Eesti Ajutise Valitsuse kätte Tuletornide ja Meremärkide Valitsus. Järgmisel päeval, 14. novembril võeti sakslastelt üle Tallinna sadam ning moodustati komandantuur, millest hiljem kujunes Sadamate Valitsus.

Järgneva paarikümne aasta jooksul toimusid mitmed liitmised ja ümberkorraldused, kuid ameti ülesanded jäid suures osas samaks. Viimase nimega Veeteede Talitus eksisteeris kuni nõukogude valitsusasutuste loomiseni.

Veeteede Ameti taasloomisele eelnes pikk ettevalmistusperiood. Sisuline otsus rahvusliku mereandministratsiooni loomise kohta tehti 1. detsembril 1989 ning ameti taasloomist hakkas eest vedama esimene peadirektor Nathan Tõnnisson. 16. jaanuaril 1990 moodustati Eesti NSV Valitsuse määruse alusel



Art. 89 — 106 — Nr. 5

EESTI NSV VALITSUSE MAARUS

89 Eesti NSV riiklike ametite moodustamise kohta

Eesti NSV eadure «Eesti Nõukogude Sotsialistliku Vabariigi Valitsuse kohta» paragrahvi 21 elusel Eesti NSV Valitsus määrab:

1. Moodustada järgmised Eesti NSV riiklikud ametid:

- ehituministri valitsemisalas:
 - Kommunaalamet
 - justitsiministri valitsemisalas:
 - Perekonnamissioon
 - keskkonnaministri valitsemisalas:
 - Metsaamet
 - Vesamet
 - kultuuriministri valitsemisalas:
 - Sportiamet
 - Turismiamet
 - majandusministri valitsemisalas:
 - Hinnaamet
 - Litsentsiamet
 - Standardiamet
 - Tervishoiuamet
 - põllumajandusministri valitsemisalas:
 - Maa-amet
 - rahandusministri valitsemisalas:
 - Maksuamet
 - Tolliamet
 - siseasjade ministri valitsemisalas:
 - Tuletõrje- ja Päästetööd
 - sotsiaalministri valitsemisalas:
 - Migratsiooniamet
 - transpordiministri valitsemisalas:
 - Lennuamet
 - Masinateede Amet
 - Veeteede Amet
 - teadus- ja energiaaministri valitsemisalas:
 - Tehniline Järelevalve Amet
 - registriministri valitsemisalas:
 - Statistikamet.

Eesti NSV Valitsuse esimees I. TOOMME
Eesti NSV riigiminister T. JÄRVE

Tallinn, Toompea, 16. jaanuaril 1990. Nr. 10

* Päraku 2 et avaldata, kuna on ajutine teatavus

Dokumendid Veeteede Ameti taasloomisest aastal 1990

Veeteede Amet ning 29. aprillil 1990 kinnitas valitsus Veeteede Ameti põhimääruse, millega anti Veeteede Ametile iseseisva juriidilise isiku staatus Teede- ja Sideministeeriumi alluvuses.

Esimese tööaasta lõpul töötas noores ametis 11 inimest. Lisaks täitsid osalise tööajaga ameti ülesandeid veel 3 meest. 2019. aastal töötab Veeteede Ametis ligikaudu 250 inimest, kes panustavad iga päev selle nimel, et Eesti

meremajandus areneks ja et meie veeteedel oleks ohutu liigelda.

Viimase kolmekümne aasta jooksul on saavutatud uskumatult palju. Võib julgelt väita, et Veeteede Ametist on saanud Eesti merenduse kompetentsikeskus ning hea koostööpartner nii siseriiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Kõik see on saavutatud tänu asjatundlikele ja pühendunud töötajatele.

Veeteede Amet peadirektorite pilgu läbi

Tekst ja intervjuud: MADLE PUUSEPP

Veeteede Ameti arengut on selle taasloomisest alates märkimisväärselt mõjutanud 5 meest – meie peadirektorid Nathan Tõnnisson, Tarmo Ojamets, Kalle Pedak, Andrus Maide ja Rene Arikas.

Nende meeste panus Veeteede Ameti kujunemisel selliseks organisatsiooniks, nagu oleme tänapäeval, on hindamatu. Nad on meie ametit juhtinud väga erinevatel aegadel ning võrreldamatutes oludes.

Ainuüksi ameti juhtimine isenesest on praegu hoopis teistsugune kui see oli algusaastatel. Turbulentne majanduslik ja poliitiline keskkond 1990ndatel, majandussurutis 2000ndate lõpus, kiire tehnoloogia areng 2010ndatel – need ja palju muudki on väljakutsed, millega tegeleda tuli.

Palusime meie peadirektoritel meenutada, mismoodi käis ameti juhtimine erinevatel perioodidel ja millised olid suurimad väljakutsed.



Omamoodi vaatasime minevikku ja arutlesime ka tulevikku üle.

Meie küsimustele vastasid Tarmo Ojamets, Andrus Maide ja praegune peadirektor Rene Arikas. Samuti meenusid lühidalt ameti algusaega esimene peadirektor Nathan Tõnnisson.

Veeteede Ameti peadirektorid

- Nathan Tõnnisson 1990–1992
- Tarmo Ojamets 1992–1994
- Kalle Pedak 1994–2000
- Andrus Maide 2000–2015
- Rene Arikas alates 2015



Olite Veeteede Ameti teine peadirektor, aastatel 1992–1994, kuid ametiga seotud selle loomisest alates. Mis toimus ameti algusaastatel ning mis tunne oli juhtida üsna värsket ametit?

Nathan Tõnnisson pidi IME (Isemajandav Eesti) raames kokku panema arusaamad Eesti merendusest. Temale appi komandeeriti koos kapten Uno Lauriga ka mind. Septembris 1989 istusimegi koos maha ja hakkasime edasi arendama nägemust majanduslikult iseseisva Eesti merendusest ning selle ühe osana Veeteede Ametist. Ega meil otsest eeskujut kusagilt võtta ei olnud, pidime kogu süsteemi välja mõtlema ja kokku kirjutama.

Arvamusi ühe või teise asja kohta küsime mitmete merega seotud inimeste käest.

Tarmo Ojamets: keerulistel aegadel

Uurisime, kuidas selles valdkonnas on asjad naabritel korraldatud. Aga lõplikult said eel-nõud ikka meie nägu.

1. detsembril 1989 moodustati Veeteede Amet ENSV Transpordikomitee struktuuriüksusena ja asus tööle esimene peadirektor Nathan Tõnnisson. 1990. aasta 29. aprillil kinnitas tollane Eesti NSV Ministrite Nõukogu Veeteede Ameti põhimääruse ja saime iseseisvaks asutuseks ENSV Teede- ja Sideministeeriumi alluvuses.

Nii see asi vaikselt arenes. Väga huvitav periood oli. Keegi ei teadnud, mismoodi on kõige õigem viis asju ajada, milline näeb välja kõige parem lõppsaadus. Käis pidev proovimine ja saavutati najal edasise liikumise suuna korrigeerimine. Otsisime kontakte väljastpoolt. Meil olid üsna tihedad suhted soomlastega ja äärmiselt hea koostöö rootslastega, kes aitasid teatud valdkondi käima lükata.

Alguses paiknesime Viru tänaval, Teede- ja Sideministeeriumiga ühes majas. Olime teisel korrusel kahes toas ja sealt edasi hakkasime vaikselt laienema. Valgele ja Lume tänavale jõudis Veeteede Amet pärast seda, kui Vene Sõjamerelaevastiku Tallinna hüdrograafiateenistus hooned ja muu vara üle andis.

Sõjamerelaevastikult varade üle võtmine oli keeruline. Venelased püüdsid rahvusvahelisel tasandil külvata ebakindlust Eesti ranniku laevaliikluse ohutuse tagamise tuleviku suhtes. Rahvusvahelise merendussektori rahustamiseks käisime Pariisis IMO kon-

verentsil selgitamas, et me ei soovi süsteemi üle võtta selle lammutamiseks, vaid tahame luua uue ja parema, mis tagaks mereohutuse.

Tuletornide, meremärkide, laevade ja hoonetega tuli meile üle ka neid teenindav tsiviilpersonal. Eks neilegi oli endine juhtkond süstinud parajalt ebakindlust ja erilist poolehoidu paljud meie vastu alguses ei tundnud. Aga küllap saime suuremate hirmude mahavõtmisega hakkama ja töö jätkus normaalselt.



Kuna see, mis meile Vene hüdrograafidelt üle tuli, oli üsna ajast ja arust, siis ei olnud keeruline ennast juba algusest orienteerida tiptasemel süsteemi loomisele. Aastaid hiljem kuulsin naabritelt, et Eestis on loodud väga kaasaegne süsteem, mis annab silmad ette nende omale.

Aastatel 1992–1994 oli Veeteede Ametil töötajaid 400–500 ringis ning ameti laevastiku kuulus üle 20 aluse.

Olen seda varem öelnud ja kinnitan ka praegu, et Veeteede Amet oli minu elus üks huvitavamaid etappe. Tegeleda tuli väga paljude teemadega.

Millised olid ameti algusaastatel suured raskused või murekohad? Milline oli igapäevatöö?

Esimeseks suuremaks proovikiviks võib pidada juhtumit, kui tanker Kihnu sõitis Kopli lähel madalale. Kuigi meil ei olnud vahendeid, koordineerisime merereostuse likvideerimist. Appi tulid tookord soomlased. Lõpuks pumbati kütus pikkade voolikute kaudu otse kaldamahutitesse. See oli paras väljakutse, aga saime hakkama.

Tegelesime Eesti merealade piiri kehtestamisega. Eesti sisemere, territoriaalmere ja majandusvööndi piir sai käsitsi kaardile kantud, sinna juurde koostatud seaduseelnõu, mille Riigikogu 10. märtsil 1993 vastu võttis. Merealade kaarte oli kokku kolm eksemplari, millest üks läks Riigikokku, üks meremu-

Nathan Tõnnisson: korraldades ja edendades Eesti mereasjandust

Alguses, 1987. aastal, oli Isemajandava Eesti (IME) programmi koostamine. Tööd juhtis Edgar Savisaar, programmi toimikond käis koos Mainoris. Mina püüdsin kokku kirjutada IME programmi meretranspordiga seotud osa.

Olin siis Eesti Merelaevanduse plaani- ja ökonomikaosakonna ülem. Ühel ilusal suvisel päeval astus sisse kapten Uno Laur ja tundis huvi, kas IME programmi raames on ka mõttes endise Veeteede Talituse taastamine.

Paar aastat hiljem, kui juba suurema seltskonnaga valmistasime ette kaubandusliku meresõidu koodeksit, tõi kapten Laur tutvuste kaudu riigiarhiivist välja omaaegse Veeteede Talituse põhikirja koopiat. Selle üks lause meeldis meile väga, nimelt oli öeldud, et „Veeteede Talituse peamiseks ülesandeks on Eesti mereasjanduse edendamine ja korraldamine“.

See dokument saigi eeskujuks, mille põhjal koostasime Eesti Veeteede Ameti (EVA) põhikirja.



merenduse kompetentsikeskust üles ehitades

seumi ja üks on siiani mul kodus. Laias laastus, küll üksikute muudatustega, kehtivad samad piirid tänapäevani.

27. juulil 1993. aastal ilmus trükist esimehe, koostöös Regioga koostatud merekaart – Liivi laht. Tuli välja, et tollal ei olnud Eestis sellist trükikoda, mis oleks suutnud nii kvaliteetselt trükkida. Trükiti see hoopis Rootsis.

Kindlasti oli sel ajal elu nii inimesele kui ka riigile keeruline, samas oli see tohutult huvitav. Läksid hommikul tööle, aga kunagi ei teadnud, kuidas päev kulgeb. Mõnikord tuli ka ette, et jõudsid koju öösel kell 4, käisid duši all ja siis läksid uuesti tööle. Rutiini ei olnud mitte mingisugust. Kõik oli esimest korda, liisaks olid erinevate ametkondade vahelised arusaamad teemadest väga erinevad.

Oli ju ka mitmeid teisi ameteid, kes n-ö nullist tekkisid. Oli aeg, mil igati otsis oma kohta. Vahel, tegelikult isegi tihtilugu, ajas närvi, aga tagasi mõeldes – oli tore aeg.

Kas võtsite süsteemi ülesehitamisel ka teistelt eeskujut?

Ameti vormimisel otsisime eeskujut sõjaeelsest Eestist, aga ka naaberriikidest. Otse me midagi ei kopeerinud. Arutluste tulemusel jõudsim kolmekesi ühisele arusaamisele struktuurist ja ülesannetest. Laias laastus on need tänaseni samad. Alguses oli küll tegevusvaldkond praegusest tüki laiem. Pean siin silmas rannavalvet ja lootsiteenistust, mida ametis enam ei ole.

1991. aasta detsembris võeti vastu kaubandusliku meresõidu koodeks. Koodeksi koostamisel lähtusime nõukogudeaegsest projektist, mis NSVL-is kunagi ei jõustunud. See oli üks olulisi verstaposte ja üheks aluseks Eesti merenduse arengule. Praegu pole koodeksist palju järele, see on erinevate seaduste vahel jagunenud.

Mida peate ametis oldud aja jooksul suurimaks saavutuseks ja üldiselt Veeteede Ameti suurimateks saavutusteks?

Mul oli au olla delegatsiooni juht, kui 1993. aastal Eesti esimest korda täieõigusliku liikmena IMO Assambleel osales.

Saavutus on see, et Eesti tuletornide ja meremärkide süsteem on üles ehitatud ja kaasajastatud teaduse ja tehnika viimase sõna järgi. Kartograafia ja hüdrograafia on arenenud ning mereohutus üldiselt on väga hea. Saavutus on see, et oleme oma valdkonnas parimad.

Veeteede Amet pole siiani läbi kukkunud milleski, mida on ette võtnud.

Olete pika staaži ja kogemusega kapten. Kas ameti juhtimisel ja kapteni ametil on palju erinevusi?

Ma arvan, et need asjad on ikka päris erinevad. Kui võrrelda aega umbes 29 aastat

tagasi ja praegu, siis ilmselt on ka ameti juhtimine absoluutselt erinev. Olen tagantjärele mõelnud, et kui oleks see töö hakanud minema rutiinseks, ei oleks ma seda ilmselt niikuinii talunud.

Samas inimeste ja kollektiivi juhtimises on kindlasti sarnasusi, olgu see ametis või laevast.

Kui rääkida metafoories, siis tollaegse Veeteede Ameti juhtimine oli nagu laeva juhtimine tormisel merel, samas oli sel ajal nii kõikjal Eestis.

Mida arvate ideest, et Veeteede Amet on merendusvaldkonnas kompetentsikeskus ja suunanäitaja? Mida arvate ametite ühendamise ideest?

Meie eesmärk oligi teha Veeteede Ametist selline kompetentsikeskus, mis oleks suunanäitaja. Algusaastatel ei näinud me vajadust moodustada mereministeeriumit, meie arvates piisas ka ametist. Tagantjärele mõeldes oleks võib-olla merenduse praegune seisund teine, kui oleksime teisiti lähenenud.



Mina ei nõustu, et täiesti erinevate valdkondade ühte patta panemine midagi märkimisväärselt kasulikku annab. Pigem saab jälle hulk inimesi pikaks ajaks põhjuse tegeleda reorganiseerimisega reorganiseerimise pärast.

Kas Teile meenub mõni õpetlik või lõbus seik ametis oldud ajast? Mis on olnud raskeim otsus, periood?

Raske öelda, eks aeg oli iseenesest keeruline. Iseenda jaoks oli raskem ilmselt see, et otsustasin ära tulla laevandusest ja ümber asuda riigitööle. Samas ei olnud see nii, et prauhti tuli idee ja läksin, see oli pigem isiklik areng, sujuv arenguprotsess. Ei oska välja tuua midagi konkreetselt kõige raskemat, keeruline oli kogu aeg, aga huvitav. Kõik arenes kiires tempos.

Üks naljakam seik meenub küll. Meil oli kokkusaamine Nõukogude sõjalaevastiku

Tallinna üksuse ohvitseridega. See oli veel nõukogude ajal. Kohtumine toimus ministrite nõukogu asjadevalitsuses Toompea lossis. Rääkisime kartograafia ja hüdrograafia ülevõtmise teemal. Korraga ütlesin, et küll tuleb aeg, kui te nagunii ära lähete, andke siis parem kohe asjad üle. Pärast kolleeg ütles, et hästi panid, ma nii ei sõandanud.

Mõiste „mereriik“ tekitab jätkuvalt vastakaid arvamusi. Mis Teile arvate, kas me oleme täna rohkem mereriik kui näiteks 5 või 10 aastat tagasi? Mida peaksime teema, et saada tõeliseks mereriigiks?

See on subjektiivne hinnangute andmine. Ilus on rääkida, et Eesti on mereriik. Mereäärne riik oleme me kindlasti, meil on palju saari, pikk rannik.

Mis puudutab merendustegevust, siis minu arvates on merendusringkond olnud aastakümneid seisukohal, et riigipoolne toetus või riigi arusaam merendusest on paigast ära. Seda juba päris pikka aega, võib-olla isegi 1990ndate algusest. Kuna merendus oli koordineeritud otse Moskvast, siis tundub, et võib-olla oli mingisugune tõrge, et kõik see, mis merega seotud, ei ole justkui Eesti asi. Käest on lastud suur võimalus.

Idealis võiks ja peaks olema Eestil suur laevastik, seda toetan loomulikult ka mina eluaegse meremehena. Aga seda saab teha ainult siis, kui laevaomanikele on nii kasulik. Siinkohal jääb patriotismist väheks. Suund on võetud õige, aga tööd on veel väga palju vaja teha.

Peame looma eelised ja tasandama vahet, mis on meie ja naaberriikide vahel merendussektoris tekkinud.

Mida arvate, kus on Eesti merendus 10 aasta pärast? Mis võiks ideaalis olla?

See on puhas spekulatsioon. Ideaalis võiks olla, et Eestis on laevaomanikud, kelle laevad on Eesti lipu all. Ja et laevadel töötaks suhteliselt palju Eesti inimesi.

Sest see tegevusala on täitsa mõnus ja põnev. Ja kindlasti loodaks, et piraatlus ei jõuaks kunagi välja Läänemerele, aga siin vast nii hulluks ei lähe.

Millist tulevikku soovite Veeteede Ametile?

Jõudu tööle ja rabage edasi, sest ma usun päris kindlasti, et Veeteede Amet on täiesti tasemel organisatsioon. Ma tean ja kuulen, et tase on hea. Järgige seda printsiipi, mida meie rääkisime aastal 1991 oma kolleegidele – me oleme selle jaoks, et teenindada mere-mehi, et olla neile abiks.

Tuleks hoida ja väärtustada ka merekulturni. Kui midagi maha lõhkuda, siis ei saa seda enam kunagi samamoodi taastada.



Te olete kõige pikema staažiga Veeteede Ameti peadirektor. Mis motiveeris Teid olema ametis lausa 15 aastat?

Peamiselt motiveerisid inimesed, kellega koos sai seda tööd tehtud. Loomulikult ka töö ise, ehk siis mereohutuse tagamine. Sest töö peab olema tehtud ja ohutus tagatud sõltumata kellast, koalitsioonist või aastaajast.

Lisaks toimus pidevalt midagi uut ja põnevat – uued projektid, uued ideed ja ka see protsess, kuidas mõni teema, mis ei tahtnud kõrgemal tasandil kuidagi vedu võtta, järsku siiski liikuma hakkas.

Näiteks jäämurde teemad muutusid eriti aktuaalseks pärast 2003. aasta rasket talve, kuigi need olid päevakorral ka enne seda. Tegime palju koostööd soomlaste ja rootslastega uue jäämurde arengukava loomisel. Või see, kuidas ühe ülesande lahendamine andis väga hea kõrvaltulemus.

Et läbida IMO hindamine Eesti meremeeste väljaõppe ja diplomeerimise vastavusest STCW konventsiooniga, oli vaja luua asutuses kvaliteedijuhtimise süsteem. Me otsustasime ISO kasuks ja saime 2002. aastal esimese valitsusasutusena sertifikaadi ISO 9001:2000 ning läbisime kaks aastat hiljem edukalt IMO hindamise ja Eesti kanti nn valgele lehele.

Veeteede Ametis töötatud aastatel toimus nii palju, et seda ühes intervjuus kirjeldada läheks väga pikaks.

Aga kui tuua mõned näited, mis esimese hooga meenuvad, siis VTS ja GOFREP süsteemide loomine, EVA-316 ümberehitus, AIS süsteemi rajamine ja selle ühendamine globaalsesse võrku, uued laevad sisevetele, Eesti lipu jõudmine Paris MoU nn valgesse nimekirja, kaasaegsete töötajate loomine nii Tallinnas kui regioonides, väikesaarte parvlaeva programm, mõõdistuslaev Jakob Prei, Hundipea sadama rekonstrueerimine jne, jne. Ma palun vabandust kõigi ees, kelle projekte ma siin üles ei jõudnud lugeda, sest see nimekiri on tõesti pikk.

Andrus Maide: kujundades head ja s

Ma arvan, et selline tegevuste kronoloogia võiks olla Veeteede Ameti kodulehel. Seal on küll ajaloorubriigis osa tähtsamatest sündmustest ära toodud, aga ainult osa. See võiks olla palju sisukam ja detailsem, et ka palju aastaid hiljem oleks koht, kust Eesti mereohutuse tagamise ajaloo olulisi sündmusi vaadata.

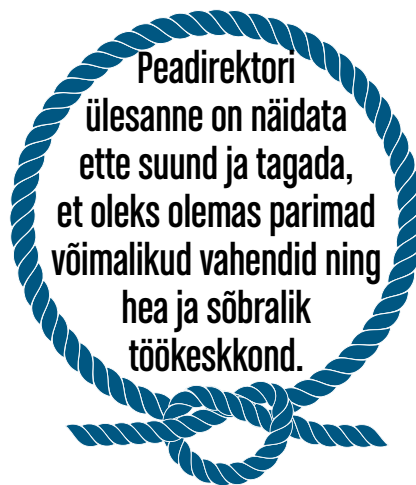
Mis oli ametis oldud aja jooksul suurim edasimineku või suunamuutus?

Märksõnana võib siin välja tuua koostöö arendamise. Kui mina alustasin, oli Veeteede Ametile eelneva ajaga loodud küllaltki hea baas, aga minimaalselt oli koostööd erinevate struktuuriüksuste vahel. Minu eesmärk oli luua ühtselt toimiv asutus ja kasutada seda kompetentsi, mis oli erinevates osakondades, üle organisatsiooni. Ametiaja lõpus tööle tagasi vaadates oli hea tõdeda, et me meeskonnana olime käinud ühte jalga ja suund, mis sai võetud, oli ennast õigustanud.

Peadirektori ülesanne ju ongi näidata ette suund ja tagada see, et meeskonnal oleks olemas parimad võimalikud vahendid, hea ja sõbralik töökeskkond, mis võimaldab keskenduda oma põhitööle, vaid siis tulevad tulemused.

Mida peate enda suurimaks saavutuseks Veeteede Ameti peadirektorina?

See küsimus haakub suuresti eelmisega. Oleks ju väga naiivne arvata, et asutuse juht suudaks üksi, ilma hästi kokku töötava meeskonnata, midagi saavutada. Kuna Veeteede Amet suutis kõikide tema ette pandud ülesannetega – ja neid ei olnud mitte vähe – selle aja jooksul toime tulla, siis see tähendab, et meeskond toimis hästi.



Loen oma panuseks seda, et oma eriala hästi tundvad inimesed said teha oma tööd, ilma pideva ümberkorraldamise ja põhitööväliste ülesannetega tegelemise.

Mõiste „mereriik“ tekitab jätkuvalt vasta-

kaid arvamusi. Kas me nüüd oleme rohkem mereriik kui viis aastat tagasi? Mida peaks me veel tegema, et mereriigiks saada?

Et kasutada mõistet „mereriik“, tuleks see kõigepealt enda jaoks lahti mõtestada. Mis teeb geograafiliselt mere ääres asuvast riigist mereriigi?

Mina olen enda jaoks proovinud tuua paralleeli mõistega „õigusriik“ – mis lühidalt öeldes on see riik, kus riigivõimu teostatakse kehtiva õiguse, mitte võimul olijate soovide ja tahtmise alusel. Sellest tulenevalt võiks öelda, et mereriik on selline riik, kus merenduse vajalikkus ja tähtsus on teadvustatud riiklikul tasemel, on loodud vajalikud eeldused ja õiguslikud alused selle valdkonna arenguks.

Ma ei ole praegu küll ühtegi märki tähele pannud, et me oleks täna rohkem mereriik kui viis või kümme aastat tagasi. Sellest on kahju, et me riigina ei ole suutnud ära kasutada potentsiaali, mis meil tegelikult on.

Mereriigiks saamiseks on vaja veel palju ära teha. Aga kõigepealt on vaja tahta riiklikul tasemel mereriik olla. Selleks ei piisa mõnest reast erakondade valimisprogrammides või koalitsioonilepingutes, ei piisa ka üksikute seadusemuudatustest, eriti veel, kui need nii palju aega võtavad. Veeteede Amet sai võimaluse esitada esimene visioon kaubalaevade Eesti lipu alla tagasitoomiseks 2012. aastal, see on seitse aastat tagasi. Mereriigiks saamisele ei aita kuidagi kaasa ka see, et merendusega seotud küsimused on laiali erinevate ministriumite vahel, samas valdkonna eest vastutaja puudub. Võib öelda, et mõningaid samme on astunud, aga pikk tee on veel minna ja nii väikeste sammudega on raske eesmärgini jõuda.

Hea meel on tõdeda, et õnneks on meil praegu meremajandusega võrreldes paremas seisus merekultuuri areng. Meil on tasemel meremuuseumid, restaureeritakse vanu laevu ja ehitatakse nende koopiaid, suureneb inimeste arv, kes soetavad endale väikelaeva ja teevad sel moel tutvust merega, arendatakse väikesadamaid ja ka meie randades võetakse ühiskondlikul algatusel päris palju ette. See on hea, sest ka see on üks samm mereriigi poole. On oluline hoida ennast pildil ja jutustada merejaloo, traditsioonide ja merekultuurist laiemalt, sest inimestele, kes merega iga päev kokku ei puutu, jääb teema kaugeks.

Kas Teile meenub mõni lõbus või hoopis õpetlik seik ametis oldud ajast?

Neid oli päris palju (*muheleb lõbusalt*). Seda tööd ei saagi teha, kui pole huumorimeelt, peab olema selline ventiiil.

Ühe õpetliku seiga võib välja tuua küll, mis toimumise hetkel oli ka päris naljakas. See jäi minu ametiaja esimesse poole. Mõned ini-

õbralikku töökeskkonda

mesed ühest struktuuriüksusest leidsid, et neile oli makstud liiga vähe lisatasu ületundide ja puhkepäevade eest. Leppisime siis aja kokku, et teemat arutada. Mehed tulid kokkulepitud ajal kohale ja et julgem oleks, oli neil kaasa kutsutud naisterahvas ametühingust. Mehed järgemööda ja kõva häälega selgitasid, mida nad nõuavad ja miks nõuavad. Samal ajal andsin ma ametiühingu esindajale kaks paberit. Ühe peal oli lisatasu arvestus vastavalt seadusele, mida mehed nõudsid ja teisel lisatasu arvestus vastavalt Veeteede Ametis kehtestatud korrale. Ma ütlesin, et ei ole probleemi, me võime maksta nagu mehed nõuavad. Ta vaatas veelkord pabereid, tõusis otsustavalt püsti ja ütles: „Mehed, lähme ära!“. Kuna mehed olid juba nii hoos, et rääkisid läbiseigi, ei pannud nad seda tähele. Kui aga öeldi uuesti: „Mehed, lähme ära!“, seekord kõvemini ja nõudlikumalt, siis mehed jäid vakka ja väljusid üllatunud nägudega oma esindaja järel uksest.

Jutu kokkuvõtteks võib öelda, et alati tasub asjad enne vaidlust endale selgeks teha, mitte eeldada, et kõik on juba ette valesti ja halvasti. Seekord oli nii, et mehed nõudsid endale väiksemat lisatasu, kui nad tegelikult saanud olid, sest Veeteede Ametis sel hetkel kehtinud lisatasu ületas seadusega kehtestatud miinimumnorme tunduvalt.

Raskel ajal või olukorras tuleb ise see lõbusam koht üles leida, mida võib omadega ummikusse joosta. See sai mulle selgeks juba merekooli päevil toimunud esimesel viiekuulisel merereisil.

Milline oli raskeim otsus, mille peadirektorina vastu võtma pidite?

Kindlasti on rasked otsused need, mis on seotud inimestega. Veeteede Ameti töötajate arv vähenes viieteist aastaga peaaegu saja inimese võrra ja jõudis 2015. aasta alguseks 293-ni. Põhiliselt oli see seotud mõningate ülesannete muutumisega selle aja jooksul ja töö efektiivsuse tõusuga. Me lähtusime sel ajal ka põhimõttest, et uute ülesannete lisandumisega töötajate arv asutuses ei suurene, ja suutsime sellest kinni pidada. Samas on mul heameel, et masu ajal, kui eelarvekärped olid suured ja raske oli hakkama saada nende vahenditega, mis eraldati, leidsime me koos kollektiiviga lahenduse, kuidas raske periood üle elada. Lihtsaim lahendus oleks olnud koondada osa töötajaid, mida ka pahatihti liiga kergekäeliselt kiputakse tegema. See on ka põhjutanud olukorra, et meie riik on ikka mõnest kohast juba väga õhuke.

Selle kinnituseks on ka aeg-ajalt ettetulevad kriitilised olukorrad, millega riigis üha vaevalisemalt hakkama saadakse. Aga kuna eelarve vähendamisega asutuselt ju tavaliselt ülesandeid vähemaks ei võeta, siis koondamine ei oleks olnud lahendus, sest töö oli

vaja ära teha. Rääkisime töötajatele olukorra ära ja inimesed olid kollektiivselt nõus palga vähendamisega tööd jätkama.

Mitte kõigile väljaspool Veeteede Ametit ei meeldinud selline lahendus. Kuulsin ka etteheiteid, et: „Maide kaitseb oma inimesi“. Aga keda ma siis veel oleksin pidanud kaitsma? Masu sai läbi ja kõik Veeteede Ametile pandud ülesanded olid täidetud.

Millal võiks tulla esimene mehitamata Eesti lippu kandev laev Tallinna–Helsingi liinile?

See võtab veel aega, sest kõik tingimused, nagu seadusandlikud ja tehnilised, ei ole veel nii kaugelt jõudnud. Aga kunagi sellised laevad tulevad kindlasti, algul sadamatesse, siis väiksematele liinidele jne, sest arendajate huvi ja surve on suur.



Tegelikult ei peaks olema eesmärk meeleheitlikult kõiki töökohti ära kaotada, see on küll arendajatele põnev väljakutse, kui saab mingi uue asja valmis, eriti veel sellise, mis ise toimetab. Võib-olla peaks siiski rohkem pöörata tähelepanu sellistele töökohtadele, kus inimesed enam niigi töötada ei taha ja anda need esmajärjekorras robotitele üle.

Mida arvate ametite ühendamisest? Kas ühisel ametil oleks jumet? Mida arvate ideest, et osa ameti põhitegevustest oleksid erasektori käes?

Iga sellise muutuse ja otsuse puhul peaks esmalt küsima, mis on selle eesmärk. Eesmärk ei saa olla tegevus, vaid tulemus. Iga sellise ühinemise puhul tasuks eraldi analüüsida, millised on valdkonna põhitegevused, kus on hetkel probleemid või kas üldse on probleemi.

Ametite ühendamine iseenesest ei peaks olema eesmärk, vaid igasuguste muudatuste eesmärk peaks olema muuta teenuseid paremaks. Senini on meie riigis neid muudatusi tehtud enamasti sellepärast, et kuskil on nii otsustatud ja hiljem on selgunud, et tulemu-

sed ei ole mitte kõige paremini välja kukkunud, aga sellest eriti ei räägita. Võib päris kindel olla, et Veeteede Ameti klientidele midagi paremaks ei lähe, pigem segasemaks. Ühendasutuses hägustuks ka see osa mereriigiks olemiseks vajalikust kuvandist, mida Veeteede Amet on siiani kandnud.

Lisaks tehakse meil ametiasutuste ühendamisel tihti üks suur viga: pannakse ühendamist juhtima ühe ühendatava asutuse juht. Tegelikult oleks vaja tuua kõrge tasemega neutraalne juht väljastpoolt, kes siis konkreetselt ühinemise protsessi juhiks. Vastasel juhul ei pruugi ühendamise käigus tehtud otsused olla objektiivsed ja uus asutus on juba enne sündimist tasakaalust väljas. Kui ühinemisprotsess on lõpetatud, siis saab kuulutada välja konkursi uuele asutusele juhi leidmiseks.

Erasektori teema oli ka minu ajal aeg-ajalt üleval, kuna koalitsioonid vahetusi ja uued inimesed tulid „uute“ ideedega. Kui teemad sai läbi arutatud, siis põhiliseks takistuseks sellise otsuse tegemisel sai see, et nende teenuste turul puudusid konkureerivad pakkujad ja tihti puudusid pakkujad üldse.

Erasektori kätte on mõtet selliseid teenuseid, mille eest riik jääb lõppvastutajaks, anda vaid äärmisel juhul, siis kui riik ei saa ise enam teenusepakkumisega hakkama ja kui sel turul on ka konkurents. Veeteede Ameti põhitegevuste puhul seda ei ole. Vastasel juhul tekitatakse turule monopol ning kokkuvõttes muutuvad teenused riigile veelgi kallimaks ning tööde kvaliteedi tagamine, mille eest riik ikkagi vastutama jääb, läheb keerulisemaks ja kulukamaks.

Kus on Eesti merendus 10 aasta pärast? Mis on see ideaal, mille poole püüdlema peaksime?

Kui oleme võtnud endale eesmärgi, mille suunas täna liigume, peame selle nimel vaeva nägema. Kardan, et Veeteede Ameti enda pingutustest üksi jääb väheks, vaja oleks tegevuse koordineerimist valitsuse tasemel. Mereriigis peaks olema merenduse valdkonna eest vastutaja, kelle positsioon on piisavalt kõrge. Tuleks leida konsensus, kuidas Eesti merendust juhtida. Ilma selleta on väga raske ennustada, kus me 10 aasta pärast oleme.

Millist tulevikku soovite Veeteede Ametile ja selle inimestele?

Veeteede Ameti inimestele soovin jätkuvalt võimalust ja tahtmist oma tööd hästi teha. Kui see siiski osutub võimatuks ja te peate läbi tegema kõik need muutused, mis ette võivad tulla, ja te peate ületama kõik need tõkked, mis teil põhitöö kõrval on vaja ületada, et vastu pidada, siis ärge kordagi unustage oma eesmärki – ohutum meresõit.



Rene Arikas: liikudes parima meesko

Kuidas on siiani möödunud ametis olnud 4,5 aastat?

Minu jaoks on need aastad olnud väga huvitavad ja täis põnevaid väljakutseid. Kindlasti pole olnud igav.

Väga palju on laual olnud suuri ja olulisi merendusvaldkonna teemasid. Ja nende teemadega on edasi olnud võimalik liikuda ainult tänu sellele, et meil on väga heade teadmiste, oskuste ja võimekusega meeskond, kellega saame merendusvaldkonda väga professionaalselt ja laiapindsel panustada.

Veeede Ametist on aegade jooksul kujunenud tugev kompetentsikeskus, ja seda mitte ainult Eesti riigi jaoks, vaid ka Euroopa Liidus ja rahvusvahelisel tasandil laiemalt.

Kas kõik ootused on täitunud?

Minu põhieesmärk on olnud tugevdada olemasolevaid teenuseid ning arendada merendusvaldkonda laiemalt, kasutades ära olemasoleva potentsiaali parimal viisi. Eelkäijate poolt on laotud juba väga tugev vundament ja selle meeskonnaga edasi liikumine ongi olnud minu eesmärk.

Üks eesmärke on kindlasti olnud konkurentsivõimeliste tingimuste loomine selleks, et kaubalaevad tuleksid tagasi Eesti lipu alla. Selle kaudu saab toetada Eesti riigi majandust ja luua kõrgema lisandväärtusega töökohti.

Lisaks on olnud minu eesmärk kogu merendusvaldkonna arendamine ja efektiivsuse tõstmine läbi digitaliseerimise ja uute lahenduste juurutamise. Tuleks viia kogu merendus ning edaspidi ka kogu transpordivaldkond nn ühte akna lahendusse, et andmed, mida inimene on kord sisestanud, oleksid olemas ja korduvkasutatavad ning et vajalikud infosüsteemid suhtleksid omavahel.

Visionaarseks eesmärgiks oleks muidugi jõuda null õnnetuste tasemeni Läänemeres ja Eesti territoriaalmerel, samuti jõuda erinevate tegevuste kaudu selleni, et meretransport

oleks kliimaneutraalne.

Kindlasti ei saa unustada ka meid endid. Peame olema ametina kaasaegne, optimaalne ja efektiivne, et võimalikult tõhusalt ära kasutada neid vahendeid, mis maksumaksjad on meile andnud. Sellest johtuvalt oleks paslik küsida, kas selline toimemudel, mis meil on täna, on piisavalt jätkusuutlik või on ka mingisuguseid alternatiive?

Millal võiks tulla Läänemerele esimene mehitamata laev?

Korrektne oleks rääkida autonoomsetest laevadest. Nimelt sõltuvalt laeva automatiseerituse astmest määratakse laeva minimaalne mehitatus. Seega, mida kõrgem on laeva automatiseeritus, seda väiksem on mehitatus. Teatud taseme puhul on küll inimene laeva pardal, kuid pigem vaatljana ning valmidusega kriitilistel momentidel sekkuma.

Väga kõrge automatiseerituse korral puudub vajadus hoida laevas püsivat mehitatust. Reisilaevade puhul kahtlen, et lähiajal mehitamata laev võiks tulla. Näiteks reisijateveo spetsiifikast tulenevalt peab olema tagatud võimekus reisijaid õnnetuse korral evakueerida, mis eeldab professionaalse personali olemasolu laeva pardal.



Laevade autonoomsuse suurendamisest saab rääkida kauba- ja eriotstarbeliste laevade puhul. Samas tuleks kindlasti küsida, mis on selle majanduslik mõttekus? Kui see puudub, ei ole vaja selliseid lahendusi käima tõmmata. Niisama huvi pärast ei ole mehitamata laeva mõtet ehitada. Alati peab küsima, mis on selle eesmärk ja kas projekt on majanduslikult mõttekas?

Kas meenub mõni lõbus või hoopis õpetlik seik ametis olnud aja jooksul?

Meie ühised suve- ja talveseminarid on alati lõbusad olnud, eriti just erinevad meeskondlikud tegevused. Näiteks meenub minu jaoks esimene suveseminar, kus meid pandi meeskonnakoostusel pillirookeppidega

Võrtsjärve mõõdistama.

Samuti meenub selle aasta augustis toimunud suveseminar, kus meisterdasime papist paadid, millega hiljem merele läksime. Osa paate pidas merekatsetele igati hästi vastu, kuid mõned vandusid ühel hetkel alla ning kapteni jalad läksid läbi põhja või laeva võõrkohtus ahtriga. Nalja sai seal palju.

Mis on seni olnud kõige raskem otsus?

Ühte konkreetset otsust ei saa välja tuua. Pigem on olnud kõik, mis puudutab meie oma inimesi, keeruline ja emotsionaalselt raske. Sellised teemad vajavad planeerimist ja panevad mõtlema, millised on võimalikud tagajärjed nii ametile kui ka inimestele. Eks alati on inimestega seotud otsused kõige keerulisemad. Riigiameti juhtimine ei erine väga palju eraettevõtte juhtimisest. Tippjuhi laual on alati organisatsiooni strateegia, peamised eesmärgid, teenused ning tegevused ja nende prioriseerimine. Ei meenu, et oleks midagi väga keerulist olnud.

Muret on teinud see, et riigi toimeereglitest lähtuvalt on otsustusprotsessid väga pikad ja kohmakad. Nii on mitmed olulised projektid, millega sai algust tehtud 2015. aastal, alles nüüd, s.o 2019. aasta lõpus ja 2020. aasta alguses, jõudmas esimeste tulemusteni. See paneb mõtlema asjaolule, kas meie otsustusprotsesside kiirus on piisav, et olla rahvusvahelisel tasemel konkurentsivõimeline.

Kuidas on mõjutanud meid keskkond, milles oleme? Milline on riigipoolne tugi merendusele?

Eks keskkond mõjutab meid alati ühel või teisel moel. Seda nii positiivses kui ka negatiivses mõttes. Peamine on küsimus riigi poliitikas ja prioriteetides ning võimekuses viia ellu kokkulepitud strateegiaid.

On palju positiivseid näited. Oleme saanud merendusse palju panustada, algatanud huvitavaid ja vajalikke projekte. Kui vaatame kasvõi seda, kui kaugele oleme jõudnud Eesti lipu konkurentsivõime projektiga. Praegu on seadusloome esimene etapp valmis, seaduspakett on riigikogu poolt kinnitatud, presidendi poolt välja kuulutatud, lähiajal on tulemas riigiabi otsus, olemas on rahastus, et tegevustega jätkata.

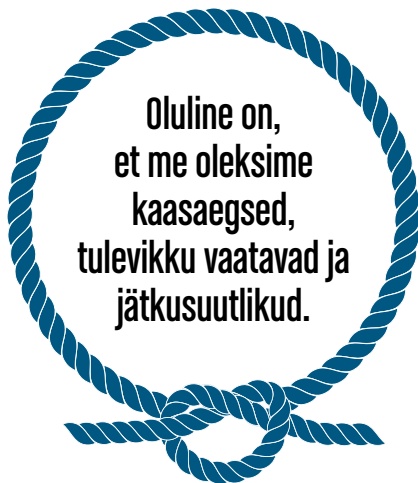
Samuti oleme palju panustanud taristu arengusse. Tehtud on mitmeid olulisi projekte. Rekonstrueeritud nii sadamaid kui ka tuletorni. Näiteks eelmisel aastal rekonstrueerisime Kihnu tuletorni, sel aastal remontisime Vilsandi tuletorni. Oleme alustanud ka Keri tuletorni rekonstrueerimise projektiga.

Need on mõned positiivsed näited. On rõõm tõdeda, et Vabariigi Valitsus on pidanud vajalikuks finantseerida tuletornide rekonstrueerimise projekte.

Lisaks sellele, et tuletornid on endiselt ka-

nnaga suurte eesmärkide poole

nutuses kui aktiivsed navigatsioonivahendid, on neil ka muinsuskaitse ning kultuurilise väärtus. Samuti annab tuletornide avamine külastajatele olulise panuse piirkondade majandusse.



Samas on kahjuks mitmed teemad, mis minu arvates on valdkonna või kogu riigi arengut silmas pidades olulised, jäänud ootele. Siinkohal tuleb alati endalt küsida, kas olen teemasid huvigruppidele ja otsustajatele piisavalt ja põhjalikult selgitanud.

Kuhu suunda peaks Veeteede Amet oma tüüri hoidma?

Alati on küsimus selles, mis on eesmärk ja kuidas me eesmärgi täidame. Kuidas tagame selle, et kasutame oma olemasolevat potentsiaali kõige paremini ära? Kuidas tagame valdkonna jätkusuutliku arengu ja saaksime ka võimalikult palju panustada Eesti riigi heaolusse ja majandusse? Lisaks ei saa ka unustada, et oleme osa Euroopa Liidust ja selle majanduspiirkonnast.

Võib mõelda, milline on see kõige õigem tegevusvorm – kas tänane on kõige optimaalsem või on võimalik veelgi paremini korraldada? Isiklikult arvan, et kindlasti on võimalik märgatavalt tõsta efektiivsust. Oleme tänaseks päevaks suutnud laduda tugeva vundamenti. Meil on ohtu veeliiklus ja kvaliteetne taristu. Oleme üles ehitanud teenuspõhise organisatsiooni. Siit edasi peame mõtlema, kuidas tõsta olemasolevate teenuste efektiivsust ja kvaliteeti ning kasutades ära olemasolevat potentsiaali, panustada täiendavalt Eesti majandusse ja inimeste heaolusse. Praegu on strateegilised küsimused need, kuidas liigume edasi.

Meil on kolm suurt valikusuunda: liikuda merendusvaldkonna keske arengu suunas ja konsolideerida riikliku merendusega seotud teenused ja tegevused või jagada olemasolevad teenused riiklikuks järelevalveks ja taristu hoolduseks ning halduseks või hoida hoopis *status quo*'d, kuna see toimib samuti

kvaliteetselt? Esimene variant eeldab võimekust ja soovi näha suuremat pilti ning vajadust võtta vastu erinevate ministriumite vastutusvaldkondade otsuseid.

Kas ühisel liikuvusametil on jumet?

Iga asja puhul peab küsima, mis on suurem eesmärk. Eesmärgiks ei saa ju olla ainult liitmine ise. Järelevalve poole pealt ei ole võimalik panna laevainspektorit tegema järelevalvet lennukite üle ja vastupidi. Neid kompetentse pole võimalik liita, olenemata sellest, et järelevalveprotsessid võivad oma põhimõttelt olla sarnased. Suurem efekt võib tekkida taristu poolel. Samas on Veeteede Ameti eesmärk olnud pigem hooldus, haldus, korrashoid ja teenuse osutamine. Teised asutused on rohkem keskendunud transpordi planeerimisele ja klienditeenindusele. Nendes valdkondades on mõningaid kokkupuuteid, aga mina isiklikult ei näe, et valdkondades oleks nii suurt kattuvust.

Tuleb tõdeda, et lennundus, maantee- ja rongiühendus kõnetavad inimesi rohkem, kuna igapäevaelus on kokkupuutepunkte lihtsalt rohkem. Merendus jääb tavainimesele kaugeks, seega on risk, et kui jääme liiga transpordikeskseks, võib juhtuda, et merendus ja meremajandus jäävad vaeslapse rolli. Samas unustatakse tihti ära, et suurem osa (ca 80%) kaupadest liigub siiani meritsi ja seetõttu on merendusel väga suur mõju majandusele.

Mida tähendab Teie jaoks mõiste „mereriik“? Kas me oleme nüüd rohkem mereriik kui 5 aastat tagasi? Mida veel teha, et selleks saada?

Tihti on päevakorras küsimus, kas oleme mereriik või mereäärne riik? Iga inimene tunneb ja sisustab seda erinevalt. Minu jaoks on oluline, et meil oleks visioon kõigest, mida teeme – kui räägime kaupade transpordist, taristu arendamisest, kalapüügist, vesiviljelusest või vaba aja veetmisest merel. Et meil oleks visioon, kuhu me soovime liikuda ning realne plaan selle elluviimiseks.

Minu jaoks on Eesti mereriik. Kui küsida, et kas saame veel rohkem olla mereriik, siis kindlasti on veel palju kasutamata potentsiaali. Väga palju on tehtud, kuid samas on veel palju teha.

Mida soovite Veeteede Ametile ja kogu Eesti merendusele üldisemalt?

Ma soovin kindlasti seda, et Eesti oleks jätkuvalt mereriik. Eks igaüks mõtestab selle olemuse enda jaoks ise.

Mis puutub Veeteede Ametisse, siis oluline on see, kuidas areneb Eesti merendus ja kuidas kasutame võimalikult hästi ära seda võimekust, mis meil praegu on. Oluline on, et me oleksime kaasaegsed, tulevikku vaatavad ja jätkusuutlikud.

Kvaliteedijuhtimine Veeteede Ametis

Tekst: MEELIS TREPP

Rahvusvaheline merendusorganisatsioon (IMO) mõistab, et ohutu mere sõit eeldab pädevaid ja kogemustega laevapereliikmeid, sestap pööratakse nende valdkondade arendamisele ja järelevalvele suurt tähelepanu.

Et tagada meremeeste väljaõppele ja diplomeerimisele sarnane lähenemine, on osalisriigid kokku leppinud STCW (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* 1978) konventsiooni, mis kehtestab sellega ühinenud riikidele eelnimetatud tegevuste jaoks kvaliteedistandardid.

Nõuete süsteemseks täitmiseks rakendavad STCW osalisriigid merendusvaldkonna juhtimiseks valdavalt ISO 9001 juhtimissüsteemi.

ISO 9001 on üks enamlevinud standardeid juhtimissüsteemi arendamiseks ning on muutunud baasnormiks paljudele teistele juhtimissüsteemidele (keskkond, infoturvalisus, tööohutus, projektijuhtimine jne).

Standard annab raamistikku, mis võimaldab tagada kliendirahulolu kõikides äri sektorites ja tegevustes. See keskendub pidevale parendamisele ja protsessikesksele töökorraldusele, arvestades seejuures kõikide seotud osapoolte nõuete rakendamisega.

Veeteede Amet on juhtimiskvaliteedi arendamist alati tähtsaks pidanud. Sertifitseerimine meremeeste väljaõppe ja sadamate ning laevade järelevalvega seotud tegevused juba aastal 2002, lähtuvalt tolaeagsest standardist ISO 9001:2000. Tollal olime esimene riigiasutus Eestis, kellele sertifikaat väljastati.

Juhtimiskvaliteediga oleme teadlikult tegelenud juba 17 aastat ning rakendame kvaliteedijuhtimise üheksat aluspõhimõtet läbivalt kogu asutuses (kliendikesksus, eestvedamine, inimeste kaasamine, protsessikeskne lähenemine, pidev parendamine, tõendus põhiste otsuste tegemine ja suhete juhtimine).

Kvaliteedijuhtimise juurutamine on oluliselt lihtsustanud juhtimismudelit ning võimaldanud lihtsamalt rakendada ka teisi juhtimissüsteemi elemente, näiteks ISMI (*International Safety Management*) ja ISKET (infosüsteemide kolmeastmeline etalonturbe süsteem).

Naised merenduses

2019. aasta ülemaailmne merepäev, mida tähistati 26. septembril, oli seekord pühendatud naiste rollile merenduses. Üheks päeva eesmärgiks oli esile tõsta erakordseid naisi merenduses ning mõneti murda ka stereotüüpe, mis „meremehe“ ametiga kaasas käivad.

Veeteede Ameti töötajatest lausa 80% on mehed. Siiski on meie mehises ametis ka palju naisi ning nii mõnedki neist töötavad ametikohtadel, mida võiks traditsiooniliselt pidada üsna maskuliinseteks.

Saamegi siinkohal tutvustada neist kahega – **Mareti ja Evelinaga**.

Küsitles: **MADLE PUUSEPP**, Fotod: **ERAKOGU**



EVELINA LICHMAN töötab Veeteede Ameti sadamate järelevalve osakonnas alates 2019. aasta juunikuust.

Mis paelus sind merendusvaldkonna juures enim, miks otsustasid just sellise ameti valida?

Merenduse teema on mulle kuidagi alati huvi pakkunud ja sellepärast läksin ka Eesti Mereakadeemiasse õppima. Olen alati mõelnud, et amet võiks olla seotud kuidagimoodi merega ja ideaalne oleks, kui saaks natuke ka ringi liikuda. Enne Veeteede Ametisse tulekut olin töötanud kaks aastat erasektoris konteinervedude ettevõttes ja mõtlesin, et võiks ka midagi muud proovida. Mingil hetkel tuli tutvusringkonnas jutuks, et kas on midagi, mis võiks huvi pakkuda. Sõbranna saatiski mulle ühel päeval lingi, et vaata, see võiks sulle sobida ja nüüd olengi Veeteede Ametis.

Mis on kõige suuremad erisused merendusvaldkonnas era- ja avalikus sektoris?

Erasektoris on otsuste vastuvõtmine kiirem ja tavaliselt seal ei kulu peaaegu üldse aega kooskõlastamiseks, samuti ka plaanide ja eelarvete koostamiseks. Kui täna on midagi vaja, siis lähed ja ostad selle ka täna. Avalikus sektoris toimuvad asjad teisiti. See on avaliku ja erasektori üldine vahe, mitte ainult merenduses.

Mis erialal mereakadeemias õppisid?

Mereveonduse ja sadamatöö korraldamine ja pärast lõpetamist veel merendus magistriõppes.

Kas sul on ka eraelus merendusega mingit kokkupuudet olnud? Millest tuli idee just mereakadeemiasse õppima minna?

Ma elasin mere ääres ja mereakadeemia oli kodule ka väga lähedal. Kui päris aus olla, siis kui langetasin otsuse õppima minna, ei olnud ma võib-olla päris kindel, mida teha tahan ja mida proovida võiks. Õpingute käigus hakkas valdkond aina rohkem meeldima ja praegu saan öelda, et olen enda jaoks teinud õige valiku.

Milline on sinu igapäevatöö, kas käid ka välitöödel?

Töö on väga mitmekesine ja tavaliselt tuleb tegeleda mitme erineva ülesandega. Osakonnas tegeleme nii sadamate ohutuse kui ka turvalisusega. Päris palju aega võtab ülevaatusteks ettevalmistumine, mille raames tuleb süveneda seadustesse ja leida võimalikult palju informatsiooni ülevaatamisele kuuluva sadama kohta. Seejärel on vaja need asjad kokku viia ja ülevaatuse raames selgeks teha, kuidas siis päriselt sadamas kõik toimib. Mulle meeldib, et on tööd nii kontoris kui ka väljaspool.

Mis on olnud Veeteede Ametis kõige põnevamad väljakutsed?

Neid on olnud päris mitmeid. Hea kogemus minu jaoks oli EMSA auditi läbimine. See oli septembri lõpus ja ma olin veel katseajal. EMSA tuli kontrollima, kuidas on Eestis rakendatud puistlasti direktiivi. Meie osakonnal oli vaja ära teha päris suur eeltöö ja ka kontrolli ajal käisin ma kolleegidega sadamates. Oli päris tihe nädal, esmaspäeval olime terve päeva kontoris, siis kolm päeva käisime sadamates (Paldiski Lõunasadam, Sillamäel ja Muugal) ja reede oli kokkuvõtete tegemise päev. Minu jaoks oli see hea kogemus, sain hea ülevaate, kuidas selliseid ülevaatusi tehakse. Kõige rohkem avaldaski muljet laeval ülevaatuse tegemine.

Kuidas on noore naisena töötada üsna maskuliinses ametis ja valdkonnas laiemalt?

Nii nagu igas valdkonnas, on ka siin omad plussid ja miinused. Minu jaoks on pigem rohkem plusse, seega tunnen ennast sellises töökeskonnas vägagi mugavalt.

Veeteede Ameti töötajatest pea 80% on mehed. Kas naiste rolli Eesti ja maailma merenduses peaks rohkem esile tooma? Millist lisandväärtust annavad naised?

Pigem oleks hea välja tuua tegusaid inimesi, kes loovad lisandväärtust, on võimelised tooma uuendusi oma valdkonda ning neid ka eest vedama. Niipalju kui ma olen tööalaselt naistega kokku puutunud, saab tuua välja ühise joone – nad kõik on olnud väga professionaalsed ja korrektsed oma tööülesannete täitmisel.



MARET LUHTEN sattus Veeteede Ametisse juhuse tahtel juba aastal 1995.

Kuidas jõudsid merendusvaldkonna juurde, miks otsustasid just sellise ameti valida?

Võib öelda, et minu isa viis mind selle valdkonna juurde. Just hiljuti meenutasin, et minu elu on läinud nii, nagu saatus on ju-

hatanud. Keskkoolis olin ma täielik humanitaarinimene – kaunite kunstide austaja. Laulsin, tantsisin, näitlesin ja joonistasin. Kui kool läbi sai, ei teadnud üldse, mida edasi teen. Samas ei tahtnud ka aastat kaotada ja seega minu isa soovitati hoopis geodeesiat õppima minna. Isal oli sellel alal kogemus, tema tööks oli projekteerimine. Olin isale olnud ka abiline. Tema oli nivelliiri taga ja mina olin talle n-ö latitüdruk, aitasin kõrgusi mõõta. Õnneks ei nõutud sisseastumiskesamitel füüsikat. See oli kogu aeg minu kirs-tunael – õpetaja polnud lihtsalt õige. Nii ma sattusingi õppima Tallinna Ehitus- ja Mehhaanikatehnikumi geodeesiainseneri erialale. Peale tehnikumi läksin sujuvalt edasi Lvo- vi Polütehnilisse Instituuti aerofoto-geodeesia erialale.

Peale kooli lõppu, suunamisjärgselt, asusin tööle Maaparandusprojekti. Organisatsioon muutis nimesid, lõpuks oli Kaardikeskus. Mingi hetk oli seal mõonaperiood. Pakuti, et saab miinimumpalka, aga pool aastat pole tööd. Otsustasin, et jään siis üldse koduseks. Aga üsna varsti selgus, et selline kodune elu mulle ei sobi.

Veeteede Ametisse sattusin juhuslikult, abikaasa kaudu aastal 1995. Tolleaegne HNT juhataja asetäitja oli tema tuttav ja nii ma siia sattusingi, läbi täieliku juhuse. Osakonnas oli kokku 3 inimest: juhataja, mina ja üks Regiost tulnud kartograaf. Tema oskas väga

hästi merekaarte koostada, mina aga ei teadnud tol ajal mereasjadest midagi. Kõik teadmised tulid töö käigus, tuli selgeks õppida kogu reeglistik. Tasapisi hakkas ka kartograafiaosakond laienema. Kokku olin kartograafiaosakonnas 12 aastat.

Teadsin, et mulle meeldiks teha rohkem merekaarte, merepõhjavarvime kaarte, mitte niiväga navigatsioonikaarte. Kogu merepõhi tundus mulle paeluv. 2008. aastal küsisin muu jutu seas hüdrograafiaosakonna juhatajalt, et kas neil oleks kartograafiliste teadmistega inimest vaja ja kahe nädala pärast ma seal olingi. Merele ei plaaninud alguses üldse minna, see tuli mõne aja pärast loomulikult. Pakuti võimalust ja läksingi. Natuke kartsin seda tehnikat, aga nüüd enam ei karda, julgus tuli aja jooksul.

Milline on sinu igapäevatöö, kas käid ka välitöödel?

Tavapärase graafik on kaks nädalat maal, kaks merel. Kunagi alustasin Sektori peal. Praegu olen Jakob Prei peal. Laeval on kordamööda vahis 2 hüdrograafi – kella 6st 22ni. Meremöödistuste protsessis osaleda meeldib mulle endiselt.

Mis on olnud Veeteede Ametis kõige põnevamad väljakutsed? Mis on merel olemise juures kõige harjumatum?

Mehed peavad minuga arvestama! (nae-

rab lõbusalt).

Kuidas on naisena töötada üsna maskuliinses ametis ja valdkonnas laiemalt?

Alguses tundus, et meestel oli minu suhtes eelarvamus, laevamehed õpetasid ilmakaari ja muud sellist. Aga nüüd oleme sellest üle saanud, nüüd koheldakse mind võrdväärse meeskonnaliikmena. Minu töö hüdrograafiaosakonnas, väljastatavate andmete „teisekäte“ kontrollina on igati väärtustatud.

See, kui naine on paadis, on ikka hoopis teine asi. Kui oleks ainult meeste seltskond, siis oleks neil ilmselt üpris igav.

Veeteede Ameti töötajatest pea 80% on mehed. Kas naiste rolli Eesti ja maailma merenduses peaks rohkem esile tooma? Kas naiste osakaal võiks olla suurem? Millist lisandväärtust annavad naised?

Muidugi peaks neid stereotüüpe murdma ja naisi merenduses rohkem esile tooma. Ka traditsioonilistes meeste ametites on tänapäeval naised, näiteks tüürimehed.

Lõppude lõpuks on tähis, et inimene teeks tööd, mis talle meeldib, see on eriti ideaalne. Minu puhul on nii, minu töö on ka minu hobi – teen seda südamega.

Enam ma ei luuleta ega laula, nüüd on minu looming hüdrograafia. Ei kujutaks enam elu teisiti ettegi.

Laevanduse seaduspaketi jõustamiseks jätkatakse tööd

Tekst: KATERIN PEÄRNBERG, Foto: PRIIT PÕKLIK

Ajakirja eelmises numbris ilmus ülevaade laevanduse seaduspaketi hetkesisust. Teeme ka sel korral lühikese ülevaate.

Veeteede Ameti koordineerimisel valminud laevanduse riigiabi eeltatis esitati Euroopa Komisjonile 12. veebruaril 2019. Eelteatise kohta saadud tagasiside alusel koostati põhiteatis, mis esitati Euroopa Komisjonile 16. augustil 2019. Eelteatise esitamise hetkest kuni tänaseni on toimunud Euroopa Komisjoniga nii suulised kui ka kirjalikud läbirääkimised riigiabi loa saamiseks.

Läbirääkimiste tulemusena koostas Veeteede Amet koostöös ministereiumitega täiendavate seadusemuudatuste eelnõu projekti, mille eesmärk on viia algne, Riigikogu poolt 13. veebruaril 2019 vastu võetud laevanduseelnõu lõplikult kooskõlla Euroopa Liidu riigiabi suunistega. Selleks andis Euroopa Komisjon Eestile vastavad soovitusel. Riigiabi loa saamise eelduseks on nimelt seaduse kooskõla komisjoni suuniste ja eelneva otsustuspraktikaga.

Valitsus algatas täiendavate seadusemuudatuste eelnõu selle aasta 21. oktoobril. 12. novembril arutas eelnõud Riigikogu majan-

duskomisjon. 13. novembril toimus eelnõu esimene lugemine ning määrati muudatusettepanekute esitamise tähtaeg.

Vahepealsete läbirääkimiste tulemusena Euroopa Komisjoniga tuleb eelnõusse sisse viia veel täiendavad tulumaksuseaduse muudatused. Need muudatused tehakse juba Riigikogus eelnõu teise lugemise käigus.

Kui komisjon on viimased seadusemuudatused heaks kiitnud, peaks riigiabi luba saabuma selle aasta detsembris. Peale seda on Eesti riigil olemas alus seadusemuudatuste jõustamiseks.

Vastavalt valitsuse soovitusel otsustas Riigikogu esimesel lugemisel eelnõu jõustada pool aastat hiljem, st esialgselt planeeritud 1. jaanuari asemel 1. juulil 2020. Selleks kuupäevaks on Maksu- ja Tolliamet plaaninud välja arendada oma infosüsteemid. Vastavate arenduste jaoks eraldati 2020. aasta riigieelarvest pool miljonit eurot.

Veeteede Ameti eelarvesse on 2020. aastaks ette nähtud sama suur summa. Ajakirja 2018. aasta talvenumbris kirjutasime, et nimetatud maksumuudatuste näol on tegemist vaid esimese sammuga Eesti laevanduse rahvusvahelise konkurentsivõime tõstmise suunas. Seaduspakett avab laevadele võimaluse



tulla Eesti lipu alla. Selleks, et Eesti muutuks globaalsel skaalal konkurentsivõimeliseks lipuriigiks ning Eesti lipu alla tuleks suurel hulgal laevu, peab jätkuma töö õigusloomega. Samuti tuleb tõhustada ja automatiseerida Veeteede Ameti meremeeste ja laevadele suunatud teenuseid, välja arendada ühised teenusprotsessid kõikide meremeeste ja laevadega seotud ametiasutustega ja need teenused automatiseerida. Lisaks tuleb neid lahendusi ka maailmas turundada. 2020. aastal nende tegevustega tööd jätkataksegi.

Laevanduse seaduspaketi peamine eesmärk on luua erimaksurežiim, mille tulemusena laekuvad Eesti riigieelarvesse nii laevade Eesti lipu alla tuleku kui ka laevanduse kaldasektori suurenemise kaudu täiendavad maksud.

Vilsandi tuletorni taassünd

Pikk ajalugu

- 1809 – ehitatakse Vilsandi tuletorn, algselt kõrgusega maapinnast 60 jalga (merepinnast 72 jalga). Valguse saamiseks põletatakse puitu ja kivisütt.
- 1840 – lammutatakse puidust põhjapoolne torn ja selle asemele hakatakse 1841. a ehitama kivist tuletorni. 19. augustil 1842 variseb maa-aluse vajumise tõttu kivitorn kokku, õnnetuses hukkub 5 inimest, nende hulgas Lümända riigimõisa talupoeg Jaak Piisk. Kivitorni edasise ehitamisest loobutakse.
- 1856 – ehitatakse tuletorn 21 jala (4,3 m) võrra kõrgemaks ning valmivad tuletorni ülevaataja elamu ja tuletorni teenijate elamu-vahimaja. Kaardijoonistusel on näha, et väliskuju kõik põhielemendid eksisteerisid juba siis. Küsitav on väliskukse varikatuse kuju ja olemasolu. Esimest korda on varikatuse praegusel kujul dokumenteeritud 1914.–15. aasta fotol.
- 1860 – paigaldatakse dioptriliste klaasprismadega nn Fresneli (Augustin-Jean Fresnel, 1788–1827) valgusaparaat
- 1865 – alustatakse regulaarsete ilmamõõtmistega
- 1870 – paigaldatakse uus tuleseade, mille optiline osa valmistatakse Chance Brothers & Co tehases Inglismaal, latern Tallinnas tuletorniseadmete töökojas
- 1874 – ehitatakse Vilsandi päästekuur
- 1878 – võetakse kasutusele petrooleumivalgustus (teistel andmetel 1882), ehitatakse petrooleumiladu
- 1882 – ehitatakse torni peauksele tuulekoda, et vältida tõmbetuult
- 1918 – võetakse kasutusele atsetüleenivalgustus
- 1972 – võetakse kasutusele elektrivalgustus
- 1994 – automatiseeritakse tuletorni valgustusseade. Remonditakse välised krohvipinnad, tugivöö pealispind kaetakse tsemendmördi kihiga.
- 1995 – kaugseire algus
- 2008 – tehakse viimased suuremad remonttööd, mille käigus restaureeritakse torni metalloosa (kaks ülemist korrust) nii väljast kui seest
- 2016 – paigaldatakse leedmoodulsektorlatern



Tekst: **URMAS EHRlich** ja **MADLE PUUSEPP**, Fotod: **AIVO RAUD** ja **VEETEDE AMET**

Novembri lõpus sai valmis ning võeti ametlikult üle Vilsandi tuletorni rekonstrueerimisega seotud tööd. Tuletorni rekonstrueerimine 2019. aastal on ehe näide sellest, et me oleme tõhusad ega tee kompromisse kvaliteedi arvelt. Kultuurimälestise rekonstrueerimiseks kirjeldatud muinsuskaitse eritingimuste nimekiri on pikk, vastav dokument on kokku lausa 33 lehekülge. Keerulise ja mahuka töö eest sai Veeteede Amet 2019. aasta oktoobris ka Muinsuskaitseameti tunnustuse hästi renoveeritud mälestise eest. Enne renoveerimist oli tuletorn väga kehvast seisukorras. Vajumised, suured praod, pehkinud aknaraamid ja pragunenud klaasid, roostetanud metallidetailid ja seinast välja kasvav väike põõsas moodustasid kokku üsna nukra vaatepildi. Torni sisemuses olid levima hakanud isegi rohevetika kolded. Täna on aga Vilsandi tuletorn kogu oma hiilguses taas sündinud.

PÕHJALIK ETTEVALMISTUS

Peale muinsuskaitse eritingimuste kokku leppimist valmis 2018. aasta novembriks Vilsandi tuletorni tööprojekt ning 21. detsembril 2018 sõlmiti tuletorni rekonstrueerimistööde leping Scandec Ehitus OÜ-ga. Renoveerimistööd algasid 2019. aasta maikuu.

Vilsandi tuletornini jõudmiseks tuleb merd ületada kaks korda – esmalt mandrilt Muhu saarele ja seejärel Saaremaalt Vilsandi saarele. Saaremaa ja Vilsandi vahel on vesi väga madal, mis teeb suurte veoste transportimise saarele eriti keeruliseks.

Ka ei ole Vilsandil sadamat, kuhu saaksid sisse suurema süvisega laevad. Kogu suuremate veoste transport käis seetõttu suurte veokitega üle laidude ja kohati ka läbi mere.

KEERULISED RESTAUREERIMISTÖÖD

Põhjalikud muinsuskaitse eritingimused

Väärtuslikud detailid

- Välistrepp, välisüks, varikatus. Esimese ehitusjärgu aknaavad koos ümbristega
- Välisukse sepisluuk koos originaalvõtmega ja metallist manustega
- Siseüks koos tuulekojaga
- Trepialune kapp I korrusel
- Sisetrepid koos käsipuudega, V korrus
- Põrandaliistud II, III, IV, V ja VII korrusel
- Aknad koos tervete klaaside ning algsete metallmanustega
- Vaibafiksaatori sulused
- I ja IX korruse paeplaatidest põrandad
- Ülemine dolomiitkarniis ja paekivist laotud vahekarniisid
- Tehnilise ruumi välisüks koos sulustega
- Metallist rõdupiire

nägid muuhulgas ette ka näiteks vanade aknaraamide restaureerimist. Paraku selgus tööde käigus, et osal aknaraamid on kahjustused nii ulatuslikud, et säilitada saab vaid umbes 30% vana materjali. Sellest hoolimata ei olnud uute raamide paigaldamine lubatud ning pidi leidma võimaluse, kuidas olemasolevaid restaureerida. Vastavalt muinsuskaitse järelevalve eritingimustele paigaldati akendele tagasi ka vanad klaasid, katkised asendati võimalikult originaalilähedaste „laineliste“ klaasidega.

Vilsandi saare kogukond tagastas ka vana tuulelipu, mille järgi sepistati uus. Samuti renoveeriti torni vaskplekk-katus – remonditi alusraam ning paigaldati uuesti plekktahtlaid.

Kõige mahukam töö oli Vilsandi tuletorni seintelt vanade krohvikihide puhastamine, lahtise krohvi eemaldamine ja uuesti krohvimine nii seest kui ka väljast. Samal ajal säilitati koostöös muinsuskaitse spetsialistidega vanu krohvikihite. Kõrget meisterlikkust näitasid Saaremaa puusepad, kes puittreppide ja vahelagesid plommisid.

Vana torni renoveerimisel kasutati ka innovaatilisi lahendusi – nii on nüüd tuletorni laternaruumis isepuhastuvad klaasid.

Huvitava leiuna tuli vundamendi puhastamisel välja klaaspudel, milles oli kiri: „Teenin Nõukogude Liitu!“

TULETORN SÄRAB TAAS

Väga suure töö tegi ära Veeteede Ameti haldusosakond, kes haldas ja koordineeris kogu ehitusprotsessi ning tagas selle, et kõikidel osapooltel – projekteerijal, ehitajal ja muinsuskaitse järelevalve tegijal – oleks soovi ja tahtmist anda oma vastutusosal maksimum.

Kokkuvõttes tasus iga pingutus ära ning me oleme jälle taastanud tükikese Eesti mereajaloo. Säravvalge torn loodetakse lähiajal ka kõikidele huvilistele avada. Kokku on Eestis praegu 12 tuletorni, mida kõik huvilised suveperioodil külastada saavad.



- Ventilatsioonivad
- Tehnilise ruumi malmist sisekarniis
- Laternaruumi malmist väliskarniis
- Tehnilises ruumis asuv laterna tugikarkass
- Laternaruumis asuv punase laternaklaasi fiksaator
- Laternaruumi aknaraamid koos metallist katteliistudega
- VI korruse tasapinnal seinas leiduvad metalliaasad



Peaminister, majandus- ja taristuminister ja Veeteede Ameti peadirektor kaaskonnaga Keri saarel

Peaminister külastas Keri tuletorni

Tekst: **MADLE PUUSEPP**, Foto: **SIIM WEST**

12. novembril külastasid Keri saart ja sealselt ajaloolist tuletorni peaminister Jüri Ratas ning majandus- ja taristuminister Taavi Aas koos Veeteede Ameti peadirektori Rene Arikasega. Lisaks kohtuti Keri Seltsiga.

2019. aasta sügisel tuli rõõmustav otsus, et valitsus eraldab järgmise aasta eelarvest raha Läänemere ühe vanima, hiljuti 300 aasta juubelit tähistanud, ent aastakümneid lagunenu Keri tuletorni kordategemiseks.

Tuletorni rekonstrueerimine on olnud Veeteede Ameti prioriteet juba aastaid, sest lisaks sellele, et tegu on ühe vanima toimiva navigatsioonimärgiga, on tuletorn ka hindamatu kultuuriväärtusega. Nüüd on koostamisel tuletorni renoveerimiseks vajalikud muinsuskaitse eritingimused, peale mida saab Veeteede Amet hakata ette valmistama projekteerimist.

Keri tuletornis põleb tuli ööpäeva ringselt 32,2 meetri kõrgusel merepinnast ja selle nähtavuskaugus on 11 meremiili. Suurte laevateede vahetus läheduses olev tuletorn teenindab nii Muuga, Kunda kui ka Sillamäe sadamatesse suunduvaid laevu, samuti ka idaläänesuunalist laevaliiklust.

Keri tuletorn on valitud rahvusvahelise organisatsiooni IALA (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*) poolt maailma 100 silmapaistvama ja erilise ma tuletorni hulka.



Merekeele nõukoda kui

Tekst: ENN OJA, Fotod: SIRLE ARRO, PEXELS ja PIXABAY

Veeeteede Amet on mereohutuse eest hoolt kandnud kokku 101 (neist pärast iseseisvuse jätkamist 30) aastat, merekeele nõukoda merendussõnavara eest pea 47 aastat. Iga uue loomisel tuleb ette raskusi, seetõttu meenutan järgnevalt, milliseid tõkkeid on tulnud ületada omakeelsete merendusoskussõnade loomisel.

Kui ligi pool sajandit oli meie jaoks mõistete lähtekeeleks vene keel ja abikeeleks inglise keel, siis viimased 30 aastat on allikad olnud vahetatud.

Üks olulisemaid takistusi on eesti ja inglise keele kuulumine eri keelerühma, millega kaasneb ka kummagi keele erinev ülesehitus. Nt sõnade järjekord: *freedom of navigation* – laevasõiduvabadus, *mate on watch* – vahitüürimees (kes X mis – mille kes).

Teine erinevus on sõnade tähenduses. Inglise keel kasutab sõnatüvesid või lühisõnu, millel on mitu vastet ning ühenditel abisõnadega leidub eesti keeles kümneid või sadu vasteid, vt näiteks sõnaraamatutes märksõnu *set*, *turn*, *run*. Täpse tähenduse aitab selgitada mõtteseos. Inglisekeelseid selline lahend rahuldab, meid mitte. Eestlaste omapära seisabki selles, et püütakse omavaste kujundada võimalikult täpse või paljuütlevana.

Eesti keelele omane käändelik-pöördelik sõnamuutmine nõuab aga palju lisasilpe ning valmis vaste tuleb sageli häirivalt pikk ja kohmakas. Kõnekeel toimib oma seaduste järgi ning erialati paljud sõnalohed lühendatakse suupärasteks ja valdkonnaväliselt neist aru ei saadagi. Pöördud maamehe poole, et andku *ots* siia, on vastuseks küsimärk. Täpsustad, et *otsa ots*, ja küsimärk muutub otsastki suure-

maks.

Kõige lihtsam on üle võtta võõras sõna kas muutmatal kujul või seda pisut kohendades eesti keelele. See käib põhiliselt purjelaeva oskussõnade kohta alamsaksa, hollandi ja saksa keelest: *drijven* – triivima, *boei* – poi, *matroos* – madrus, *schipper* – kipper, *achter* – achter, *boegsier* – puksiir, *gaffel* – kahvel. Oma osa andsid ka vene keel ja nüüd inglise keel, ehkki suurem osa meresõnadest on ka neis laenatud Põhjamere lõunarannikult: *ballast* – ballast, *tanker* – tanker, *stevedore* – stividor, *over all* – avraal, *napyc* – puri.



Keerulisem on leida puhteestilikke vasteid, kui ingliskeelsed sõnatüved ei ava mõiste sisu. Arukas on sellisel juhul selgeks teha mõiste tähendus, milleks ja kuidas väljendatavat kasutatakse. Nt *embrail* – (kahvelpurje) kiitauga koristama.

Osalt piisab otsetõlkest: *man-over-board* – mees üle parda, *main shaft* – peavõll, *contact*

mine – puutemiin.

Paljudel juhtudel saame vaste alles pärast ingliskeelse lahtimõtestamist: *married gear* – paarispoom; *red to red* – vasakparrastega (lahknemine), sest punane tuli asub laeval vasakparras.

Sedagi tuleb vahel täpsustada: *fire chief* pole tuleülem, kes midagi põletaks, vaid on tule-tõrjerühma ülem, kes sama tuld kustutab; *soft grounding* ei tähenda pehmet ehk kergert madalalesõitu, vaid sõitu pehme pinnasega madalale; *back letter* pole tagasikiri või vastuskiri, vaid tagatiskiri, millega midagi tagatakse; *cocked hat* pole laevajuhtimises kolmenuruline kübar, vaid asukohajoonete juurde tekkiv veakolmnurk; *call* pole mitte ainult väljakutse ja sissesõit sadamasse, vaid ka preemia (*special call* – eripreemia). *Make water* – vett tegema, tundub meile otsetõlkena lihtne ja naljakaski, kuid merekeeles on tal tegusõna lekkima tähendus.

Vahel õnnestub pikka selgitavat võorkeelset väljendit ka lühendada: *assembly of floating material* – ujukogum.

On tulnud abi otsida ka kolmandast keelest. Otsides vastet mõistele *lashing pot* selgus, et tegemist on kinnitusega, kuid sõnal *pot* on mitu vastet. Välja aitas prantslaste *crapaudine* [krapod'iin], kus tüvi *crapaud* tähendab kärnkonna. Nii saime vasteks kinnituskärna.

Sageli pole mõtet juuksekarva lõhki ajada, sest mitmele võõrastele vastab üks sisu. Nt *nautical college*, *nautical school*, *maritime college*, *maritime school*, *school of navigation* on eestikeeli lihtne merekool.

Pilditikke sõnaühendeid oleme saanud üle võtta samuti pilditilkult. Nt *killer wave* väljendab harukordselt kõrget ning ohtlikku lainet, erilisel tuntuud Aafrika kaguvetes. Eesti keelde



Raju



Paadisadam

õnade sünnitusmaja

võtsime selle kui *mõrtsuklain*e.

Sobiva vaste võib ette kirjutada ka häälikute kõla. Nt tuule kiiruse (m/s) ja tugevuse (pallid) tabelis orkaanile (*hurricane*) ja taifuunile (*typhoon*) omavastet otsides jääme pidama juba 1930ndatel pakutud omasõnade maru ja raju juurde. Küsimus oli vaid, kumb sobib rohkem.

Keelenõuandega arutledes jõudsime ühele meelele, et r sõna alguses on oma põrinalgamõjusam ehk rajum, ning nii saigi 11 palli (*violent storm*) vasteks maru ja 12 palli (*hurricane*) vasteks raju. Tormiga raskusi ei tekkinud, sest *storm* ja *Sturm* on oma kohta lühiduse ja ärritava hääldusega kindlalt kätte võitnud.

Laiade maanteede ehituse juures aetakse sageli segamini rida ja rada (kord vigane 4-realine, kord õige 4-rajaline). On merenduskeski *lane meter* – rajameeter (veeremilaevade mahutavuse mõõtühik) sageli esinenud liinimeetrina. Liin on kahe punkti vaheline mõteline sirge, rada aga 2-mõõtmeline pind. Ka Laevakokkupõrgete vältimise eeskirja (COLREG 1972) tõlkimisel sai selgeks tehtud *lane* tähendus ning *traffic lane* vasteks määratud sõidurada. Pisut kõnekeelele mõeldes polegi õiget vastet raske leida, kui meenutada, et meie esivanemad kõndisid mööda jalgrada, mitte jalgrida või jalgliini.

Vastete *waterproof* – veekindel ja *watertight* – veetihe (mõlemad loetakse samasõnadeks) juures tekkis küsimus, kas vesi ei tohi tulla sisse või minna välja? Olid ju elulised näitedki vastandlikud. Lõpuks rahuldus seisukoht, et mahuti puhul määrab läbilaskmatus eesmärgipärasus: veekindel riietus ja vahesein ei tohi vett lasta sisse (või läbi), veetihe anum ei tohi vett lasta välja.

Tehtu kõrval tuleb tunnistada ka seni lahendamatu.

Vast suurimaks vaenlaseks eesti keele eesindamisel on harjumuse jõud. Endiselt saab lugeda-kuulda parvlaeva asemel praamist ja madala asemel madalikust. Parvlaeva kujunemisest kirjutasin VA Teatajas 2019 2/4.



Madal ja madalik on aga omavahel lausa vastandid. Madalik on madalam koht maismaal, madal kõrgem koht meres. 80 aasta eest teatas Järva Teataja (01.11.1939), et madala veeseisu tõttu on Peipsi põhjaosas veepinnale kerkinud uus saar pindalaga umbes 2 km². Tegugi olnud Sahmeni-madalikuga, mida tunti ka Lambasaarena, sest aastasada varem olnud ta veest väljas ning seal karjatatud lambaid.

Täna teame seda veelust kühmu kui Sahmeni madalat. Kuid käesolev näide sobiks hästi ka madala ja madaliku eristamise meespädamiseks – madalast võib vee kadudes saada saar ja poolsaar, madalikust aga vee

üleujutades järv ja laht.

Teame, mida mõelda jaama, kai, lao, peatuse all, kuid meie keeles võimutseb ebamäärane terminal. Pärit ladina keelest, *terminus* tähendab millegi piiri või lõppu. Meie koolides enam ladina ja kreeka keelt ei õpetata ning niiviisi antakse võõrsõnadele meelevaldseid tähendusi, jättes täpsema oma varjusurma.

Omavahel kaklevad ka kruis, kruuis, matke, ristlus, puhke, kui silmas pidada laevu ja reise.

Heaks näiteks, kui varmalt oleme valmis lämmatama oma võõraga, on meil jõudsalt levitatav akvatoorium. Nimelt pole seda ladina tüvelist sõna ei ladina enda ega teistes romaanii ja germaani keeltes, küll aga vene keeles.

Vene *акватория* puudub nii 19. sajandi 2. poolel (1. köite esitrükk 1863. a) ilmunud Vladimiri Dali suures sõnaraamatus kui ka 1950. a Teaduste Akadeemia Vene kirjakeele sõnaraamatus. Seega saab järeldada, et sõna *акватория* mõeldi välja alles eelmise sajandi teisel poolel ning NSVL-i majanduspoliitiliste sidemete tõttu levis see sotsialistlike vasallriikide keeltesse (*акватория*, *акватория*), nende seas ka eesti keelde. Kuigi moodustatud igati keeleteaduslikult (*terra+tor+ium* eeskujul *aqua+tor+ium*), pole meil sellist omaloomingut vaja. Eesti keeles on nii tähenduslikult kui ka häälduslikult sobivam omavaste niigi olemas – veela. Viimast eelistavad ka inglise *water area*, saksa *Wassergebiet*, rootsi *vattenområde*, soome *vesialue*.

Täna oleme aga olukorras, kus akvatoorium on tunginud ametimeeste enesestmõistetavasse kõnepruuki, oskussõnade andmepanka Estermi, sadamatesse ja õigusürikutessegi, nt sadamaseaduses võimutseb võõras akvatoorium oma veela üle suhtega 105:2.

Veeteede Ametisse saabunud IMO RINGKIRJAD

- 1.** MSC.1/Circ.1376/Rev.4 (14.06.2019) - Continuity of service plan for the LRIT system;
- 2.** MSC.1/Circ.1609 (14.06.2019) - Guidelines for the standardization of user interface design for navigation equipment;
- 3.** MSC.1/Circ.1611 (14.06.2019) - Interim guidance on technical requirements for fleet safety;
- 4.** MSC.1/Circ.1612 (1412) - Guidance for navigation and communication equipment intended for use on ships operating in polar waters;
- 5.** MSC.1/Circ.1412/Rev.2 (14.06.2019) - Principles and guidelines relating to the review and audit of the performance of LRIT data centres and the international LRIT data exchange;
- 6.** MSC.1/Circ.1563/Corr.2 (11.10.2019) - Carriage of dangerous goods (International maritime dangerous goods (IMDG) code Contact information for the designated national competent authority Corrigendum);
- 7.** MSC.1/CIRC.1610 (14.06.2019) - Initial descriptions of maritime services in the context of e-navigation;
- 8.** MSC.1/Circ.1613 (14.06.2019) - Interim iridium safetycast service manual;
- 9.** MEPC.1/Circ.512/Rev.1 (15.10.2019) - Guidelines for the provisional assessment of liquid substances transported in bulk;
- 10.** BC.1/Circ.74/Corr.1 (3.10.2019) - Contact names and addresses of the offices of designated national competent authorities responsible for the safe carriage of grain and solid bulk cargoes;
- 11.** BUNKERS.1/Circ.87 (5.09.2019) - International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Seychelles and Belarus);
- 12.** BWM.2/Circ.34/Rev.8 (16.10.2019) - International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (List of ballast water management systems that make use of Active Substances which received Basic and Final Approval);
- 13.** CT/AGR2012.1/Circ.12 (9.11.2019) - Cape town agreement of 2012 on the implementation of the provisions of the torremolinos protocol of 1993 relating to the torremolinos international convention for the safety of fishing vessels, 1977 (Accession by the Cook Islands and Sao Tome and Principe);
- 14.** IMSO.7/Circ.15 (11.11.2019) - Amendments adopted on 2 October 2008 to the convention on the international mobile satellite organization (Acceptance by Portugal and Hungary);
- 15.** LC-LP.1/Circ.91 (26.09.2019) - Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972, and its 1996 protocol (Invitation to report on activities related to disposal at sea of wastes and other matter in 2018);
- 16.** LL.1/Circ.157 (14.10.2019) - International convention on load lines, 1966 (Accession by Uganda);
- 17.** LL.10/Circ.82 (3.10.2019) - Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966 (Accession by Kuwait and Myanmar);
- 18.** LLMC.2/Circ.16 (30.09.2019) - Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Denunciation by Singapore);
- 19.** LLMC.3/Circ.56 (30.09.2019) - Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Accession by Singapore);
- 20.** LLMC.3/Circ.55 (26.06.2019) - Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Accession by Bahrain);
- 21.** PSL.6/Circ.84 (30.08.2019) - Protocol of 1988 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974, as amended (Accession by Kuwait);
- 22.** SN.1/Circ.243/Rev.2 (14.06.2019) - Guidelines for the presentation of navigation-related symbols, terms and abbreviations;
- 23.** STCW.2/Circ.89 (5.09.2019) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of Thailand);
- 24.** STCW-F.1/Circ.25 (1.08.2019) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for fishing vessel personnel, 1995 (Accession by the Gambia and Uruguay);
- 25.** TC.1/Circ.73 (22.10.2019) - Revised rules of operation of the technical cooperation fund;
- 26.** TM.2/Circ.154 (4.10.2019) - International convention on tonnage measurement of ships, 1969 (Accession by Belarus).

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

ESSEEKONKURSS

EESTI MEREKAITSE TULEVIK

Esseekonkursi 1. koht 500 €, 2. koht 400 € ja 3. koht 300 €. Eriauhinnad Eesti mereväelt, Kaitseliidu Tallinna maleva meredivisjonilt ja Laevastiku Ohvitseride Klubit.



KAITSEVÄE
AKADEEMIA

Kuidas toetab merevägi ühendoperatsiooni? Mis on tähtsam, kas iseseisev kaitsevõime või koostöö liitlastega? Kas gaasitorud, kaablid, sillad ja merealused tunnelid muudavad geograafiat? Kas Eesti mereala saab kaitsta kaldalt või hoopis õhust? Kas tulevik on mehitamata süsteemide päralt? Kas varsti sõidetakse merel ainult purjede ja patareide jõul?

Ootame esseesid 31. detsembriks 2019 epp.leete@mil.ee. Konkursi võitja kuulutatakse välja 21. veebruaril 2020 Kaitseväge Akadeemias.

INFO JA KONKURSI REEGLID: www.kvak.ee/merekaitsetulevik

Paks Margareeta avas ukсед

Madli Vitismann

Avati kaks ust: Pika tänava pool ja torni tagaküljel. Senise kesksamba asemel on ümmargune lift, siseõue asemel kogesaal. Keerdtrepp on alles ja torni ümarat kuju järgivad poolkaares vitriinid, kus on huvitav taaskohtuda tuttavate laevade mudelitega. Katusekohvik on mõnusam kui enne, aga juurde on tekkinud keldrikorrus. Korruste kaupa alt ülespoole avanevast merendusajaloost jätkub Meremehes artiklisari Eesti Meremuuseumi teaduritel.

Avauitrusel 28. novembril esinesid Kihnu lauljad-tantsijad-pillimehed. Muuseumi olid tulnud tervitama kultuuriminister Tõnis Lukas ja EASI turismiarenduskeskuse direktor Margus Sameli. Brasiliast „Admiral Bellingshausenilt“ tervitas video vahendusel muuseumi nõukogu esimees Roomet Leiger. Anneli Peebo ja Marko Matvere esitasid Siim Aimla muuseumi avamiseks kirjutatud ainukordse teose autori juhitud ansambli saatel. Tutvustati muuseumi uut raamatut „Paks Margareeta. Värav linna ja sadama vahel“.



4. juuli – kraana nokas on liftikarkass.
Foto: Madli Vitismann



2. september – kaljase „Triin“ masti alt puudub veel õnnemünt.

Foto: Madli Vitismann



Ettevalmistused münditsere-mooniaks.

Foto: Toomas Tuul



Fotokogu hoidja Andres Eero dokumenteeris mündi kohta.

Foto: Toomas Tuul



Meremuuseumi nõukogu esimees Roomet Leiger sättis kaheeurose laulupeomündi masti alla.

Foto: Toomas Tuul



Paks
Margareeta
Fat
Margaret



Mast toetub mündile.

Foto: Toomas Tuul



28. november – eksponaat on valmis.

Foto: Egert Kamenik