

NR 3 2025 (329)

MEREMEES VEEVEE

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine



**TAL
TECH**



TALLINK

TALLINNA  SADAM

Heade sõnumite sadam



BLRT
G R U P P

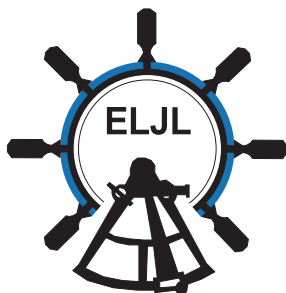


ALFONS HÅKANS

WE MAKE IT HAPPEN



**Baltic
Workboats**
shipyard



EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT

Association Of Estonian Deck Officers



MARINE & OFFSHORE
REFIT & ENGINEERING



MEC

MARINE
ENGINEERING



**SAARTE
LIINID**



EESTI LAEVAOMANIKE LIIT
Estonian Shipowners Association



KUNDA SADAM

Mööldes Teile!



MEREMEEZ

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: Joon OÜ
Trükki saadetud 16. septembril

Kaanefoto: Pärnu Jahtklubi on ainuke purjetamisorganisatsioon Eestis, kus purjetamisega saab alustada juba 4-aastaselt.
Foto: Oliver Lekk

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

Toimetaja: Jane Hõimoja
(meremees@taltech.ee),
Keeletoimetaja: Madli Vitismann
(meremees@online.ee)
Kujundaja: p²

KONTAKT

✉ meremees@taltech.ee



www.taltech.ee/
ajakiri-meremees



www.facebook.com/
ajakirimeremees/



ISSN 2504-7345 (print)
ISSN 2733-0915 (online)

Sisukord

Eesti merealapiiride tulevik: Territoriaalmeri	4
Meremeestel 30 aastat oma ametiühingut	8
Meremeeste huvide kaitse võrgustik	12
Indrek Sülla: sisemise kompassiga vanemmereloots ja elupäästja	14
Seilame süsinikuheitmetevaba saarte liinilaevanduse poole	16
Põhjustest, miks Eesti laevade algregister kiratseb	18
Lipuheiskamise ootel	20
Sinivalgest sinimustvalgeks	20
Eestisse saabus uus ujvdokk	23
Edukas välispraktika töi töökoha Rotterdamis	24
Orissaare Keskkoolis alustati madruseõppega	26
Pärnu Jahtklubis saab purjetamist alustada juba 4-aastaselt	26
Eesti Merekooli saatust katab tihe saladusloor	27
Veel üks Eesti kaubalaev mugavuslipu alla	27
Viis Eesti kaptenit said nimelised pingid	27
Merendusuudised	28
In memoriam	30
Laevaga Stockholmi juba 35 aastat	31
Eesti mereharija 2025	31
Fotoalbum Noblessneri tehase on raamatus	32

LEVITAMINE

Ajakirja Meremees on võimalik lugeda TASUTA veebis
www.issuu.com/ajakirimeremees

Ajakirja saab tellida KE Ajakirjanduse kaudu
ajakirjandus.ke.ee/toode/meremees/
üksiknumbreid saab osta Lennusadama poest.
Ajakiri ilmub neli korda aastas, aastatellimuse hind on 27 €.

Eesti merealapiiride tule

Tauri Roosipuu

Artiklisarja esimene artikkel keskendus territoriaalmere lähtejoontele, seekordses artiklis on vaatluse all territoriaalmeri ja selle piir.

Enne uue teema juurde siirdumist väärib lähtejoontega seoses mainimist üsna oluline uudis, mida pole Eesti meedias (silma hakkavalt) kajastatud. Nimelt kiitis Venemaa Föderatsiooni valitsus 18. juunil 2025 heaks määruse, millega kehtestati Soome lahes uued territoriaalmere lähtejooned (vt kaarti). 2024. a mais, kui meediasse jõudis Venemaa kavatsus selline muudatus teha, võtsid poliitikud ja välispoliitika eksperdid uudise vastu üsna valuliselt ja kriitiliselt, nimetades seda ka provokatsiooniks. Ilmselt tulenes see asjatundmatusest – lähtejoonte muutmine ei pea ilmingimata kaasa tooma nt territoriaalmere piiri muutmist – ja ebapiisavast infost. Neid vahetuid reaktsioone tasakaalustas meedias toona mereõiguse ekspert Alexander Lott, kes pidas lähtejoonte ajakohastamist positiivseks ja igati Eesti huvides olevaks.

Milline oli aga olukord enne? Kehitsid 1985. a NSVL Ministrite Nõukogu määruses toodud lähtejooned, mis kulgesid sirgete lähtejoontena Soome lahe kirdeosast mööda Eesti rannikut kuni Kuramaani, kust see jätkus standardlähetejoonena. Miks on see muudatus Eesti huvides?

♦ Venemaa territoriaalmere lähtejoonte käänupunktid ei paikne enam Eesti territooriumil, millega Venemaa ka juriidiliselt tunnustab Eesti Vabariigi territooriumi, mis praeguses julgeolekuolukorras on pigem üllatav, võttes arvesse, et pea 34 aastat see ebakõla neid ei seganud ning Eesti ja Venemaa vaheline merepiirileping on ratifitseerimata. Seda enam oleks mõistlik, kui ka Eesti vastaks sama sammuga, viies oma lähtejooned kokkulepituga kooskõlla.

♦ Samuti said Soome lahes selgemaks Venemaa merevööndid, eelkõige sisemised veed, sest sirgete lähte-

joonte süsteem ei ole enam n-ö avatud ehk katkestatud Eesti territooriumi tõttu.

Huvitav on see, et nii Venemaa uuendatud kui ka Soome lähtejooned algavad mõlemad Jähi saarelt, mitte maismaalt.

Territoriaalmeri

Järgnevalt on kirjeldatud peamisi territoriaalmerega seotud sätteid, eelkõige ÜRO mereõiguse konventsiooni (UNCLOS) põhjal, samas pole eesmärk siin kõiki UNCLOS e sätteid ümber kirjutada. Territoriaalmeri on sisemiste vetega või rannikuga ehk territoriaalmere lähtejoontega külgnev mereala, mille välispiir võib ulatuda lähtejoonest maksimaalselt kuni 12 meremiili kaugusele. Ajalooliselt oli territoriaalmere kaugus seotud nähtavuskauguse või suurtükide laskeulatusega, sageli oli see 3 või 4 meremiili. Eestis kehtestati sõnaselgelt territoriaalmere ulatus – 4 meremiili – 21. jaanuaril 1938 antud vee- teede seaduses.

Lisaks maismaaterritooriumile ja sisemistele vetele laieneb rannikuriigi suveräänsus ka territoriaalmerele, sh ka niihästi territoriaalmere kohal asuvalle õhuruumile kui ka territoriaalmere põhjale ning selle all asuvalle maapõuele. See on oluline nüanss, mida ei ole sageli teadvustatud. Territoriaalmeri piir määrab seega ka riigi õhupiiri mere kohal.

Õhuruumi käsitletakse üsna sarnaselt maismaale – iga riik kontrollib täielikult oma õhuruumi ning välisriigi õhusõidukid ei tohi sinna üldiselt siseneda ega seal lennata ilma loata. Seda reguleerib 1944. a rahvusvaheline tsiviillennunduse konventsioon (ka Chicago konventsioon). Kuigi territoriaalmeri on rannikuriigi territooriumi osa, siis meresõidu tuhandete aastate pikkuse ajaloo käigus juurdunud meresõiduvabaduse põhimõte eristab oluliselt territoriaalmerd rannikuriigi maismaaterritooriumist ja õhuruumist.

Nimelt on UNCLOS e kohaselt kõigi, nii ranniku- kui ka sisemaarikide laevadel õigus territoriaalmerest

rahumeelselt läbi sõita. Läbisõit peab olema katkematu ja kiire, peatuda ja ankurdada võib erakorralistes olukordades ning läbisõitu loetakse rahu-meelseks, kui see ei ohusta rannikuriigi rahu, avalikku korda ega julgeolekut. Välisriikide laevadelt ei tohi võtta tasu üksnes territoriaalmerest läbisõidu eest.

UNCLOS e ei eristata rahumeelse läbisõidu õiguse kehtestamisel tsiviil- ega sõjalaevu, s.t rahumeelse läbisõidu õigus on ka sõjalaevadel ja teistel riigilaevadel (mitteärilisel eesmärgil kasutatavatel laevadel).

Eesti riigipiiri seadus on selles osas UNCLOS ega vastuolus, sest sätestab, et välisriigi sõjalaev või muu riiklikul mitteärilisel eesmärgil kasutatav välisriigi laev võib territoriaalmerest rahumeelselt läbi sõita, kui välisriik teatab sellest Välisministeeriumile diplomaatiliste kanalite kaudu vähemalt 48 tundi enne laeva läbisõitu. Teates tuleb märkida laeva nimi, tüüp ja muud nõutavad tundemärgid, läbisõidu alguse ja lõpu aeg ning koht. Mereõiguse kodifitseerimise (hilisema nimega revisjoni) lähteülesandes (2015) on järeldatud, et kodifitseerimise analüüsi käigus vajab hindamist, kas see nõue on Eesti jaoks sedavõrd oluline, et põhjendada jätkuvat vastuolu mereõiguse konventsiooni artikliga 24. Seejuures ei ole Eesti ainus riik, mis sellise teatamis-/loakohustuse on kehtestanud.

Eelneva temaatikaga haakub uudis 26. juuli hommikust, kui Vaindloo saarest idas sisenes ilma loata (ehk eelneva teavitusega) Eesti territoriaalmerre Venemaa „Svetlyak”-klassi piirivalvelaev „Sochi” (pardanumber 500), mis viibis Eesti territoriaalmeres ligi 35 minutit ning kuni 500 m Eesti territoriaalmere välispiirist seespool. 28. juulil kutsus Eesti Väliministeerium välja Venemaa saatkonna ajutise asjuri, et avaldada protesti ja edastada ametlik noot Eesti merepiiri rikkumise tõttu.

UNCLOS e kohaselt võib rannikuriik nõuda sõjalaeva viivitamatut lahkumist tema territoriaalmerest, kui sõjalaev ei järgi territoriaalmerest

vik: Territoriaalmeri

läbisõitu reguleerivaid rannikuriigi õigusakte ega täida talle esitatud nõuet neid järgida. Reeglite kehtestamisel tasub alati ka mõelda, kuidas neid kehtestatakse ning milline on mõju, kui nende reeglite kehtestamist ei suudeta jõustada.

Kehtiva territoriaalmeri piiri probleemistik

Järgnevas territoriaalmeri välispiiri probleemistiku ülevaates ei ole tõenäoliselt midagi väga uuenduslikku, pigem on selle eesmärk teha kokkuvõtte varem esitatud erinevaist seisukohtadest, võtta neist arvesse autori arvates mõistlikud ettepanekud ning pakkuda siis terviklahendust ehk kus võiks Eesti territoriaalmeri välispiir tulevikus olla.

Eesti kehtiv territoriaalmeri välispiir on määratud 10. märtsil 1993 vastu võetud merealapiiride seaduses (MPS). Nagu juba eelmises artiklis mainitud, siis ei leia MPSist tegeliku territoriaalmeri välispiiri koordinaate, sest nii Läti kui ka Venemaaga on merealapiiride keskjoon (kokkupuutejoon) olnud riikidevahelise läbirääkimise objektiks, kuid MPS-i pole ajakohastatud ning välislepingutega kooskõlla viidud.

Parandatud viga

Alustame veast, mis on nüüdseks parandatud, kuid mida tasub siiski ajaloo huvides talletada. Nimelt paiknes vähemalt mitu aastat MPSi 2. lisa kohaselt Eesti territoriaalmeri välispiiri punkt nr 58 Läti rannikul Ventspilsist lõunas. Kuigi seaduse eelnõu, ingliskeelse tõlke ja Riigi Teataja paberväljaande kohaselt paiknes punkt laiuskraadil 58, siis Riigi Teataja elektroonilisse väljaandesse oli sattunud laiuskraad 57, mis lisas Eesti territoriaalmeri kolmnurkse siilu. Tõenäoliselt tekkis see viga Riigi Teatajas tekstikujul lisade asendamisel failikujul lisadega. Internet Archive Wayback Machine'i järgi juhtus see millalgi 2015. ja 2021. aasta maikuude vahel.

Autori järelepärimise peale parandati viga kiiresti ning nüüd leiab sealt märke: „06.12.2023 14:41 Veaparan-

dus – Parandatud ilmne ebatäpsus P-i nr 58 laius (N) 58 Riigi Teataja seaduse § 10 lõike 2 alusel.“ Viidatud sätte kohaselt parandab Riigi Teataja väljaandja ilmse ebatäpsuse, kui avaldatud akt ei vasta avaldamiseks esitatule, teatades sellest akti esitajale.

Liivi laht

Järgnevalt vaatleme territoriaalmeri piiri muudatusvajadusi alates Ikla külast, suunaga päripäeva. 10. oktoobril 1996 jõustus Eesti Vabariigi ja Läti Vabariigi leping merepiiri kehtestamisest Liivi lahes, Kura kurgus (Irbe väinas) ja Läänemeres. Selle välislepinguga ei muutnud ega kehtestanud rannikuriigid konkreetselt oma merevööndite piire, vaid leppisid sisuliselt kokku, millise jooneni võivad mõlemad rannikuriigid oma merevööndeid kooskõlas UNCLOSega kehtestada. Kaardilt on näha, et MPSiga kehtestatud territoriaalmeri välispiir ületab mõnes kohas välislepingu piiri, teises kohas aga välislepingu piirini ei ulatu. On loogiline, et ülimusliku välislepingu piiri taha jäävad MPSi territoriaalmeri alad ei kuulu Eestile, kuid tekib küsimus, milliste merevöönditega on tegu kohtades, kus MPSi territoriaalmeri piir välislepingu piirini ei ulatu. Kuna Eesti pole MPSiga Liivi lahes majandusvööndit kehtestanud, kas siis peaks eeldama, et tegu on avamerega?

Et välislepingu ja MPSi territoriaalmeri piiri lõikekohtade koordinaate ei ole määratud, tähendab see ka seda, et ühestki õigusaktist pole võimalik leida Eesti territoriaalmeri tervikliku välispiiri kõiki koordinaate, vaid tegeliku territoriaalmeri piiri saab määrata üksnes graafiliselt, võrreldes kaht joont, mis muudab selle keeruliseks, ebaselgeks ja -täpseks.

Kahe erineva merepiiri joone võrdlemisel on näha, kui suure ala loovutas Eesti läbirääkimiste käigus Läti le pärast 1995. a kevadtalvel alanud nõndanimetatud kilusõda, võrreldes algsest MPSis kehtestatud territoriaalmeri piiriga. Aga hea, et niigi läks, sest MPSi eelnõus ei olnud Kihnu ja Ruhnu sirge lähtejoonega ühendatud, mille tulemusena oleks Ruhnust põh-

ja pool tänase sisemere asemel hoopis majandusvöönd.

Kaardil on toodud halli punktiirina ka väljapakutud lähtejoone kavandist lähtuv maksimaalne 12 mere miili laiuse vööndi välispiir. Sealt on näha, et maksimaalse lubatud ulatuse saavutab territoriaalmeri Liivi lahes üksnes punktis 7. Seega peaks kulge-ma tulevikus territoriaalmeri piir alates Ikla külast identselt mööda välislepingu merepiiri kuni selle punktini 15 Kura kurgus.

Länerannik

Et Eesti länerannikul Sõrve poolsaarest Kõpu poolsaareni on võimalik territoriaalmeri kehtestada maksimaalne lubatud laius, siis tuleb seal ka territoriaalmeri välispiiri käänupunkte muuta lähtejoone punktide muudatuste tõttu – mõnes kohas senine ulatus suureneks, teises kohas väheneks vastavalt lähtejoone ulatuse muutusele.

Ka kehtivas MPSis on vähendatud territoriaalmeri ulatust Kõpu poolsaare liikluseraldusskeemi tõttu, mille kaudu kulgeb peamiselt laevaliiklus Soome lahega, jättes liikluseraldusskeemi ja territoriaalmeri välispiiri vahele veidi suurema kui ühe mere miili laiuse vahe. Rahvusvahelise laeva- ja lennuliikluse tõttu on mõistlik mitte laiendada territoriaalmerd liikluseraldusskeemi sisse (põhjendus järgneb), kuid pole ka vajadust eraldi nn puhvertsooni järele, mistõttu ühtib väljapakutud kavandis territoriaalmeri piir liikluseralduspiiri servaga.

Soome laht

Juba MPSi koostamisel otsustati, et Eesti ei laienda Soome lahes oma territoriaalmerd mõlema riigi territoriaalmeri lähtejoonte keskjoonele lähemale kui 3 meremiili. Sama põhimõtte järgimist eeldati ka Soomelt ning riikidevahelise nootide vahetusega selline kokkulepe sõlmiti. Sellega sündis Soome lahe keskele n-ö kunstlik majandusvööndi koridor.

Kokkuleppe kohaselt peavad mõlemad riigid teavitama teist riiki vähemalt 12 kuud ette, kui kavatakse oma territoriaalmerd laiendada. Kui

gi selles välislepingus on järeldatud, et vastasel korral „sulguks rahvusvaheline laevasõidutee Soome lahel täielikult“, siis on teadaolevalt kõik mereõiguse eksperdid jõudnud samale järeldusele, et tegu ei ole päris õige väitega ning tegelikult ei oleks juriidiliselt kuidagi keelatud olukord, kui Soome ja Eesti territoriaalmere piirid Soome lahe keskel kokku ulatuvad. Seda ettepanekut on tehtud varemgi korduvalt, kuid taas on see ettepanek aktuaalseks muutunud viimaseil aastail pärast merealuse taristu ja variaevastikuga seotud juhtumeid. Kui sellise käigu lubatavuses ollakse valdavalt üksmeelel, siis selle rakendamisel kohalduvate õiguste ja kohustuste osas mitte niivõrd.

Territoriaalmere laiendamist Soome lahe keskjooneni on toetanud või pigem toetanud näiteks Igor Gräzin, Heiki Lindpere ja Agnes Pilv (Juridica 5/2024). Selle muudatuse rakendamisel suureneksid rannikuriigi või -riikide õigused, kuid ei kaoks nt Venemaasuunalise laevaliikluse rahumeelse läbisõidu õigus, küll aga seaks see piiranguid õhuliiklusele.

Alexander Lott on oma 2017. a kaitstud doktoritöös ja arvukais artiklis avaldanud seisukohta, et kui Soome lahest kaotada praegune majandusvööndi koridor, siis rakenduks tulenevalt UNCLOSest Viru väinas (õiguslikult Soome lahe see osa, kus Eesti ja Soome territoriaalmered ulatuksid kokku) hoopis takistamatu läbisõidu õigus, s.t laevad ja õhusõidukid võiksid seda mereala läbida sisuliselt rannikust rannikuni (praeguse majandusvööndi koridori asemel). Selle käsitluse aluseks on Suurasaarest põhjas asuv n-ö kunstlikult loodud Venemaa majandusvöönd (kaardil helelilla). UNCLOS kohaselt kohaldub takistamatu läbisõidu õigus merealas, mis on lähtejoontest vähem kui 24 meremiili lai, kui see ühendab omavahel majandusvööndeid.

Seega võib järeldada, et majandusvööndi koridori saaks teoreetiliselt Soome lahest kaotada, kuid teisalt oleks naiivne arvata, et nt Venemaa suunaks selle muudatuse järel oma õhuliikluse Kaliningradiga sõitma ümber Norra. Pigem jätkaksid nad praeguste teekondade kasutamist. Kui me ei suuda oma piire seliselt jõustada nii poliitilisel-strateegi-

lisel tasandil kui ka taktikalisel tasandil piiril (nt juulikuine juhtum), siis on piltlikult öeldes parem hoida seda liiklust aia taga, kui lasta sellel oma aiast läbi trampida. Selleks, et saada neis vetes rohkem õigusi, oleks mõistlik territoriaalmere laiendamise asemel kehtestada hoopis külgvöönd, mis on järgmise artikli teema.

Kura kurk

Kuigi Lott väljendab oma doktoritöös (2017) arvamust, et ka Kura kurgus oleks mõistlik kehtestada majandusvööndi koridor takistamatu läbisõiduõiguse vältimiseks, siis Pilv selle vajalikkusega ei nõustu, tuues näiteks ka Rootsi ja Ahvenamaa (Soome) vahelise Lõuna-Kvarkeni väina, kus väina ühes otsas on ainult Rootsi ja Soome majandusvööndid. Kuna Kura kurgu kaudu ei toimu transiitliiklust kolmandasse riiki ning selle soovituslikud laevateed asuvad Läti poolel, siis ei kaalu ka autori arvates selle ettepaneku positiivne mõju üle sellega kaasnevad õiguste kaotust, eriti näiteks kriisilukorras mereõiduvabaduse piiramisel. Pigem tuleks vajadusel selliste takistamatu läbisõiduõiguse katsete puhul tegelda nendega juhtumipõhiselt. Eelnevast tulenevalt ei ole territoriaalmere piiri kavandis praeguse olukorraga võrreldes suuri muudatusi tehtud.

Oluline on ka see nüanss, et Soome lahe keskjoon ja seal paiknev liikluseraldusskeemidest moodustuv laevatee ei lange kokku. Selle tulemuseks on, et Eesti ja ka Soome on vähendanud asjatult oma territoriaalmere laiust seal, kus see ei ole navigatsiooniliselt majandusvööndi koridori jaoks vajalik. Samale järeldusele on jõudnud ka Pilv. Näiteks on Soome vähendanud Lahemaast põhjas oma territoriaalmere laiust ka rohkem kui 6 meremiili, et territoriaalmeri ei hõlmaks liikluseralduskeemi.

Eelnevast tulenevalt on kavandis laiendatud Eesti territoriaalmerd maksimaalse laiuseni või kuni Eesti ja Soome kokkulepitud keskjooneni, kui see on lähtejoonele lähemal kui 12 meremiili, või kuni Soome lahe keskosas olevate liikluseraldusskeemideni

või neid ühendavate mõtteliste joonteni. Soome saaks samal põhimõttel kuulutada territoriaalmereks märkimisväärse ala Keri saarest põhja pool.

Tahkuna poolsaarest Pakri poolsaareni on territoriaalmerel praktiliselt maksimaalne laius, välja arvatud punktis 34, kus tuleb ette keskjoon. Edasises osas on territoriaalmere laius teiste riikide ja laevatee koridori läheduse tõttu väiksem. Alates Pakri poolsaarest külgneks territoriaalmere piir laevaliikluskoridoriga.

Kavandikohase territoriaalmere piiri rakendamisel saaks praktiliselt likvideerida ka n-ö isetekkeliste ankrualade probleemi (käsitlitud nt Meremehes nr 4/2023), vähemalt selle praeguses peamises asukohas. Just laevaliikluskoridori ja keskjoone lahknevuse tõttu on Eesti põhjendamatult territoriaalmere laiuse vähendamisel tekitanud majandusvööndi alad, kus ankurdamist ei saa keelata ja kus seisavad ankrus laevad, mis ootavad pääsu Venemaa sadamatesse. Seejärel on võimalik kaaluda selliste laevade tarbeks ametliku ankruala loomist Eestile sobivasse kohta – territoriaalmeres paiknevasse ankrualasse sisenemisel peaksid laevad nõustuma ka rannikuriigi kontrolliõigusega.

Narva laht

2014. a sõlmitud Eesti ja Venemaa vahelist merealade piiritlemise lepingut ei ole kumbki riik ratifitseerinud. See tähendab, et see ei ole ka õiguslikult kehtiv, samas paistab, et mõlemad riigid lähtuvad faktiliselt selles kehtestatud piirist. Samas, seda teadmata, lähtudes MPS-is toodud territoriaalmere piirist, võib nt mõni hobilaevnik sattuda tahtmatult territooriumile, mida Venemaa peab endale kuuluvaks ja mis võib tekitada praeguses julgeolekuolukorras sisuliselt omajagu probleeme. Seepärast on eriti oluline, et isegi kui välislepingu ratifitseerimiseni niipea ei jõuta, siis samad koordinaadid oleksid fikseeritud (ühepoolset) vähemalt seaduse tasemel, et oleks võimalik mingisuguselegi kehtivale õigusaktile tugineda. Väljapakutud kavandis jätkub territoriaalmere piir mööda 2014. a välislepingus kehtestatud punkte, alates laevatee mõttelise joone lõikumisest välislepingu piiriga.  Järgneb

Meremeestel 30 aastat

Madli Vitismann

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing (EMSA) tähistas 6. juunil 30. aastapäeva konverentsi ja peoga, kavas on ka nende aastakümnete tegevust kokkuvõttev raamat. Aastapäevajärgses vestluses tuli peale ametiühingu töö jutuks EMSA osalus riigi merenduspoliitika arutamisel. Ametiühingu prioriteetide hulgas on ka riiklik merenduspoliitika ja haldussuutlikkus.

Meremees kajastas 1995. aastal alates 6. juunist kõigis numbrites EMSA tegemisi, alates põhikirjast kuni liitumiseni Eesti Meremeeste Uniooniga. Asutamiskoosoleku kohta on Meremees hinnang: „*Lõpuks ometi asutati 7. juunil see meremeeste ametiühing, mida juba pikemat aega olemasolevate kõrvale või asemele on oodatud.*“ EMSA esimees **Jüri Lember** mäletab seda repliiki.

Päris alguses

Meremees avaldati uue ametiühingu põhikiri ja tegevuskava, septembri alguseks oli 352 liikme-avaldust.

Mul on meeles, et aasta lõpuks oli 375.

Kohtumisel Eesti Meremeeste Uniooni esimehe kapten Karl Matsoniga Stockholmi Eesti Majas näitas ta oma Eesti meremehe teenistusraamatut ja ütles: „unioon on ITFi liige ja esindab seal Eesti laevandust uhkesti edasi.“ Aga lõpuks nentis: „Praegused uniooni liikmed on kõik pensioniealiseks saanud.“

Üks neist, Peeter Ree, kes elab Filipiinidel, on tänavugi meie juubeli puhul Eestis. Peeter Reel on kaasas album laevadest, millel ta on teeninud: 52 laeva 48 aasta jooksul. Sh eesti reederite laevad, ta töötas ka ühel Arved Mägi laeval.

Detsembris 1995 tegeti ühisavalduse Eesti Meremeeste Unioniga Rootsi Kuningriigis. Kas EMSA sai ITFi liikmeks uniooni toel?

ITFis oli ja on põhimõte, et uusi



Aastapäevapeol hoiab Jüri Lember kuju, mille Hansa Shippingut veerand sajandit juhtinud Ants Ratas kinkis EMSAle sõnadega: „Oleme töandjana tugevam pool. Mees paadiga näitab, kes on tugevam“. Foto: Erlend Staub

liikmeid ei võeta, kui ei ole eelneva nõusolekut.

Kas vene ametiühingute nõusoleku oleksite saanud?

Vaevalt küll. See oli eriline olukord ka ITFile, et oli tekkinud uus vabariik. Ja kui tegelikult oli unioon enne hr Donovit (Eesti Veetransporditöötajate Ametiühing oli ITFi liige), siis arvan, et oli üsna märkimisväärne ka ITFile, et selline kohtumine aset leidis ja seal liitumisdokument allkirjastati.

Algusaastal 1996 oli palju juttu meremeeste seadusest. Mis sellest saanud on?

Esmalt võttis Riigikogu enne sajandivahetust vastu mereteenistuse seaduse. Nüüd on sellel uus nimi – Mere töö seadus.

1996. a on olnud kaks esimest kohtasja, milles teid esindas advokaat Siiri Schneider.

Kohtuasju ei mäleta, aga mäletan laevale jõudmiseks Virtsu kiirustamist mööda kiilasjääs teed. Pidin jõudma Kuressaarde töövaidluskomisjoni: tol ajal oli tavalugu, et reeder Saaremaa Laevakompanii oli unustanud, et ka merel töötajail on riigipühadel topelttasu. Esimeste hulgas oli samal teemal ka kollektiivne hagi Estline'i vastu – samuti oli maksmata kas töö riigipühadel või ületundide eest ja

töandja seda ei tunnistanud.

Tahes-tahtmata jääb meremees laeval lihtsalt hätta, kui on üks ja pole sellist ütehoidvat ühingu. Saabub päev, kui mingi raha on maksmata või on midagi juhtunud, ja töandjal on kallihinnalised advokaadid, kes keeravad kogu teema pea peale. Sel meremehel pole sel määral raha, et kuskile minna end kaitsma, selleks peabki ametiühingus olema.

Ametiühing on seaduse järgi ainus organisatsioon, mis selliseid asju seaduslikult teha saab ja millel on teatavad õigused. Eesti ühiskonnas kipub suguvõsade kaupa olema palju inimesi, kellele on omane parempoolne maailmavaade ja kellele sõna „ametiühing“ ei meeldi.

Töötajaid võib hirmutada

Sajandivahetusel läksite kohtusse 52 Nordic Jetline'i töötajat esindama, aga kohtuprotsessi alguseks oli neid järele 19. Nad võitsid selle protsessi, aga kas sellist hirmu on ka tänapäeval?

Enam pole nii mahukaid kohtuasju olnud. Lisaks Nordic Jetline'ile oli veidi hiljem sama teema meie suures murelapses – HHLAs (Muuga konteineriterminalis) ja ka Refetras, mis ühines Transiidikeskusega. Oli samu-

oma ametiühingut

ti, et algul oli 36-37 töötajat, kellest lõpuks jäi järele kümmekond ja nad said oma saamata töötasu kätte.

Nende vaidluste ajal leitud tööandja poolel jabur võte, et tööandja korraldas töötajale usaldusisiku valimise – seaduses on see võimalus – ja lasi sellel fiktiivsel töötajate esindajal alla kirjutada selle kollektiivlepingu teksti, mis sisaldas umbes 95% ulatuses meie ehk ametiühingu usaldusisikuga kooskõlastatud teksti klausliga.

See oli, et töötajale, kes ei ole kahjustanud tööandja mainet või on olnud lojaalsed, neile maksti igal kuul 70 eurot lojaalsustasu. See oli suur raha tol ajal, kui palk oli umbes 900 eurot. Refetra töötajad, kes kollektiivse hagiga kohtusse läksid, said seevastu saamatajäänud ületunnitasu jms hüvituseks päris korraliku summa.

Saavutasite ka streigiõiguse, aga keegi ei tahtnud streikida.

See ongi praegune olukord. Streigiõigus tuli pandeemia järel või sõja alguses ja sealsed muukeelsed töötajad on kahjuks enamjaolt kujunenud olukorra tõttu väga kartlikud. Teine paha teema selles ettevõttes on, et tööandja, vaatamata sellele, et omanik on vahetunud, toetub ikkagi kauaaegsetele keskastmejuhtidele ehk brigadiridele, kes on tööandjale lojaalsed. Neile kui kubjastele on antud rohkem õigusi kui on mõnes nüüdisaegses ettevõttes vaheastme juhil.

Streigiõigus on meil seal siamaani, mõistusjärane aeg streikimiseks on tõenäoliselt selja taga. Aga seal on ka oma raudvara neid, kes on põhimõtteliselt on aru saanud, et ametiühing peaks olema ja töötajatega tuleb nõu pidada.

Eriti suured ettevõtted

Kas teid puudutab globaliseerumine: kui ühed ostavad teisi üles ja nii suured ettevõtted ei kuula enam kedagi?

Eks ikka puudutab, see on karm aeg.

Kas aitab eri riikide ametiühingute koostöö?

Seda pole sadamatöötajate valdkonnas siiani veel päris üht jalga käima saadud. Suur takistus on ka sõja-

olukord Ukrainas ja tõenäoliselt ka HHLA omanikevahetus – seal omandas osaluse MSC ja kõik pole veel paika loksunud.

Kas ametiühingu jõust enam ei piisa, kui vastas on nii suured kontsernid?

Ega piisa ka riikide jõust, kui rahamaailma suurfirmad suudavad oma lobitegevusega poliitikat nii palju mõjutada, et keerataksegi mitmed asjad pea peale. Rahvusvaheliselt on see ametiühingutegevuses päevakorral ja sellega tegeldakse. Proovitakse vastukaaluks mingit töötajate solidaarsust tekitada. Püütakse teha rahvusvahelisi lepinguid ja Euroopa Liidus on püütud luua Euroopa töönoogusid.

Meil on ju ka Tallink suuretevõtte, kus lepingupartnerid on lisaks meie ametiühingule Soome ja Rootsi meremeeste ametiühingud. Arvati, et sealgi saaks rahvusvahelisi piiriüleseid küsimusi arutada töönoogukogu, nagu Euroopa Liidu direktiiv ette näeb. Aga kui selgus, et Eestis on palju rohkem töötajaid ja seetõttu ka rohkem hääli ning meretagused ametiühingud oleksid vähemusse jäänud, siis kadus neil huvi ja nõukogu on tänini loomata.

Missuguseid tähelepanuväärsemaid töövaidlusi tooksite esile?

Eks meil ole pikki piigimurdmisi olnud. Transiidikeskus on, nagu on, ja mingit töövõitu selles ei ole. Aga oleme väga tänulikud meie nõustajale, advokaat Siiri Schneiderile, ja tema abilisele Tallinki ja teistes töisemates kohtuvaidlustes, kadunud Rando Otsmäele. Ei taha ära sõnuda, aga me ei ole 30 aasta jooksul ühtegi kohtuasja kaotanud. Mitte ühtki!

Oleme alati kindla peale välja läinud. Ja me ei ole ka ühtki inimest, kel on tõsine põhjus, aitamata jätnud või kohtus käimata. Kõige suurem kohutlik kompromiss oli meil Tallinkiga palgaleppe vaidluses 2009.-2010. aastal. Selles olid punktid, mille põhjal inimesed said mitte kogu raha, aga siiski suurema osa sellest, mida Tallink tõlgendas, et ettevõtte ei oleks pidanud maksma.

Ühiskonnas enam kõlapinda leid-

Fakte aastapäevakonverentsilt:

- ◆ EMSAI on üle 2000 liikme (tippajal 2019. a oli üle 3000)
- ◆ suurim vanusrühm on 35-44-aastased
- ◆ pandeemia ajal 2021. a maksis EMSA oma liikmeile üle 281 000 euro toetusi, sh 56 200 eurot makse
- ◆ pandeemia tõttu kadus 700 meremeeste töökohta, EMSAst lahkus 500 liiget

◆◆◆

- ◆ Eestis oli 1. jaanuaril 7239 kehtivate dokumentidega laevaperelliiget
- ◆ umbes 2/3 Eesti residentidest meremehi töötab võõrriippude all

◆◆◆

- ◆ 2007 ilmus Kiiker nr 1
- ◆ 2011 ilmus venekeelne Kiiker
- ◆ 2016 ilmus esimene Kiikrike

nud teema, mida pole Eestis piisavalt kajastatud, on kutsehaiguste teema. Meie kohtus lõpuni käidud juhtum oli pikka aega töötanud kajutiteeni ja kutsehaigus, kui ta monotoonseid ja raskeid liigutusi tehes haigestus, mistõttu tekkis püsiv tervisekahjustus ja õigustatud kahjunõue.

Eestis keegi kutsehaigusi ei uuri ega analüüsi. Meil on soovitatud küsida Taanist või Soomest, kuidas laeva töökeskkond tervist mõjutab, seal on vastavad uurimisinstiitute olemas.

Stena Line'i omanik Dan Sten Olsson tänas ametiühinguid 90. sünnipäeva intervjuus Sjöfartstidningenile. 40 aastat tagasi vaidlesid nad oma vaidlused ära ja nüüd on reeglid paigas: „Teame, kuidas asi käib ja teame, mida oodata“. Kas olete seda ka Eestis täheldanud?

Meie suurima käibega ja töötajate arvuga ettevõttes Tallink Grupp oleme küll seda tajunud, meil on näiteks igakuised töökoosolekud. Algusaastail saime kokku ainult siis, kui mingi suurem kanakitkumine oli. Nüüd proovime koos ikkagi eos probleeme lahendada, et töötajad ei peaks kohut käima või töövaidluskomisjoni uksi kulutama. Igal juhul on minu arust tajutav, kui on pikka aega kollektiivsed töösuhted, nagu Tallinki puhul 1996. aastast.

Tulemuslikkus sõltub osalt sellest, kui hästi inimene end oma töökohal tunneb.

Jah. Meil on praegugi pooleli üks mõninga töökiusu teema. Parimates peredeski juhtub, et satub pere hulka isikuomadustelt juhiks mittesobiv inimene. Ta võib olla küll hästi innovaatiline, leidlik ja töökas, aga kui ta inimestega suheldud ei saa ja kõik teised peavad selle pärast olema iga päev närvilises keskkonnas ja kartma kogu aeg midagi, siis sellised asjad tuleb üheskoos tööandjaga elimineerida.

Laevaomanik pole alati tugevam

Hansa Shippingu juht tuletas teie aastapäevapeol meelde, et laevaomanik on tugevam.

No meid on ikka hulga rohkem, selles oleme meie tugevamad. Hansa Shippingul on olnud mõni aasta tagasi probleeme Rootsi ametiühinguga ja oleme olnud sunnitud ka neid asju lahendama.

Kui Eesti reeder laevad on välislipu all, mis kodakondsus on meremeestel?

Põhiliselt on olnud Venemaa kodanikud Venemaa mehitusfirmadelt, olulises vähemuses ukrainlased ja võib-olla 3-5% Eesti kodanikke. Vahepeal oli ka igapäevaseks töökeeleks laevades vene keel.

Kuidas on Amiscoga?

Ka Amiscoga on meil lepingud. Neil on seitse laeva, seal on rohkem Eesti residentide ja lätlasti.

Kas olete Euroworksiga jõudnud tegelda?

Nad kadusid üllatavalt vaikselt – viisakas oleks olnud mainida, et neil on probleemid. Kui „Viking XPRS“ lahkus Eesti lipu alt, ei olnud Euroworks kollektiivlepingut üles. Tulenevalt merivõla eripärast, kui mingi raha jäi kellelgi saamata ja leping kehtib, siis võib nõue minna edasi reederile. Näiteks klausel: kui inimesel on pensionini jäänud kuni viis aastat ja ta enne seda koondatakse, siis peab ta saama miinimumpalka pensioniea saabumiseni, kui ta tööd ei leia.

Eesti Merelaevanduse endise kaadriosakonna majas paikneb veidra nimega reeder Lanemeri OÜ, lisaks sellega seotud Veliron Invest jt laevaomanikud.

Lanemeri laevaga „Nanto“ oleme poolel teel. Proovisime lahendada Eesti tööinspektsiooni ja Hispaania ametiühingu abil, et vähemalt töölepingutes oleks kõik kirjas nii, nagu Eesti seadused ette näevad. Seal ei olnud riiklike pühade eest topeltmaksmist ega ka ületunnitöö regulatsiooni, nagu meretöö seadus ette näeb. Arvan, et nüüdseks on seal paberimajandus korras, aga kas tegelikkuses ka kõik nii toimib ...

Laev sõidab Hispaania ja Kanaari saarte vahet, tõenäoliselt peame ise minema korra Hispaaniasse laevale koos hispaanlastega. Me ei saa lubada, et Eesti lipu all ei austataks Eesti õiguskorda.

Seal oli ka rahvuslikku diskrimineerimist.

Jah, oli muidugi üllatav, et poolakast madruse tasu oli filipiinlastest poole kõrgem.

Riigi oponent

EMSA on ka riiki pidevalt kritiseerinud, küll oponeerinud, küll nõudnud midagi. Oli ju merenduse arengukava aastaks 2012-2020, mida tegime suures üksmeeles.

Ja selle pani kokku Toomas Haidak majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumist. Metoodika, kuidas seda tehti, kokku kutsutud töörühmad, kui korralikud arutelud eelnesid, see kõik oli väärt hinnet viis pluss. Aga kõik edasine jätab muidugi väga soovida.

Rakenduskavas oli arengukava 1. punkti taga summa 0 eurot.

Eks see oli selline ideaalkava. Tegelikult oli see nii minu kui ka teiste inimeste mitme aasta tegevus, suutsime ikkagi koos selle dokumendini jõuda.

Ma ei tea, et seda sihilikult oleks tehtud, et Eestis ei saaks süsteemsel ja põhjalikult tegelda merenduse edendamisega, aga süsteem on viltu. Teiseks on pärast Veeteede Ameti likvideerimist hirmus dubleerimine, kuigi põhjendus oli, et edaspidi läheb efektiivsemaks ja dubleerimine väheneb. Pigem on risti vastupidi läinud ja mitmes asutuses tehakse sama asja paralleelselt, nt viienda parvlaeva projekti, ja tulemus on nagu luik, haug ja vähk.

Millised on EMSA ootused uutele juhtidele kliimaministeeriumis?

Ennekõike on ootus uuele ase-kantslerile. Loomulikult tahaksime, et oleks järjepidev toimetamine õiges suunas, enne seitse korda mõõdetud ja läbi mõeldud. Ootus on, et mere-majanduse uued juhid tunnustaksid senise kogemustepagasi väärtlikuks, mille oleme üle 30 iseseisvusaasta jooksul omandanud. Ja mis siis, kui läbiarutamiseks läheb mõni kuu kauem aega, aga ümbertegemiseks läheb palju kauem aega ja see maksab palju rohkem.

Missugused teemad vajavad EMSA lähemat tähelepanu?

Esmajoones teevad muret kutsehaigused ja tööõnnetused. Teine on kindlasti merendusettevõtete konkurentsivõime ja riigi maksusüsteem. Tahes-tahtmata oleme nendel teemadel reederitega ühes paadis, sest meie liikmete enamik töökohti on parvlaevadel.* Teised riigid, sh ka lätlased, on juba 10 ja rohkemgi aastat rakan-danud reisilaevadel ka meremeestele soodsamat tulumaksusüsteemi.

Positiivne on, et oleme mingisuguse reeglistiku nende aastate jooksul paika saanud, mis puudutab meretöö keskkonda ja seda reguleerivat eriseadust. See on olemas ja töötab.

Veel on positiivne, et meil on lõpuks tekkinud merendusklaster. Tegime algul merendusnõukoja, millesse kuulusid merenduses tuntud isikud. Nüüd on see lõpuks jõudnud sinnani, et ka ettevõtteid on tunneta-nud vajadust nagu teistes mereriiki-des – ettevõtteid hoiavad kokku oma riigi sees, et olla rahvusvahelises konkurentsivõimelised.

Suurem kui põllumajandus

Kust pärineb teie öeldud merenduse osakaal 4,5% Eesti majandusest?

See tuleb välja erinevatest uurin-gutest, mis aastate jooksul tehtud, ka riiklikust merenduskavast. See arv on varieerunud, viimati oli merenduse valges raamatus eri hinnanguil 4,2-5,1%. Sõltub sellest, kui palju mere-majanduse kogumisse võtta. Kõik ei ole ju vaid merenduses toimetavad ettevõtteid, mõni teeb laevadele sead-meid ja võib-olla traktoritele ka. Kui palju merenduse kaudu SKP käivet ja tulu tekib, seda nad siis hindavad.

Statistikaamet selliseid andmeid otsustajaile ei anna.



Peeter Ree, endise Rootsi Meremeeste Uniooni liige (Jaanus Kuiva käevangus) on aastapäevapeol järjepidevuse sümbol. Foto: Erlend Staub

Merendusstatistika on üks põhiline mõjur, et poliitikud ja majandustegelased tunnustaksid, et meremajandus on spetsiifiline omaette majandusharu.

Näiteks üliõpilastööde riiklikul konkursil on kuus valdkonda. Üks on põllumajandus, veel on humanitaar-, sotsiaal-, meditsiini-, tehnikateadused ja vist tehnoloogia. Küsisin viimasel korral: „Kus on merendus? Põllumajandus on eraldi valdkonnana, sest soovite, et noored spetsialiseeruksid, teeksid teadustööd ja tooksid neid riiklikule konkursile. Aga me oleme vist kahel aastal jätnud välja andmata Uno Lauri üliõpilaste teadustöö preemia, sest valdkonnas, mis puudutab meremajandust, -tehnoogiat, -tehnikat või ka -sotsiaalvaldkonda ei ole ühtki tööd.“ Sain vastuse, et on mingisuguse rahvusvahelise klassifikaatori järgi, milles ei ole merendust.

Aga mis see meisse peaks puutuma? Oleme iseseisev riik ja teame, et meil on vajakajäämine, et ei ole mere-, õigus- ja majandusteadlasi, kes oleksid merendusele spetsialiseerunud juba ülikooliajast. Miks me ei või siis ministri määruse või käskkirjaga lisada eraldi meremajandust või -teadust üliõpilaste teadustöö valdkonnana?

Mereteadus meil ju on, koguni kahes instituudis kahe ülikooli juures. Merenduse eripära ongi, et mitu valdkonda põimuvad ja teadustööd tuleb teha võib-olla mitme teadusvaldkonna ühise teadmise ja integreeritud tulemina.

Olete aastakümneid rääkinud, et meremajandus on Eestis suurema osakaaluga kui põllumajandus. Kas see teadmine ei jõua otsustajateni?

Olen sellest isegi ajalehes kirjutanud. Põllumajanduse osakaal oli 3,5% ja meremajandusel samal ajal umbes 4%. Merendus pole väiksem, selle lisandväärtus on olnud suurem ja ka perspektiiv suurem.

Lootus on, et ühinenud merendusklaster ei ole ajutine kunstlik projektimoodustis, vaid jätkab ennekõike suurettevõtete – Tallinki, Tallinna Sadama ja BLRT – eestvedamisel. Neist tuleneb omaette kurioosum: kuna meil on nii suured edukad ettevõtted, siis justkui pole selle majandusvaldkonnaga muret. Miks peaks hakkama niivõrd eduka valdkonnaga tegelema?

Ei mõelda sellele, et riigi toeta võib see edu ühel hetkel otsa saada. Ka teised riigid hoolitsevad oma ettevõtete eest. Tallink ja BLRT on meil tõesti unikaalsed, aga need algasid tänu sellele, et meil oli odav tööjõud. Algul sai suhteliselt lihtsalt konkurentsipüsida tänu kõrge kvalifikatsiooniga tööjõule, aga see eelis on aasta-aastalt kadumas.

Vaja minna põhikooli

Mis teema vajab veel ametiühingult eriti tähelepanu?

Kõige teravam teema on meil jätkuvalt merehariduse ja merepersonali tulevik. Võib-olla on õige hetk juba

kadunud, kui oleks vaja olnud põhikoolilastega tõsiselt tegelema hakata.

Orissaare mereklassi püüetakse taastada, kas on lootust?

Arvan, et on lootust, aga sellele tuleb n-ö toitu juurde anda. Üks asi on raha, aga teiseks tuleb käia mööda põhikooli, et huvi tekitada. Väikesadamad hakkavad korda saama ja rohkem on hakatud veesõidukeid soetama. See tähendab, et pered käivad koos lastega rohkem merel.

Seda süsteemi tuleb nüüd toetada, kui on mudel, mis peaks töötama ka teistes gümnaasiumites. Õppekava on transpordiameti kinnitatud ja mereakadeemia kvaliteedisüsteemi kontrolli all. Ei ole lihtsalt valikainete õppimine, vaid õpilasel on võimalik keskkooli järel kutseksam ära teha. Ka eksam peab tasuta olema, nii peame leidma ka selleks raha.

Tööturg on parem

Kuidas võtaksite kokku aasta-päevaks saavutatu?

Keeruline on kolmekümnet aastat kokku võtta, aga üldjuhul oleme leidnud oma koha. Enamik merendusega seotud inimesi teab, et selline ühing on olemas ja meremehed ei ole kaitseta.

Kas tööturg on korrastunud?

Selline mulje jääb, et on korrastunud, sõltumata sellest, et tööinspektsioonis on üksainus inspektor kogu merenduse ja sadamate peal. Ta peab iga üksikut juurdetulevat laeva kontrollima ja dokumente nõudma ja tuhat üks asja tegema. Huvi- tava, kui palju inimesi eri ametites põllumajandusettevõtetega tegeleb?

Arvatavasti palju.

Mäletan, et ükskord võrdlesime. Merendusministeeriumi ei ole, aga põllumajandusministeeriumis koos ametitega oli sadu inimesi.

Tol ajal ei olnud ministeeriumis isegi meremajandusosakonda.

Jah, lennundus ja merendus pandi kokku. Mul on küsimus, kes tulevad selliste ideede peale? See näitab noore vabariigi häda, et riigi haldusstruktuur ei ole paika loksunud pika traditsiooniga riigi kvaliteeditasemele. 

18. juuni

* Kliimaministeerium teatas 22. augustil, et taastatakse reisilaevanduse toetusmeede summas 2 miljonit eurot aasta lõpuni.

Meremeeste huvide kaits

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu 30. aastapäeva aktusel esinenud Jaanus Kuiv on olnud EMSA volikogu esimees aastail 2008–2011 ja kuni 2021. aastani aseesimees, aga juba alates 2001. aastast ITFi inspektor. Ligi kümneaastasele tüürimehekogemusele on järgnenud pea veerand sajandit rahvusvahelist koostööd meremeeste tööolude tagamisel, millest ta siinkohal jutustab.

Jaanus Kuiv, ITFi inspektor Eestis

Eestis alates 2001. aastast

Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (*International Transport Workers' Federation, ITF*) Eesti inspektoraat sai alguse 2001. aastal. Enne seda oli kolme Balti riigi kohta vaid üks inspektor, mu hea sõber ja kolleeg Norbert Petrovskis, kes asus Riias. Tal tuli meremeeste abistamiseks sõita ühest riigist teise, taotleda eraldi lube sadamasse pääsuks ning kaasata vastava riigi juriste, et meremehi aidata. Üsna keeruline ja ebaefektiivne.

Iga-aastaselt Balti Komitee koostoolekul otsustasid Läänemeremaade ametiühingud, et kõigil Läänemerd ümbritsevat riikidel peab olema oma inspektoraat, et meremehi tõhusamalt abistada. Selline otsus esitati ITFi peakontorile ja saadi sellele ka toetus.

Olin parasjagu „Regina Baltical“ tööl, kui helistas EMSA esimees Jüri Lember ja teatas eesolevast konkurssist ITFi inspektori leidmiseks. Töötanud II tüürimehena ning saanud maitsta juba ka vanemtüürimehe leiba, helendasid mul silme ees kapteni-pagunid. Seetõttu ei tundunud ettepanek kandideerida ITFi inspektori kohale kuigi ahvatlevana. Aga samas otsisin väljapääsu pikaajalisest rutiinist samal laevaliini ning otsustasin konkursis osaleda.

Tegin tööintervjuuks kõvasti eeltööd ja uurisin, mida ITFi mugavuslipuvastane kampaania endast üldse kujutab. Samuti võtsin eraõpetajalt inglise keele tunde, et harjutada keelt ja end arusaadavaks teha. Närveermist oli kõvasti, sest konkurendid sellele ametikohale olid tugevad. Aprillis 2001 kirjutasin alla töölepingule, millel seisis: ITFi inspektori ametikoht töökohaga Eestis.

Esimesed töövõidud

Esimese ereda töövõidu sain seoses II mehaaniku abipalvega laevalt „Azurit“, kes soovis saada lõpparvet ja koju sõita, sest ta tööleping oli lõppenud. Meelde on jäänud foto II mehaaniku V-käemärgiga (*victory*) ja rõõmu täis nägu ning kapteni kohkunud ilme, kui ma pilti tegin: „Milleks see vajalik on?!“

Inspektoritöö esimesel aastal käis mind Eestis koolitamas hea kolleeg John Wood. Tol ajal oli Muuga sadamas tanker „Glenbuck“. Reede pärastlõunal alanud kontroll venis laupäeva varahommikuni, kuna John tegi ühe suitsu teise järel, jõi ohjeldamatult kohvi ja arvutas ülima täpsusega kõigi meeskonnaliikmete palgad üle. Et tegu oli Ameerika reederiga, tuli meil arvestada ajavahet. Pidime laevakompaniile selgeks tegema, et tanker ei lähe Muuga sadamast kuhugi, kuni meeskonna palgavahe pole välja makstud. Nii seisis täislastis tanker kogu nädalavahetuse kuni esmaspäevani, kuni pangad avati, laevaagent tõi nõutud summa (ca 24 000 dollarit) laeva ja meremeestele maksti palgad välja.

Meremeestele maksmata jäetud või valesti arvestatud töötasu väljanõudmine ongi ITFi inspektori igapäevatöö ning kogu maailmas on inspektoreil tuhandeid fotosid, millel poseerivad rõõmsa näoga meremehed, käes sularahapakk.

Laevamüük

EMSA ja Eesti inspektoraadi ajaloos oli märgilise tähtsusega kahe Malta lipuga kaubalaeva arest. „Isis“ ja „Fiona“ müüdi kevadsuvel 2007 avalikul oksjonil. Mulle andis see kogemus vajaliku õppetunni, kuidas laeva arestida ja meremehi aidata.

Sellest juhtumist sai alguse ka hea koostöö advokaadibürooga Pohla &



23. oktoobril 2024 kontrollis Jaanus Kuiv (vasakul) Paldiski Lõunasadamase kahe kuu saamatajäänud töötasu väljamaksmist „Fortune Stari“ laevaperele. ITFi inspektor oli koostöös sadamajärelevalvega pidanud laeva nädalaks seisma panema, kuni ca 140 000 eurot sularahana laeva saabus. Foto: Aleksander Meier

Hallmägi.

Eestlased olid liiga kallid

St. Peter Line tuli Läänemerele kahe Malta (mugavuslipu) all sõitva reisilaevaga, mis tekitas palju vaidlusi ja arutelusid, milliste töötingimustega (töötasudega) nende laevade meremehed peaksid töötama. ITFi Ateena poliitika nägi ette, et kõigi sadamariikide – Soome, Rootsi, Eesti ja Venemaa – ametiühingud peavad nende tingimustega nõustuma. Vaidlused oli tulised, aga laevad tulid liinile ja neile sõlmiti Venemaa Meremeeste Ametiühingu kollektiivleping. Laevade liiniletoomiseks kasutas ettevõtte Eestist pärit teenindavat personali, need töötajad olid juba varem reisilaevadel töötanud. Kuid mõne aja pärast hakkas laevaomanik eestlastest laevapereleikmeid välja vahetama Venemaalt pärit tööjõuga.

8. novembril 2011 sain telefonikõ-



ITF maailmas 2024. aastal

Tänu 130 ITFi inspektori tööle:

- ◆ lahendati 10 895 juhtumit,
- ◆ neist 3165 probleemi olid seotud lepingutega,
- ◆ ITFi kollektiivlepingutega oli kaetud 376 856 meremeest,
- ◆ välja mõisteti 57,5 miljonit dollarit saamata jäänud töötasu.

ne, milles eestlastest laevapereliikmed palusid mu abi, sest laevaomanik pani nad fakti ette: töötasu on sellest päevast alates madalam ja tööleping sõlmitakse vaid kuuks-kaheks.

Läksime EMSA organisatsiooni sekretäri Evelin Tomsoniga laeva, et aru saada, mis toimub ja kuidas saame meremeestele abiks olla. Laeval toimus üldkoosolek, millel eranditult kõik 59 Eestist pärit laevapereliiget kirjutasid protokollile alla.

Telefonikõnede järel sadamajärelevalve, sadamakapteni ja Veeteeametiga pandi laevaomanik fakti ette: kui uusi lepinguid vastavalt meremeeste nõudmistele ei sõlmita, astuvad kõik 59 laevapereliiget laevalt maha. Laev hilines väljumisega, terminalis olid reporterid.

Ei liigu paigast

Ka „ULS Ferry 1“ (ex „Kapella“) meeskond polnud 2016. a saanud oma kahe kuu töötasu ning vajas mu abi. Kohtusin „ULS Ferry 1“ laevaperega mitmel korral, arutasime asjade seisu ning võtsime vastu otsuse, et keegi ei lahku laevast enne, kuni on saanud oma töötasu. Et laevaomanik plaanis laeva müüki BLRT-le ning soovis, et laev sõidaks Vene-Balti sadamasse, oli meie seisukoht, et omanik saab loa BLRT sadamasse sõita alles siis, kui meremeeste palgaraha on kantud advokaadibüroo deposiitkontole.

Laeval oli juba kaks aresti sadama ja kütusetarnija taotlusel. Et laeva liigutada, oli vaja läbirääkimisi nii arestijatega kui ka meremeestega. Viimasel hetkel, 22. detsembril 2016 kokkulepped saavutatigi ning laev toimetati BLRT territooriumile, kus meremeeste palgad kohe ka sularahas välja maksti.

Need kaks eelnenud juhtumit tahan esile tuua just seepärast, et mõlemal puhul viis meeskonna ühtne ja kokkuhoidev tegevus kiire ja tulemusliku lahenduseeni, ilma et oleks olnud vaja kaasata advokaate ja kohustusüsteemi. Üheskoos oleme tugevad!

Välislippude all

Kui alustasin tööd inspektorina, polnud Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingul ühtki ITFi ühtset TCC (*Uniform Total Crew Cost*) kollektiivlepingut. Neid sõlmisid Eesti laevaomanike ja operaatoritega Eesti Meremeeste Ametiühing ja Veetransporditöötajate Ametiühing. Kuna inspektoritöö tõttu pidin pidevalt nende laevade probleeme lahendama, siis viis see lõpuks selleni, et laevaomanikud sõlmisid kollektiivlepingud juba EMSAga. See tähendas, et ITFi lepingutega tegelemine ja nende sõlmimine jäigi minu ülesandeks. Nüüdseks on EMSA/ITFi kollektiivlepingutega kaetud kaubalaevu 86, see võtab üsna olulise aja inspektori tööst.

Hansa Shipping

Selle ettevõtte omanduses on praegu 51 laeva. Aastail 2014-2016 suurenes Hansa Shippingu laevastik järsult

ja kuna ettevõtte liitus laevaomanike üleilmse katusorganisatsiooniga IMEC (*International Maritime Employers' Council*), alustasime 2016. a oktoobris läbirääkimisi meie jaoks uue kollektiivlepingu (*International Bargaining Forum, IBF*), IBFi-ITFi-IMECi rahvusvahelise kollektiivlepingu üle (*IBF ITF-IMEC International CBA*). Olen tänulik heale kolleegile John Caniasale, kes minu abipalve peale lendas kohe Londonist kohale ning aitas lepingut koostada ja Hansa Shippinguga läbi rääkida.

1. detsembril 2016 saimegi üsna pingeliste arutelude tulemusena kõik läbi arutatud. Ka ITFi juhtgrupp kiitis lepingu heaks ning pidulik allkirjastamine toimus EMSA kontoris 15. detsembril 2016.

Balti komitee

Väga oluline koostöövorm oli Balti Komitee koosolekud, kus kõik Läänemeremaade meremeeste ja sadamatöötajate ametiühingud said arutada piirkonnas toimuvat ja võtta vastu ühiseid otsuseid, mis aitasid meie piirkonnas töökohti säilitada.

Selle koostöövormi üks väljundeid oli aktsiooninädal (*BWA, Baltic Week of Action*). Tänu Saksamaa ametiühingu ja Dieter Benze eestvedamisele hakkasime 2005. aastast koordineeritult kord aastas külastama ja kontrollima kõiki mugavuslippude all saabuvald laevu. Igas riigis moodustati vabatahtlikest meeskonnad, kes ITFi inspektori eestvedamisel laeval käisid.

Samuti saadeti oma 3-4-liikmeline meeskond teistesse riikidesse, nii Soome, Rootsi, Taani ja Norrasse kui ka Saksamaale, et arendada koostööd sama tööd tegevate kolleegidega. Praeguseks teevad mõned riigid iseisvalt aktsiooninädalaid edasi, kuid sellist ühtset ja koordineeritud tegevust enam pole. Loodetavasti saavutab uus koostöövorm *Conference of Ten (COT)* kunagi sama mõju.

24 aastat on olnud palju tööd ja tõsisid probleeme, aga toonud mu ellu häid kolleege ja sõpru nii Läänemereriikidest kui ka Atlandi ookeani kaugemalt kaldalt. 

Indrek Sülla: sisemise ko vanemmereloots ja elupä

Helena Maripuu

Käesoleva aasta alguses anti kogenud meremehele, loot-
sile ja pühendunud vereloo-
vutajale **Indrek Süllale** üle
Eesti Punase Risti V klassi teenete-
märk. Vestlesime saadud tunnustuse
puhul nii tema eluteest ja väärtustest
kui ka sellest, kuidas sisemine kom-
pass on aidanud Indrekul hoida kurssi
nii merel kui ka elus.

Indreku lugu on piltlikult öeldes
ehe näide sellest, kuidas elu võib kul-
geda mööda tormiseid mereteid, kuid
sisemine kompass hoiab suuna alati
selgena. Viiekümnendatesse eluaas-
tatesse jõudnud Indreku karjäär on
olnud tõeliselt mitmekesine – ala-
tes madrusest kuni lootsini, kaugrei-
sides kodumaiste parvlaevadeni ja
lõpuks ka vereloovutuse missiooni-
tööni, mis ulatub merest kaugemale.

Läänemaa juured ja merekutse

Haapsalus sündinud Indrek on
elanud suure osa oma elust Lihulas.
Tema side merega ulatub juba süga-
vale lapsepõlve ja suguvõsasse. „Mu
isapoolne vanaisa Ruudi Sülla teenis
allveelaeval „Lembit“, ema oli stjuuar-
dess reisilaeval „Tallinn“, mis sõitis
Helsingi-liinil. Ka üks mu onudest
Tõnu Vahar oli meremees. See kõik
oli justkui geneetiliselt kaasa antud,“
mõtiskleb Indrek.

Pärast Lihula põhikooli lõpeta-
mist avanes tal tänu headele hinnete-
le võimalus astuda Tallinna Merekoo-
li. Aasta siis oli 1988 – aeg, mil Ees-
ti oli veel Nõukogude Liidu koosseis-
sus. „See oli keeruline periood – ühest
süsteemist teise üleminek. Olime vii-
mane lend Vabaduse väljakul,“ kirjel-
dab Indrek aegu, mil Estonia puisteel
asuv Tallinna Merekool kolis Lasna-
mäele.

Viis aastat kestnud merekooliõppe
lõpetas Indrek 1993. aastal juba ise-
sisvas Eestis, õppides laevajuhtimist
kaugsõidukapteni Tarmo Kõutsi käe



all, kellele ta on siiani sügavalt tänulik.

Kauged sadamad ja rahvusvaheline karjäär

Oma tööelu kohta ütleb Indrek, et
tal on elus vedanud. „Mul oli mere-
kooli ajal võimalus teha praktikaid
„Georg Otsal“ ning juba enne koo-
li lõppu sain seal roolimadruseks ning
mul õnnestus töötada koguni täispalga
eest, kapteniks Arvo Andresson“ kir-
jeldab ta. Sellele järgnesid aastad kau-
balaevadel – veeremilaeval „Trans-
estonia“, kaugreisidel kolmanda tüüri-
mehena ja lõpuks ümbermaailmareis
1998. aastal.

„See oli hetk, kui karjäär hakkas
tõsiselt arenema,“ tõdeb Indrek. Mui-
de, ka Indrek oli üks neist, kes oli saa-
tuslikul päeval „Estoniale“ tööle mää-

ratud, kuid ei jõudnud paraku hom-
mikul laeva.

Aastail 1993-2003 viis töö Indre-
ku erinevatele kaubalaevadele, kuni
pere ja lapsed töid ta kodumaale lähe-
male. Nii otsustas ta liituda Saaremaa
Laevakompaniiga, kus töötas mitmel
parvlaeval, sh olid „Regula“, „St. Ola“
ja „Ofelia“. Veel tänaseni meenutab
Indrek tänutundega Saaremaa kap-
teneid – Arvo Suurantsu, Tõnu Tuu-
lingut, Jaak Kärmist ja Margus Tasat,
kelle käe all sai mõnigi manööverda-
misvõtte selgeks õpitud. Hiljem tee-
nis Indrek vanemtüürimehena Silla-
mäe-Kotka liinil ning kaptenina Ees-
ti Veeteede Ameti mitmeotstarbelisel
laeval „EVA-316“, millega tegi jäämur-
detöid Pärnu lähel.

Üks erilisemaid kogemusi oli

mpassiga ästja



President Alar Karis 2025. aasta veebruaris Tallinna Muusika- ja Balletikoolis toimuval teenetemärkide üleandmisel Indrek Süllaale tunnustust üle andmas. Foto: Arno Mikkor

Indreku jaoks liini avamine Lõuna-Omaani sadama Shannah ja Masirah saare vahel, kus ta aitas käivitada katamaraaniliini kohaliku firma National Ferry Company tellimisel. „See oli täiesti uus maailm – Vietnami tellitud katamaraanid, vana-
nenud parvlaevade kohalik liiklus, ja meie ülesanne oli see kõik ning uued reisilaevad liinile tööle panna,“ meenutab ta.

Hiljem on töö viinud teda ka Põhja-Ameerika, kus Indrek töötas tuuleparade majutuslaeval vanemtüürimehena. Enne koroonaperioodi viibis ta aga 2-3 kuud Itaalias ujuvhotellis, kus majutati 250-liikmelist USA mereväe

juhtkonda. „See oli tõeliselt silmiavav kogemus – võimalus näha, kuidas erinevad kultuurid ja süsteemid toimivad,“ kirjeldab ta.

2016. aastal liitus Indrek Eesti Lootsiga, alustades nooremlootsina ja jõudes vanemmerelootsi staatuseni. „Lootsitöö on väga spetsiifiline – iga laev, iga olukord on erinev. See nõuab pidevat õppimist ja kohanemist,“ kirjeldab ta. Indrek on saanud piiramatu vanemmerelootsi litsentsi ning töötab regulaarselt ka vanemtüürimehena, hoides oma merestaaži ja oskusi värskena.

„Praegu olen justkui maa ja tae-
va vahel. Täitsa maale jääda ei taha – meri kutsub ikka tagasi. See on hinge vajadus,“ tunnistab mees.

Elupäästja missioon vereloovutajana

Käesolev lugu sai alguse just Indreku tegemistest maal, mitte merel: mees on olnud aktiivne vereloovutaja juba ligi 20 aastat. „See sai alguse pärast üht merelt naasmist – sobisin doonoriks ja hakkasin käima pidevalt verd andmas. Afereesi doonorlus annab ka mulle endale hea enesetunde ja hindamatu on teadmine, et saan inimesi aidata,“ kirjeldab ta protsessi väärtust.

Indrek ise ei loe enam, mitu korda ta on verd loovutanud. „See on lihtsalt arv. Oluline on teadmine, et üks afereesi doonor võib päästa kuni kolm elu. Pärast protseduuri on mul alati hea energia ja mõnus olemine,“ ütleb ta.

2025. aastal pälvis Indrek oma panuse eest ka Eesti Punase Risti V klassi teenetemärgi. „See tuli mulle suure üllatusena. Vastuvõtt oli pidulik ja südamluk – tundsin, et minu panust on märgatud,“ ütleb ta tagasihoidlikult.

Inimlikkus kui juhtimispõhimõte

Elust ja väärtustest kõneldes on Indrek veendunud, et hea meren-

dusjuhi ja tüürimehe oskused ei piirdu vaid tehnilise pädevusega. „Kõige tähtsam on meeskonnatöö ja üksteise mõistmine. Laevas oleme kõik ühes ruumis ja ajas kinni – koostöö on ainus viis edasiliikumiseks,“ usub ta. Seetõttu on Indreku sõnul oluline jääda rahulikuks ka konfliktide korral. „Kui keegi hakkab laevas oma suunda ajama, ei tule sellest midagi välja. Kõik peab toimuma koostöös, ühel meelel ja keelel.“

Sellist mõtteviisi ja lähenemist elule on toetanud Indreku jaoks ka õpe
holistikakoolis, millesse ta astus just selleks, et paremini mõista iseennast ja juhtida oma sisemisi protsesse. Seda õpet peab ta üheks murdeliseks punktiks oma elus.

„Kui oled seesmiselt rahus iseen-
daga, suudad paremini ka teisi mõista ja toetada,“ lisab ta. Nii ongi mees lisaks vereloovutusele panustanud vabatahtlikuna ka sama õpet edendava kooli ehk Lilleoru kooli ehitusse ja osalenud kooli, kooli asutaja ja õpetaja Ingvar Villido erinevatel *Practical Consciousness*-kursustel. „See on aidanud mul leida tasakaalu töö ja isikliku elu vahel,“ ütleb ta. Indreku enda sõnul on ta tugevalt mõjutatud budistlikust elufilosoofiast ja dalai-laama õpetustest, mida ta on rakendanud ka oma igapäevaelus.

„Kõige tähtsam on üksteisest arusaamine, lugupidamine ja tingimuseteta armastus. Me oleme kõik ainulaadsed ja loodud koostööd tegema,“ usub ta. Indrek on veendunud, et ka piirid töö ja eraelu vahel sõltuvad täpselt sellest, kui palju on parasjagu energiat. „Kui panustan, siis vajan ka puhkust. Olen hakanud oma sise-
misi ja välimisi piire kindlasti rohkem teadvustama kui varem,“ tõdeb ta vanusega saabunud äratundmise kohta.

Tasakaalu leidmiseks teeb Indrek teadlikke valikuid – tegeleb aktiivselt tervisespordiga, sõidab rattaga tööle ja harrastab joogat. Vabal ajal teeb tal-
le aga rõõmu olla abiks nii oma perele

kui ka sõpradele – kui saab, aitab ehitada saunu, teeb kivitöid ja naudib lihtsalt looduses viibimist. „Läänemaal on mul oma laadimispaigad – Laelatu puisniit, Puhtu park ja muud looduse allikad. Seal saan akusid laadida ja lihtsalt olla,“ kirjeldab Indrek.

Merendusõppesse ka meretöö vaimset poolt

Kui küsida Indrekult, kas ta soovitaks tänapäeva noortel oma ametit õppida, siis vastab mees, et soovitab kindlasti.

„See on raske, aga väga rikastav amet. Meremehe elu õpetab distsipliini, koostööd ja vastutust – need on oskused, mis jäävad kogu eluks,“ ütleb ta. Samas märgib ta, et meremehele ei sobi kõigile, sest nõuab kompromisse pere ja töö vahel. „Aga see on kogemus, mis õpetab palju. Eks me elamegi ju kogemuste maailmas,“ lisab Indrek.

Kuigi tehnoloogia areneb kiiresti – laevad muutuvad moodsamaks, digiteerimine tungib igasse tööetappi ja sadamad arenevad silmnähtavalt –, ei pruugi see alati meremehe elu lihtsamaks muuta. Nii rõhustabki Indrek, et oluline on ka siseareng: oskus kohaneda, mõista muutuste tähendust ja leida neis oma koht.

„Me ei saa arengut peatada, aga saame iseendaga ja välismaailmaga sammu pidada,“ sõnab ta.

Seega, kui saaks midagi Eesti merenduses muuta, siis panustaski Indrek rohkem just inimestesse. „Tänapäeval on meie ümber nii palju infot ja sellega seotud vaimse tervise probleemid on tõsised – ka meremeeste seas. Tuleks leida viis, kuidas arendada rohkem inimese sisemaailma ja pakkuda neile tuge,“ usub ta ja toob välja, et seda võiks juba ka noorte meremeeste õppesse integreerida.

„Lõpuks on ju elu ikkagi ilus ja pikk protsess. Usun sellesse ja olen seetõttu alati avatud uutele võimalustele – kui midagi sobib, siis lähen kaasa. Kõige tähtsam on lihtsalt jääda ausaks iseenda vastu ja hoida süda avatud,“ kirjeldab ta oma elu kandvat mõtet, mis sobib hästi soovituseks ka kõigile teistele. 

Seilame süsinikuheitliinilaevanduse poole

Kadi Kasepõld

Meresõidu pärand ulatub aegade algusse ning on alati olnud suunatud tundmatu avastamisele. Tänapäeval seisab laevandus silmitsi uue horisondiga – seilame nullheitme tuleviku poole. Viimasel kümnel aastal kiirelt hoogu kogunud autonoomse laevanduse kontseptsioon, laevade elektrifitseerimine ning erinevad rohetehnoloogiad ja digilahendused kujundavad seda valdkonda jõudsalt reeglite ja direktiivide toel.

Saarte laevaliikluse projekt

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO ambitsioonikas kasvahoonegaaside vähendamise strateegia näeb ette süsinikuheitmete järkjärgulise vähendamise ning nulli jõudmise aastaks 2050. Kuigi laevanduse süsinikuneutraalsusest rääkides keskendutakse enam rahvusvahelisele laevaliiklusele ehk suurtele kauba- ja reisilaevadele, on suund võetud ka väiksemate, sh parvlaevade ja väikeste reisilaevade emissiooni vähendamise poole.

HELCOM-i 2024. a andmete kohaselt on kogumahutavusega alla 5000 laevade emissioon ligi 25% Läänemeres liikuvate aluste koguheitmetest. Kuigi väiksemad kui rahvusvahelises meretranspordis osalevad laevad, on mandri ja saarte vahelisel liiklusel seega oluline mõju eelkõige tänu sagedatele reisidele ning tegevuspiirkond on tihedalt asustatud rannikuala lähedal.

Hästitoimiv ühendus mandri- ja saarte laevaliiklus on siinses piirkonnas oluline osa transpordisüsteemist, mis võimaldab reisijate, kaupade ja teenuste liikumise. Eestis, Soomes, Ahvenamaal ja Rootsis kasutab parvlaevu ja väikesi reisilaevu igal aastal üle 60 miljoni reisija, olgu püsielanikud või turistid.

6 reederit ja 3 teadusasutust

Eesti Mereakadeemia eestvedamisel 2024. a aprillis alustatud Interreg Kesk-Läänemere piirkonna prog-

rammi projekt REISFER keskendub just saarte reisiliikluse süsinikuheitmete vähendamisele. Kokku osaleb Eestist, Soomest, Ahvenamaalt ja Rootsist kuus laevaoperaatorit ja kolm teadusasutust. Nende eesmärk on valitud marsruutidel eri piloottegevustega vähendada laevade CO₂ emissiooni 10-20%.

Piloottegevused CO₂ emissiooni vähendamiseks hõlmavad nii elektrifitseerimist kui ka tehnilisi parandusi nii LED-valgustuse, kütte- ja jahutussüsteemide uuenduste, efektiivsemate sõukruvide installeerimise kui ka laevakere saastumisvastaste vahendite testimises.

Seni on projektis ühe tähelepanuväärseima piloottegevusena täielikult elektrifitseeritud reisilaev „Silverö“, mida käitab Stockholmi saarestikus REISFER-i partnerorganisatsioon Blidö Sundsbolaget. Ümberehituse käigus vahetati senised diiselmootorid elektrimootorite vastu. See on mitte ainult suur tehniline uuendus, vaid ka märkimisväärne investeering puhtamaks ning vaiksemaks transpordiks.

Täielik elektrifitseerimine ei ole ainus lahendus elektri kasutamiseks emissioonide vähendamisel. Finferries, suurim parvlaevaveo pakkuja Soomes, rakendab parvlaeval „Stella“ sellist hübriidlahendust, mis tasakaalustab energiakasutust hetkedel, mil jõudlust on vaja rohkem, nt sõidul jääs või sadamas manööverdades. See lahendus vähendab CO₂ emissiooni ettevõtte pikimal liinil Korppoo-Houtskari hinnanguliselt 40-50%.

Vaja pikemaid lepinguid

Lisaks tehnoloogilistele uuendustele kaasatud parvlaevadel vaadatakse REISFERi raames üle kõnealuse piirkonna saarte liiniliikluse juhtimisstruktuure, niihästi laevade omandivorme ja rahastusmudeleid kui ka teenuste hankeprotseduure. Eestit, Soomet, Ahvenamaad ja Rootsit hõlmanud uuring tuvastas piirkonnas mitmeid põhimõttelisi

metevaba saarte

erinevusi kõigis mainitud punktides. Ajal, mil Norra on võtnud eesmärgiks vähendada kahjulike saasteainete heitmekoguseid 2035. a-ks 70-75% võrra ning laevaliinide teenuslepingute hangetes on kehtestatud keskkonnanõuded ja maksimaalsete heitmete määrad, on Kesk-Läänemere piirkonnas vastavate hangete peamine kriitrium endiselt kuluefektiivsus.

Soomes on viimastel aastatel nihe mitmekesisemate hindamiskriteeriumite poole ning võetakse enam arvesse ka teenuse kvaliteeti ja on kehtestatud nõuded madalamaks emissioonitasemeks. Siiski on investeerimine rohetehnoloogiatesse ja laevade ümberehitamisse kulukas. Seetõttu liigutakse Soomes lepingute perioodi pikendamise poole, varasemalt viielt aastalt 15-ni, mis annaks käitajale kindluse investeringuteks.

Lisaks viiakse REISFER-i raames läbi erinevate operatiivsete lahenduste uuringuid. REISFER on jõudnud poole peale ning praeguseks on projekti kaasrahastusel installeeritud partnerite laevadel mitu kütusekasutuse monitoorimissüsteemi. Need annavad igal ajahetkel ülevaate laevas kasutatavast energiast ning võimaldavad seega vastu võtta informeeritud otsuseid edasisteks kokkuvõttekohtadeks.

Ökosõit kiirust vähendades ja ilmaoludest tingitud marsruudimoodustega on pikematel vahemaadel kaasa toonud olulise kütuse kokkuhoiu. Senistest vaatlustest nähtub sama suundumus ka saarte parvlaevaliikluses, vaatamata sõidule kindlatel marsruutidel, tihti madalas meres

või kanalites, ja vajadusele sõiduplaani järgida. Samuti nähakse potentsiaali sõidumustrite ja masinate koormuste optimeerimisel.

Lisaks uuritakse Eestis Kihnu-Munalaiu liinil alternatiivse marsruudi võimalikkust ja tasuvust ning lähemal aastal ka trossparvede kasutamise võimalikkust ja otstarbekust – Soomes ja Rootsis kasutatakse neid laialdaselt.

Olulise osa projekti raames läbi viidavatest uuringutest hõlmab laevaomanike ja -operaatorite ning laevaperede valmisolek uusi rohetehnoloogiaid ja -meetodeid rakendada. Selleks on peamine mõista, millised on need faktorid, mis mõjutavad osapoolte otsuseid eesmärkide seadmisel või sobiva reisistrateegia valikul.

Elekter linnaliinilaevadel

REISFERi projekti olulisimaks osaks võib aga pidada hoopis kogemuste ja parimate praktikate jagamist läbiviidud uuenduste kasuteguri kohta, nii konsortsiumi siseselt kui ka laiemale avalikkusele. Nii saab teadustada võimalusi üleminekuks kesk-konda arvestavama tuleviku poole ja valdkonna valmisolekut muudatuks rakendada, ühtlasi saab tutvustada innovaatilisi lahendusi nii Kesk-Läänemere piirkonnast kui ka kaugemalt.

Laevateed linnades ja linnalähedastes saarestikes võivad leevendada koormust juba ülekoormatud maismaataristul. Kliimasõbralikumat transpordialternatiivi pakuvad väikesed lähiliinilaevad, millega eelkõige jalakäijad saaksid kiiresti linna-

Interreg



Co-funded by the European Union

Central Baltic Programme

REISFER

◆ LinkedIn:

REISFER - INTERREG Central Baltic Project
(<https://www.linkedin.com/showcase/reisfer/>)

◆ Koduleht:

<https://centralbaltic.eu/project/reisfer/>

osade vahet liikuda. Kesk-Läänemere regiooni innovatsioonimekaks võib pidada neljateistkümnel saarel asuvat Stockholmi, kus testitakse aktiivselt mitut uuenduslikku lahendust.

Viimase aasta jooksul on Stockholmi ühistranspordisüsteemi osana tavareisilaevade kõrval testitud Rootsi tehnikaettevõtte Candela mudelit P-12, 12 m pikkust ja 4,5 m laiust tiiburit „Nova“; septembris testitakse laeva Göteborgi saarestikus. Maa ilma esimene täiselektriline reisilaev on kombineeritud allveetiivadega, mille hüdrodünaamiline jõud tõstab laevakere veepinna kohale. Sel viisil vähendatakse veetakistust, võimaldades sõita kiiremini ja väiksema energiakuluga. „Nova“ CO₂-emissioon on 95% võrra väiksem kui samal liinil sõitvaid diiselaerialaevadel ning tiibur kulutab 84% võrra vähem energiat reisijakilomeetri kohta.

Kui kutselisi laevajuhte jääb järjest vähemaks, täiendavad laevaperet autonoomsed lahendused. Kaks aastat tagasi valmis 12 m pikkune päikesepatareidega täiendatud emissioonivaba elektriline mootorparv „Estelle“, mis sõitis Stockholmi suurima saare Södermalmi ja Kungsholmeni vahet. Mullusuvisel testsõidul juhti seda 5G võrgu kaudu Norrast, ligi 600 km kauguselt. Eesmärk ei olnud üksnes keskkonnasõbralik laev linnaliinil, vaid liikumine suunda, kui väikese reisilaeva käitaja võiks tulevikus mitme laeva järelevalvet teha juhtimiskeskusest kaldal.

Rannikulähedastel aladel, saarte vahel ja kitsustes sõitvaid lähiliinilaevadel on ainulaadseid eeliseid, võrreldes suurte laevade dekarboniseerimisega. REISFER võimaldab loodud võrgustiku kaudu jagada valdkonna arenguid ning sel viisil edendada piirkonna lähiliinilaevanduse arengut.

„Silverö“ on täielikult elektrifitseeritud reisilaev. Ümberehituse käigus vahetati senised diiselmootorid elektrimootorite vastu.

Foto: Bengt Nyman



Põhjustest, miks Eesti lae

Heiki Lindpere

Riigikogu võttis Justiitsministeeriumi algatusel 1998. a vastu kaks olulist seadust laevandusega otseselt seotud mereõiguse vallas. Esimesena 11. veebruaril 1998 Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse (LaevaRS) ning teiseks, 11. märtsil 1998 laeva asjaõigusseaduse (LAÕS). Mõlema seaduse jõustumine oli kavandatud üheaegselt, 1. juulil 1998.

LAÕS-s oli ette nähtud laevade ja ehitatavate laevade käsitlemine *quasi*-kinnisvarana, registreerides need laevakinnistusraamatus kui kohtu juures peetavas algregistris¹, kuigi irduti maailma praktikast käsitleda tsiviillaevu vallasasjadena. See oli suur muudatus olemasolevas regulatsioonis, mida põhjendati asjaoludega, et kohtu juures kallite laevade registreerimine ja piiratud asjaõigustega koormamine on palju usaldusväärsem kui Veeteede Ametis ning sellega saadakse tehingud laevadega vabaks ka käibemaksust.

Seega vormistatakse tänaseni Eestis omandiõigus laevale koos lipuõigusega laevakinnistusraamatus kui algregistris. LAÕS § 9 („Omandi tekkimine laevale“) sätestab: „Omandi tekkimiseks laevale on vaja notariaalselt tõestatud kokkulepet omandi ülemineku kohta ja kannet laevakinnistusraamatus. Omandi ülemineku kokkulepe võib olla lihtkirjalik, kui laev kaotab omandi ülemineku tõttu õiguse kanda Eesti riigilippu.“

Mereõiguse revisjon on seiskunud

See põhimõtteline muudatus laeva asjaõiguses ongi käesoleva artikli põhiteema. Juba 2017. a Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Justiitsministeeriumi koostöös alustatud Eesti mereõiguse revisjo-

ni käigus juhtis ekspertide töörühm tähelepanu vajadusele tagasi pöörduda laevade käsitlemise juurde vallasvarana. Samas pakuti väljatöötamiskavatsuses (VTK-s) välja ühendada LAÕS ja LaevaRS laeva asjaõiguse ja laevaregistrite seaduseks.

Õigusloome jaoks fundamentaalse tähtsusega asjaolus – loobuda laevade algregistri pidamisest kohtute juures ja jätkata kõigi laevaregistrite pidamist Transpordiametis² – on ministeeriumitel otsusele jõudmine seni ebaõnnestunud ja seetõttu mereõiguse revisjon seiskunud, kuigi majandus- ja kommunikatsiooniminister Taavi Aas on kaks korda kohtunud selle teema arutamiseks, et justiitsminister Raivo Aeg saaks vajalikud selgitused.

Soovitud kümnete või enamate välismaa laevade tulekut laevade algregistrisse pole, vaatamata mitme välismaise reederi uurimisele laevade algregistri kohta, ning laevakinnistusraamat kiratseb. Samas on mereõiguse revisjoni töörühma kolme eksperdi välja töötatud viiest VTK-st ainsana realiseeritud ning revideeritud kaubandusliku meresõidu seadus.

Üldtunnustatud rahvusvaheline praktika

Selle kohaselt sõlmitakse detailne laeva müügitehing lihtkirjaliku konfidentsiaalse lepinguna (*Memorandum of Agreement*, MOA), milles muuhulgas on kokkulepped, milles on müüdava laeva hind koos nn käsi- raha deposiidiga, mis piirtähtjaks peab müügihind olema müüjale 100% tasutud (*cancelling date*), et ostjale laev koos selle registreerimiseks vajalike dokumentidega üle anda.

Registreerimiseks vajalikeks dokumentideks on *Bill of Sale* (müügi-kiri) või *Builders Certificate* (ehitaja tõend), mille on alla kirjutanud reeglina kaks müüja esindajat, kelle isikud, õigusvõime ja allkirjad on notar tões-

tanud ja vajadusel apostillinud. Selles dokumendis on deklareeritud omandiõiguse üleminek ostjale ja 100% ostu-müügihinna tasumine, merivõlgade või muude pantide puudumine laeva suhtes, samuti laeva eelmisest algregistrist kustutamise tõend ning laeva joonised jm tehnilist laadi dokumendid.³

Laeva registreerimine laevakinnistusraamatus

Sellega võrreldes on laeva registreerimine laevakinnistusraamatus palju keerukam ettevõtmine, sest müüjal ja ostjal on vaja Eesti notari juures kokku saada, et sõlmida kahepoolne asjaõiguslik leping omandiõiguse üleandmise kohta ostjale⁴, kusjuures kõik nõutavad dokumendid peavad olema eestikeelsed või notari tõestatud tõlkega eesti keelde.

Kõik tehingu-osalised vajavad teatavat kindlust enne laeva üleandmist raha ja dokumentide vastu.

Eriti tuleb arvestada, et üldjuhul on tegu välismaise elemendiga tehinguga, mistõttu see allub rahvusvaheliselt tunnustatud põhimõttele *lex rei sitae*, mis on sätestatud rahvusvahelise eraõiguse seaduse (REÕS) §-s 18 („Asjaõigusele kohaldatav õigus“) järgnevalt: „(1) Asjaõiguse tekkimine ja lõppemine määratakse selle riigi õiguse järgi, kus asi asus asjaõiguse tekkimise või lõppemise ajal. (2) Asjaõigust ei saa teostada vastuolus asja asukohariigi õiguse oluliste põhimõtetega.“ Samuti tuleb arvestada REÕS

¹ Käesoleval ajal peab Transpordiamet kaht erinevat laevapereta prahitud laevade registrit, mis ei ole algregistrid, vastavalt LaevaRS paragrahvile § 34 lg 1.

² Vt H. Lindpere, I. Nuut. Laevaregister Eestis ja sellega seotud praktilised probleemid. – Juridica IV/2002, lk 266.

³ Samas.

⁴ Asjaõigusseaduse § 64¹ („Kinnisomandi üleandmine ja koormamine“): „Kinnisomandi üleandmiseks ja kinnisasja koormamiseks asjaõigusega, samuti kinnisasja koormava asjaõiguse üleandmiseks, koormamiseks või selle sisu muutmiseks on nõutav õigustatud isiku ja teise poole notariaalselt tõestatud kokkulepe (asjaõigusleping) ja sellekohase kande tegemine kinnistusraamatusse, kui seadus ei sätesta teisiti.“ RT I 2003, 13, 64.

Laevade algregister kiratseb

§ 22 („Transpordivahendid“) lõike 1 punktis 2 sätestatud: „(1) Õhu-, vee- ja raudteesõidukile kohaldatakse selle päritoluriigi õigust. Päritoluriik on [...] 2) veesõidukite puhul registreerimise koha riik, selle puudumisel kodusadama riik.“⁵

Käsitledes allpool läbimõtle mata fundamentaalseid asjaolusid LAÕS sätestamisel 1998. a, jõuame järeldusele, et eriti laevaostude finantseerimisel laenuga Lääne-Euroopa pankadest on objektiivsetel põhjustel vaja laev ja dokumendid üle anda registreerimiseks ostja nimele ühe päeva jooksul.

Eesti asjaõiguse olulistest nõuetest, kohtu juures laeva registreerimise omapärast ja mitmest vaieldavast asjaolust LaevaRS sätestest tulenevalt ei tundu see asjakorraldus sobivat erinevatele kreditoridele laevade registreerimiseks laevakinnistusraamatus.

Läbimõtle mata põhilised asjaolud LAÕS sätestamisel 1998. a

Sissejuhatuses niipalju, et õppides aastail 1990-1991 välismaalastele mõeldud 10-kuulises magistriklassis (LLM) USA-s California ülikoolis, *Berkeleys School of Law (Boalt Hallis)*, oli võimalus kuulata prof Phillip E. Johnsoni õigusteooria kursust.

Professor Johnsoni hobiks olid mõtisklused õiguse ja usu vahekorra üle. Ta õpetas, et jättes õigusloomes arvestamata asjasse puutuvad fundamentaalsed asjaolud, ei ole võimalik saavutada soovitud tulemust (nt Karl Marx, kui arvas, et majandusmehhanismi muutmisel riigis on võimalik muuta ka inimest, kes on kasuahne; või V. I. Lenin, kes arvas, et riiki võib juhtida ainult üks partei, peaasi, et see oleks õige erakond).

Moskva alluvusest vabanenud äriühingul RAS Eesti Merelaevandus (ESCO) tuli kohe hakata tegelema uute laevade tellimisega välismaa laevatehastelt ja leida rahakad laevaostude finantseerijad.

Juhtkonnal eesotsas peadirektori Toivo Ninnasega oli valminud plaan

Kommentaar

Kliimaministeeriumi merendusosakonna juhataja **Kaidi Katus**:

„Kliimaministeeriumi merendusosakond on koostanud laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsuse (VTK). VTK üheks eesmärgiks on üle viia laevaregister ja ehitatavate laevade register Tartu Maakohtu alt Transpordiameti alla. Kuna VTK eesmärgiks on koguda erinevatelt osapooltelt arvamusi ja ettepanekuid, siis ka hinnanguline ajaskaala selgub väljatöötamiskavatsuse kooskõlastamise käigus.

Oleme läbi viinud seotud osapooltega kohtumisi arvamuste avaldamiseks, järgmine samm on VTK ametlik kooskõlastamine ning seejärel seaduseelnõu koostamine. Transpordiametil on valmisolek registripidamise ülevõtmiseks, kuid registrite üleviimine nõuab Laevade Infosüsteemi (LIS) täiendavat arendamist ning seadusmuudatuste kehtestamist. Lisaks tuleb anda muudatustest mõjutatud isikutele mõistlik aeg muudatustega kohanemiseks.“

osta 12 uut kaubalaeva (5 konteinerilaeva Damen Shipyardist Madalmaadest, 4 veeremilaeva Astilleros de Huelvalt Hispaaniast ning 3 segalasti-laeva tehase „Jantar“ Kaliningradist).

Suurimaks probleemiks osutus asjaolu, et ESCO-l oli äriliselt mõeldamatu laenata laevade ostuks sadu miljoneid dollareid Eestis tegutsevilt pankadelt. Mitte niivõrd laenuportfellide nõrkuse, vaid eelkõige selle tõttu, et nende pankade kasumimarginaalid olid kordi suuremad kui Lääne-Euroopas tegutsevilt pankadel.

Pank valib algregistri

Praktika näitab veel tänapäevalgi, et pangale äriplaani esitamisel ja laenu taotlemisel väljastavad laenuandjad laenu taotlejale kirja kohustuse kohta (ingl *Letter of Commitment*), mis sisaldab ca 20 eeltingimust, mis tuleb täita enne, kui laenuleping sõlmitakse ja laenusumma välja makstakse. Üldjuhul küsib pank laenu taotlejalt ca 0,5% seni välja maksmata laenusummast päevas kuni laevamüügi lõpuleviimiseni, seda rahasumma reservis hoidmise eest.

Kõige tähtsam ja esimene neist eeltingimustest on vaieldamatu põhimõte, et pangale kui tulevase registerpandi või laevahüpoteeגי pidaja nõusolekule allub, mis riigis ja kuidas ostetav laev registreeritakse. Sellega on siis määratud algre-

gistririigi jurisdiktsioon ja lipuriik.

Erinevalt laevapereta prahitud laevade registrist saavad asjaõiguslikud tehingud kinnisvaraga toimuda ainult algregistris. Seega pole laenu andval konservatiivsel Lääne-Euroopa pangal olnud probleeme tagatise kõlblikkusega odava laenu andmisel.

Küsimusi ei tekita merel sõitev laev, mis on registreeritud ja koormatud registerpandiga pangale tuttavas algregistririigis. Küll aga tekitab küsimusi LAÕS-i alusel *quasi*-kinnisvarana Eesti kohtu juures asuvasse laevakinnistusraamatusse kantud laev koos LaevaRS-ga.

Uus omanik samal päeval

Laeva ostu-müügi tehingu vormistamisel tekib aga nn surnud ring: pank on huvitatud, et laenusumma väljamaksmine toimub siis või vähemalt samal päeval, millal laev algregistris registreeriti ja registerpandiga koormati.

Kuid viimast saab teha alles siis, kui ostja on saanud oma kätte müügi kirja, mille ta esitab algregistri pidajale koos registerpandi lepinguga.

Müüja aga ei ole nõus müügi kirja ostjale üle andma enne, kui pank on laenusumma müüja kontole üle kandnud. Siinkohal on müügi ja registreerimise jaoks pangale vajalik, et kõik toimuks sujuvalt ühe tööpäeva jooksul, sest sel juhul saab pank väi-

⁵ RT I 2002, 35, 217

ta, et väljamakstud laenusumma oli kogu tehingu ajal tagatud laeva registerpandiga.

Seega peab laeva algregister olema tehinguosalistele avalikku teenust osutav asutus, mis vajadusel pakub ka asjakohaseid konsultatsioone (nt esitamisele kuuluvate dokumentide kõlblikkuse kohta).

Selleks ei sobi võimuorgan kohtu näol, sest kõik tehinguosalised, eriti laenu andev pank, vajavad teatavat kindlust enne laeva üleandmist raha ja dokumentide vastu. Neil on vaja, et just tehingu objektiks olev laev, nagu ka selle koormamise leping, aktsepteeritakse tehingu kokkulepitud lõpetamise kuupäeval (ingl k *delivery date*).

Praktikute kinnitusel keeldub Eesti kohtu juures asuv algregister kohtuinstantsina kahjuks igasuguste konsultatsioonide andmisest, väites, et esitage õiguspärane taotlus ja siis vaatame.

Seadust tuleks muuta

Olen veendunud, et Lääne-Euroopa pankade poliitikale ei sobi laenu finantseeritavate laevade müügitehingud, kui laevad registreeritakse ning koormatakse laevahüpooteegiga kui *quasi*-kinnisvara. Selle põhjusteks on eeltoodud põhimõttelised mitteamarvused, nagu odavat laenu pakkuvate pankade dikteeritud laenulepingu eeltingimused ning väljakujunenud üldtunnustatud rahvusvaheline praktika, mis käsitleb laevu vallasvarana.

Mida kiiremini Eesti seadusandja ja täitevvõim mõistab, et tuleb tagasi pöörduda merelaevade käsitlemise juurde vallasvarana, seda kasulik on see Eesti merendusele ja laevandusele kui rahvusvahelisele äri- ning seda parem on mereõiguse revisjoniga asjalikult jätkata.

Käsitatud asjaolusid arvestamata jääb Eesti reederile ainus võimalus sinimustvalge ahtrilipu all laevu merele saata, kui sõlmida välismaa algregistris registreeritud formaal-juriidilise laevaomanikuga laevapereta laeva tähtajalise prahtimise leping, mille alusel saab Transpordiameti vastavas registris laeva selle prahilepingu alusel registreerida. 

Lipuheiskamise



„Isabella“ 2. mail 2013 Vanasadamas: nimi ahtris, korstnamärk ja pardamaaling on uued.

Foto: Madli Vitismann

Sinivalgest sinimustvalg

Madli Vitismann,
Meremees nr 9, 1992

Tallinn-Helsinki liinil on nüüd üksnes Eesti laevad: 30. juunil [1992] vahetati lipp „Tallinkil“. Ühisettevõtte Tallink ostis „Tallinki“ ära, loomulikult laenatud raha eest. Nädala pärast ilmus Meremehes käesolev reportaaž.

Kõrvalt vaadates paistis eellugu kaunis närvesööv. Hommikul asus laevale uus meeskond, kel terve Helsinki-tee vaid tekireisija roll. Kuigi inimesed oleksid tahtnud oma tulevase tööpaigaga ja seal kasutatavate seadmetega lähemalt tutvuda. Ei saanud. Soome meeskond vaatas kõõrdi. Nii otsustati asjade käiku mitte sekku, vaid lipuvahetus ära oodata. Üksnes masinamehed said viiendat päeva kätt harjutada.

Soome meeskonna poolelt pistis solvumiseks põhjust olevat: mitte kujuteldava tööotsija hingeõhk kuklas, vaid reaalsed inimesed silme ees, kes tööta jätavad. Lisaks olevat laevaomanik teatanud töölepingu

lõppemisest alles kaheteistkümnendal tunnil või natuke hiljem. Nii oli ebamugav mõlemal poolel. Soomlased meenutasid, et 150 inimest jääb tööta. Eesti laevaperel oli piinlik tegevusetult istuda ja oodata. Kuid tagasi teel hakkas lahendus kätte jõudma.

Värskelt värvatud Eesti laevaperel (paljud küll „Transestonial“ või „Georg Otsal“ koos töötanud) kutsuti kokku, anti tulevased tööpaigad teada ja paluti õhtuni oodata. Samal ajal vormistati ülatekil palavikuliselt pabereid ja kooskõlastati neid mitme maa mitme ametkonnaga. Vastavalt temperamendile esitati Eesti poolele süüdistusi tagaseljamängus ja hili- ses etteteatamises. Ähvardati ametiühinguga (kellega meie meremees ähvardaks?). Tallinna reidile saabumise ajaks olid paberid korras ja roolikambris kaks kaptenit. Lipuvahetuse ajaks lepitati kokku kell 8.

Tallinnas, pärast mitte midagi aimavate reisijate maaleminekut langetati Soome lipp ja heisati Eesti oma. Võis näha märgi silmi ja inimeste kurbust, kes laeva ja üksteise- ga harjunud. Kapten Markku Antti-



Madli Vitismann

Nädal pärast Eesti krooni kehtestamist, 30. juunil 1992 heisati „Tallinkil“ Vanasadamas Eesti lipp. Päev lipuheiskamise ootel oli väga pikk, kogesin koos Eesti laevaperega parvlaeval „Tallink“. Eriti venis edasi-tagasi reis seetõttu, et taskus oli vaid pisike kümnepennine münt Soome raha. Värsked ootamismuljed avaldas 7. juulil Meremees nr 9/1992.

Faks tuli tagasiteel

Plaan laeva sujuvaks ümberregistreerimiseks oli läbi mõeldud. Eesti laevapere liikmed tulid Tallinnast kell 9.30 väljunud laevale reisijaina ja lipuvahetus sooviti korraldada Helsingis. Seal saanuks Soome laevapere kell 13 saabuvalt laevalt lahkuda ja Eesti laevapere kell 15 väljuval laeval tööle asuda.

Kuid enne Helsingisse saabumist anti teada viivitusest. Soome laevape-

re ei saanud lahkuda ja Eesti laevapere jäi tekireisijaks ka öhtuni kestnud tagasiteel. Poleks arvanud, et mõne laeva kambüüsis keedetakse nii vesist kartuliputru kui lipuvahetuse ootajale pakutu. Seda sai dokumendi ettenäitamisel, millel reisija allkiri kinnitas, et ta vastutab oma ohutuse eest ise.

„Mis sa siin passid? Kas sa ei saa aru, et üle saja inimese jääb tööta!“ käratati seisuajal Helsingis laevaperega koos laeva jäänud ajakirjanikule infoleti juurest.

Ülateki koridoris ootasid tagasiteel ja närveerisid kapten Avo Piht, Tallinki peadirektor Peeter Veegen ja veel mõni asjaosaline. Võis aru saada, et oodati Inglismaalt mingit faksi, mis laevamüügitehingut kinnitaks. Ennelõunal oli Peeter Veegen lennukiga Tallinna-Helsingi vahet lennanud, et vajalikud Eesti dokumendid õigeaks ajaks laeva jõuaksid. Peeter Veegen on „Tallinki“ ostuprotokollide meenutanud oma raamatus

eks

la juhtimisel tehti kaks ja pool aastat tagasi esimene reis, umbes pool alustanuist oli tänini laevale truuks jäänud.

Tallinki peadirektor Peeter Veegen ütles tänusõnad lahkujale ja innustussõnad uuele laevaperele. Kahe uue (vahetuva) laevapere kaptenid on Avo Piht ja Kalle Juurik.

Peeter Veegen, mis põhjustas eelnenud ärevuse?

Ei ole ju meeldiv tööta jääda. See on Soome meremeestele valus küsimus, sest Soome laevastik on viimase kümne aasta jooksul vähenenud kolm korda. Laevapere on oma laeva sisse elanud, igasugune töökohavahetus on ju raske. Kuid paljudel on uus töökoht teada.

Oli kuulda süüdistusi hilise etteteatamise pärast.

Ametlikult öeldi neile 10 päeva tagasi. Kuid nad saavad sügiseni rahu-likult elada ja tööd otsida – vallandamistasu makstakse 3 kuupalga ulatuses ja rohkemgi. Soomes on töökaitse ja ametiühing väga tugev.

Nemad lahkuvad täna laevalt,



Kaptenid Markku Anttila ja Avo Piht pärast „Tallinki“ lipuvahetust. Foto: Isi Trapido

aga homme hommikul tulevad jälle reisijad. Kas algus on uuele laevaperele piisavalt valutu?

Meie meremehed saavad hakka-ma. Aga ka meil oli vähe aega meeskonna kogumiseks. Kuigi olime mõttes valmistanud, saime praktiliselt tegutseda samuti 10 päeva. /.../ Enamik Soome meremehi oli abivalmis, aga mõnel juhul püüti algust meie ini-

mestele võimalikult raskeks teha.

Tund pärast lipuvahetust pakkis Soome laevapere asju, Eesti laevapere aga pühkis ja nühhkis täiesti teiselt. Muide, palju paremas tujus kui hommikupoolikul lihtsalt reisides. Meeleolu parandas ebamäärasuse lõpp – asi oli kindlalt ühele poole saanud. **MM**

„Ajatuulte keerises“ (Tallinn, 2017) lausega: „Keerulisi teid pidi läbi Bahama laevaregistri, mitme panga ja kasutades Soome ekspordi toetamise sihtasutuse abi, õnnestus protseduur lõpule viia.“

Vist umbes kella viieks oli kauaoodatud faks saabunud ja asjaosalistel teada, mis edasi saab. Kui „Tallink“ saabus kell 18.30 Vanasadamasse, oli võimalus näha, kui ruttu laevapere pärast lipuvahetust ümber kehastusid: tööriideis Eesti laevapere liikmed kiirustasid ämbrite ja moppidega, vabaajarõivais Soome laevapere liikmed lõdvestusid reisijaina, õllepurgid käes. 1. juulil kell 9.30 väljus reisijatega Tallinnast juba Eesti lipuga „Tallink“.

Pärast lipuvahetust ringlesid aastaid kuuldused sellest, millise öötöö oli Soome laevapere eestlastele korraldanud. Juhtumid, mida võiks nimetada sabotaažiks, tundusid uskumatuna neile, kelle meelest töölt lahkumine tähendas lillekimbu ja tordisöömisega teelesaatmist. Peeter Veegen on viimases lauses tagasihoidlikult väljendunud: „mõnel juhul püüti algust meie inimestele võimalikult raskeks teha“.

Võib ka teisiti

„Tallinki“ üleandmise päeva juhtumeist teab ka „Megastari“ kapten Urmas Mets ning meenutab hoopis vastupidist näidet ja teistsugust meeleolu. Kui Viking Line'i „Isabellast“ sai aprillis 2013 Tallinki „Isabelle“, oli müüja juhtkond kohal ja laev igati korras, isegi voodipesu vahetatud. Urmas Mets rõhutas positiivset muljet, et ehkki laev müüdi konkureeri-

vale reederile, olid ka senine reeder ja alltöövõtjad oma lepingulised kohustused lõpuni täitnud.

„Isabella“ oli esimene Soome laev, mis alustas kruisidega Helsingist Tallinna lahele 35 aastat tagasi, augustis 1990. Seejärel lipuvahetuse ni Turu-Stockholmi liinil sõitnud laeva suunas Tallink Riia-Stockholmi liinile. Kui pandeemia selle liini lõpetas, mäletatakse „Isabellet“ ukraina põgenike majutuslaevana Vanasadamas, kuni laev müüdi mullu Kanadasse.

„Regal Star“ on lahkunud

Tallink Grupp teatas, et aktsiaseltsi tütarettevõtte Tallinn–Helsinki Line Ltd müüs 6. augustil ro-pax laeva „Regal Star“ Türgi ettevõttele Ams Line Shipping Co ja laev anti uuele omanikule ametlikult üle samal päeval.

„Käesolev aasta on olnud Tallinkile aktiivne laevastiku muudatuste ja liinide optimeerimise aeg. „Regal Star“ müük aitab kohandada ettevõtte kasutuses oleva laevastiku suurust turuoludele vastavaks,“ selgitas presideates Tallink Grupi juhatuse esimees Paavo Nõgene.

„Regal Star“ oli sõitnud Paldiski–Kapellskäri liinil peamiselt kaubalaevana, kuid vedas ka sõiduautodega reisijaid. Kui „Superfast IX“ pikaajaline rendileping Kanadas kevadel lõppes, sõitis see laev „Regal Stari“ asemel.

Prahtimisleping on „Romantika“ viinud uuele liinile Alžeerias ning pikaks ajaks on välja renditud ka „Silja Europa“ ja „Galaxy I“. Aprillis müüdi „Star I“ Iirimaa. 

Kommentaar

Tallinki peakapten

Tarvi-Carlos Tuulik:

„Ühe tööpäevaga „Regal Stari“ lippu seekord vahetada ei õnnestunud. Arvestada tuleb registre ja pankade tööaega ning eri ajavööndeid. Alustasime kokkulepitud päeval, aga samal päeval kõigi vajalike kannetega valmis ei jõudnudki – tööpäev sai läbi ja jätkasime järgmisel hommikul, kui registrid ja pangad taas avati.“

Suur tähtsus on hästi kooskõlastatud ettevalmistustel. Kõik tegevused tuleb võimalikult täpselt enne kokku leppida, ka pankadega, ja osata kõigi vajalike asjaoludega arvestada, nt riigipühade ja muude tähtpäevade vms-ga. Laevakompanii esindaja hoolitseb, et kõik sertifikaadid ja tunnistused oleksid korras ja kehtivad, sest tähtsaim on, et laeval oleks katkematult olemas ISM-kompanii.

Keerulisem on see töö ehitava laeva korral, mida meil on samuti korduvalt teha tulnud. Sel juhul osaleb veel rohkem osapooli. On vaja head koordineerimist ja koostööd ettevalmistamisel ning tähtsat lõppsammu nimetatakse „dokumentide laualepanekuks“. Lepitakse juba aegsasti kokku aeg, millal koguneda, nii et kõik osapooled oleksid valmis oma dokumente ühel ajal esitada. See on ülev hetk, mil raudkonstruktsioonist (it) sünnib laev (she).“

„Regal Star“ Vanasadamas taustareklaamina, kui 29. veebruaril avati pidulikult Eesti Meremuuseumi algset asukohta tähistav mälestusmärk D-terminali ees.
Foto: Madli Vitismann



Eestisse saabub uus ujuvdokk

Jane Hõimoja

Eesti ettevõtte ARC Repair tõi septembris Taanist Sillamäele ujuvdoki, mis võimaldab teenindada kuni 100-meetriseid laevu.

See on ettevõttel juba teine ujuvdokk, millega pakutakse konkurentsi tööstushidudele BLRT-le ja Neta-manile. Ettevõtte tegevjuht **Martin Kuusik** kirjeldab, et doki ostmine on väga pikk protsess.

Euroopas jääb sellise suurusega dokke üldse vähemaks, väga palju kaugemalt oleks doki Eestisse vedu jälle suhteliselt võimatu.

„Doki ostmine oli 8 kuud pikk protsess. Saime selle Taanist ühest laevatehasest, mis sulges ukseid. Selliseid dokke jääb vähemaks, kuna Euroopa liigub mugavustsooni poole. Doki ja laeva teenindamiseks on vaja palju erikoolitusega spetsialiste, keda pole kusagilt eriti võtta, sest tänapäeval tahetakse pigem kontoris olla kui näiteks mootori karteris õlisen remonti teha või kuskil laeva tankis keevitada. Uusi tulijaid ei ole, sest alginvesteering ja vajalikud seadmed ning spetsialistid ja tööriistad saada on liiga keeruline ülesanne, mida lihtsalt raha eest ei saa.“

Kuusik ütleb, et nende esimene, väiksem ujuvdokk, mis teenindab kuni 60 m pikkusi laevu, asub Pärnus ning alapärane plaan oli ka teine, suurem dokk sinna viia.

„Tuli välja, et see dokk on ikkagi liiga suur ja sügavust ei piisa. Kaalusime süvendamist, aga siis selgus, et sel juhul oleks vaja kaid tugevdada. Seda kõike rendipinnal teha polnud mõistlik. Sobiva sadama leidmiseks pidime väga palju vaeva nägema. Olen käinud ministeeriumis mitu korda rääkimas, nii merenduse asekantsleriga kui ka meremajanduse osakonna juhiga, et riik soovib meie juures oma laevu hooldada, aga kuidagi ei leia võimalust meile mingit kaid rentida,“ laiutab ta käsi. „Lätis pakuti meile suisa tasuta kaikohta 50ks aastaks, sest arendame tööstust ja loome töökohti. Eestis sellest aru ei saada.“

Esialgu paigutati uus dokk Silla-



Laeva maksimum-mõõtmed ujuvdokis

- pikkus 95 m
- süvis 6,5 m
- laius 17 m
- tühimag 2800 t

Uues dokis on vee filtreerimine, laeva paika ajamine ja hoidmine hüdrokappade abil, arvutiprogrammiga juhitud ballastisüsteem, painde ja surve monitooring ning turvasüsteemid jälgimiseks igast seadmest igal ajal. Foto: Ilja Pavlov

mäele, seal oli sobivatel tingimustel võimalik koht saada, sest Vene laevad on kõik ära läinud. „Seal pole vaja süvendada ega midagi. Ainult veetoru on vaja kai peale tuua.“

Dokivedu vanajumala seljataga

Ujuvdoki vedu on äärmiselt keeruline ja pingeline, sest dokk kaalub palju ja on väga ilmatundlik. Kindlustus annab ette parameetrid, millest ei või transportimisel üle minna. Selle ujuvdoki toomiseks ei tohtinud olla üle 1,5 m lainet ja rohkem kui 13 m/s tuult. „Kokku võttis toomine aega 10 päeva keskmise kiirusega 4,2 sõlme. Jälgisin pingsalt ka ise ilma ja see tundus ikka uskumatu, et meil ilmaga niivõrd vedas. Esialgu oli kaks pukserit, kui dokk Taanist minema hakkas, ja ülejäänud teekonna vedas seda üks pukser. Kui oleks halvem ilm olnud, siis poleks sellest piisanud,“ kinnitab ta.

„Olen ise pukseri kapten olnud ja kuu aega ankrus istunud, sest kindlustus ei lubanud liikuda. Ja laevaomanik maksis kogu ootamise kinni. Olin arvestanud, et toomine võib minna kalliks.“

Kui ujuvdokki õigesti hooldada ja korralikult remondiplaanist kinni pidada, siis on see põhimõtteliselt igavene.

„Meie väiksem dokk siin Pärnus on 100 aastat vana ja see uus, mille taanlastelt ostime, on 57 aastat

vana. Taanlased on selle eest väga hästi hoolitsenud ning dokis on kõrgtehnoloogiaseadmed. Uues dokis on vee filtreerimine, laeva paika ajamine ja hoidmine hüdrokappade abil, arvutiprogrammiga juhitud ballastisüsteem, painde ja surve monitooring ning turvasüsteemid jälgimiseks igast seadmest igal ajal,“ loetleb ta. „See kõik teeb dokkimise väga palju ohutumaks. Ühel aastal murdis üks BLRT dokk ju vea tõttu pooleks, tehnoloogia aitab selliseid vigu ära hoida.“

Dokkmeistreid on Eestis vähe

Dokkimise eest vastutab ettevõttes dokkmeister Raido Volter, kes pole tegelikult merendustasutaga, vaid saanud väljaõppe kohapeal. Dokkmeistreid on Kuusiku sõnul Eestis väga vähe – ilmselt mitte üle viie.

„Tegu on väga spetsiifilise alaga, mida ülikoolides õppida ei saa. Näiteks koolitatakse küll mehaanikuid, kuid nad on pigem masinate operaatorid, rääkimata jõuseadmete spetsialistidest ja dokioperatsioonide teostamisest ning laeva ohutult veest välja tõstmise tehnikast.“

Dokkimisgraafik tehakse vähemalt aasta varem. „Kohe, kui uus dokk saab tööd alustada, tuleb esimesena dokki „Vambola“, seejärel üks Soome laev.“

Kuusiku sõnul on Eestis veel kolm umbes sama suurusega dokki. 

Edukas välispraktika tõi t

Jane Hõimoja

Kevadel Eesti Mereakadeemia mereveonduse ja sadamatöö korraldamise eriala lõpetanud **Diana Jarts** jutustab, kuidas tal õnnestus saada praktikale Rotterdams asuvasse ettevõttesse Eastport Maritime BV. Pärast edukat praktika lõppu asus ta samas ettevõttes täiskohaga tööle.

Mereveonduse erialal pidi läbima kokku kolm praktikat. Esimesed kaks praktikat sooritas ta Bureau Veritase Tallinna kontoris, kus tal oli võimalus töötada poole kohaga. „Töö oli väga mitmekesine: olin sadamas, kus osalesin laevade laadimisel ja lossimisel – alates teraviljast kuni metallide ja rauani, samuti väetistega. Sain kogemuse ka kontoritöös, abistasin projektijuhte (*dry cargo manager* ja *metals & minerals (M&M) manager*). Ja sain koostada väetiste akrediteerimisraamatu vastavalt Euroopa Liidu nõuetele. See oli aeg, mil tundsin, et ei õpi ainult eriala, vaid arenen inimesena iga päev. Just siis sain aru, et olin ülikoolis teinud õige erialavaliku,“ kirjeldab ta.

Vaade tööaknast.



Kolm soovitus praktikale kandideerimiseks

Kuigi kogemus oli huvitav, soovis neiu keskenduda ikkagi merendusele ning otsustas, et viimase praktika tahab ta teha välismaal. Dianal on kolm lihtsat soovitus teistele, kes soovivad sama teekonda ette võtta.

Esmalt soovib ta pühendada aega ja vaeva, et mõista, milliseid oskusi ja kogemusi tööandjad tema eriala tudengeilt ootavad. Seejärel tuleb vaeva näha CV koostamisega.

„Osalesin TalTechi nõustamiskeskuse seminarisarjas, milles läbisin koolitused „Arengufondi CV ja motivatsioonikirja seminar: kuidas ehitada CV, mis päriselt töötab“ ning „Kuidas ennast müüa CV-s ja LinkedInis?“. Need seminarid aitasid mul mitte ainult töökoha leida, vaid saada ka Inclusive Financial Technology Foundationi bakalaureuseõppe stipendiumi.“

Teiseks soovib Diana kindlasti varuda aega, sest praktikakoha leidmine on pikk protsess, mis võib võtta kuni 6–7 kuud. Ta rõhutab, et bürokraatia võib eri riikides olla keeruline ja ajamahukas, eriti kui tulla Eestist, kus asjad liiguvad üldjuhul kiiremini.

„Praktikakoha leidmiseks otsustasin kasutada vana ja toimivat meetodit, kuna minu kogemuse põhjal ei tööta LinkedIn alati soovitud suunas ning ei pruugi saada õigeaegset infot ega vastuseid tööandjalt. Selle asemel koostas lihtsa ja selge e-kirja, milles tutvustasin end: kes ma olen, mida ma ülikoolis õpin ning mainisin, et sooviksin teha lõputööd koostöös ettevõttega. Lisasin, et olen huvitatud võimalusest jääda ettevõttesse tööle ka pärast lõpetamist. Selline lähenemine näitab tööandjale huvi mitte ainult praktika, vaid ka pikaajalise koostöö vastu ning suurendab märgatavalt eduvõimalusi,“ kinnitab Diana.

Kolmandaks soovib Diana CV-s mitte välja tuua oma vanust. Tema sõnul otsustas ta selle teadlikult välja jätta, et tekitada tööandjates huvi ja suurendada võimalust jõuda tööintervjuule. „Soovisin, et minu kogemused ja motivatsioon räägiksid enda eest.“



Diana lõpuaktusel.

Kolm kirja Rotterdami

Rotterdams baseeruvaile ettevõttele saatis ta kokku kolm e-kirja. „Üks ei vastanudki. Üks pakkus kohta kolme kuu pärast, aga kolmas ettevõtte – Eastport Maritime BV – vastas kiiresti ja kutsus mu tööintervjuule. Vestluse käigus arutasime, kuidas meie koostöö võiks välja näha ning millisel teemal sooviksin kirjutada oma bakalaureusetöö. Järgmisel päeval sain juba kirja, milles ettevõtte pakkus mulle täiskohaga praktikakohta, kui mul endal huvi alles on.“

Tõenäoliselt sai otsustavaks just mu bakalaureusetöö teema – rahvusvaheliste sanktsioonide mõju naftatankerite prahimääradele ja laevastiku struktuurile, kasutades juhtumiuuringuna Eastport Maritime BV-d.“ Kuigi ülikool nõuab vaid 8-nädalast praktikat, pakkus Diana ise välja, et soovib jääda kuueks kuuks, et saada rohkem kogemust ja teadmisi.

Edasi läks kõik väga kiiresti. Novembris oli kõne, detsembris allkirjastas paberid ja otsis Rotterdams elamist ning 13. jaanuaril 2025 alus-

öökoha Rotterdamis

tas juba praktikaga.

„Mul vedas selles mõttes, et mitu mu keskkooli klassikaaslast elab nüüd juba Rotterdamis. Nad aitasid mind väga palju igasuguse alguse paberimajandusega: mida ma kust saan ja kuidas registreerima pean ja nii edasi. Ametlikult riiki registreerimine võttis aega kaks ja pool kuud. See on täiesti ulme, kui kaua asjad aega võtavad.“

Rotterdamis hinnatase on kõrge

Kuna Diana polnud Hollandi ülikoolis õppiv tudeng, siis ühikasse ta elama ei saanud. „Ühetoalise korteri minimaalne üürihind on umbes 2000 eurot kuus. Esimesed kuus kuud elas korteris, milles ühe toa üürimine maksis 1000 eurot kuus. Korteri asus äärelinnas, ühistranspordiga tulin tööle 40 minutit. Aga kevadel hakkasin käima rattaga, siis läheb vaid 18 minutit. Sõidan jalgrattaga umbes 200 kilomeetrit kuus.“

Hollandis üldjuhul praktika eest ei maksta ning riik on lausa pannud kirja, et praktika eest ei tohi maksta rohkem kui 500 eurot kuus. „Minu ettevõtte ikkagi sai teha kuidagi nii, et nad maksid mulle veidi rohkem kui 500 eurot. Lisaks aitas mind palju Erasmus stipendium ja olin ise säästnud raha välismaal õppimiseks. Muidugi andis lisakindlust see 2000-eurone stipendium, mille ma sain.“

Juba aprillis pakuti Dianale täiskohaga tööd, mida ta alustas juunis. Diana selgitab, et Eastport Maritime BV on 1980. a asutatud rahvusvaheline laevandus- ja konsultatsioonifirma, mille peakontor asub Singapuris. Ettevõtte on esindused kõigis suurema ning see teenindab mitmekesiseid eri tööstusharude kliente, sh vedelate ja gaasiliste kemikaalide, taimsete õlide ja biokütuste, toornafta ja naftatoodete (CPP) valdkonnas.

Laevaehitustki on tarvis

„Töötan Eastport Maritime BV mereveooperatsioonide osakonnas, tegelen iga päev tankerite reise korraldamise ja jälgimisega. Minu töö algab kohe pärast seda, kui reis on fik-

seeritud – loon toimiku, suhtlen laevaomanikega, kogun puuduva informatsiooni (agendi andmed, ETA-d) ning koordineerin kogu reisi jooksul suhtlust osapoolte vahel. Enne lastimist kontrollin kõik deklaratsioonid üle, pärast laadimist veendun dokumentide olemasolus, sh konossement, ja edastan need tellijale,“ kirjeldab ta. „Vastutan ka lastiaja kalkulatsioonide eest laadimisel ja lossimisel, jälgin prahiraha arve vastavust lepingule ning aitan üleseisuraha nõuete kontrollimisel ja edastamisel.“

Töö eeldab head ajajuhtimist, täpsust ja võimet kiiresti prioriseerida, sest eksimisruum on väga väike. Vajadusel jälgin ka, kas konossement ehk kaupade vastuvõtu, veolepingu ja omandiõiguse dokumendi originaal on pardal või tuleb lossimissadamaks vormistada LOI ehk garantiikiiri. Kogu protsessi vältel hoian sidet nii omanike kui ka tellijatega ning tagan, et kõigis protseduurides oleks järgitud Eastporti tööprotsesse ja prahilepingu tingimusi.“

Diana tõdeb, et oma igapäevatöös saab ta kõige rohkem rakendada teadmisi, mida omandas mereõiguse kursusel, samuti aitasid teda väga palju ained, nagu mereveonduse kommertspluatsatsioon, sadamate juhtimine ja töökorraldus, meretranspordi ökonomika ning merendus- ja transpordiõigus.

„Tegelikult osutus ka laevaehitus ootamatult kasulikuks – kuigi ülikoolis tundus see pigem teoreetiline, aitas see argitöös paremini mõista laevade tehnilist poolt. Lisaks kasvab mul õpingute ajal suur huvi õiguse vastu ning sain aru, et soovin tulevikus spetsialiseeruda just laeva- või prahtimismaakleriks. Seepärast olen oma teadmiste sihipärasel arendamisel keskendunud praktikale, mis toetab seda suunda.“

Töötempo on intensiivne

Diana sõnul on merenduses töötempo väga intensiivne ning kindlasti ei sobi see igale inimesele. Igal kolmandal nädalal on tal nädalavahetuse valve, mil ta on reede öhtust esmaspäeva hommikuni ainsana oma osa-



Elu Amsterdamis. Fotod: erakogust

konnast kättesaadav, valmis reageerima igale olukorrale ja suhtlema klientidega. Kahel ülejäänud nädalal kuus on tal kaks korda nädalas öhtune valveaeg, mil tööpäev kestab vajadusel kella 22ni või hiljemgi – vahel isegi kuni 23.30ni –, kui olukord nõuab kiiret lahendust samal päeval.

„Tuleb arvestada, et paljude klientidega on 8-tunnine ajavahe – kui meil on juba hilisõhtu, on neil alles lõuna ja terve tööpäev ees,“ selgitab ta. „Merendus ei ole valdkond, kus töö algab esmaspäeval kell 9 ja lõpeb reedel kell 17.“ Just selline tempo aitab kiiresti selgeks teha, kellele see eriala tegelikult sobib. Esimene tööaasta ongi väljaõppel olija (*trainee*) staatuses, mis näitab, et alles õpid ja kohaned rahvusvahelise laevandussektori ootustega.“

Eestisse Diana aga naasta ei plaani ning soovib jätkata õpinguid Rotterdami rakenduskõrgkoolis Rotterdam University of Applied Sciences, et saada laevanduse ja transpordi magistrakraad. „Merenduses on hästi vajalik tunda inimesi. Kogu mu merenduse tutvusringkond asub ju Eestis, aga mul oleks seda sotsiaalset kapitali ka siia vaja. See on peamine põhjus, miks ma tahan minna.“



Orissaare Kesk- koolis alustati madruseõppega

Jane Hõimoja

◆ Orissaare merendusklassi vilistlase, „Botnica“ kapteni **Kalle Kärneri** südamesoov sai tänavu sügisel teoks, kui Orissaare keskkoolis alustati kunagise merendusklassiga sarnast kontseptsiooni.

„Tegemist on merenduskursusega, mis kestab 2,5 aastat ja õpe käib mereakadeemia vanemmadruse õppekava alusel. Kursuse lõppedes saavad kõik eksami sooritanud madrusetunnistuse ja juhul, kui on kogutud ka 2 kuud meresõidustaaži, saab selle vahetada vahimadruse tunnistuse vastu,“ selgitab ta.

„Õpilasi oli algul kirjas 7-8, aga pärast esimest sissejuhatavat tundi tõusis see arv 10ni. Paar kõhklevat õpilast tegid oma otsuse esimese tunni põhjal, mis tundus neile huvitav.

Esimesel poolaastal toimuvad tunnid neljapäeviti alates kell 14.30. Õpingute käigus on plaanis õpilasi sageli klassiruumist välja viia ja külastada laevu, et saada merest ja merendusest reaalsem pilt silme ette.“

Kärneri sõnul on Orissaare Keskkooli juhtkond ideed väga toetanud ning aitab tunde plaanida vastavalt õpetaja töösüklitele.

„Merehariduse taastamise idee jõudis minu kõrva Jüri Lemberi kaudu. Ideest teostuseni mingeid suuri komistuskive ei olnud.

Siinkohal tahaksin tänada mereakadeemiat, mille õppekava me kasutame, ja Eesti Laevajuhtide Liitu, mille abiga soetasime esimesed õpikud. Selliseid projektipõhiseid toetusi on veel tulemas.

Tundub, et see teema on Eesti merendusringkonnas hästi vastu võetud. Õpetaja olen mina ja siis, kui ma ei saa tunde anda, on plaanis kasutada külalislektoreid. Need on peamiselt Orissaare mereklassi vilistlased ja praegused tegevme-remehed, kes tulevad ja räägivad oma töödest ja tegemistest.“



Lapsed harjutavad juba esimesest trennist, et purjekad tuleb ise trenniks valmis seada ning pärast trenni ära panna. Fotod: Oliver Lekk



Koolieelikud alustavad purjekas kahekesi ning pooleteisestunnise trenni ajal vahetavad roolis olijat.

Pärnu Jahtklubis saab purjetamist alustada juba 4-aastaselt

Jane Hõimoja

Pärnu Jahtklubi on Eestis ainus purjetamisorganisatsioon, kel on ka koolieelikute rühm. Sellesse saab kuuluda juba alates 4. eluaastast, osa õpilasi liitub ka kolmanda eluaasta lõpus. Peatreener **Elise Umb** meenutab, et esimene rühm avati 2021. a suvel. „Kaks esimest aastat tegime ainult suvekursuseid, edasi muutusid rühmatreeningud aastaringseks. Kui suvehooaeg läbi, siis tegeleme talvel üldfüüsilise treeninguga: ujumine, üldkehaliste võimete arendamine saalis ning õuetreeninguga, see on enamasti pallimäng. Tegeleme mitmekülgset eakohaste võimete arendamisega,“ kirjeldab ta.

Umb kinnitab, et olenemata laste noorusest tegelevad nad trennis ikkagi nn päris purjetamisega. „Alustavad roolimist õppides ning suunduvad täielikult pardal istumisest ja pinnipikendusest paadi juhtimiseni iseseisvalt eri tuulekurssidel.“

Näiteks 4- ja 8-aastaste trenni suurim erinevus on kindlasti treeningu tempo. „Noorematel hajub tähelepanu kiiremini, samuti nad alles avastavad maailma. Juhendamise puhul ei ole väga suuri erinevusi. Tegevus tuleb teha lapsele arusaadavaks, olgu 4- või 8-aastane,“ kirjeldab ta ja lisab, et tegelikult püüavad need väikesed lapsed reegleid väga hoolikalt jälgida, aga kuna maailm tegevuse ümber pakub palju põnevust, siis enese kokkuvõtmine ja keskendumine ei pruugi selles vanuses alati kõige paremini välja tulla.

„Kutsekvalifikatsiooniga treenerid hindavad ka ilmaoludest tulenevalt ning laste hetketujusid, kuidas ja millist treeningut just sel hetkel läbi viia. Samuti mõistavad nad lapse vanust. Selles vanuses tuleb olla treeneril väga loov ja mänguline ja vahel ka lapse tujudele järele anda.“

Ohutus on kõige olulisem

Kõik purjespordikooli õpilased, olenemata vanusest (olgu 4- või 20-aastased), kannavad purjetades sportvesti. „Lasteaialaste puhul oleme rakendanud veel lisatreenerit. S.t rühma jaoks on alati kaks treenerit, kaks turvakaatrit ning „Optimisti“ väiksemad õppepurjed. Kes tunnevad end juba kindlamalt, sõidavad suure purjega ehk tavapärase „Optimisti“ purjega. Lisaks räägime lastele erinevaist võimalikest ohtudest, mida märgata ja kuidas neid vältida. Ohu näide on sõrmede hoidmine üle paadi serva, eriti veel siis, kui mõni teine purjekas on läheduses.“

Isegi kui 4-aastased lapsed tulevikus purjetamise juurde ei jää, loodab Umb, et nad võtavad vähemasti kaasa kasulikud teadmised kogu eluks – ilmaolude jälgimisest, veeohutusest, paadi juhtimisest, sadamate headest käitumistavade ning et nad satuksid ka tulevikus mere äärde ja merele.



Eesti Merekooli saatust katab tihe saladusloor

Jane Hõimoja

◆ Tänavu jaanuaris kirjutas Haridus- ja Teadusministeerium pressiteates: „2026. a alustavad Tallinnas tänaste riigigümnaasiumite kõrval tööd kaks tugevat rakenduslikku kolledžit, mis luuakse seniste riigi kutseõppeasutuste baasil. Riigikoolina tegutseva Eesti Merekooli tulevik Eesti merehariduse osana arutatakse läbi koos Eesti Mereakadeemiaga, et leida merenduse kutseõppe pakumiseks parim võimalik lahendus.“ Minister Kristina Kallase sõnul muutub Tallinna praegune kutseõppeasutuste võrk reformi tulemusel tõhusamaks, erialade dubleerimine kaotatakse ning paraneb ressursside kasutamine. Samuti vähendatakse erialasid, mille järele on nõudlus tööjõuturul vähenenud. Suurendatakse riiklikku tellimust nendele õppekavadele, mille järele on tööandjatel vajadus.

Augusti lõpus saatis Meremees ministeeriumile päringu, mis on merekooli saatust. Pressiosakond vastas, et algaval õppeaastal Eesti Merekooliga muudatusi kavas ei ole ja täpsemalt antakse lisainfo „kui arutelud on osapooltega tervikuna merehariduse üle sügisel käivitunud.“

Mida on ministeerium viimased 9 kuud teinud, pole teada. Ka Eesti Merekool jättis vastamata korduvatele päringutele, mis on nende eelistus ja visioon võimaliku muudatuse kohta.

Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger on Meremees nr 2/2024 öelnud: „Minu seisukoht on, et Eesti-suurusel riigis on dubleerimine ebamõistlik. Kui mereakadeemia ülikooliga liitus, siis Eesti õigusraamistik ütleb, et kutsekool ei saa olla ülikooli koosseisus. Üks tingimusi samas oli see, et kutseõppe saab kasutada kogu ülikoolile kuuluvat taristut ja teadmust kutseõppes. Täna ne seis on kestnud 10 aastat, et merekool kasutab ülikooli kinnisvara, laboreid, raamatukogu, sööklat ja jagame õppejõude. Aga juriidiline keha on eraldi. On erinevaid arvamusi, näiteks, et mõistlik oleks liikuda tagasi sihtasutuse mudeli juurde. Aga üldine eesmärk on see, et sidusust merenduse kutseõppe ja kõrgharidusõppe vahel tuleb parandada ja meil on vaja tugevasti sisuliselt reformida ka kutseõpet.“



Laeva mõõtmed

- kogumahutavus 4235
- kandevõime 5360 t
- pikkus 108 m
- laius 15 m
- ehitusaasta 2001



„Mia“ Pärnu sadamas kai ääres. Foto: Oliver Leik

Veel üks Eesti kaubalaev mugavuslipu alla

Jane Hõimoja

◆ 21. juulil saabus Pärnu kesklinna kai äärde oranž kaubalaev, mis kandis nime „Lady Carina“. Üsna pea asendus see nimi uuega – „Mia“ – ja ahtrisse ilmus uus kodusadam St. John's.

Tegu on Kihnu Veeteede uue laevaga, mis märgib ettevõtte kaubalaevanduse suuna algust Läänemerel. „Lady Carina“ sõitis varem Hollandi lipu all, ent Kihnu Veeteed otsustasid hakata kasutama Antigua ja Barbuda mugavuslipu. Transpordiameti teatel pole ettevõtte pöördunud Transpordiameti poole, et arutada ostetud kaubalaeva võimalikku kolimist Eesti lipu alla.

EMSA esimehe Jüri Lemberi sõnul tähendab laeva mugavuslipu alla panemine piiratud või olematuid sotsiaalseid garantiisid. „Suure tõenäosusega on see lipuriigi olematu kontroll rahvusvaheliste nõuete täitmise üle, mis võib puudutada niihasti töösuhete kui ka meresõiduohutuse valdkonda,“ muretseb ta ja lisab, et teatavasti lasub laevaomaniku asupaiga riigi ametiühingul õigus ja kohustus sõlmida ITFi aktsepteeritud kollektiivlepinguid ITFi kui oma katusorganisatsiooni nimel. „Madruuse minimaalne palgamäär on selle lepingu alusel 1890 dollarit kuus.“



Viis Eesti kaptenit said nimelised pingid

Jane Hõimoja

◆ 7. juulil avati Vanasadamas pidulikult Admiraliiteedi basseini ümbruses viis pinki, millest igaüks on pühendatud ühele Eesti kaptenile. Pinkidele jõudnud kaptenite nimed valis välja Eesti Kaptenite Klubi. Esimestena said nimelised pingid kaugsõidukaptenid ja Eesti merenduse ajalukku panustanud Arno Kask, Uno Laur, Roland Leit, Eduard Hunt ja Ülo Kollo.

Tallinna Sadama teatel on plaanis sellest traditsioon teha ning järgmised pingid tähistatakse loodetavasti järgmisel kevad-suvel.



Kaptenite pinkide pidulik avamine tänavu 7. juulil. Foto: Jane Hõimoja

Uudiseid 1. juunist 14. septembrini
kogus Tauri Roosipuu

TAL TECH

◆ 1. aprillist 2025 loodi Eesti Mereakadeemias laevajuhtimise uurimisrühm ning selle juhina tegutseb alates 1. maist laevajuhtimise nooremprofessori ametikohale nimetatud Amit Sharma. Nüüd on Eesti Mereakadeemias kõigile neljale rakenduskõrghariduse õppekavale vastav uurimisrühm koos professorist juhiga.

◆ Lääne-Harju vald, Eesti Mereakadeemia ja Metrosert sõlmisid koostöölepe, mille keskmes on merenduslaste valikainete loomine ja juurutamine Paldiski Ühisgümnaasiumis, praktiliste õppe- ja teadusprojektide läbiviimine ning õpilastele ja üliõpilastele praktikavõimaluste pakumine koostöös kohalike ettevõtetega.

◆ Eesti Mereakadeemia simulatorkeskuses valmisid GoTa Ship Managementi palvel modifitseeritud simulatsioonimudelid ettevõtte uue põlvkonna hübriidlaevadele „Electramar“ ja „Aquamar“.

◆ 21. augustil alustas Eesti Mereakadeemia arendusdirektori ametikohal tööd vanemteadur Loreida Timberg.

◆ 25. ja 26. augustil toimus TalTehi Tehnoloogiakooli ja Eesti Mereakadeemia koostöös esmakordne mereteemaline linnalaager, kuhu kogunes 43 noort 7.-12. klassini.



TRANSPORDIAMET

◆ Transpordiamet registreeris Eesti laevaregistri turunduses kasutatava kaubamärgi EST Flag, mis kinnitati Patendiametis juuni alguses.

◆ 1. juulil tähistati kaheksandat korra rahvusvahelist navigatsioonimärkide päeva. Samal päeval avati esmakordselt külastajaile Tallinna ülemine tuletorn, kus tehti selleks esimesel poolaastal ka vajalikke renoveerimistööd.

◆ Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum (Paris MoU) komitee kiitis oma 58. koosolekul heaks 2024. a inspeksioonide tulemused ja kinnitas uue lipuriikide tulemusnimekirja, milles Eesti on jätkuvalt valges nimekirjas.

◆ Transpordiamet avas koostöös Riigilaevastikuga uue põhja-lõuna suunalise väikelaevatee läbi Matsalu rahvuspargi. Laevatee on projekteeritud looduskaitsealistest piirangutest tulevalt ning tähistati 2. juulil viie toodriga, mis tähistavad madalaid ning viitavad sisenemiskeeluga aladele.

◆ Transpordiamet osales 3.-5. septembrini Lätis juba 28. korda Balti riikide mereadministratsioonide iga-aastaselt kohtumisel. Sel korral olid fookuses meresõiduohutuse ja meremeeste diplomeerimise küsimused.

◆ 10. septembril toimus Eesti Mereakadeemias seminar laevanduse riigiabist.



RIIGILAEVASTIK

◆ 12. juunil kuulutas Riigilaevastik välja suursaarte 5. parvlaeva uue rahvusvahelise projekteerimis- ja ehitushanke, mis korraldatakse võistleva dialoogi vormis. 2. juulil korraldati riigihankest huvitatud osapooltele infopäev, milles osalesid neli välismaist ja kolm Eesti kapitalil põhinevat ettevõtet. Läbirääkimisi alustati Eesti ettevõttega Baltic Workboats AS koos BLRT-ga, Hollandi laevatehasega B.V. Scheepswerf Damen Hardinxveld ning Poola laevatehastega Remontowa Shipbuilding S.A. ja CRIST S.A.

◆ Juuli algul tuli Euroopa Ühendamise Rahastust (CEF) positiivne otsus uue mitmeotstarbelise jäämurdja ehitamise toetamiseks 33,6 miljonit euroga, mis kataks plaanitud 122 miljonilisest kogumaksumusest umbes veerandi. Riigilaevastik taotles toetust jäämurdja poolele maksumusele.

◆ Riigikantselei avaliku sektori innovatsioonifond tegi positiivse rahastusotsuse kauglootsimise arendusprojekti elluviimiseks, mida veab Riigilaevastik koostöös Transpordiametiga. Kolme aasta pikkune projekt keskendub kauglootsimise tehnoloogia ja teenusmodeli väljatöötamisele ning selle testimisele Väinamere piirkonna transiitalas.

◆ Riigilaevastik alustas septembris ühist arendusprojekti Soome partneritega, et suurendada valmisolekut merereostusega tegelemiseks. Projekti DIGIMARIS eesmärk on arendada väikesi mehitamata veepealseid aluseid (USV), mis sobivad Soome lahe-

le ja millel on reostuse tuvastamise andurid. Projekti rahastatakse Interreg Central Baltic programmist ning selle kogumaksumus on pea kolm miljonit eurot.

◆ 11. septembril toimus Poolas, Damen Shipyards Gdanski laevatehases Riigilaevastiku uue mitmeotstarbelise töölaeva kere pidulik esmaveeskamine. Laevakere pukseeritakse Nasvale, kus laeva projekteerinud Baltic Workboats selle lõpuni ehitab.



KAITSEVÄGI

◆ 3. juunil harjutasid Muuga lähel õppuse Puhas Meri 2025 raames merereostuse likvideerimist Eesti mereväe, Riigilaevastiku, Soome piirivalve, erasektori ning Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) laevapere.

◆ 21. juunil võttis kaptenmajor Heimo Trave miinijahtija „Sakala“ juhtimise üle kaptenmajor Meelis Kantsilt. Pidulik komandöri vahetustseremoonia toimus Saksamaal Kieli sadamas NATO 1. alalise miinitõrjegrupi koosseisus.

◆ 28. juunil korraldas merevägi Tallinnas Lennusadama välialal koostöös meremuuseumi ning partnerüksustega väeliigi tähtpäeva puhul avaliku ürituse „Mereväe päev“, mida külastas üle 1000 inimese.

◆ 18. juulil jõudis NATO 1. alalise miinitõrjegrupi koosseisust tagasi Miinisadamasse miinijahtija „Sakala“. Kogu teenistus kestis 124 päeva, mille jooksul läbiti rohkem kui 10 000 meremiili ning külastati kokku seitsmes riigis 14 sadamat.

◆ 29. juulil toimus Miinisadamas mereväe veebli vahetustseremoonia, millel staabiveebel Erki Piirfeldt andis mereväe veebli ülesanded üle staabiveebel Janek Kiisale.

◆ 30. juulil lõppes Eesti mereväe, Kaitsealiidu ja liitlasüksuste kahepäevane ühisõppus Sunny Beach, mille raames viidi Saaremaal Undva ja Ninase poolsaartel läbi väljaõppetegevusi eesmärgiga harjutada Eesti saarte kaitsmist.

◆ 1. septembril Tartus Kaitseväe Akadeemias toimunud pidulikult tseremoonial võttis mereväekapten Johan-Elias Seljamaa üle Kaitseväe Akadeemia juhtimise brigaadikindral

Viktor Kalnitskilt. Enne ülema ametikohale asumist oli mereväekapten Seljamaa mereväe ülema asetäitja.

◆ 2. septembril toimus Miinisadamas mereväe patrull-laevade divisjoni ülema vahetustseremoonia, kus kaptenleitnant Tarvo Vaher andis divisjoni juhtimise üle kaptenleitnant Arto Reinmaale.

◆ 8. septembril toimus Miinisadamas miinijahtija „Ugandi“ komandöri vahetustseremoonia, kus kaptenmajor Janno Lauri andis komandöri rolli üle vanemleitnant Greete Männile.



POLITSEI- JA PII-RIIVALVEAMET

◆ 28. augustil toimus Politsei- ja Pii-riivalveameti korraldatud merepääste kompleksõppus „Brace Estonia 2025“, millel harjutati nii korrakaitsete kui ka otsingu- ja merepäästesündmuste lahendamist, samuti inimeste suuremahulist evakuitsiooni.

◆ Alates juulist on Politsei- ja Pii-riivalveameti lennusalga kopterid ööpäev läbi 15-minutilises väljalennu valmisolekus.

TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

◆ 5. juunil külastas Vietnami peaminister Pham Minh Chinh koos abikaasa Le Thi Bich Traniga Tallinna Sadamat oma ametliku visiidi raames Eestisse. Visiidi käigus allkirjastasid Vietnami Riiklik Laevandusettevõtte (VIMC) ja Tallinna Sadam strateegilise koostööleppe.

◆ 17. juunil tähistati Tallinna–Stockholmi laevaliini taasavamise 35. aastapäeva.

◆ Rail Baltic Estonia sõlmis projekterimislepingu Muuga kaubajaama ühendamiseks Rail Baltica trassiga.

◆ 22. juunil sildus Paldiski Lõunasadamas Rootsi reeder Wallenius SOL uusim veeremilaev „South Enabler“. Wallenius SOL omandas 2025. a veebruaris Briti juhtiva ro-ro-laevanduse ettevõtte Mann Lines. Tehingu tulemusena kuulub Paldiski – tänu Mann Linesi varasemale tegevusele Eestis – ainsa Baltimaade sadamana uue ühendettevõtte liinivõrku.

◆ 7. juulil tähistati Vanasadamas Tallinna–Helsingi laevaliini taasavamise 60. aastapäeva.

1989. a lõpuni sõitis liinil üks Eesti

Merelaevanduse laev, alates 1980. a-st „Georg Ots“. 12. septembril 1991 heisati „Georg Otsal“ Eesti lipp.

◆ 15. septembril lõppes Saaremaa sadama kruisihooaeg, kui sadamat külastas kruisilaev „Nordstjernen“. Alus saabus Saaremaale Pärnust ning jätkas teekonda Stockholm.



◆ Tallink Grupi tütarettevõtte Tallinn-Helsinki Line Ltd müüs kaubalaeva „Regal Star“ Türgi ettevõttele Ams Line Shipping Co. Laev anti uuele omanikule ametlikult üle 6. augustil. Laeva müük aitab kohandada ettevõtte kasutuses oleva laevastiku suursturuoludele vastavaks.



◆ BLRT Grupi tütarettevõtte BLRT Valukoda ja ehitusfirma NOBE allkirjastasid lepingu uue ajakohase valukoja ehitamiseks Kohila valda Raplamaale.

Tehase ehitus peaks lõppema juulis 2026 ning see võetakse kava kohaselt kasutusse 2026. a suve lõpus. Projekti kogumaksumus võib küündida 14 miljoni euroni.



◆ Baltic Workboats ja BLRT Gruppi kuuluv Western Baltija Shipbuilding sõlmisid Belgia riigiettevõttega Vloot DAB lepingu 80-meetrise lootside baaslaeva kere ehitamiseks.

Projekti kogumaksumus on hinnanguliselt 55 miljonit eurot.



Eesti Meremuuseum
Estonian Maritime Museum

◆ Eesti Meremuuseum kinkis oma 90. juubeliaastal kahekümnele sadamale üle Eesti päästerõngad.

◆ 2024. a suvel viisid Eesti Meremuuseumi kunstnik Roman Matkiewicz ja teadur Arto Oll läbi mahuka uurimistöö, otsides Rahumäe kalmistult üles 22 Eesti teeneka merendustegelase hauad. Eesti Meremuuseum otsustas alustada meie riigi merendusajaloo suurnimede haudade korrastamist ja juubeliaasta raames said korda tehtud kolme olulise isiku hauad: muuseumi rajaja Madis Mei (1870-1940), kapten ja laevamudelimeister Hermann Tõnissoo (1890-1974) ning jäämurdjate kapten Benjamin Valter (1876-1949).

Muud uudised

◆ 3. septembril tutvustati Kliimaministeeriumis Eesti merealale plaanitud nutipoidede võrgustiku kahe alusuringu tulemusi. Täpsemalt esitleti innovatsioonifondi rahastatud projekti Merehunt ja Interregi Est-Lat programmi rahastatud projekti GORSMART pilootprojektide vahe- tulemusi ning viidi läbi ka turukonsultatsioon projekti hankes osavõtust huvitunud osapooltele. Pilootfaasis aastail 2025-2027 on riigil plaanis ehitada ja merre paigaldada kokku kuus testplatvormi, millest kolm on reostustõrje anduritega GORSMART projekti nutipoid.

◆ Riik taastab reisilaevandusettevõtjate toetusmeetme, et tugevdada sektori konkurentsivõimet. Kliimaministeerium eraldab selleks 2025. aastal 2 miljonit eurot selle aasta lõpuni. Viimati maksti toetust 2023. a III kvartalis. 

In memoriam

Jaan Kapp (27.4.1956 – 1.6.2025) oli mereväekapten, Eesti Mereväe ülem ning Eesti kaitseatašee.

Ta alustas sügisel 1990 vabatahtlikuna Eesti piirivalves ning oli aastail 1995-1998 Piirivalveameti mereosakonna ülem. Aastail 1998-2003 oli ta Eesti Mereväe ülem, seejärel töötas erruminekuni Eesti kaitseatašeenä kolmes NATO riigis.

Andi Meister (17.11.1938 – 16.8.2025) oli transpordi- ja sideminister aastail 1992-1994.

Ta määrati parvlaeva „Estonia“ katastroofi järel Eesti-Soome-Rootsi uurimiskomisjoni juhiks.

Peko Piiber

27. juuli 1942 – 24. juuni 2025

Sõjasuvel 1942 sündis 27. juulil Paines Türi koolmeistri ja kaupluse müüja perre poisslaps, kellele pandi nimeks Peko. Ta esimesed eluaastad möödusid Türil, lapsepõlv aga Järvamaal Sallas. Paraku olid Eestis segased ajad ja võimuvahetused. Et mitte võõrvõime teenida, varjas Peko isa end metsas. Emaltki otsustas nõukogude võim metsavendade aitamise eest vabaduse võtta. Peko ei käinud siis veel kooliski. Isa kaotas ta 1952. aastal ehk kümneaastasena.

Koolipoisitee algas tal Simuna koolis, seejärel asus Peko õppima Tallinna Tehnilisse Kooli nr 1. Pärast mitut nimemuutust sai Tehnilisest Koolist nr 1 lõpuks Tallinna Kutsekeskkool nr 1, mida tänapäeval tunneme Eesti Merekoolina. Peko huvi merenduse vastu oli suur ja ta lõpetas kooli 1962. a laevajuhtimise erialal hinnetega „väga hea“. Esimeseks töökohaks sai 1960. a Poolas ehitatud baaslaev „Johannes Vares“ ja ametikohaks neljas tüürimees.

Reisilt tulles ootas Pekot ees sõjakomissariaadi kutse. Ajateenistus kulges Põhjalaevastikus, polaarjootetaguses Murmanskis. Pekol oli tüürimehe diplom, mistõttu määrati ta teenima sõjamerelaevastiku päästelaevale tüürimehena. Noil aastail kestis teenistus nõukogude mereväes neli aastat. Nii jõudis Peko Murmanskis näha nelja polaarpäeva ja nelja polaarööd.

Pärast sõjaväeteenistust jätkus Peko meresõit „Rand“-klassi laevadel. 1968. a abiellus Peko Annega ja perre lisandusid seejärel poeg Erkki ja tütar Gerttu. 1968. a sai Peko ka lähisõidukapteni diplomi. Pärast meresõite siirdus Peko tööle ENSV Vetelpäästeühingusse, mis tegeles toona ka väikelaevalade kontrolliga.

Siinkirjutaja tutvus Pekoga 1972. a endise Eesti Merelaevanduse aurulaeval „Verhojansk“, mis hiljem kandis nime „Koit“. Peko oli siis tüürimees, allakirjutanu alles II klassi madrus.

Peko jätkas töötamist Noorte Meremeeste Klubi õppelaeval „Tallinn“ vanemtüürimehena, kus pani noori huvi tundma meremehe elukutse vastu ja õpetas neid. Tema käe all on sirgunud nii mõnigi hilisem laevajuht. Ka oma pojast Erkkist kasvatas ta meremehe. Erkki on töötanud Eesti Kalatööstuse laevadel, viimastel aastail töötab aga Tallinki laevadel mehaanikuna.

Kui Eesti ostis Soomelt 1993. a jäämurdja „Tarmo“, siis siirdus Peko Eesti Veeteede Ametisse jäämurdja vanemtüürimeheks ja jäi sinna kuni pensionini. Pensionieas jätkas Peko veel kaks aastakümnet meremeeste õpetamist Revali merekoolis.

Arvestades meie üle poole sajandi kestnud tutvust ja koos töötatud aastaid, võtan julguse Pekot iseloomutada. Temast on nende aastate jooksul jäänud sügavalt positiivne mulje kui erakordselt intelligentsest ja tasakaalukast inimesest. Kindlasti on selles suur osa kool-



meistrist isa kasvatusel ning kodusel õhkkonnal, milles Peko üles kasvas.

Peko on alati paistnud silma kui põhjalik, asjatundlik ja pühendunud spetsialist. Tema austus teadmiste ja õpetajate vastu on olnud nähtav juba ammu. Eriti sooja tundeiga on ta meenutanud oma merekooli-aegseid õpetajaid – mehi, kes olid enne sõda purjelaevadel merd sõitnud kogenud laevajuhid. Just neilt sai Peko väga tugeva eestikeelse laevaehitusterminoloogia teadmised, mis andis talle kindla aluse kogu edasiseks karjääriks merenduses.

Elu erinevates olukordades on Peko alati jäänud rahulikuks, väarikaks ja lugupidavaks. Märkatav oli ta viisakus ja inimlikkus nii tööalastes suhetes kui ka isiklikus elus. Pere on talle alati olnud sügava tähtsusega väärtus. Ta on pühendunult hoolitsenud oma abikaasa Anne ning laste eest. Uhkusega meenutas ta Gerttu nooruspõlve, kui tütar tegeles tõsiselt ja kirglikult võistlustantsuga. Pensionipõlves leidis Peko uue kire – sugupuu uurimise –, millega ta pühendunult tegeles, avastades oma pere ajalugu ja juuri.

Eluteel kohtame palju inimesi – osa neist jääb vaid möödajaiks. Teised jäävad meie mällu alaliseks ja Peko kuulub kindlasti nende hulka. Ta on oma pika ja väärilika elu jooksul andnud hindamatut panust Eesti merendusse, aga veelgi enam – ta on meile kõigile õpetanud, et inimlikkus, väarikus ja lugupidav suhtlus on väärtused, mis kestavad ajas.

Aitäh Sulle, kolleeg! Aitäh Sulle, sõber!

Arno Lemmik
Revali merekooli instruktor

Eesti reeder laevad Värtahamni uute kaide
ääres juulis 2017: vasakul „Romantika“ ja
„Silja Symphony“, paremal „Baltic Queeni“ vöör.
Foto: Madli Vitismann



Laevaga Stockholmi juba 35 aastat

Madli Vitismann

Laevaliin Tallinn-Stockholm on tänapäeval endastmõistetav. Ent kui 17. juunil 1990 tuli Rootsi lipuga „Nord Estonia“ Vanasadamasse ja väljus samal öhtul Stockholmi poole, oli möödunud 50 aastat Tallinna-Stockholmi liini sulgemisest juunis 1940.

Tundus uskumatu, kui novembris 1989 ilmus esimene uudis võimalusest, et Tallinnast võib otse laevaga Rootsi sõita. Kuid äsja ilmuma hakanud Meremehes selgitas Transpordiministeeriumi töötaja Harri Enula (nr 6/1989), et tuleb küll selline laevaliin. Tol ajal sündisid muutused kuudega.

Nii oli laev poole aasta Tallinnas ja veel pool aastat hiljem – Nõukogude välispassiga, mida igapähele ei antudki, viisaga ja rublaajal – oli sellele liinile Eestis müüdud 30 000 laevapiletit, neist 98% rublade eest.

Selleks ajaks oli valminud Vanasadama moodsaim B-terminal, milles oli Eesti esimene eskalaator. Stockholmi Frihamnis oli juba avareisiks sadamahooneks ümber ehitatud endine telliskivist laohoone Magasin 2.

Kuigi rublapileteid müüdi piiratud arvul, andis see paljudele eestlastele võimaluse kohata sugulasi ja saada uusi sõpru ning leida kontakte kolleegidega. Üle päeva väljuva laeva reisijate koguarv oli esimesel täisaastal 188 675 (1991) ja kolmandal aas-

tal, kui liinil sõitis Eesti lipuga „Estonia“, 280 304 (1993). Järgmisel aastal, pärast „Estonia“ hukku, katkes laevaliin kaheks ja pooleks kuuks.

Alates maist 1998 hakkasid Eesti laevad Rootsi väljuma iga päev. Ülemöödunud kümnendil tulid liinile Tallinki uued reisilaevad ja reisijate arv jõudis miljonini. Kuni tuli uus, pandeemiast tingitud katkestus, mis kestis rohkem kui aasta. Stockholmi liinile jäi „Baltic Queen“, mis väljub üle päeva.

Kui liini algusaastate reisijaid olid enamjaolt rootslased, siis mullu oli Eesti reisijaid rohkem kui Rootsi reisijaid: Eestist 37% ja Rootsist 32%. Nii Tallinnas kui ka Stockholmis on juba kolmas uus reisiterminal. 



Tõnis Keridan saab õnnitluse EMSA esimehelt ja Kapten Uno Lauri Merekultuuri SA nõukogu liikmelt Jüri Lemberilt.

Eesti mereharija 2025

Madli Vitismann

Tiitli „Eesti mereharija 2025“ sai Eesti meremeeste esindusorganisatsioonide ja Kapten Uno Lauri Merekultuuri SA valikul Eesti Mereakadeemia õppejõud **Tõnis Keridan**. Austamisüritus toimus, nagu tavaks, IMO meremehe päeval 25. juunil Rannarahva Muuseumis.

Eesti Laevamehaanikute Liidu esimees Tarmo Post tutvustas aunimetuse saajat: „On au ja rõõm õnnitleda inimest, kelle nimi kõlab merehariduses kindla ja väärika tähendusega ja jääb kindlalt Eesti mereajalukku, see on Tõnis Keridan. Tõnise panus Eesti Mereakadeemiasse ja meie merenduse tulevikku on olnud hindamatu. Tema otsekohene õpetamisstiil, praktiline kogemus ning sügav pühendu-

mus on kujundanud ja innustanud terveid põlvkondi tulevase meremehi. Aga Tõnise väärtus ei avaldu ainult tema teadmistes, vaid ka temas endas. Tema huumor, täpsus, lai silmaring ja selge häälega edastatud tarkused on jätnud jälje, mis kestab kauem kui üks loeng või terve kursus.

Tiitel „Aasta mereharija 2025“ ei ole pelgalt aunimetus, see on tunnustus inimesele, kes teeb oma tööd südame ja sisuga. Tõnis, suur tänu selle eest, mida sa oled meile andnud, ja meie siiras tunnustus sellele, kes sa oled.“

Tõnis Keridan lubas lõpetada oma 67-aastase meretöö alanud semestriga ja rääkis selge õpetajahäälega auru- masinate asendumisest diiselmasinatega. Lähemalt on ta oma meremeheteed tutvustanud Meremehes nr 1/2023. 

Fotoalbum Noblessneri tehasest on raamatus

Madli Vitismann

Eesti Meremuuseumil on valminud järjekordne raamat. Seekord on kaaned ümber pandud ja selgitused lisatud muuseumi kogus olevale haruldasele fotoalbumile aastaist 1913-1916.

Kvaliteetsed fotod

Eesti- ja ingliskeelse tekstiga suure formaadiga kogumik „Noblessner. Allveelaevatehase metamorfoosid 1912-1940“ sai alguse meremuuseumi toodud fotoalbumist. Muuseumi direktori Urmas Dreseni sõnul kaaluti fotodest näituse tegemist, aga näitus oleks liiga ajutine, seevastu raamatut on võimalik ka hiljem lugeda-vaadata.

On harukordne saada 80 kõrge kvaliteediga süstemaatilist ülesvõtet ühe laevatehase ehitamisest, see innustas ajaloolasi sellesse perioodi ja tehase ajalosse süvenema. Tolleaegse suure fotoaparaadiga klaasnegatiividele pildistamine oli tehniliselt ja füüsiliseltki raske, liiati militaaroobjektile Esimese maailmasõja ajal.

Tsaariaegset tehase ajalugu uurinud Tõnis Liibekil on küll tööhüpotees võimaliku autori kohta – Tallinnas polnud tollal palju kutselisi fotograafe –, aga ta pole sellele kinnitust leidnud. Küll aga kinnitas ta Päevalehe toel (4. juuli 1914), et allveelaevatehase pidulik avamine oli 3. juulil 1914: „Külalisi võtsid

vastu Noblessneri aktsiaseltsi juhatuse esimees Emmanuel Nobel, tehase peadirektor Mihhail Plotnikov ja direktor Heinrich Schaub. Kõnet pidasid mereminister ja Nobel, muusikat mängis Estonia orkester.“

113 aastat ajalugu

Raamatus on valik hõbeželatiiniga töödeldud fotodest, lisatud on tehase maa-alade plaane ja ehitiste jooniseid. Faktirohked ülevaated tehase ajaloo eri perioodidest on pärast arhiividesse sukeldumist kirjutanud Tõnis Liibek ja Henry Kuningas ning lähemalt Noblessneri/Peetri tehases ehitatud laevadest Arto Oll ja Urmas Dresen. Ajaloolaste mahukat tööd näitab allikate ja viidete rohkus.

Raamatusesitlusel Noblessneri kvartalis võttis Henry Kuningas Teise maailmasõja järgsed aastad lühidalt kokku: „Järgnes pikk ja põnev nõukogude periood, teistmoodi huvitav algne peataolek ja siis renoveerimine.“ Võib arvata, et nõukogudeaegse 7. tehase kui sõjalaevade remonditehase kohta on kõik olulised allikmaterjalid Venemaal ja seetõttu kättesaamatud.

Nii jääbki pikk ajalõik vahele ning raamat lõpeb Tõnu Tunneli mulluste värvifotodega samadest hoonetest ja paikadest, millest eespool juttu. „Noblessner: linnaruum 2024“ on tööpoolest värviline.

Eesti Meremuuseumil kulus raamatu väljaandmise etteval-

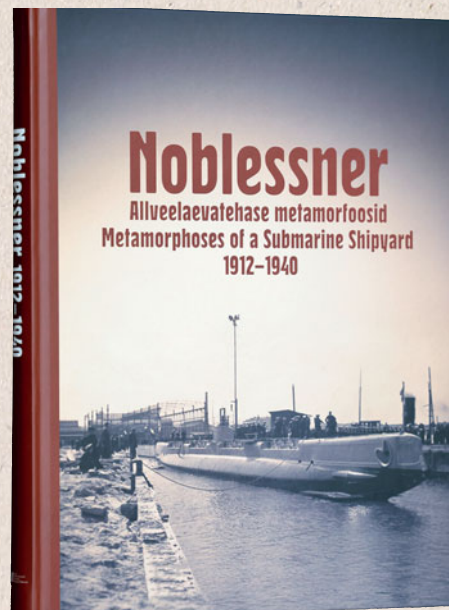


Foto: Egert Kamenik

mistamiseks üle kahe aasta. Artiklilogumik algab fotokogu hoidja Andres Eero ülevaatega mahukast (ligi 54 000 säilikut) kogust ja Noblessneri fotoalbumi kirjeldusest ning lõpeb ajalooraamatule kohaselt allikate loetelu ja isikunimede registriga. Ent mõnes kohas teksti vahel ja raamatu lõpus ilmneb, et kujundaja pillavat ümberkäimist trükiruumiga oleks kogenud küljendaja ehk mõnevõrra ohjeldanud.

Ei tundu hea mõttena alustada artiklit vasakpoolse lehekülje servalt, jättes pealkirja ja autori nime eelmisele leheküljele ning kasutades selleks sama – kuigi väga huvitavat – taustafotot. Paralleelselt kahes keeles veergudena esitatud tekst nõuab eri pikkuse tõttu sobitamist, aga lugejale on ebamugav, kui lause ei jätku pöördel, vaid järgnevate pildilehekülgede tõttu mitu lehekülge hiljem.

„Noblessner. Allveelaevatehase metamorfoosid 1912-1940“ on huvitav seni avaldamata teavet sisaldav ajaloo- ja fotoraamat. Mõte niivõrd haruldasele fotoalbumile taust luua ja kaante vahele kõita annab lootust, et Eesti Meremuuseumilt tuleb edaspidigi huvitavaid publikatsioone. 

Viie aasta eest Eesti Meremuuseumi jõudnud fotoalbum.

Foto: Eesti Meremuuseumi fotokogu

