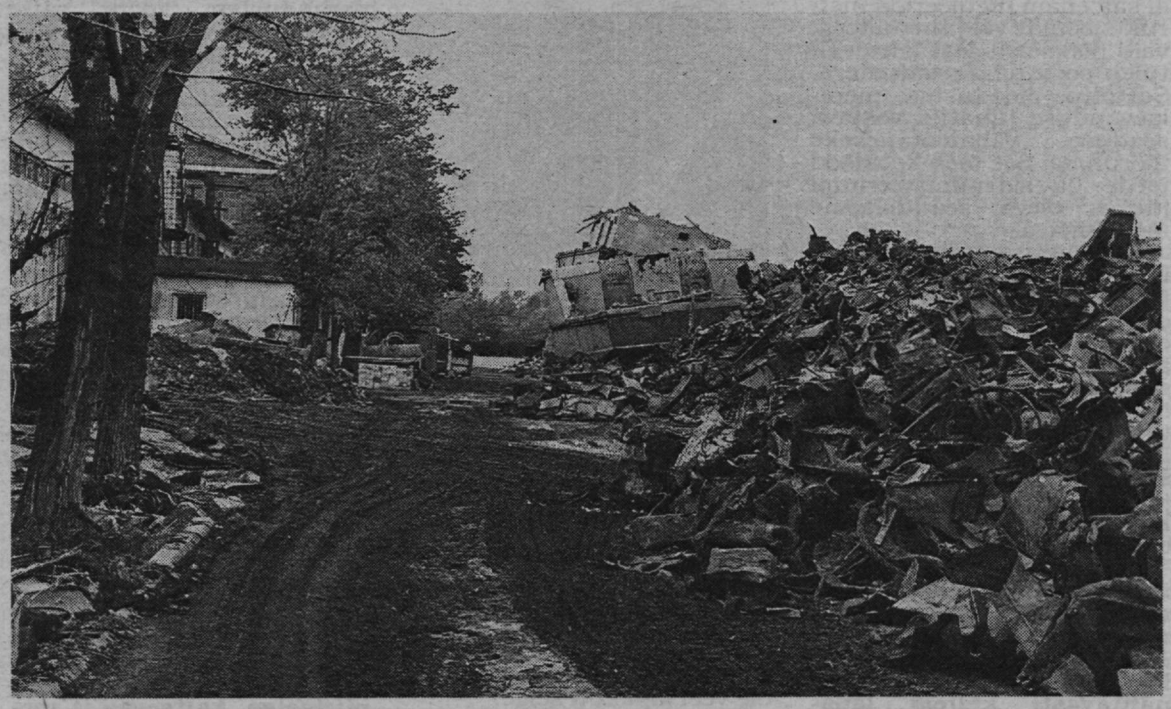
MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 18 (991) Teisipäev, 24. oktoober 1995 Hind 3 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Meremeeste seadusest lk. 2
- Merenduskoolitusest lk. 3
- Alt ära, sõjavägi tuleb! lk. 4
- Hollandi merenduspoliitika põhijooni lk. 5
- Ametiühinguist lk. 6
- Kirjutavad: refereeringuid lk. 7



See on Eesti Vabariigi sõjasadam. Paremal peaks olema meri, otse ees peaks olema asfalt. Sealt ekspordib Eesti vanametalli. Lähemalt lk. 4

Kõik veondusest, teedest ja sidest

Selline oli 13. septembril **Eesti Teede- ja Sideministeeriumi** korraldatud teabepäeva teema. Ajakirjanikud ja teadjad olid kokku kutsutud m/l "Vana Tallinn" konverentsisaali, kus neid kõigepealt tervitas laeva kapten **Rein Oolmets**, kes avaldas lootust, et transpordi juhtimise poliitika kulgeb Eesti riigile kasulikus suunas ja aitab meie veondust konkurentsivõimelisena hoida. Edasi läks terve pikk ja pinev päev põhjaliku ülevaate saamiseks ministeeriumi haldusalas toimuvast. Kantsler **Ruth Martin** juhatas seekord vägesid, sõna võtsid alates minister **Kalev Kallost** kõigi erialade esindajad, kohal olid nii ministeeriumiametnikud kui ka allasutuste juhid ja spetsialistid.

Võib öelda, et kõik juhid olid merel.

Ruth Martin iseloomustas ministeeriumi, kus on koos meri, õhk ja maa ning mille keskaparaat on üks väiksemaid Eestis — kokku 70 inimest.

Merepoolt tutvustas asekantsler **Nathan Tõnnisson**, maameeste poole pealt võttis sõna asekantsler **Väino Soonike** ja lennunduse, side ning seadusandluse kandi pealt vaagis olukorda asekantsler **Tõnu Naestema**. Pärast sissejuhatavaid sõnavõtte oli plaanis infoplokk tingliku pealkirjaga *"Riigi funktsioonid valitsemisalas"*.

Veeteede ameti probleeme selgitas peadirektori asetäitja **Viktor Palmet**, kes rääkis EVA ülesannetest, jäämurdjatest ja vastas küsimustele.

Õhusõitjate poolt esinesid lennuameti peadirektor **Mati Iila** ja asetäitja **Jaan Tamm**, kes selgitasid näiteks "tsiviliseeritud maailma õhuruumi kasutamist" ning Helsingist Petseri kaudu Moskvasse lendamise eeliseid. Lennuametilt laekub riigieelarvesse 60 miljonit dollarit navigatsioonitasusid. Võib-olla pakub huvi ka meie lendavate objektide arv: registreeritud on 102 lennusõidukit, 44 purilennukit, 5 kuumõhupalli, 2 helikopterit.

Maanteeameti peadirektor **Riho Sõrmus** tuletas muu hulgas meelde, et tuleval aastal on Muhu tammi 100. aastapäev, aga teadagi — seal veel laiendamine ja remont pooleli. Rahapuudus. Üldse on Eestis 824 silda, 44 000 km teid, millest 15 000 km on riigiteid. Praeguse seisuga maksab 1 kilomeetri I kategooria tee ehitamine 4 miljonit dollarit.

Elekterside Inspektsiooni direktori **Jüri Jõemaa** ettekandes leidis äramärkimist ka fakt, et meil on 240 mereside kaldasaatjat.

Väikese hingetõmbepausi järel võeti ette transiidi- (N. Tõnnisson), liiklusohutus- (V. Soonike) ja erastamisprobleemide (P. Ringo). Pärastlõunane aeg oli antud *infrastruktuuriettevõtete* esindajatele oma seisukohtade selgitamiseks.

RE Tallinna Sadam peadirektor **Enn Sarap** rõõmustas selle üle, et võrreldes möödunud aastaga on selle aasta 8 kuuga kaubakäive suurenenud 1,3 miljoni tonni võrra (kusjuures see ei sisalda väikesadamate käivet, mis möödunud aastal oli veel 682 000 tonni).

Kui vaadelda 8 kuu tulemusi eraldi sadamate kaupa, selgub, et muutus on kõige suurem Paldiskis — 689%, Muugal oli juurdekasv 7%, Kesklinnas 26%, Koplis 14%.

Kui vaadelda olukorda kaubaliikide kaupa, on kõige rohkem suurenenud vedellasti osa (46%), segalast (34%), puitlast (24%) ja puistlast (23%). Viljalaadimine on vähenenud 38%. Kõige raskem on vaadata alalõiku "transiit merelt", mis näitab vähenemist võrreldes 1994. aastaga 61%. Transiidi osatähtsus oli 1994. a. 71%, 1995. a. 69%. Seegi on ärevusttekitav näitaja.

(Järg lk. 5)

Esinesid merendusametnikud (vasakult) minister Kalev Kallo, kantsler Ruth Martin ja Veeteede Ameti peadirektori asetäitja Viktor Palmet.

Asekantsler Nathan Tõnnissonile on iseloomulik probleemid süstematiseerida ja seejärel skeemile toetudes lahendusi esitada.

Meremeeste seadus jälle päevakorral

Eesti Meremeeste Seaduse eelnõu ettevalmistamise töörühma liige ILLAR HALLASTE, miks nüüd äkki Eesti Merelaevanduses meremeestele seadust tegema hakati?

Meremehe töö on spetsiifiline ja vajab seetõttu eraldi seadusega reguleerimist. Eesti ajal oli meil oma meremeeste seadus; ka paljudes Euroopa riikides on eraldi seadused, mis reguleerivad meremeestega seoses olevaid probleeme — nii laevaomanike ja meremeeste vahelisi suhteid kui ka kapteni ja laevapere suhteid. Paljusid asju ei saa enam reguleerida instruktsioonide või juhenditega, vaid põhiseadusest lähtuvalt tuleb seda teha seadustega. Seetõttu moodustas merelaevanduse juhatus vastava seaduse väljatöötamiseks töörühma. See teeb koostööd teede- ja sideministeeriumi juures oleva seadusloome töörühmaga.

Laevanduse juhatuses oli korduvalt juttu, et teatud asjad on puudu. Kui ise seaduseelnõu tegema ei hakka, ega siis seda ka kusagilt tule, aga vaja on — nii arvati. Kaasati nii Eesti Merelaevanduse töötajaid kui ka tollase juhatuse liikmeid. Sel ajal olime Eino Tammega selle juhatuse liikmed. Praeguseks oleme juhatusest küll vabastatud, kuid töörühma koosseis jäi endiseks.

1991. aastal Eesti Meremeeste Liit juba esitas ühe meremeeste seaduse eelnõu, mis ilmus tolle aasta 15. jaanuaril ka meie lehes. Ent ülemnõukogus jäi see nähtavasti kellegi lauasahtlisse pidama.

See, mis te ütlete, on minu jaoks üllatus, pole sellest varem kuulnud.

Paar aastat tagasi palus meremeeste liit oma koosolekule ühe selle seaduse toonastest tegijatest, juristi, kes tõestas, et nüüd, mil uus tööseadusandlus olemas, pole mõtet toda eelnõu kohendama ja uuesti esitama hakata, sest eraldi meremeeste kohta käivat seadust pole enam tarvis. Et võimalikele uutele tegijatele maksmiseks ka raha polnud, siis sinnapaika asi jäigi.

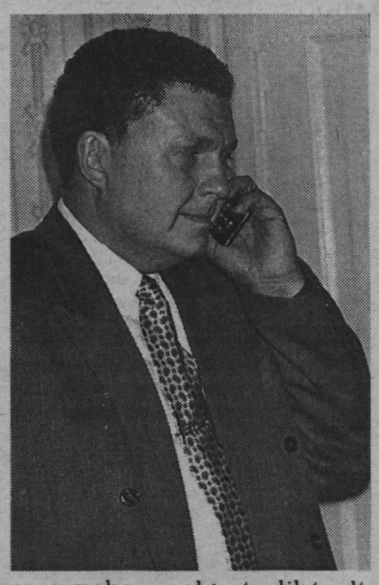
Aga kindlasti oleks sealt leida ideid, mida võtta tehtavasse seadusesse. Ja kui sellel on väga hea struktuur, võiks olla ka vastupidi — miks mitte võtta meie variandist ideid ja kanda sellesse seadusesse.

Igal juhul on seda seadust vaja. Näiteks töö- ja puhkeaja seadus pole meremeeste puhul rakendatav. Kui tormiolukorras tekib vajadus midagi teha, on kohe probleemid käes. Ütleme, et seadusega lubatud ületunnid on täis, aga meremehed peavad töötama, muidu läheb laev põhja.

Või siis on meremehel tähtajaline tööleping, selle lõpukuupäev on käes, aga laev pole mingil põhjusel veel kodusadamasse jõudnud. Selge ju, et ta peab reisi lõpuni või meeskonna vahetamiseni tööd tegema.

Ka on meremehi vaja rohkem kaitsta kui tavaline töölepingu seadus ette näeb. Näiteks katseajal on võimalik inimest päevapealt vallandada. Merel nii ei saa, on vaja etteteatamisaega.

Oluline on veel üks valdkond, mis praegu reguleerimata. See puudutab meremeeste tervisekindlustust. Varem oli olemas meremeeste haigekassa. Merelaevandus kandis sinna üle 13% Tallinna keskmisest palgast. Midagi jäi üle, sest meremeeste palgad on keskmisest kõrgemad, ja see läks keskhaigekassale. Selle arvelt pidanuks maksma need arved, mis tulid meremeeste ravimise eest välismaal. Erinevalt teistest Eesti töötajaist viibivad meremehed suurema osa tööajast väljaspool Eestit. Seoses haigekassa tsentraliseerimisega mõne aja eest kadus meremeeste haigekassa. Üheksa kuud välismail viibiva meremehe sealse ravi eest keskhaigekassa aga ei tasu. Laevaomanikele langeb seega topeltkoormus. Seadust praegu ei ole, ja nii võiks välismaised ravikulud



meremehe palgast lihtsalt maha võtta. Laevandus seda küll ei tee. Aga asi tahaks ikkagi reguleerimist. Meremeeste haigekassa peaks mingil moel taastama.

Kuidas selle probleemi lahendus meremeeste seaduses peaks välja nägema, ei ole veel lõplikult selge.

On veel üks probleem: mõnes riigis ei võeta meremehelt kogu ettenähtud tulumaksu, sest üldiselt ta ei kasuta neid hüvesid, mida maal tulumaksu eest luuakse. Osalt on tal need laevas olemas, aga need on loodud hoopis teiste, peamiselt laevaomaniku rahaga.

Oleksin selle poolt, kui seda oleks võimalik seaduses sätestada — see oleks õiglane. Tõepoolest ei kasuta meremehed tööleminekuks doteeritavat liinibussi ega liigu kuigipalju oma autoga selle raha eest ehitatud teedel. Ent selle sätte seadusesse paneku võimalusse suhtun praegu skepsisega. Meie maksuseadust nii muuta, et mõni elanikekategooria maksaks vähem tulumaksu? Seda tahaksid põllumehed, tahaksid teisedki. Omal ajal jäi hirmust pretsedendi loomise ees see soodustus paljulapselistele peredele tegemata. Ei, niisugune säte võiks saada takistuseks terve meie seaduse läbiminekul. Võidaks kartma hakata, et soodustuse saanud isikud muutuvad otsekui maksuvabaks firmaks, mille kaudu hakatakse teistelegi palka maksma.

Mis on meie meremeeste seaduse loomisel eeskujuks?

Eestiaegne seadus, ja Norra oma. Viimast on peetud Euroopa üheks paremaks. Ent arvestada tuleb muidugi haakumist Eesti praeguse seadusandlusega.

Näiteks töölepingu seaduses on öeldud, et see kehtib nende valdkondade puhul, mille kohta ei ole eraldi seadust. Meie oma seaduses ütleme, et asjus, mis siin lahendamata, kehtib jälle töölepingu seadus.

Kes töörühma liikmeist on hästi kursis meremehe tööga?

Kindlasti Indra Kaunis, kes on laevanduse juriidilise osakonna töötaja, samuti kaadriameti juhataja Toomas Songi. Nemad oskavad meremeeste probleeme välja tuua. Riigikantselei osakonnajuhataja Aaro Mõtus on aga jurist, kes on hästi kursis seadusloomega. Tema magistritöö on seadusloome keelest. Ta suudab eelnimetatute välja pakutud ideid sõnastada juriidiliselt korrektses keeles, et asi oleks ühemõtteline. Mulle tundub, et töörühm on hästi tööle hakanud ja liikmed sobivad omavahel. Suudame haarata lennult üksteise mõtteid, töö on efektiivne.

Millest lähtuvad parandused teie käes oleval seaduseelnõu eksemplaril — see paistab üsna kirju?

Need lähtuvad keelelistest parandustest, mõne sätte laiendamise vajadusest võrreldes esialgse variandiga jne. Iga sätte juures oleme püüdnud läbi mängida situatsioone, mis võivad tekkida ja millised on tagajärjed, mida soovime seadusega saavutada. Ent ikkagi on ka hulk valdkondi, mida ei ole võimalik seadusega täpselt reguleerida. Näiteks litsentsi andmine laevaomanikule. Põhiseaduse järgi on vaja sisse kirjutada delegatsiooninormid valitsusele: mõne asja sätestab Vabariigi Valitsus või midagi sätestatakse valitsuse kehtestatud korras. Sest ei saa seadusesse sisse kirjutada, et seda teeb veeteede amet. Seadus saab anda valitsusele võimaluse ja kohustuse mitmeid asju reguleerida valitsuse määrustega või teha üldine määrus ja delegeerida asi edasi veeteede ametile.

Kas koostatav seadus peab silmas ka riigimeremehi — veeteede ameti, piirivalve, kaitseväe ja mereinspektsiooni omi?

Tehtav seadus puudutab tööd alustel, mis on kantud laevaregistrisse või laevaraamatusse.

Kas olete katsunud tööse kaasata ka meremeeste ühiskondlike organisatsioonide esindajaid?

Hea meelega kaasame. Nendel teemadel on meremeeste organisatsioonidega olnud juttu nii hr. Songil kui ka hr. Kaunisel. Aga hetkel on eelnõu sellises seisundis — nii paljude täienduste ja märkustega —, et praegu seda välja anda ei saa. Küll aga oleks väga hea meel, kui meile esitataks probleeme, mis praeguse seadusandluse baasil on tekkinud: kirjutataks valdkondadest, mis vajaksid uue seadusega reguleerimist. Ootaksime neid kirju Eesti Merelaevanduse kaadriameti aadressil. See oleks koostöö esimene staadium. Järgmine võiks alata siis, kui oleme kõik need ideed seadusesse kokku kirjutanud. Pärast seda, kui oleme eelnõu arutanud ministeeriumi seadusloome töörühmaga, võiks see ilmuda "Meremehes"; ka saadaksime selle kõigile laeva-omanikele ja meremeeste ühiskondlikele organisatsioonidele täiendamiseks ning parandamiseks.

Kevadel oli meil lehes kõneks juhtum noormehega, kes reisilaeva madrusekohalt pikkade lokkide pärast lahti lasti. Kas sedalaadi asjad ka seaduses reguleeritud saavad?

Selle pärast poleks, jah, õige lahti lasta... Aga isegi kui niisugused ettepanekud tulevad, ei hakka töörühm vist juuste pikkust sentimeetrites seadusesse sisse kirjutama.

Vene kapteneil hakkab tähtaeg täis saama, mil nad kodakondsuse peaksid saama, et võiksid oma kohal edasi töötada.

See on küll reguleeritud Kaubandusliku Meresõidu Koodeksiga. Siin tuleks poliitiline otsus vastu võtta. Asi pole tingimata kodakondsuseta venelastes. Võib tekkida ka olukord, kus laeva omanik tahaks rootsi, saksa või taani kaptenit tööle võtta. See vajadus võib tekkida näiteks krediidi saamisel — see võib mõnel puhul tingimuseks olla. Praeguse riigikogu koosseisuga koodeksi muutmine vist läbi ei läheks. Kuid ma võin ka eksida.

Aga kas on jälle karta mingit ühelauselist seaduseelnõu, mis kõigil mittekodanikel dokumentide saamise ja jätkuvalt Eesti laevadel töötamise kergeks teeks?

Põhimõtteliselt peaks ju laevaomanikul olema õigus võtta oma laevadele tööle keda tahes — peamine on tema oskused meremehena. Meil nähakse sageli probleemi venelaste, s.t. võib-olla vene kodanike ja venelastest mittekodanike suhtes.

Asi oli vist eelkõige selles, et neil oli kodakondsus määratlemata, s.t. neil polnud passi. Filipiinlastega seda küsimust ei tekiks.

Praegu on veeteede amet isikuttõendava dokumendi küsimuse lahendanud. Laevanduse juhatuselgi on selles oma osa, et see päris teravaks muutunud probleem sai suhteliselt kiiresti lahendatud.

Muuseas, kaptenil peaks olema võimalus, kui tal jääb välismaal mõni mees haigeks, kai pealt keegi asemele võtta, kui laeva muidu välja ei lubata. Selleks kusagil Aafrikas Eesti kodanikku leida on üsna problemaatiline.

Küsiksin veel kord ka teie seose kohta Pärnu hotell-tervisekeskusega "Viiking" ja hotelliga "Neptun", mis läksid Heiki Lindpere omandusse.

Seost pole ma eitanud. Aitan sõpra. Pärast seda, kui hr. Lindperele ainuomanikuna kuuluv *AS Solendo* ostis "Tormilinnu" aktsiad, pöördus ta minu poole, kas ma oleksin nõus aitama teatud juriidiliste küsimuste korrastamisel. Lepingutega oli kerkinud hulk probleeme. "Viiking" oli kirjas kui juriidilise isiku õiguses olev filiaal, aga niisugust ettevõtluse vormi pole olemaski. Kõik tuleb viia vastavusse olemasolevate seadustega. Kuna ma lõpetasin tänavu õigusteaduskonna, siis Lindpere pakkus mulle võimaluse praktiseerida. Laevanduse peajuristina on tal endal ju väga palju tööd. Tema mulle palka ei maksa, mulle makstakse aasta otsa "abiraha" kui endisele Riigikogu liikmele. Saan seda aastat kasutada õppimiseks. Praegu olen õigusteaduse magistrand ülikooli juures riigiõiguse alal. Tegelen Eesti õiguse ajalooga. "Viikingi" asjadega tegelen sellepärast, et tutvuda mingi konkreetse firma probleemidega — et mis kõik tegelikkuses võib ette tulla.

Mida teie teeksite Mereklubiga — te ei ole ju praegu otsustamise juures?

Mereklubi eraldati "Tormilinnu" bilansist ja seda ei müüdud. Seal tuleks kindlasti jätkata meremeeste ja nende pereliikmete teenindamist. Hulk huvialaklubisid, mis seal on, peaksid jätkama, uusi tuleks juurde luua. Selge, et Eesti Merelaevanduse põhitööst jääb see siiski kõrvale. Võimalik, et tuleks leida institutsioon, millele Mereklubi hallata anda. Tingimusel, et hoonet kasutatakse meremeeste huvides. See on nii suur maja, et sinna mahuksid kõik ametiühingud ja meremeeste ühiskondlikud organisatsioonid, ka laevaomanike ühendus. Nii saaksid kõik kenasti omavahel kokku.

Mari Vamba
Madli Vitismann

German study names four keys to 'Estonia' tragedy

Lloyd's List

Septembrikuu "Lloyd's Liste" lugedes ei pääse praktiliselt ühestki mööda, kus poleks sees meie "Estoniat": alates igasugusest statistilisest materjalist, lõpetades probleemide tõstatamisega.

23. septembri numbris on artikkel: "Sakslaste uurimuses nimetatakse "Estonia" tragöödia nelja võtmeküsimust."

"Kombinatsioon: kehv hooldus, halvastilõpetatud parandustööd, tahtlik hoiatusindikaatorite kõrvaldamine ja ebakompetentne meeskond olid võtmeküsimused, mis viisid "Estonia" tragöödiani aasta tagasi," olid Meyeri laevatehase palgatud Saksa ekspertidegrupi esitatud etteheited.

Nii avaldas "Lloyd's Listi" ajakirjanikule selle ekspertidegrupi juht merejurist dr. Peter Holtappels. Tema arvates võib osa nõudmisi esitada ka operaatorfirmadele "Nordström & Thulin" ja Eesti Merelaevandus.

"N & T" president Ronald Bergman omakorda soovitab advokaatidel lugeda rahvusvahelise komisjoni osaaruannet.

Saksa eksperdid leiavad, et visiiril oli juba enne õnnetust tõsiseid vigastusi, mis olevat põhjustatud raskes jääs sõitmisest Läänemerel mitme aasta jooksul.

Ülemised hinged olevat parandatud niivõrd ebaprofessionaalsel moel kui ainult võimalik välja mõelda.

Samuti olevat Atlandi luku sensorid juba enne õnnetust teise kohta paigutatud, mitte õnnetuse tagajärjel paigalt nihkunud. Remonditööd olevat tehtud ilmselt klassiühingule teatamata, väitis Holtappels. Samuti arvab ta, et esimesena purunes tüürpoordi hing, sest see oli süsteemi nõrgim osa. Nad avaldavad arvamust, et visiiri sees oli 155 tonni vett, sest kummitihendid puudusid ja visiiril oli vigastusi.

Samuti väidab Holtappels, et on andmeid, et meeskond ei olnud piisavalt kompetentne seda tüüpi laeva opereerima, ja et kapten ning laevaohvitserid ei käitunud kriisiolukorras õigesti.

Rambi paiknemine ei avaldavat mingit mõju, sest kuigi see ei olnud vastavuses SOLAS'i nõuetega, oli see laeva ehitamise ajal moes ja sama projekti järgi ehitati kokku 37 laeva.

See konstruktsioon oli heaks kiidetud Skandinaavia merendusadministratsiooni-de poolt rannikusõidulaevadele. Fakt, et Eesti valitsus läbi "Bureau Veritase" ei seisnud vastu laeva kasutamisele väljaspool rannikuvett, oli "kahetsusväärne".

Tõlkinud **Reet Naber**

Masterclass

Kaks nädalat maailmamerenduse probleemides

AEG ja KOHT: 24. september — 7. oktoober 1995, Tallinn

SÜNDMUS: *First International Shipping and Intermodal Masterclass for Baltic States, Central and Eastern Europe*

EMK KADETI SATTUMINE SEMINARILE: Võimalus tuli nagu välk selgest taevast. Tundus, et nii see kui ka järgmised nädalad jätkuvad õpingutes sama halliit nagu eelmisedki. Ometi anti võimalus seda muuta: võis osaleda veel mingi seminari ühes loengus. Mis siis ikka, võib kah.

See 1,5–tunnine loeng muutus 11–päevaseks loenguks (selle eest peab tänama mõningaid lätlasi, kes tulemata jäid). Kui seminarile jõudsime, teatasid korraldajad, et me (5 Eesti Merehariduskeskuse kadetti) võime osaleda "Viru" hotellis peetud seminaril selle lõpuni. Prii elamispind, prii toit — mida üliõpilane veel võib tahta? Kes jätaks võimaluse kasutamata?

KORRALDUS JA PROGRAMM: Korralduse tase oli kõrge. Vajalik info ja materjalid mikusid kiiresti ja õigeaegselt õigesse kohta. Seminaril osalejatel ei tulnud muretseda pisiasjade pärast. Kõik olid majutatud hotelli, kus ainult dringi ja telefonikõnede eest tuli endal maksta. Eesti maksumaksja olgu mureta — tema ei pidanud selle eest sentigi tasuma. Programm oli tihe: pidev töö kestis hommikul kella üheksast õhtul kella kümneni. Vahepeal sai muidugi süüa-juua. Kõrget taset näitas ka see, et lõpubanketil andis sertifikaadi kursuse edukalt läbinutele (mida kõik ei saanud) kätte Hollandi suursaadik.

LEKTORID ja LOENGUD: Lektorite seltskond oli kirju: enamik Hollandist, aga ka Inglismaalt, Prantsusmaalt, Austraaliast, Eestist. Kõigile hindeks kaheksa kümnest.

Lektorid esindasid mitut eluala: laevandust (laevaomanikud, kaptenid), pangandust, ülikooli (professorid vms.) jne. Võis näha ja kuulda kõige erinevamaid loengupidamisstiile. Kuulajate rõõmuks ei hõljunud ükski lektor akadeemilistel pilvedel, vaid nad viibisid kahe jalaga maa peal. Nendega võis rääkida nagu inimene inimesega, eriti pärast küsimuste/vastuste pooltundi, kus pakuti kõigile veini, õlut või mahla vastavalt soovile. Loengute teemad olid samuti väga erineva sisuga, aga huvitavad. Tõsi, mõni veidi rohkem, teine vähem. Teemadest võib nimetada: laevanduse hetkeseis, minevik, tulevik maailmas; pangandus laevanduses; merehariduse probleemid; firma loomise põhimõtted; firma efektiivne toimimine; edukate läbirääkimiste läbiviimine. Huvitav oli jälgida inimeste muutumist viimasena mainitud loengu ajal, kui osalejate vahel hakati läbirääkimisi pidama tõelise rahaga.

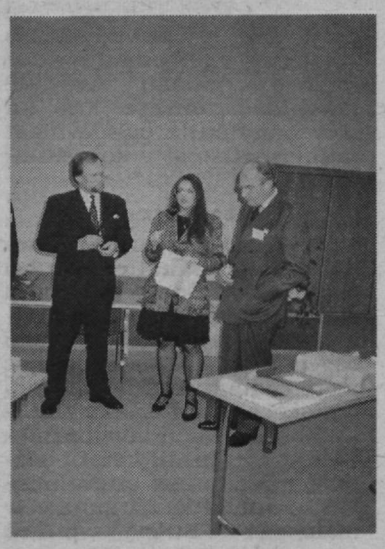
RÜHMATÖÖ: Eesmärgiks oli äriplaani koostamine ja selle esitlemine. Firmaks oli kõigil üks pankrotis olev varsti privatiseeritav riiklik laevanduskompanii kuskil Lõuna–Ameerika saartel. Raske, kuid huvitav, õnneks ainult mäng. Kontrolliti meie *managerio*skusi, kuidas suudame töötada olukorras, kus muudatusi tuleb teha lühikese aja jooksul ning vajalikud raamatupidamise dokumendid antakse viimasel minutil. Viimane mõnele ei meeldinud, kuid see on nende asi.

ÜLIÕPILASENA MEIE MEREHARIDUSEST (süsteemist). Kahjuks meil pole veel mereharidussüsteem välja töötatud. Neil on.

EKSKURSIOONID: MEREMUUSEUM nagu alati — huvitav. "MARE BALTICUM" — muljetavaldav.

LÕPETUSEKS: Peale hulgalise informatsiooni oli võimalus tutvuda paljude huvitavate inimestega nii meilt kui mujalt. Hämmastas Lääne inimeste enesekindlus, kuid eks see nii peabki olema. Samuti sai teada mitmeid nüansse laevandusest. Tekkis parem arusaam laevanduse globaalsusest ning mõistmine, kui väike osa on selles meie regioonil. Ometigi on ja jääb laevandus Eesti üheks tähtsamaks majandusharuks, mille areng ei ole mõeldav korraliku koolituseta.

EMK IV kursuse kadett
Tõnis Hunt



Kroonimine: (vasakult) teede- ja sideminister Kalev Kallo, ministeeriumi välissuhete osakonna juhataja asetäitja Aet Varik ja *Masterclassi* juhataja Hendrik J. van der Koemer ja... ➡ kroon.

Masterclass oli organiseeritud Eesti, Läti, Leedu, Poola ja Venemaa laevandusspetsialistidele Eesti ja Hollandi vahelise koostöö raames. Koolitust finantseeris Hollandi Majandusministeerium ning korraldasid Hollandi konsultatsioonifirmad "Dynamar" ja "Pegasus" koostöös Eesti Teede- ja Sideministeeriumi ning Merehariduskeskusega.

Programmi koostamisel oli lähtutud Balti riikide ning Kesk- ja Ida-Euroopa laevandusalasest hetkeolukorrast ning arengusuundadest, ühtlasi ka regiooni laiemast majanduslikust kontekstist ning eripärast.

Eesti laevanduses on viimase viie aastaga toimunud suured muutused. Endisaegsete väheste suurte laevandusettevõtete kõrvale on tekkinud palju väiksemaid laevandusfirmasid — on üle 100 laevaomaniku, väiksemad sadamad otsivad tegevusvõimalusi suurte kõrval, arenevad agendi-, ekspediitori-, shipshandleri-, stividori-, pukseri- ja paljud teised firmad.

Kõik nad peavad leidma oma koha maailmamerenduses, enam ei ole kaitsvat ja suunavat suure venna kätt. Maailmamerendus muuutub samuti kiiresti ning konkurents tugevneb iga päevaga. Sellegipoolest on meremajanduses ka väiksemaid nišše, kus on piisavalt tegevusvõimalusi.

Selle lühikese aja jooksul, mis meil on kasutada olnud, ei ole kindlasti jõutud koguda kogu informatsiooni ja kogemust, mis edukaks tegutsemiseks vajalik oleks. Kuidas kõige efektiivsemalt oma firmat organiseerida, kuidas oma teenusega turul läbi lüüa, kust otsida võimalusi finantside leidmiseks, orienteerumine seadusandluses ja palju muid tekkida võivaid probleeme käsitleti meistriklassi programmis.

Oma ideede realiseerimist oli osalejatel võimalik simuleerida kursusetöö "X riigi laevakompanii "Uus Laev" erastamisprogrammi" koostamisel.

Ainuke väljaspool konverentsiruume läbi viidud õppus oli parvlaeval "Mare Balticum", arvestades meie reisilaevanduse edu viimastel aastatel, aga ka erilist tähelepanu, mida sellele osutatakse rahvusvahelises ulatuses.

Seminari avas meie teede- ja sideminister Kalev Kallo. Ligi 40 õppejõudu olid peamiselt Hollandist, aga ka Suurbritanniast, Prantsusmaalt, Austraaliast, Saksamaalt ning Eestistki. Laevanduse meistriklassi läbiviimine Tallinnas tunnistab seda, et Eesti ja teiste Läänemeremaade laevanduse arenemine annab lootust edasiseks asjalikuks koostööks. Euroopas tunnustatud laevandus-, pangandus- ja turustusspetsialistidega kontakteerumine oli hea võimalus oma teadmisi täiendada, aga ka meie laevandust ja sellega tegelejaid väljapoole tutvustada.

Eesti osalejatest niipalju, et meie omad paistsid silma aktiivse ja asjaliku lähenemisega kogu seminari töö vältel. Diplomist ilmajääjaid meie hulgas ei olnud.

Lisaks teadmistele ja huvitavate inimestega suhtlemisele parandas igaüks kõvasti oma mere-inglise keelt. Kena oli, et arvamus Eestist ja siinsetest laevandusega tegelejaist paranes ka. **"Mare Balticumi"** külastamine oli lausa näidisõppetund, pärast seda väljendasid just rahvusvahelise praktilise laevandusega tegelejad oma täit tunnustust laevameeskonnale: on kohe näha, et alus on suurepäraselt hooldatud, kaptenil paistab olevat ülevaade sellest, mis laevas toimub, puhtus näitab kohe, kas tegemist on õige peremehega või mitte, nii head kööki pole kohanud ühelgi laeval jne. Tänati kõiki alates hr. Johansonist, Kasest, Lemendikust köögirahvani.

Punkti pani viimane "koolipäev", kui lisaks teoreetilisele läbirääkimisepidamise õpetusele pandi seltskond proovile praktikas: anti kätte mõned ehtsad dollarid ning fiktiivne aktsiapakk, ja hakake kauplema. Resultaat oli selline, et ikka mitmeid aastaid samalaadse treeninguga tegelnud Robert Powell haaras peast kinni ja tunnistas, et seltskond on tema hästi sissetöötatud mänguplaani põhjalikult pea peale pööranud ning esmakordselt tema praktikas läks käiku kaks eristsenaariumi, mille käigus ta enam aru ei saanud, kes kellega ja kuidas kaupa tegi, sest kõik käis nii kiiresti. Meistriklassi juhataja **Hendrik J. van de Roemer** ning koordinaator **Jaap J. van der Zwan** julgesid lõpus kinnitada, et kui vaadata meie inimeste teooria haaramise ja kohanemise kiirust ja kvaliteetsust, teeb see heameelt ja lubab tulevikus meeldivat koostööd. Aga praktilise äri iga võimaluse ärakasutamise oskus peab läänepoolseid konkurente hoiatama, et kerget võitu siitmailt loota ei ole.

Tänu sellele, et Lätist jäid mitmed tulemata, sai 5 Merehariduskeskuse noort ootamatult võimaluse kogu programm kaasa teha. Noored pidasid vapralt vastu. Meeldiv oli Tallinna Sadama huvi oma inimeste koolitamise vastu ning Eesti Merelaevanduse töötaja Anastasia Antošina, kes käis vapralt loenguid kuulamas, pidamata paljuks ka laupäeviti kohale tulla.

Seminari lõpul korraldas Hollandi suursaadik B. de Bruyn vastuvõtu, kus tunnistused kätte anti. Parimad said lisaks ka kiita, meie omadest **Erik Leino** ja **Sergei Tumanov**, lisaks **Ilze Lacgalve** Lätist ja **Andrei Nabatov** Venemaalt. Äramärkimist väärivad kõik raske poolekuise meistriõppuse läbi teinud: **Tõnis Hunt, August Ingerma, Marko Jürioja, Igor Klimovskihh, Kuulo Külasalu, Olev Leino, Andres Lippmaa, Mart Loik, Risto Merisalu, Margus Nõmm, Meelike Paalberg, Kalev Pello, Urmo Pihel.**

Reet Naber

CERTIFICATE

This is to certify that

MRS. REET NABER

has successfully completed the

First International Shipping and Intermodal Masterclass for the Baltic States, Central and Eastern Europe

24 September 1995 - 7 October 1995
Tallinn, Estonia

after attending the programmed lectures and participating in the training sessions

The Hague, The Netherlands, Mrs. Annemarie Jorritsma - Lebbink, Minister of Transport, Public Works and Water Management

Alkmaar, The Netherlands, Mr. Hendrik J. van de Roemer LL.M., Dynamar B.V., President of the Board

The Hague, The Netherlands, Dr. Jaap J. van der Zwan, Pegasus A.-G., Director

Alkmaar, The Netherlands, Mr. Jan H. Meijer M. Sc., Dynamar B.V., Director

Tallinn, Estonia, Mr. Kalev Kallo, Minister of Transport and Communications

IMO juht küsib laevaomanike toetust

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) juht William O'Neil pöördus laevaomanike poole taotlusega aidata STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) -konventsiooni nõuetele vastava väljaõppe- ja koolitussüsteemi kindlustamiseks kogu maailmas.

Ta ütles, et rahahulk, mis selleks vaja läheb, on väga suur ning soovitas omanikel asutada fond, milles IMO oleks üks usaldusisikuist. IMO peasekretär teatas, et IMO aastaeelarve on liiga väike — 17 miljonit naela (võrdluseks: "Greenpeace'il" 92, Kuninglikul Päästepaatide Institutsioonil 62 miljonit).

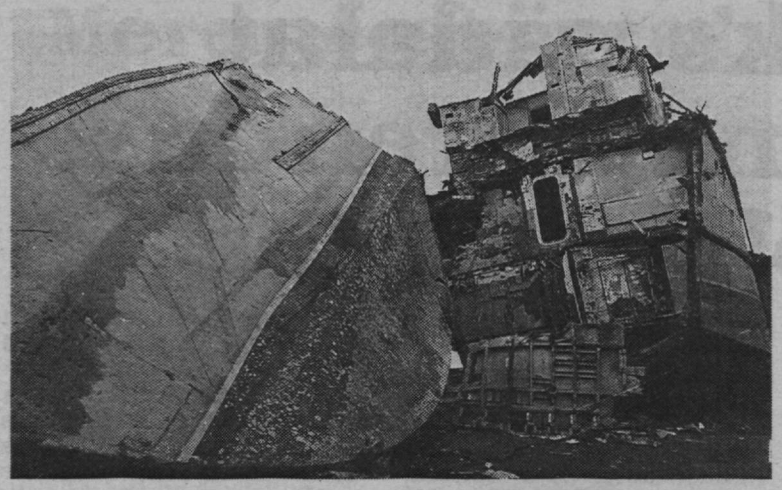
STCW-konventsiooni elluviimise uurimine nendes maades, mis on põhilised laevanduse tööjõuga varustajad, eriti nn. kolmandas maailmas, näitas, et seal on palju ebapraktilisust ja lausa sohitegemist. Sinna tuleks suunata enam raha, et koolitus tasemel püsiks. Oma osa peavad andma rahvusvahelised organisatsioonid ja laevandus. Ta kutsus üles laevaomanikke ühinema väljaõppeprogrammide uuendamisega.

IMO-d on kritiseeritud ta hambutu ja liiga aeglase tegevuse pärast, kuid IMO sekretariaat leiab, et neil pole vaja sekkuda lipuriikide ja riikliku sadamajärelevalve vastutuses olevatesse küsimustesse.

Libeeria Laevaomanike Assotsiatsiooni sekretär hoiatas, et kui laevadele munsterdatakse meresõitjaid suhteliselt väiksematest riikidest, peavad nood valmis olema seda riiki aitama uute nõuete täitmiseks vajaliku väljaõppetaseme saavutamisel.

"Lloyd's List" 13. september 1995

Aeg on otsad kokku tõmmata, härra Olsen



Viimane vrakk.

Mais kirjutas "Meremees" norralase Harald Olseni ja tema firma "NEWT" metalliärist Miinisadamas. 1. juuliks oleks see pidanud lõppema, aga talle anti pikendust aasta lõpuni.

Oktoobri alguseks oli "NEWT" vrakid välja tõstnud, paar reostuslaiku vette lasknud ja vist kogu saadaoleva vanametalli ära vedanud. Sest toimetusse tuli signaal, nagu kogutaks Miinisadamas nüüd äravedamiseks lausa haljast terast. Mine võta kinni, on see siis transiit või eksport.

Kohapeal paistis, et ka sõjasadamast on kõigiti jagu saadud. Mereväebaas enam saabuvatele metallikoormatele väravat ei ava, neile eraldati omaette värav. Sadamajärelevalve, kes vaataks kasvõi näiteks sedagi, et saabuvaid laevu üle ei laaditaks, selles sadamas käia ei tohi. Aga sadama valdaja mereväebaas end oma territooriumil teiste asjadesse ei sega. Riigiametnikest suhtlevad sellesse sadamasse saabuvad laevad üksnes piirivalve ja tolliga, enamasti ka lootsidega.

Kail seisis viimane vrakk, aga midagi metalset selles ei paistnud, oli puitkerega. Kõiksugu rauakolu paistis olevat parasjagu üks laevatäis. Ent muud prahti ja risu tervelt mitu. Vaevalt küll seda meritsi prügimäele viiakse, aga mereväebaasis oodatakse siiski selle *lahinguvälja* korrastamist.

Praegu ei näe laoplats üldse sadama moodi välja, sest merd pole näha. Selle varjavad 4—5 meetri kõrgused risuvirnad. Seal, kus mäletamist mööda oli kai peal asfalt, on nüüd paks kiht püdelat pori. Kuuldavasti olevat kai pori all auklik — raskete veoautode lõhutud.

Hammustajamasin "Åkerman" seisis jõude, sest peale rauarisu ja ühe raudteeröö-baste virna parajasti muud rauda polnud. Ent vähemasti pealmised rööpad, kuigi roostes, olid uued, s.t. polnud kunagi ekspluatatsioonis olnud. Eelmise laevaga olevat lahkunud haljamatki rauda.

Laevu on maikuust saati olnud 6. Need on ära viinud (sh. maikuus nimetatud "Baltiiski–27", mis viis 1800 t raudteerööpaid Amsterdami) kokku üle 8000 t vanarauda. Amsterdami, Rotterdami, Rostockki ja Bilbaosse. Agent on olnud enamasti üks ja sama, Tatari tänava korteriaadressil registreeritud "Priva".

Et kail oli oktoobri algul üks (puit)vrakk ja üks laevatäis rauarisu, võiks pärast nende koristamist kaid ja territooriumi puhtaks pühkida, kail asfaldi lappida ja värava väljastpoolt sulgeda.

Aga leping, mis lubab hr. Olsenil tegelda tasuta rendi-tud territooriumil põhitegevuse — vanarauakaubandusega —, on andnud talle selleks aasta lõpuni aega, seetõttu võib arvata, et kasulikult saadud territooriumi ja kaide kaudu lahkub rohkem kui üks raualast ning õue puhtakspühkimisega pole seega kiiret.

Hiljem võib pori külmuda ja tööd saab jällegi edasi lükata. Meenutagem, et viivis lepingust mittekinnipidamise korral on **100 krooni kaimeetri eest nädalas.**

Raske on uskuda, et edukas ärimees Robert Lepikson ja Kaitseliidu Fondi juht Andres Rekker olid toona niivõrd rumalad, et nad sedavõrd ebaotstarbeka lepingu sõlmisid. Seetõttu tuleb arvata, et see leping oli vähemalt kellelegi Eestis kasulik. Seda enam, et mõlemad Eesti poolt lepingule alla kirjutanud majandusmehed on nüüd riigiametnikud. Kaitseministeeriumis, kus nad peaksid iga kuu lugema (omaenda) kirjalikke aruandeid lepingu täitmise kohta.

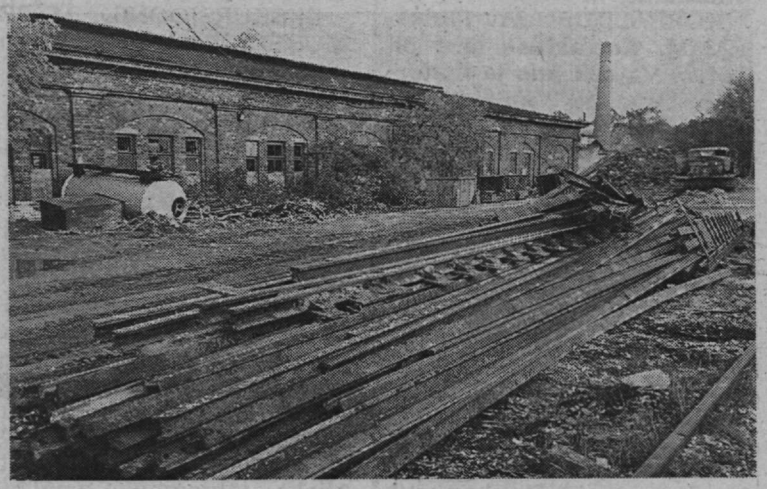
Tavaliselt küsitakse ebatavalist käitumist nähes: kellele on see kasulik? Tundub, et riigile küll mitte. Paraku jättis riik (tookord täpsemini keskkonnakaitse ministeerium) isegi vastamata metalliäriga mitte seotud vrakkide ülestõstmise pakkumisele, mis tuli Rootsist.

EMEXi ekspordimahus Miinisadama vanarauakaubandusel eriti suurt osa pole, sest Paldiski sadama kaudu saadetakse iga kuu välja suurusjärgu võrra rohkem rauakaupa. Oktoobri algul ootasid sealsel raudteeharul kümmekond hõbehalli üsna hea väljanägemisega tsisterni — vaat sinna läheks "Åkermani" vaja.

Kellelegi on siiski kasulik pidada kaubasadamat kohas, kuhu harilikud võimuesindajad ei pääse ei jalgsi, auto ega laevaga. Ja kaimeeter, nagu öeldud, ei maksa aasta lõpuni sentigi.

Madli Vitismann

"Åkerman" seisis jõude.



Pealmised rööpad olid roostes uued.

Alt ära, sõjavägi tuleb!

Seda tuleks hoiatuseks öelda kõigile, kes Eesti mereväega merel peaksid kokku puutuma. Sõjavägi on sõjavägi ja riigikaitse huvides kontrollib ta ennast ise: peab ise laevaregistrit, mehitab laevu, teostab sadamajärelevalvet ja laevakontrolli. Paraku vist mitte küllalt kvaliteetselt.

Juhtumeist

Mais, kui "Sulev" sõitis oma esimesele sõidule, NATO õppusele, *juhtus kontakt* sõbraliku naaberriigi kaiga Liepaja sadamas.

Juulis, kui merevägi otsustas oma väliskülalised oma laevaga "Laine" Naissaarele viia, võeti selleks meeskond "Sulevilt". Peale võeti 40 reisijat, nende nimekirja enne väljasõitu ei koostatud. Teadlikum reisija, kes läks päästeparvedes kohti kokku lugema, leidis ühest pardast 6–kohalise ja teisest 10–kohalise parve.

Ööl vastu 30. septembrit, kui "Sulev" kiirustas jälle NATO õppusele, *juhtus* Pakri poolsaare läheduses *kontakt* kaubalaevaga "Aal". "Sulev" kiirustas 15—16 sõlmega edasi, piltlikult öeldes üle õla tagasi vaatamata.

Oli 6 palli lõunatuult, nähtavus hea. "Aali" kapten ütles, et "Sulev" tuli täiskäiguga tagantpoolt ja müksas "Aali" vööri, umbreeling sai mõlgi. Sama kiiresti sõitis "Sulev" edasi. Kapten lubas edaspidi hoolikamalt ka selja taha vaadata, aga arvas, et selles kohas oli merel ruumi küll.

Seadusest

Viimatimainitud kontakti kohta ütleb Eesti Veeteede Ameti 17. juuni 1994. a. käskkirjaga nr. 138–OP kinnitatud "Laevaavarii ametkondliku juurdluse juhend", p. 1.4.4.:

— "kontakt" — laeva kokkupõrge (...) kaldarajatisega, navigatsioonimärgiga või teise laevaga ja *millega kaasnevad vigastused;*"

Kuivõrd eelnimetatud juhendis loetletud tunnuste järgi polnud juhtum isegi "kontakt" ega "ohtlik juhtum", vaid üksnes kerge puudutus, siis peale meeskonna ja laevaomaniku keegi selle vastu huvi ei tunne.

Huvi tundma siiski peaks. Näiteks Rootsis kohustab seadus laevaomanikku teatama kõigist kontaktijuhtumeist. Ka siis, kui ei kaasnenud olulist materiaalset kahju. Ka siis, kui kontakti satuti sõjalaevaga. Kui ei ole tegu kahjutasunõudmisega, kajastuvad need juhtumid vähemalt statistikas.

Ka AS–i Aal juhatuse esimees püüdis juhtumist teatada. Esmalt vastaspoolele, s.t. mereväele. Sealt keegi laeva vaatama ei tulnud ega ilmutanud ka muudmoodi huvi.

Seejärel veeteede ameti meresõiduohutuse talitusele ja Tallinna sadamajärelevalvele. Ent need, kuivõrd juhend neid ei kohusta, niivõrd väikese *juhtumi* vastu samuti vähematki huvi ei ilmutanud. Juhend tundub olevat pärit ajast, kui laevad olid nii või teisiti riigi omad — see nähtub niihästi avariide klassifitseerimisest kui ka laevaomanikule pandavatest mitmesugustest kohustustest.

Ettevaatust!

Midagi ei juhtunud ja sedalaadi statistikat ei koguta. Kuigi võiks. Saaks välja selgitada kohad, kus sagedamini *juhtub* ja laevad, millega sagedamini *juhtub*. Seda just meresõiduohutuse huvides. Esimesel juhul saaks ohtlikud kohad täiendavalt tähistada, teisel juhul kasvõi näiteks meeskonna ettevalmistust parandada. Kumma võimalusega "Sulevi" puhul tegu, võib lugeja ise ära arvata.

Merevägi kontrollib end ise, veeteede amet igasugu *juhtumite* kohta statistikat ei pea. Aga "Meremehe" tänavuste juhtumite statistika nende viie kuu kohta, mil merevägi merel on sõitnud, on murettekitav. Seda enam, et toimetus pole seda kogunud, tegu on vaid signaalidega, mis ise toimetusse jõudnud.

Jääb mulje, et mereväel on raskusi meestega, kes laeva kaardi pealt üles leiaksid. Kui see on nii, siis võib–olla ei tasuks veel NATO–sse kiirustada, enne tuleks kodus asjad korda teha. Seni aga tuleb kõigile soovitada olla ülimalt tähelepanelik ja hoida eest, kui merevägi tuleb.

Madli Vitismann

Edaspidi peavad "Aalil" ja teistelgi silmad ka seljataga olema.

Metallikratid ja pahasoovijad laevade kallal

Tallinna Põhja linnaosa politsei sai 8. oktoobril teate metallivaraste tegutsemisest remondis oleval laeval Tallinna Meretehases. Aktsiaseltsile "Zivbel" kuuluvalt aluselt oli ära kangutatud mitmesuguseid väärtuslikumatest materjalidest detaile. Robustse lõhkumisega oli rikutud mitmeid agregaate.

Laeva rüüstamises kahtlustatavatena viidi koos metallipampudega politseisse kaks Sergeid: 16-aastane "Marlekori" tööline Sõstra tänavalt ja 17-aastane "Eule" tööline Välja tänavalt ning 18-aastane töötu Andrei Seemne tänavalt.

12. oktoobril saabus politseisse posti teel RAS-i Ookean laevastiku direktori asetäitja avaldus laevamootori rikkumise kohta. Tegu oli 6. oktoobril toimunud kuriteoga, milles kahtlustatakse sama asutuse keevitajat 33-aastast Pavelit. Loksal elav mees oli valanud Balti laevaremonditehase kai ääres seisva RTM-S 7538 "Valgejärv" diiselgeneraatori nr. 2 karterisse õli ja suhkru lahust. Kahjusummaks on "Ookeanis" arvutatud 40 981 krooni ja 45 senti.

Politsei selgitab metallivaraste ja mootoririkkuja tegude tagapõhju ning asjaolusid.

Küllike Rooväli

Kas saame millegagi aidata?

Piirivalveametil oli oktoobri algul külas Rootsi Rannavalve esindus. Kohale toodi humanitaarabi: aluskärud kolme juba varem toodud mootorkummipaadi vedamiseks, kolm konteineritäit kasutatud mööblit jms.

Rootsi Rannavalve tehnikadirektor kapten Åke Dagnevik.

Rootsi Rannavalve tehnikadirektor kapten **Åke Dagnevik** oli pikemalt kohal ja huvitus põhjalikumalt. Ta tutvus Rootsi kingitud rannavalvelaevade ja politseikaatri praeguse seisukorraga. Ütles, et mitte üksnes kontrollimiseks, kuidas abi on kasutatud, vaid ka teadmaks, kuidas edaspidi aidata. Ta meenutas, et laevad remonditi Rootsis enne kinkimist põhjalikult. Seejärel kingiti ka konteinertöökojad, et saaks sadamas kohapeal parandada, kui vaja. Kui neile laevadele on veel midagi tarvis, siis seegi lubati kohale saata.

Järgmised rannavalvelaevad, mis vanaks saavad (rannavalvele on tellitud 10 uut laeva), müüakse Rootsis oksjonil. Nii et enam neid sealt kingiks vist ei tule. Arvamuse, et kingituste ootamise aeg on möödas ja nüüd tuleb Eestil kõik ise osta, lükkas Åke Dagnevik siiski ümber. Ent ta oli hämmeldunud Eesti sedavõrd kiirest arengust, et hindas võib-olla oma tähelepanekuid üle. Paljus on muutused alles välised.

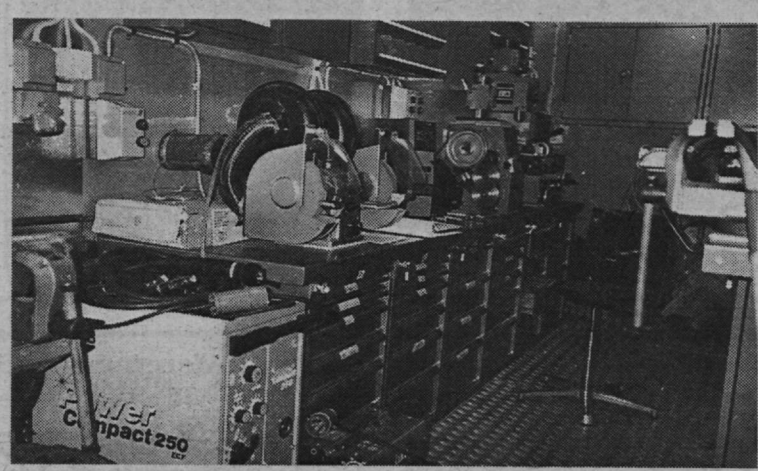
Teine põhjus, mis Rootsi Rannavalve esinduse Eestisse tõi, oli piirivalvega järgmise aasta koostöö ja väljaõppe plaanide arutamine. Põhjaliku ettekandega esines piirivalveameti mereosakonna ülem **Jaan Kapp**, ent seegi polnud rootslaste jaoks küllalt üksikasjalik. Külaliste tabavalt täpsed küsimused, millele kohe sama tabavalt täpset vastust polnud võimalik anda, reetsid oma ala kogenud professionaale.

Aruande Rootsist saadud laevade-kaatrite kasutamise kohta tegi Tallinna Piirivalvepiirkonna staabiülem **Aare Pildre**. Ent külalistes äratas erilist huvi see, kui piirivalvurid selgitasid kaardi abil tundmatu (tõenäoliselt veealuse) objekti 2. oktoobri õhtul ja ööl vastu 3. oktoobrit antud signaale. Need suundusid läänest itta põikega Hara lahte. Rootsi rannavalvuritel paistis olevat kogemusi ka Vene allveelaevade osas.

12. oktoobril lepiti peaaegu kokku, et infovahetuseks kohtutakse vähemalt kord kvartalis. Soome merevalvega kohtub Eesti piirivalve iga kahe kuu tagant. Kohtumistest Vene piirivalvega seekord juttu ei olnud. Kuuldavasti lükkub Eesti piirivalvelaeva Venemaa-visiit edasi: Vene pool ei olevat veel valmis Eesti delegatsiooni vastu võtma.

Åke Dagnevik hindas oma Paldiskis ja Süsta tänava sadamas veedetud päeva hästi planeerituks ja huvitavaks.

Madli Vitismann



Niisugust hariliku ja argconkeevituse võimalustega ning mitmesuguste tööpinkidega minitöökoda kadestaks mõnigi meistrimees.

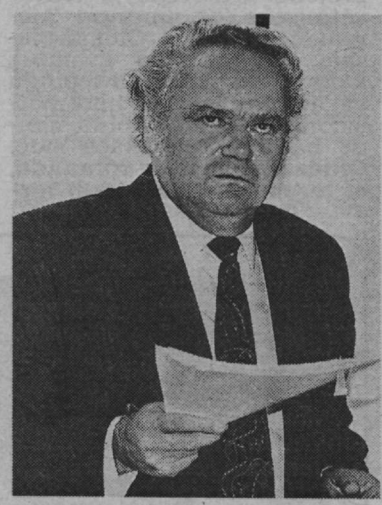
Kõik veondusest...

(Algus lk. 1)

Rõõmustav on muidugi reisijate arvu suurenemine, 1994. a. 1,458 miljonile reisijale 8 kuu jooksul on tänavu sama aja vältel vastu panna arv 2,2 miljonit.

RAS-i Eesti Merelaevandus saavutusi 1993. aastast alanud saneerimise käigus oli selgitama tulnud peadirektori asetäitja **Jaan Kalmus.**

Kahe aastaga on müüdud 28 laeva, praegu arvel olevast 49 laevast on veel 4—5 ülearu. Liinilaevanduses osalemiseks on



Esinesid riigi merendusettevõtjad (vasakult) Enn Sarap, RE Tallinna Sadam ja Jaan Kalmus, RAS Eesti Merelaevandus.

mõeldamatu konkurentsis (mis pealegi aina tugevneb) püsimine ilma uute laevadeta. Praegu on lepingud sõlmitud 10 laeva saamiseks, ettevalmistamisel veel 2 laeva muretsemiseks. Üldse peaks laevandus saama 3 kuivlastilaeva, 5 konteinerveolaeva, 4 ro-ro-laeva. Uute laevade muretsemiseks on suudetud omal jõul, ilma riikliku garantiita, organiseerida vajalikud krediidid ning sõlmida laenulepingud mitme Euroopa pangaga. Laenude tagatiseks on EML laevad.

Merel töötab 2245 inimest, maal 269. Raamatupidamine on üle viidud Norra *Shipneti* programmile, valmistatakse ette *Interneti* juurutamist, *Reuter-finance* infosüsteemi kasutamist. Laevadel rakendatakse *AMOS-D* tehnilise kontrolli ja varustamise info- ja juhtimissüsteemi, töös on *ISM* (Laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeks) juurutamine.

Juttu oli ka kollektiivlepingust, lisatasudest, laevahukust ja paljust muust.

Ka kõik teised riigiettevõtted/aktsiaseltsid tutvustasid end.

Päeva lõpus jäi üle vaid korraldajaid ja laevameeskonda kiita.

Reet Naber
Isi Trapido fotod

Hollandi merenduspoliitika põhijooni

Hollandi merenduse ajalool ning tähtsusel mere- ja sadamariigina pole vaja pikemalt peatuda. Arvestades seda, et esimene kodanlik revolutsioon maailmas sai ka Madalmaadest alguse, tuleb lugeda nende kogemused turumajanduseski piisavalt pikaajaliseks. Kui nemad juba tõsist vaeva näevad oma merenduspoliitika väljatöötamisega, ju siis selleks mõjuv põhjus on.

Hollandi riikliku merenduspoliitika väljatöötamisega tegeleb Transpordiministeeriumi Merendusdirektoraat. Lähtutud on peamiselt neljast omavahel tihedalt seotud aspektist. Need on:

— majanduslik
— ohutus ja mehitamine
— keskkonnakaitse
— lähisõidulaevandus.

Need neli aspekti annavad hollandlaste arvates kõige enam õigust nimetada riiki sadamate, lipuriigi ja lähisõidu-laevandusriigiks.

Raha ja laevad seilavad minema

Nagu mitmed teised Euroopa riigid, on ka Holland viimastel aastatel olnud sunnitud tunnistama oma riigilipu all sõitvate laevade arvu olulist vähenemist. 1987. aastal oli Hollandi lipu all 548 laeva kogumahutavusega 3,2 mln brt, 1995. a. 380 laeva 2,8 mln brt.

Selle põhjuseks on majandusliku konkurentsi tugevnemine, kaasa on aidanud

— protektsionismi osatähtsuse kasv maailmas
— mugavuslippude populaarsuse kiire kasv
— Aasia maade kiire esilekerkimine, näiteks Lõuna-Korea, Taivan, Malaisia.

Hollandis hakati väljalipustamise pärast muret tundma juba 1970. aastate lõpul. Oma lipu konkurentsivõimelisena püsimiseks hakati rakendama poliitilisi meetmeid, soodustamaks laevade registreerimist Hollandi lipu alla. Need olid:

— 1976. aastal valitsuse algatatud investeerimispreemia Hollandi lipu all sõitvate laevade tehniliseks moderniseerimiseks ning spetsialiseerumiseks;

— 19%-line tulumaksusoodustus kaptenitele, laevaohvitseridele ja meeskonnaliikmetele, kes töötavad Hollandi laevadel ning on riigi maksu- ja sotsiaalhoolekandesüsteemi objektid.

— kutseühildusega meeskonnaliikmete ettevalmistamine; merekoolides õpetatakse välja töötama kahel erialal: laevajuhi ja laevamehaanikuna, võimelisena töötama masinas ja tekil.

— 1987. aastast alates on lubatud munsterdada Hollandi laevadele meeskonnaliikmeid madala palgatasemega maadest.

Kuni 1987. aastani olid hollandlased oma merenduspoliitika poolest justkui esirinnas teiste riikidega võrreldes. Väljalipustamine jätkus sellegipoolest, sest hollandi meremehed olid kallid ning riigi maksukoormus suur. 60% maailma kaubalaevastiku tonnaaži valdavatest maadest kas ei maksustanud laevakompaniisid peaaegu üldse või hoidsid maksud sümboolsed. Sama käis meremeeste tulumaksu kohta. 1987. aastal võetud meetmed üksnes ei osutunud võimetuks väljalipustamist takistama, veelgi enam, ka mitmed laevakompaniid kolisid oma peakorterid Hollandist välja. Seepeale saatis Hollandi Laevaomanike Liit valitsusele kirja ettepanekuga teha täiendavaid maksusoodustusi, avaldades põhjendatud kartust, et kogu laevandus ei suuda konkurentsis ellu jääda.

Peetersi-uurimus

Hakati välja töötama uut laevanduspoliitikat. Selleks oli vaja eelkõige välja selgitada Hollandi laevanduse osatähtsus riigi majanduses. Telliti majandusanalüüs, milles peatähelepanu oli pööratud olemasoleva merenduspoliitika efektiivsusele. Samuti tehti ettepanekuid uue väljatöötamiseks. Hollandi merendusringkonnad nimetavad seda uurimust "Peetersi-uurimuseks" (mitte ära segada Peteri printsiibiga!), sest põhitöö tegi ära professor C. Peeters Antwerpeni ülikoolist. Ka tema kaastöölised K. Debisschop ja P. Vandendriessche on Belgia teadlased, vaid prof. N. Wijnolst töötab Delfti Tehnikaülikoolis. Seega võib väita, et ka nii kõrgeltarenenud ja suurte merendustraditsioonidega riigis nagu Holland ei peeta piinlikuks kasutada naabrite teadmiskogemusi. Küsimusele, miks just belglased, vastati enamasti, et professor Peeters on lihtsalt parim spetsialist, kes lähikonnas olemas on.

Kogu uurimistöö sai kaante vahele 1994. aastal pealkirja all **"De toekomst van de Nederlandse zeevaartsector"** ("Madalamaade merendussektori tulevik"). Kaheköiteline teos sisaldab ligi 600 lehekülje Hollandi merenduse igakülgse analüüsi ning arenguprognoosid. Võrdluseks on analüüsitud ka Norra, Taani, Soome ja Rootsi merenduse probleeme ning tehtud vastavad järeldused nendegi riikide kohta. Kokkuvõttes leitakse, et *"Het huidige beleid ten aanzien van de zeevaartsector behoeft immers dringend een drastische ommekeer"*. Ehk: praegused merendussektori probleemid nõuavad üha tungivamalt drastilisi muutusi.

Vastavalt analüüsi tulemustele on Hollandis kiiresti hakatud ka uue merenduspoliitika elluviimiseks samme astuma. Transpordiministeeriumi ametnikud nendivad rahuloluga, et neil on oma valitsuse toetus, kuigi mõnikord on vaja ettevõetavate otsuste ratsionaalsust pikalt selgitada. Seda, et merendussektor on riigi tugevuse ja selle kodanike heaolu üks tugisammas, ei julgevat sealmail ükski avaliku elu tegelane kahtluse alla seada. Ka on raske arvude vastu vaielda. Hollandi laevandus *(shipping industry)*, kaasa arvatud kaldateenistused ning *management*, annab aastas 2,4 miljardit kuldnat (Hollandi kulden on *ca* 7 EEK) töötasude kulude (k.a. sotsiaalmaks jms. *empolyee costs*), kasumi, maksude ja amortisatsiooni näol ning annab tööd aastas 23 000 inimesele. Seejuures tuleb lisaväärtus (*added value*) 30% ulatuses otseselt meretööd tegevast laevastikust, 70% aga kaldategevusest (ärist?). Kui arvesse võtta kogu merendustegevust, tuleb aastas sisse 13,8 miljardit kuldnat ning tööd jagub 120 000 inimesele. Merenduse osatähtsus rahvuslikus koguproduktis on 2,7%.

Laevade väljalipustamise kõrval ollakse suuremaski mures selle pärast, et välja võib kolida ka kaldateenistus ja asjaajamise pool, sellega seoses oleksid kahjud veelgi märgatavamad.

Praeguseks on Hollandis otsustatud, et uue merenduspoliitika elluviimine on riigi seisukohalt hädavajalik. Eesmärgiks on säilitada lisaväärtuse tootmine riigile ning tööhõive taseme säilitamine. Seda on võimalik saavutada laevanduse ja sellega seotud tegevusalade edasise toetamisega. Uus poliitika nõuab muudatusi Hollandi fiskaalsüsteemis, munsterdamiseeskirjades, ohutus- ja keskkonnakaitsereeglites ning koolitus- ja uurimistegevuses.

(Järgneb)

Reet Naber

EMSA esimene koosolek

peeti 9. oktoobril. Asutamiskoosolekul ajutiseks esimeheks valitud "Mare Balticumi" vanemtüürimees Jüri Lember kõneles seni tehtust: Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing on registreeritud, põhikiri kinnitatud sotsiaalministeeriumis, tegevuskava välja töötatud. Laevadel on levitatud tööseadusandlusalaseid materjale, laevapered on valinud oma usaldusisikuid. Koos meremeeste liidu ja meremisjoniga on taotletud mereklubi üleandmist. Ruume ei ole uuele ametiühingule veel leitud, aga Tallinna Sadamalt on lootust midagi saada.

Praeguseks on EMSA-l 352 liiget, seni peamiselt reisilaevadelt. Organisatsiooni kuuluvad ka mõned mittekodanikud: oluline on elamis- ja tööloa olemasolu, mitte inimese rahvus. Kõigil Eesti kauba- ja reisilaevadel kokku, väikereederite alused küll välja arvatud, on Lemberi sõnul 2182 ujuvkoosseisu meremeest, neist umbes 45% Eesti kodanikke ja 34% eestlasi. 55% on niisiis mittekodanikke, ja seda üleöö ei muuda. Enamik viimastest hakkab niikuinii kuuluma mõnda teise ametiühingusse. Konstruktiivset koostööd tahetakse teha niisuguste ametiühingutega, kus hoolitakse Eesti meretraditsioonidest.

Eesti Merelaevanduse kaadriameti juhataja Toomas Songi, kes on laevanduses Eesti Meremeeste Seaduse eelnõu koostava töörühma liige, oli palutud seda tööd tutvustama: on ju EMSA tegevuskava 1. punktis kirjas vajadus meremeeste seadus Riigikogus vastu võtta. (Külalisena koosolekul viibinud Eesti Meremeeste Liidu volikogu esimees Rein Raudsalu soovitas see punkt veel täpsemalt formuleerida, ja nimelt: meremeestele vastuvõetava meremeeste seaduse vastuvõtmine...). Hr. Songi arvas, et kuu lõpuks saab eelnõu ehk niikaugele, et seda tutvustada neile, keda see otse puudutab.

Edasi läks tegevuskava projekti aruteluks ja vastuvõtmiseks (on ilmunud "Meremehes" nr. 16). Olemasolevale 13 punktile lisandus kaks: baaskollektiivlepingu väljatöötamise ja informatsiooni levitamise kohta nende kaudu, kelle käes side. Oluliseks peeti ka rõhutada, et tegemist ei ole ainult meremeeste, vaid üldse laevapere liikmetega.

Uue ametiühingu esindajad on kutsutud Soome ja Rootsi unioonide usaldusmeeste kokkusaamisele, mis toimub 4.—5. detsembril. Hea võimalus koostöö alustamiseks Põhjamaade ametiühingutega, leidis hr. Lember. Nende kaudu õnnestub ehk ka ITF-iga suhtlema hakata. Koosolekul viibinud teede- ja sideministeeriumi merenduspoliitika osakonna juhataja Rein Merisalu ütles, et Skandinaavia meremeeste ametiühingutele ei maksa siiski väga loota, ja ITF-ile ka mitte. Eesti meremehed ohustavad Skandinaavia tööturgu: kvalifikatsioon on sama, aga palgad madalamad. "Estonia" huku järel lõi suhtumine selgelt välja.

Hr. Merisalu avaldas heameelt, et uus ametiühing on tekkinud ja soovitas arvestada, et on olemas kaks poolt: nii töövõtja kui tööandja. Tuleks püüda selle poole, et mõlemad oleksid rahul. Kui tööandjal hakkab väga raske Eesti lipu all töötada, võib talle meenuda, et on ka mitmesuguseid muid lippe...

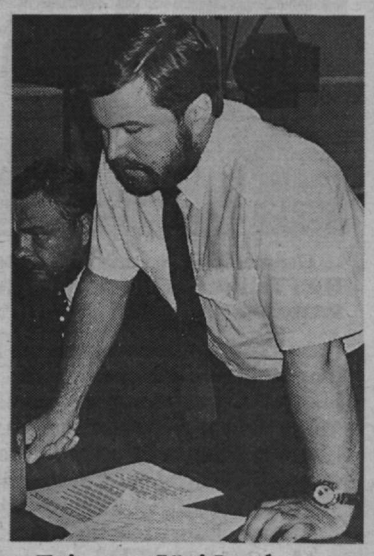
Ka pidas ta õigeks, et EMSA tahab tegeleda merehariduse probleemidega ja ütles, et valmimas on koostööleping kahe ministeeriumi vahel, mis annab võimaluse ka merenduse poole pealt merehariduse andmist suunata. Ta kutsus üles merehariduskeskusele rektori kandidaate pakkuma ja arvas, et ehk ikka ka mõistlik palk leitakse.

Kohal oli teinegi riigiametnik, veeteede ameti peadirektori asetäitja ja sealse õigusloome komisjoni juht Viktor Palmet. Meremeeste seaduse eelnõu tutvustamist ei pidanud temagi veel õigeaegseks: toore materjali põhjal võib tekkida valearvamusi. 1991. aastal kord juba koostatud meremeeste seaduse eelnõu pidas ta praegu lootusetult kasutuks. Selgus ka, et tegemisel on teinegi seadus, sadamate oma.

Päevakorra lõpetas esimehe, aseesimehe ja sekretäri valimine. Et EMSA-l veel mingeid oma ruume ei ole, poleks põhikirjas ette nähtud "maapealset" tegevesimeest kuhugi istumagi panna. Sestap lepiti esialgu merd sõitvate juhtide valimisega. Esimeheks jäi Jüri Lember, aseesimeheks "Mare Balticumi" II tüürimees Tarvi-Carlos Tuulik, sekretäriks Ulvi Raska, "Georg Otsa" administraator. Nende töö tuleb tasuline. Asutamisasju ajades on kodutelefonide arved niigi väga suureks kasvanud. Liikmemakse on juba nii palju kogutud, et ka seni tehtud kulutused saab korvata. Rahaküsimused lubati laevadel läbi hääletada ja summad juhatuse otsustada jätta.

Koosolekul toimunud arutlustest, millest ka osa usaldusmehi aktiivselt osa võttis, jäi kõlama mõistlik mõte: peame kaitsma ennast, oma laevaomanikke ja oma riiki, aga nemad peavad ka meid kaitsma.

Mari Vamba



Esimees Jüri Lember

Aseesimees Tarvi-Carlos Tuulik

Sekretär Ulvi Raska

Miks Rootsi meremeestel on kolm ametiühingut?

Sest meremeeste huvid ei lange alati ühte. Põhilises küll, tööandja-töövõtja vahekorras. Töövõtjaina aga võivad nad olla üksteise alluvad või külgneb nende töö nii, et üks sõltub teisest. Rootsi meremeestel on kolm ametiühingut, saanud alguse juba enne või veidi pärast sajandivahetust: laevajuhtide, mehaanikute ja nn. lihtmeremeeste oma.

Laevajuhtide metiühingusse

kuuluvad ka kaptenid ja selle esimeeski on kapten, "Nord Estonial" Eesti vahet sõitnud **Per Ringhagen.** Ta sõidab nüüdki merd ja ajab ametiühinguasju vabal ajal, ka terava sulega kirjutajana ametiühinguajakirjas **"Nautisk Tidskrift"**. Igapäevaseid ametiühinguasju ajab maal tegevesimees **Christer Lindvall.**

Sektsiooniti, igal oma juhatus, jagunevad laevajuhid nii: välissõidu ja rannasõidu erafirmade omad eraldi, samuti riigiteenistuses olevad (nt. saarestikuparvlaevadelt), on ka raadiotelegrafistide ja intendantuuri sektsioonid.

Masinajuhtkonna ametiühing

paikneb üle koridori samas majas ning annab välja oma ajakirja **"Maskinbefälet"**. Just selles ajakirjas ilmus "Estonia" huku järel kõige ägedam süüdistus Eesti meremeeste pihta, see ilmus tõlgitult ja kommenteeritult mullu ka "Meremehes". Tänavu "Estonia" huku aastapäeval Rootsi TV-s esinedes oli mehaanikute ametiühingu tegevesimees **Christer Themnér** (muide, hariduselt tüürimees) märgatavalt tagasihoidlikum.

Need kaks ametiühingut teevad omavahel tihedat koostööd ja koos kuulutakse ühte ametiühinguliitu, juhtide ühingusse, seega nn. valgekraede omasse.

Hoopis eraldi on **meremeeste ametiühing.**

Koostöö sellega olevat teistel ametiühingutel võimatu, sest selles valitsevat sotsiaaldemokraatlik hoiak. Ning tekimeremeeste ametiühing, mille ajakirja nimi on **"Sjömannen"** ("Meremees") ja keskus hoopis Göteborgis, kuulub teise suurde ametiühinguliitu, nn. sinikraede omasse.

Ametiühingute vaheline konflikt

puhkes ületunamullu sügisel. Seni võis laevajuhtide ajakirjast lugeda, kuidas ametiühingu juhtkond manitses oma liikmeid mitte nõudma palgatõusu, sest majanduslanguse ajal on tähtsam säilitada töökohad. Vastasel juhul võib karta laevastiku ümberlipustamist. Per Ringhageni asjalikud tasakaalukad juhtkirjad selgitasid, kui kaugel on asjad seaduseelnõuga, mis võimaldaks Rootsi laevadele segameeskondi palgata ja mida tuleks ohutuse tagamiseks siiski nõuda.

Ent Meremeeste Ametiühing oli astunud transpordiministriga separaatläbirääkimistesse ning saavutanud loa palgatõusuks. Tõsi küll, nn. olemasoleva palgafondi piires, see tähendab, koondamiste hinnaga.

Sellele reageerisid teised ametiühingud väga teravalt. Nii otsekohest sõimu kui seni tasakaalukad laevajuhid olid selle juhtumi puhul paberile pannud, pole Eesti ajakirjandusväljaanded endale küll lubada võinud. Kuni selleni, et "mats" Mats Odell (see oli kokku leppinud ministri nimi) ei taipa meresõidust tuhkagi. Ning vaidlust kroonis karikatuur, millel laevajuht vaatab roolikambris radarisse, ühes käes rooliratas ja teises otsad. Rahulikumais selgitusis viidati meresõiduohutusele, mis tekimeeskonna vähendamise korral kannatab. Õige küll: kui madruseid ei jätku, peavad laevaohvitserid töö ära tegema.

Raske kujutleda, kuidas säärast vastasseisu laevadel lahendati: seal olid ju üheskoos kolme eri ametiühingu liikmed. Aga meremeeste ametiühingute omavaheline lahing sai ülerootsilise kõlapinna. Teleuudistes teatati, mis kell järgmise päeva telekavas lahendus teatavaks tehakse.

Lahenduseks pakuti laevajuhtide ametiühingu liikmeile 4%-list palgatõusu. Vist samuti töö intensiivistamise arvel.

Millistega neist kolmest

pikaajaliste traditsioonidega ametiühingust Eesti uued meremeeste ametiühingud koostöösse peaksid hakkama? Per Ringhageni sõnul on nende ametiühing väike, kõigest 3500 liiget(!). Arvatakse ka, et siis, kui mehaanikud jätavad virisemise vanemmehaaniku staatuse pärast laevas, on aeg küps nende kahe ametiühingu ühinemiseks. Ent mõlemad välistavad seni koostöö sotsiaaldemokraatliku meremeeste ametiühinguga, kes oma liikmeid leheküljesuuruses kuulutuses 1. mai demonstratsioonile kutsub.

Sotsiaaldemokraatlik meremeeste ametiühing teeb mures tööturu pärast koostööd Soome Meremeeste Unioniga, mis olevat veelgi vasakpoolsem. Omaette ametiühing on Rootsi rannavalvuritel. Koos tollitöötajatega kuuluvad nad teenistujate ametiühinguliitu. Ning omaette ametiühing on ka mereväelastel.

Kindlasti on neilt kõigilt õppida, kuidas korrastatud ühiskonnas asju ajada. Aga Rootsi ametiühingud võib suuremale üksmeelele sundida vajadus koonduda tööturu kaitseks idast tulevate konkurentide vastu.

Madli Vitismann

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu poole saab alates 1. novembrist pöörduda aadressil:
EE0001 Tallinn,
Raekoja pl. 14
Tel. 44 40 44 (valvelaud)
Faks 42 56 24

Mehaanikute probleem on ametikoha staatus

Laevajuhid mehaanikute kohta: *"Mehaanikud kaevavad sõjakirve välja".*

See puutub eeskätt kapteni ja vanemmehaaniku palgasuhtesse, milles mehaanikute ametiühingu kongress otsustas nõuda, et vanemmahaanik saaks sama palga kui kapten.

Mehaanikuil on suured probleemid oma kutseala rolli määratlemisel. Arvatakse, et kaotatud staatuse rehabiliteeriks see, kui muuhulgas nõutakse laeval uut korda, milles vanemmehaanik oleks kapteniga samaväärne ja seetõttu vastutaks täiel määral kogu korra eest laeval.

Mehaanikute ametiühing nõuab: "Mehaanikud peavad nõudma, et reederi kogu kirjavahetuses laevaga, mis puudutab vanemmehaaniku vastutuspiirkonda, pöördutaks otse vanemmehaaniku poole."

"Nautisk Tidskrift" 1992, nr. 6.

Mehaanikud endi kohta: *"Kus on "Freja" mehaanikud?"*

Ametiühinguajakirja juhtkirjas tuntakse muret: "Rootsi TV viimane seeblooper "Reederid" annab vähemeelitava pildi niihästi laevaomanikust kui ka laevaperest." Loetletakse lavastaja ilmseid laevaelu mittetundmist näitavaid vigu ja jõutakse järeldusele: "Sääraste kaabakatega laevaperes ei peaks see laevaomanik kuigi palju päevi vastu tegelikkuses, kus konkurents, vähemalt Läänemerel, on tublisti kivikõvem kui TV-seriaalis."

Seejärel jõutakse peaasjani: "Huumoriga asja võttes võiks olla tänulik, et mehaanikud pääsesid enda näitamisest sedavõrd kahtlases seltskonnas. Seriaali võib tõlgendada nii, et mehaanikuil pole aega osaleda intriigides ja sahistamistes. Kuid on tähtis, et mehaanikuidki tutvustatakse üldsusele, selgitades, et nad on laevaohvitserid, kelle haridus ja kompetentsus on samaväärne tekiohvitseridega.

"Reederite"-sugune seriaal kindlasti ei aita teki- ega masinaohvitseridel oma kutseala staatust kaitsta."

"Maskinbefälet" 1992, nr. 6.

Tõlkinud **Madli Vitismann**

Kindrali kroon

Käinud kord kindral vihmase ilmaga mereväel külas. Kasarmus sadanud kindrali mütsile väheke vihma. Kindral kaptenile: "Näe, teil sajab siin." Kapten vastu: "Oi, kui tore, et teiegi seda märkasite. Näete, mul on siin paber katuseparandamise kohta, ehk kirjutate alla."

Jäänud kindral kurvaks ja õelnud, et tal pole sugugi raha. Ainult ühekroonise koukinud taskust. See jäänud aga katuseaukude lappimiseks vähe väikeseks ja nii jäetud kindralile ta kroon alles. Katus sajab läbi endiselt.

Rahvasuust

Kolm koopialehekest

9. oktoobril esines Eesti Teatri- ja Muusikamuuseumis **Käbi Laretei**. Viimase Eesti suursaadiku tütrena pidi ta end pärast Eesti Vabariigi Stockholmi saatkonna sulgemist ja isa töötajäämist ise koolitama. Välismaalasena teda Rootsi Kuninglikku Muusikaakadeemiasse õppima ei võetud, jäid üle eratunnid tuntud pianistide juures. Praegu on ta Rootsi Kuningliku Muusikaakadeemia auliige, on töötanud koos ka näiteks Igor Stravinski ja Paul Hindemithiga.

Esimene soolokontsert Rootsis oli Käbi Lareteil pea viiskümmend aastat tagasi, 29. jaanuaril 1946. Selleks ajaks olid Rootsi jõudnud põgenikud Eestist, kelle hulgas oli tuntud muusikuid. Neil oli kaasas ka Eesti heliloojate noote, nii oli tollel kontserdil nagu nüüdselgi kavas näiteks Tobias. Ent hiljem polnud enam võimalik teada saada, mis eesti muusikas sünnib.

Käbi Laretei meenutas kuuekümnendail kuidagiviisi temani jõudnud kolme koopialehte Arvo Pärdi palaga "Aliinele". See sõnum eesti uuemast muusikast liigutas maailma parimais kontserdisaalides esinevat pianisti sedavõrd, et ta valis selle kustahes maailma paigas esinedes alati kontserdi lisapalaks. Nii ka seekord, esinedes kodumaal kodumaisel muuseumieksponaadil, 1983. aastal valminud kontsertklaveril "Estonia", mis kannab järjekorranumbrit 5000.

Saatkonna sulgemise lugu on aga Käbi Laretei raamatus "Peotäis mulda, lapike maad".

Madli Vitismann

"Purjetaja"

Eesti Jahtklubide Liidu ajaleht "Purjetaja" läheb toimetaja Peeter Leola sõnul kolmandale ringile. Väljaandmisega alustas 1990. aastal n.-ö. põlve otsas Leonid Parašin, kahe aasta pärast jätkas praegune toimetaja. 1994. aasta sügisest ilmus "Purjetaja" "Hommikulehe" vahel. Tänavu juunis "Eesti Päevalehe" alla ühinemisel "Purjetaja" jaoks enam ruumi ei jätkunud.

Ometi on nüüd väljas purjetajate lehe tänavune 5. number. Jälle ollakse jahtklubide liidu ametkondlik väljaanne. Tahetakse ilmuda väikeseformaadilise ajalehena (praegu neljal küljel) kuus korda aastas, lisaks kevadel "Purjetaja aastaraamat". Tulevikus loodetakse jõuda värvitrükis ajakirjani niikuinii.

5. numbris on juttu IYRI uue presidendi, kanadalase Paul Hendersoni Eesti-külastusest: visiidist Tallinna linnavalitsusse, osalemisest EJL-i juhatuse koosolekul, käigust kultuuriministeeriumisse, tõisest lõunasöögist, pressikonverentsist, käigust Paldiskisse ja Lohusalu jahisadamasse. Kirjapandust ilmneb, et sel külastusel oli Eesti purjetamise jaoks olulist konkreetset kasu.

Veel on juttu Muhu väina regatist, vabahärra Hans von Stackelbergi käigust toimetusse; terve viimase külje võtab enda alla "Pilk protokollidele".

Mari Vamba

"Kaluri Leht"

number 10 avaldab Eesti Kalurite Liidu põhikirja.

Üle kahe siselehekülje ulatuv pealkiri ütleb, et Kihnu vajab ettevõtlikke, kainelt arutlevaid majandusmehi. Käiakse vallavolikogu esimehe jutul, keskuse kohvi- ja õllepoes saadakse kokku kaluritega, räägitakse AS Kihnurand ja AS Kihnu Kala juhtidega. Uuritakse mereinspektsiooni Pärnu osakonna laeva "Kiir", millega saarele ja tagasi sõideti. Selgub, et "Kiir" on registreeritud "endise Nõukogude Liidu, nüüd Venemaa laevaregistris. Kapteni sõnul on see laevale odavam. Nimelt on Eesti laevaregistri nõuded rangemad".

Neljandal küljel antakse ülevaade 1996. aasta Eestit puudutavaist kalapüügikvootidest. Lühiülevaade on vastloodud kalurite liidu põhiülesandeist, teada saab ka juhatuse asukoha ja selle koosseisu koos juhatuseliikmete telefoninumbritega. Selle aasta lõpuni liitu astujailt sisseastumismaksu ei võeta; liikmemaks on praegu 150 kr., tuleval aastal 300 kr.

Veel on lehes pilt Tiit Vähi kalapüügist Floridas ja selleteemaline lühiusutlus.

Lehenumbri moto pärineb seekord Victor Hugolt ("Maailmas pole olemas väikesi rahvaid" jne.) ja sellega seoses teatab toimetaja oma veerul: "Seekordses veerus tahaksin "Kaluri Lehe" lugejatega jagada oma mõtteid rahvaste kohta." Kes tema mõtetega tutvuda tahab, peab küll ise endale selle lehe hankima.

Mari Vamba

Erik Schmidt — kunstnik ja meremehe poeg

Tänavu mais käis Andres Sõõdi juhitud filmigrupp Mallorcal seda Naissaarel sündinud meest usutlemas. Töö tulemust — "Eesti Telefilmi" märgi all valminud pooletunnist filmi pealkirja all "Saared" näitas 17. oktoobril Eesti Televisioon.

Näidatu ei olnud just Sõõdi moodi: lisas küll üldsuse teadvusse (merendusrahvas teab teda niigi, kasvõi varem meie lehes ilmunu põhjal) veel ühe koloriitse eestlasest maailmamehe, aga ei enamat. Kunstilist üldistust, pealispinnast sügavamale ulatuvat tähendust, mis vanasti tegid Sõõdi filmidest olulised kultuurinähtused, ei õnnestunud seekord tabada. Kasutamata jäi kasvõi seegi intrigeeriv teemavõimalus — maalija, kes aastakümneid võõrsil oma tööst õige hästi ära elab.

Näha oli vähe: ateljeed, mereranda, välikohvikut, basseini, ja nende taustal üht "räägivat pead". Ei mingit kujundiloomise katset ega montaažiga mängimist. Kuulda oli eelkõige kunstiõpinguist ja kunstnikutööst. Huvitav oli episood kohtumisest Ants Laikmaaga; tähelepanu äratas tellimise peale palju paraadportreid teinud mehe ütlus, et on ometi eelkõige lihtsate asjade maalija.

Erik Schmidti kaptenist isa, õppimata meremaalija, oli selles filmis vaid korraks jutuks; maailmakuulus onu, stellaaroptik Bernhard tuli kõne alla seoses kunstniku jätkuva rahulolematusega Jaan Krossi romaaniga "Vastutuulelaev". Tal endal on onu kohta suurim arhiiv, ja Naissaare kohta ka. Näis, et sellest kutsus ta meie mehi järgmist filmi tegema.

Mari Vamba

Tõrvatilk

Tänavu 28. septembril vaatasid "Estonia" hukule tagasi meie lähiriikide telekavad. Mitte ainult erisaadetega, mida jätkus terveks nädalaks. Ka selle päeva uudisteprogrammides oli see päeva keskne teema. Esitus oli kohati rahulik, kohati kaastundlik, kohati süüdistav.

Rootsi TV I programmis esines Mehaanikute Ametiühingu esimees **Christer Themnér.** Ta ütles, et kuivõrd Eesti pole ühinenud IMO diplomeerimiskonventsiooniga, võib kahtluse alla seada Eesti meeskondade pädevuse. See ei tähendavat, et just nende oma, kes olid "Estonia" pardal, "aga me ei või siiski kindlad olla, et seda ei või edaspidi juhtuda."

Niipalju oli siis alles jäänud selle ametiühingu mullustest ägedatest süüdistustest. Aga paistab, et ütlemata jätta ei tahetud.

Kommentaar

Selle kohta on Eesti Vabariigi Valitsuse 15. augusti 1995. a. määrus nr. 292 "Ühinemine "Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooniga, 1978"".

See konventsioon (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*, 1978, lüh. *STCW, 78*) ei hõlma meremehi, kes töötavad

— sõjalaevade ja sõjaväe vahilaevadel

— kalapüügiga tegelevatel laevadel

— lõbusõidujahtidel, kui need ei tegele kommertstegevusega (s.t. ei võta sõiduraha — toim.)

— primitiivse konstruktsiooniga puulaevadel.

Eesti Merehariduskeskuse õppeprogrammid vastavad selle konventsiooni nõuetele ning on rahvusvaheliselt aktsepteeritud.

* * *

Rootsi Laevajuhtide Ametiühing ei paista silma eriti ägeda palgavõitlusega, kuid muretseb pidevalt meresõiduohutuse pärast.

"Nautisk Tidskrifti" üks tänavusi juhtkirju nendib üsna rahulikult: "Rootsi laevajuhtide palgatase on rahvusvahelisega võrreldes tublisti langenud." Suuremalt jaolt Rootsi krooni kursi languse tõttu, ent sel leitakse ka oma positiivne külg: et palgakulud on väiksemad, on Rootsi laevaomanikud konkurentsivõimelisemad ja töökohad püsivad alles.

Tänavuses 3. numbris on avaldatud *ISM Code*.

Kommentaar

Eestis kehtib selle kohta Teede- ja Sideministri 31. juuli 1995. a. määrus nr. 77 ""Laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksi" (*ISM Code*) rakendamise kohta". Eesti on ühinenud *SOLAS*-konventsiooniga ja *ISM Code* on selle täiendus.

Eesti on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO liige ja seetõttu on kõik IMO nõuded Eestile kohustuslikud.

Näiteks Eesti Merelaevandusel on olemas koodeksi nõuetele vastava juhtimissüsteemi elemendid: kaadriamet, tehnikaamet, meresõiduohutusega tegeleb peakapteni osakond.

Euroopa Liidu riikide transpordiministrite nõupidamisel otsustati see koodeks kehtestada 1. juulist 1996 Euroopa Liidu riikide parvlaevadel. Selle otsuse peavad parlamendid ratifitseerima.

Eesti Merelaevandusele tähendab rakendumine seda, et laevaseltsi peab tegema eksami, mille sooritamise järel saab laevaseltsi pädevuse sertifikaadi (*DOC*). Seejärel peab eksami sooritama iga laev eraldi, et saada ohutu korraldamise sertifikaat (*SMC – Safety Management Certifcat*).

Ametiühing kaitseb omi

Kolm aastat tagasi tundsid Rootsi Meremeeste Ametiühingu ja Soome Meremeeste Uniooni juhtkonnad muret, et neid majanduslanguses üksteise vastu välja ei mängitaks. Soome Meremeeste Uniooni 10 000 liikmest töötas 6000 tollal Läänemere parvlaevadel, lisaks 1000 Soome meremeest Rootsi parvlaevadel.

Reisilaevafirmade käekäik huvitab seetõttu ametiühingujuhte vägagi. Kujutleda vaid, et näiteks veerand ametiühinguliikmeist seisaks ühel päeval töötuabikassa ukse taha...

Kuivõrd Rootsi ja Soome meremeeste kollektiivlepingud on üsna sarnased, nähakse ohtu väljaspool. Eeskätt Eesti meremeeste individuaallepingutes.

"Kõik on nii ebakindel," leiti toona. "Varem räägiti laevadel, et siia ei tule ühtki filipiinlast. Nüüd nähakse, et tulla ähvardavad hoopis eestlased, ja nad oskavad ju keelt ka." ning meenutati paha sõnaga, kuidas "Tallinkil" lipp vahetati ja 100—110 inimest äkki tööta jäid.

Ka "Nord Estonia" laevapere oli üsna pahur, kui "Estonia" liinile tuli ja neid enam ei vajatud.

* * *

Tänavu on Rootsi Meremeeste Ametiühingu "Sjömannenis" sageli kõneaineks "Estonia" hukust tulenev. Kaastundega puudutatakse mitmes artiklis Eesti reisijate ja laevapereliikmete omastele makstavate hüvitiste erinevust. Pikem intervjuu on ametiühingujuhi ja riigikogu liikme Raivo Paavoga ja Ander Paeoruga "Memento Estoniast", küsitletud on ka Andi Meistrit (väitis, et toetused teda ei huvita) ja Toivo Ninnast. Mitmes numbris õhutatakse pahameelt "Nordström & Thulini" juhi vastu, kes kord teatas TV-ekraanil nuttes reisiliiklusest loobumisest, seejärel aga, et kohusetunne kohustab jätkama.

Meremeeste Ametiühing on Eestisse vahendanud ITF-i toetusraha ja kutsub ka ise üles rahatähega (mis ei pruugi tingimata suur olla) toetama ja tunnustust avaldama neile, kes laevahuku tagajärgi taluma pidanud.

Kuid tuntakse muret ka Rootsi laevade ümberlipustamise pärast ning "Sjömanneni" tabelist võib leida 5 Rootsi omanike laeva, mis on Eesti lipu all. Mugavuslipuks siiski ei nimetata.

Madli Vitismann

Rahvusvaheline Laevandusföderatsioon (ISF) arutab nõudlikumaid väljaõppereegleid

Paljud meresõitjaid ettevalmistavate riikide, lipuriikide ja mugavuslippude all seilavate laevastike omanikud peavad arvestama suurenenud nõudmiste sisseviimisega, hoiatati ISF-i koosolekul. Riigid, kus ei suudeta sisse viia STCW konventsiooni nõudmistele vastavat koolitust (see asub jõusse 1997. a. veebruarist), sunnitakse laevandusturult eemale jääma, seega väheneb meremeeste arv.

Samuti peab osa lipuriike ilmselt oma mehed eemale hoidma, seniks kuni nad pole võimelised kontrollima oma nimel välja antavate diplomite ning väljaõppe vastavust rahvusvahelistele nõuetele.

ISF sekretär David Dearsley ütles, et varsti tuleb laevaomanikel kokku puutuda riikliku sadamajärelevalve (*Port State Control*) suurenenud aktiivsusega laevade kinnipidamisel, kui meeskonnaliikmetel puuduvad korralikud diplomid.

Probleem on tekkinud seetõttu, et esmakordselt on IMO näidanud oma võimu liikmesriikide üle. Tööjõudu müüvad riigid peavad esitama IMO-le aruande selle kohta, kuidas nad viivad sisse STCW konventsiooni nõudeid ning kuidas töötab nende väljaõpe ja eksamineerimine. Aruandeid kontrollib sõltumatu ekspertide komisjon ja kui see heaks kiidetakse, kantakse see riik nn. valgesse nimekirja, mida arvestavad laevaomanikud meeste munsterdamisel. Seda nimekirja võivad kontrollida kõik IMO liikmed ja esitada ka pretensioone. Ka *Port State Control* arvestab riigi kuulumist või mittekuulumist valgesse nimekirja laevas olevate meresõitjate dokumentide kontrollimisel.

Riikidelt oodatakse oma aruannete esitamist IMO-le 1. veebruariks 1998.

"Lloyd's List", 13. september 1995

Müüme ja võtame vastu tellimusi päästeparvedele PSN–6MK, PSN–10MK ja PSN–20MK. Vastavad rahvusvahelisele konventsioonile SOLAS–74 (1984. a. parandustega).
Hinnad koos käibemaksuga:
PSN–6MK — 37 957 krooni
PSN–10 MK — 41 993 krooni.

* * *

Samuti **müüme** ja **sõlmime lepinguid 1-, 2-, 3-, 4- ja 8-kohaliste aeru– ja mootorpaatide hankimiseks.** Hinnad alates 2000 kroonist.
Tel. 755 207, õhtuti 751 480,
faks 433 605.

AS Kaha

Eesti Veeteede Amet palub teatada kõikidele meremeestele, et Riiklik Meresidesõlm alustas alates 5. oktoobrist k.a. mereilmateadete edastamist Soome lahe ja kogu Läänemere kohta lisaks teadaolevatele sagedustele ka kalameestele määratud sagedusel 1650 kHz raadiotelefoni režiimis kellaaegadel 6.33 ja 15.33 Eesti aja järgi inglise ja eesti keeles kutsungiga "Tallinn Raadio".

Eesti Veeteede Ameti tuletorni- ja hüdrograafiatalitus teatab, et on ilmunud

"Eesti meremärkide nimekiri".

Seda saab osta tööpäevadel kella 8—17 tuletorni- ja hüdrograafiatalitusest Tallinnas, Lasnamäe 48, tuba 106.
Hind on 120 krooni.

"Meremehe" tellimine

tavalises korras kataloogi alusel.

Indeks 69 859.

Aastatellimuse hind 75 krooni.

Koju või töökohta tellimine on lihtsaim ja odavaim viis kindlalt iga merelehe numbri omanikuks saada.

Kes meil käivad

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 23. oktoobril:

Kesklinna Sadamas
"Aidas" (Leedu) — laadib vineeri
"Novosõpkov" (Vene) — laadib väetist
"Norness" (Malta) — laadib malmi

Muuga Sadamas
tanker "Puppy-P" (Malta) — laadib toornaftat
"Marsus" (Taani) — lossib kakaoube
"Sormovski 3065" (Vene) — lossib jahu

Kopli Sadamas
"Fladringa" (Hollandi) — lossib alumiiniumipulbrit
"Cassander" (Soome) — laadib suhkrupeeti
"Ute" (Saksa) — laadib puiduhaket
"Hedrika Klein" (Hollandi) — laadib alumiiniumfosfaati

Paldiski Sadamas
"Volgo-Balt 246" (Vene) — laadib vanametalli

Esman
TALLINK
EstLine
W E
ScanTrans
AS ESAGENA Ltd
MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY
TALLINNA SADAM
NT BUNKERING LTD.
N-TERMINAAL
inreko
ESCO
ESTMA
OOKEAN

Neile, kes ootavad . . .

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht

23. oktoobril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Iirimaalt Ventspilsi
"ALEKSANDER ABERG" — Baie Comeau'st Barcelonasse
"PAUL KERES" — Lissabonis
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Balboast Kwangyangi
"GUSTAV SULE" — teel Galvestonist Beirasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Ålborgis
"HAAPSALU" — teel Kaliningradist Savannah'sse
"VILJANDI" — teel New Yorkist Kaliningradi
"RAKVERE" — Muuga sadamas
"NARVA" — teel Rio Hainast New Yorki
"VALGA" — teel Houstonist Szczecinisse
"KUNDA" — Volosis
"PALDISKI" — Casablancas
"SOMPA" — Iskenderunis
"KEHRA" — Leixoes'
"AEGVIIDU" — teel Gdanskist Kandlasse
"KUIVASTU" — remondis Vene–Balti sadamas
"KUUSALU" — Dakaris
"PARILA" — Villagarcias
"RAKKE" — teel Klaipedast Buenos Airesesse
"VALKLA" — teel São Francisco do Sulist Agadiri
"PIHTLA" — Bandjulis
"NAISSAAR" — teel Setubalist Rotterdami
"VAINDLO" — Tarantos
"FRISOHAVEN" — teel Rotterdamist Port Harcourti
"MUHU" — teel Salernost Burgasesse
"ABRUKA" — teel Hullist Euroopasse
"VILSANDI" — teel Tallinnast Moerdijki
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholmi
"KAPTEN VOOLENS" — teel Rotterdamist Drammenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Antwerpeni
"KESSULAID" — teel Tallinnast Bremenhavenisse
"VIIRELAID" — Helsinkis
"MANILAID" — teel Tallinnast Brake'i
"SUURLAID" — teel Århusist Helsinkisse
"HEINLAID" — Bremenhavenis
"PAKRI" — teel Tower Wharfist Paljassaare sadamasse
"ANGYALFJÖLD" — Casablancas
"AEGNA" — Killingholmes
"KABALA" — Kotkas
"MOHNI" — teel Vadost Norrköpingisse
"RAPLA" — teel Szczecinist Peterburi
"SOODLA" — Constantzas
"KLOOGA" — teel Galatzist Garstonisse
"TRANSESTONIA" — Århusis
"DONATA" — remondis Vene–Balti sadamas

Arvutiküljendus: Vello Lind, montaaž: Merle Pihlakas.

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub novembris

Toimetuse postiaadress: EE0100 Tallinn, Pikk 70, "Meremees"
NMT-telefon 8-25-238 088;
numbripeiler 20710 teatada oma telefoninumber operaatorile telefonil 6304050

"Printall"
Tellimuse nr. 4977

Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR