MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast XI aastakäik

Nr. 3–4 (203–204) Teisipäev, 23. veebruar 1999 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES:

- ITF kirjutas peaministrile lk. 2
- Rootsi valitsus otsustas lk. 2
- Hollandi abiprojekt lõppes lk. 3
- Uus laevaliin käivitus lk. 4
- Meremuuseumis lk. 6–7
- Rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskiri 1972 lk. 8–9
- Riigikogu valimiste eel lk. 10–15

Suvi saabub peatselt, paadivalik rahuldab iga maitset. Helsinki paadimessist lähemalt lk. 5.

Riigikogus

Majanduskomisjon arutas laevandusblokaadi

Pressiteade

Riigikogu majanduskomisjon arutas Riigikogu esimehe Toomas Savi ettepanekul oma 26. jaanuari istungil Eesti Laevaomanike Liidu 21. jaanuari petitsiooni Riigikogule Eesti lippu kandvate laevade blokeerimise kohta Soome ja Taani sadamates.

Majanduskomisjon leidis, et probleem vajab lahendamist riigi tasandil ning Soome Meremeeste AÜ nõuded ei ole kooskõlas Eesti majandusolukorraga ega lähtu rahvusvahelistest konkureerimist reguleerivatest õigusaktidest. Samuti mõjutavad aktsioonid Eesti meretranspordifirmade tegevust ja nende majanduslikku olukorda.

Komisjon otsustas, et vastuses Eesti Laevaomanike Liidu petitsioonile tuleks soovitada Vabariigi Valitsusel anda konkreetne ülesanne Eesti alalisele esindusele Euroopa Liidu juures jätkata aktiivset tegutsemist probleemi reguleerimiseks EL juhtorganite kaudu. Valitsus peaks andma Välisministeeriumile ning Teede- ja Sideministeeriumile ülesande moodustada riiklik komisjon Soome-Eesti meretranspordialase kokkuleppe parafeeritud eelnõu läbivaatamiseks ja selle täiendamiseks ning moodustama delegatsiooni, millesse kuuluvad Konkurentsiameti, Välisministeeriumi, Teede- ja Sideministeeriumi ning Riigikogu Euroopa asjade komisjoni esindajad ja teha Soome Valitsusele ettepanek kohtuda samatasemelise delegatsiooniga, selgitamaks Läänemere konkurentsitingimusi reguleerivaid õigusallikaid ning tekkinud konflikti.

Komisjon peab vajalikuks pöörduda Soome Eduskunna spiikri poole kujunenud olukorra selgitamiseks ja ettepanekuga kaasa aidata kahe riigi vahelise meretranspordi-alase konflikti lahendamiseks.

26. jaanuar

Väliskomisjon arutas Eesti Laevaomanike Liidu petitsiooni

Riigikogu väliskomisjon arutas oma tänasel istungil Eesti Laevaomanike Liidu poolt Riigikogule üle antud petitsiooni seoses Eesti lippu kandvate laevade blokeerimisega Soome ja Taani sadamates.

Eesti Laevaomanike Liidu president Rein Merisalu ja AS-i Eesti Merelaevandus direktori asetäitja Viktor Palmet andsid välikomisjoni liikmetele ülevaate Eesti merendusele tekitatud kahjudest ning Eesti Laevaomanike Liidu ja Vabariigi Valitsuse ettevõetud sammudest.

Väliskomisjoni liikmed tõdesid, et küsimus on väljunud Eesti Laevaomanike Liidu ja Soome ametiühingute vahelise vaidluse raamidest ja muutunud Eesti riigi majandushuve kahjustavaks probleemiks.

25. jaanuar

Riigikogu pressitalitus

Toimetuselt. Jõuliselt laevaboikotti tauniva avalduse saatis "Meremehele" Reformierakond. Selles teatatakse Reformierakonna otsusest pöörduda oma sõsarerakondade poole Taanis, Soomes, Rootsis, Saksamaal ja Hollandis, saamaks abi konflikti lahendamisel.

Merelt poliitikasse

Tänavustel Riigikogu valimistel kandideerib 11 meremeest, kokku aga 14 merendusega väga lähedalt seotud ja tuntud meest (viimases tulbas on järjekorranumber erakonna üleriigilises nimekirjas):

Nimi ja amet	Nr.	Erakond	Jrk. nr.
Gennadi Belov loots	314	üksikkandidaat	
Jüri Lember ametiühingujuht	633	Erakond Mõõdukad	48
Peeter Leola organisatsioonijuht	1212	Eesti Maarahva Erakond	91
Arno Maidla koolijuht	546	Eesti Keskerakond	142
Rein Merisalu reeder	1481	Eesti Koonderakond	161
Erich Moik kapten	375	Eesti Keskerakond	108
Tarmo Multanen ametiühingujuht	612	Erakond Mõõdukad	264
Toivo Ninnas reeder	126	Eesti Reformierakond	100
Evald Ojaveer instituudijuht	1402	Põllumeeste Kogu	2
Eino Paju loots	1687	üksikkandidaat	
Riho Prints sadamakapten	549	Eesti Keskerakond	187
Enn Rohula reeder	323	Eesti Keskerakond	71
Enn Roo laevafirmaametnik	324	Eesti Keskerakond	216
Nathan Tõnnisson omavalitsusametnik	325	Eesti Keskerakond	68

Vaadates piirkondi, kus meremehed kandideerivad, võib aru saada erakondade käitumisloogikast. Vaadates järjekorranumbreid, võib oletada, kui mitu meremeest tegelikult riigikokku võib pääseda ja mitu neist vaid erakonnakaaslastele hääli peab tooma. Lisaks parteilistele meremeestele kandideerivad kaks lootsi üksikkandidaadina. Meremeesteta ajab läbi kuus erakonda:

Isamaaliit
Vene Erakond Eestis
Eesti Kristlik Rahvapartei
Arenguparti
Eestimaa Ühendatud Rahvapartei
Eesti Sinine Erakond.

Nimekirjades on ka teisi merenduses tuntud nimesid. Kuid olgu selgitatud, et koonderakondlane Ants Pärna ei ole Eesti Meremeeste Liidu vanem, mõõdukas Ai(l)var Kaur ei ole "Regina Baltica" laevaarst ja ametiühingu usaldusisik ning mõõdukas Sirje Piht ei ole "Estonia" kapteni lesk.

Valijail on meremeeste poolt võimalik hääletada järgmistes valimisringkondades (viimases tulbas on järjekorranumber erakonna ringkonnanimekirjas):

Nimi	Erakond	jrk. nr.
Põhja–Tallinna, Haabersti ja Kristiine linnaosa		
Enn Rohula	Eesti Keskerakond	8
Enn Roo	Eesti Keskerakond	9
Nathan Tõnnisson	Eesti Keskerakond	10
Tallinna Kesklinna, Lasnamäe ja Pirita linnaosa		
Toivo Ninnas	Eesti Reformierakond	6
Tarmo Multanen	Erakond Mõõdukad	29
Tallinna Mustamäe ja Nõmme linnaosa		
Erich Moik	Eesti Keskerakond	11
Jüri Lember	Erakond Mõõdukad	18
Harju ja Rapla maakond		
Rein Merisalu	Eesti Koonderakond	9
Hiiu, Lääne ja Saare maakond		
Eino Paju	üksikkandidaat	
Lääne–Viru ja Ida–Viru maakond		
Gennadi Belov	üksikkandidaat	
Pärnu maakond		
Arno Maidla	Eesti Keskerakond	9
Riho Prints	Eesti Keskerakond	12
Peeter Leola	Eesti Maarahva Erakond	9
Evald Ojaveer	Põllumeeste Kogu	1

"Meremees" küsitles kolme riigikogu liikmekandidaati kolmest erakonnast, kolmest meremeestepõlvkonnast. Kõik nad mahuvad oma erakonna nimekirjas 101 sisse, just niipalju kohti võiks üks erakond saada täieliku valimisvõidu korral, mis on muidugi ebareaalne. Lisaks on küsitletud ainsat valitsuserakonna meremeeskandidaati.

Head valimist!

Toimetaja

ainult 1 küsimus

Kuidas meremehed tänavu valivad, ***Vabariigi Valimiskomisjoni sekretariaadi juhataja asetäitja KARIN MAANDI?***

See on küll keeruline, aga oleme proovinud kõigi jaoks lahendusi leida.

Kaugsõidulaevadel korraldab valimise kapten – valimisseaduse muudatustega on laevad võrdsustatud välisesindustega. Saatsime neile valimisnimekirjad ja muud dokumendid sadamasse, kuhu nad olid teel, ka näiteks Rio de Janeirosse. Ka meremehed hääletavad kodukandis ülesseatute poolt. Valimistulemused saadab kapten kinnistes ümbrikes tagasi ning meie kaudu lähevad need valijate elukohajärgsetesse valimisjaoskondadesse. Igaühel on ju vaid üks hääl, nii et meie saadame ümbrikud edasi sinna, kus meremehed on valijate registris.

Need meremehed, kes sõidavad Stockholmi ja Helsinki vahet, võivad eelhääletuse ajal või valimistepäeval hääletada oma valimisjaoskonnas. Kui nad pole tallinlased, siis eelhääletamise ajal 1.–3. märtsini võib valida ka väljaspool oma elukohta. Sealt saadetakse samuti kinnistes ümbrikes valimistulemused elukohajärgsetesse valimisjaoskondadesse, nii et 7. märtsiks peaksid kõik hääled õigesse kohta jõudma.

Kui laev on päeval välismaal, siis nüüd saavad ka ajutiselt välismaal viibivad kodanikud Eesti Vabariigi välisesindustes kindlatel päevadel hääletada. Helsinkis oli see nt. 21.–22. veebruarini.

Eelmise korraga võrreldes peaks meremeestel nüüd olema valimistest osavõtuks rohkem võimalusi.

Madli Vitismann

Hr. Mart Siimann
Eesti Vabariigi Riigikogu

Austatud peaminister
"Estonia" hukk

Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon (ITF) ja Põhjamaade Transporditöötajate Föderatsioon (NTF) on kokku leppinud ühise avaliku kirja saatmises Eesti, Soome ja Rootsi peaministritele, nõudes "Estonia" huku uurimise taasalustamist. Mure, mis meil juba oli rahvusvahelise laevahuku uurimiskomisjoni lõpparuande pärast, on tublisti suurenenud ITF–i ja NTF–i Stockholmis 18. novembril 1998 korraldatud ühiskonverentsi tulemusena.

Sel konverentsil esitas ITF–i konsultant, väljapaistev merenduskonsultatsiooni– ja ekspertiisifirma laevahukkude ja –õnnetuste alal, "Burness, Corlett & Partners", oma sissejuhatava kriitika rahvusvahelise laevahuku uurimiskomisjoni lõpparuande kohta, mis heidab kahtlusi selle lõppjäreldustele. Eriti andsid nad mõista, et laev polnud Tallinnast oma viimasele reisile sõites merekõlblik. Oma esitlusel ITF–i ja NTF–i konverentsil teatas "Burness, Corlett & Partners":

— "Estonia" oli Tallinnast lahkudes merekõlbmatu;
— projekteerimis– ja heakskiiduprotseduurid olid puudulikud;
— hooldussüsteemis oli puudusi;
— puudus ülemine põrkevahesein, mida nõuab SOLAS, ja;
— klassifikatsiooniühingu, lipuriigi ja riikliku sadamakontrolli inspektorid ei pannud tähele või jätsid märkamata olukorra, mida pidanuksid ära hoidma.

Pidades silmas ülaltoodut, nõuab "Burness, Corlett & Partners" uut uurimist ja vraki ülevaatust. Nii ITF kui ka NTF toetavad tugevasti nende järeldusi. Kui rahvusvahelise laevahuku uurimiskomisjoni lõpparuanne oli mõeldud taastama reisijate ja tööstuse usaldust *ro–ro*–reisiparvlaevade ohutuse vastu, siis see on nurjunud.

Hiljutised juhtumid Eesti lipu all sõitva "Baltic Kristina" ja Soome lipu all sõitva "Gabriellaga" demonstreerisid, et need on siiani lahendamata tulemustega *ro–ro*–reisiparvlaevade ohutuse osas. Seepärast on ülim aeg, et õpitaks kõigist "Estonia" huku õppetundidest ja see nõuab selle tragöödia asjaolude ja põhjuste kindlakstegemist. Sel alusel nõuavad ITF ja NTF "Estonia" huku uut uurimist ning et uus uurimine tehtaks läbipaistvalt, mis tagaks, et kogu asjassepuutuv informatsioon võetaks täiel määral arvesse. Teisiti toimimine ulatub huvitatud riikide seaduslike ja moraalsete kohustuste tühistamiseni ja seatakse õnnetu pretsedent, mis tabab neid lipuriike, mis pööravad vähe tähelepanu nii meremeeste kui ka reisijate ohutusele merel ning ka merekeskkonna kaitsele.

Lugupidamisega

David Cockroft
ITF–i peasekretär

Hans Wahlström
NTF–i president

18. jaanuar 1999
Tõlge inglise keelest.

Valitsuse otsus reisiparvlaeva "Estonia" küsimuses

Pressiteade

Rootsi valitsus tegi täna otsuse seoses "Estonia" katastroofi ja selle tagajärgede läbivaatamiseks moodustatud analüüsirühma raporti ühe osaga.

Valitsus otsustas mitte järgida analüüsirühma soovitust hukkunute väljatoomise kohta.

Valitsus otsustas samuti, et laevavraki katmistöid, mis katkestati 19. juunil 1996. aastal, ei jätkata.

Kaitsmaks laeva sissetungide eest, kavatseb valitsus suurendada jõupingutusi, et lepinguga, mis kuulutab reisiparvlaeva vraki ümbruse hukkunute viimse puhkepaigana puutumatuks, liituksid teisedki riigid, eelkõige Läänemeremaad.

Valitsus kavatseb samuti koostöös Soome ja Eestiga jälgida täpselt tehnika arengut ning täiustada reisiparvlaeva "Estonia" paiknemise piirkonnas kasutatavat järelevalvetehnikat.

Analüüsirühma soovituse osas katastroofis hukkunute pinnaletoomise kohta teeb valitsus järgmise avalduse:

Valitsus tõdeb, et tagantjärele ei ole võimalik uute otsustega taastada 1994. aasta sügisel valitsenud olukorda. Nüüd on teised eeldused - nii inimestel kui ka nende maade valitsustel ja parlamentidel, keda katastroof puudutab.

Valitsus tõdeb, et analüüsirühma soovituse järgimine eeldab kehtivate lepingute muutmist uute läbirääkimiste kaudu ning vraki piirkonna kui viimse puhkepaiga puutumatuse kehtestanud seaduste muutmist.

Ka siis, kui kõigi nelja maa valitsused ja parlamendid oleksid ühisel seisukohal selle vajalikkuses, oleks see pikaajaline protsess, alates läbirääkimiste alustamisest, lepingute muutmisest ja eelneva uurimise eesmärgil sukeldumist lubavatest seadustest kuni hukkunute väljatoomiseni.

See protsess - kui see on üldse võimalik - nõuab veelgi enam aega, kui arvestada, et nii Eesti kui Soome on seni lükanud tagasi ka ettepaneku läbirääkimiste alustamiseks eelnevate, olukorra uurimiseks mõeldud sukeldumiste küsimuses. Valitsus tõdeb, et Eesti valitsus on otsustavalt analüüsirühma ettepaneku vastu, mis soovitab hukkunud välja tuua.

Vaatamata raskustele, mis on seotud teiste maade suhtumisega reisiparvlaeva "Estonia" vraki piirkonna puutumatusse, on valitsus seisukohal, et mitmed kaalukad põhjused räägivad pikaleveniva protsessi käivitamise vastu nüüd, neli aastat ja neli kuud pärast katastroofi, arvestades ka, et on võimalik, et hukkunuid ei ole võimalik pinnale tuua. Paljud omaksed - nii need, kes on lootnud, et hukkunud tuuakse pinnale, kui ka need, kes lepivad, et meri jääb viimaseks puhkepaigaks - jääksid väga pikaks ajaks teadmatusse ning see võiks põhjustada neile täiendavaid kannatusi.

Koos käesolevate otsustega teeb valitsus avalduse, et Rootsi riik oleks pidanud tegutsema 1994. aasta septembris toimunud "Estonia" katastroofi järel kolmes asjas teisiti:

— Oleks olnud loomulik, et hukkunute pinnaletoomist alustatakse kohe pärast laevaõnnetust.

— Rootsi riik, kaasa arvatud ametiasutused ja valitsuskantselei, ei omanud valmisolekut kohtumiseks katastroofi järel üleelanute ja omastega.

— "Estonia" vraki betooniga katmiseks tehtud töö oli viga.

Valitsus väljendab kõigile, kes tunnevad, et nimetatud vead on neid tabanud, oma sügavat ja siirast kahetsust.

11. veebruar

Rootsi Majandusministeerium

Valitsuskommentaar

Mida Eesti peaminister ITF–ile ja NTF–ile vastas, ***peaministri välisnõunik PAUL LETTENS?***

Vastuskiri saadeti teele veebruari keskel. Peaminister vastab selles: tema teada on ITF–i konsultandid olnud põhiliselt nõus rahvusvahelise laevahuku uurimiskomisjoni lõpparuandega, seetõttu ei ole tõsist põhjust, et vrakki uuesti uurida.

Kirjas tuletatakse meelde, et "Estonia" viimase reisi eel uurisid laeva kaks kõrgetasemelist Rootsi laevainspektorit ja andsid laevale oma heakskiidu. Mainitakse ka, et samasugune juhtum oli "Diana II–ga" ning seda pole nii põhjalikult uuritud, ühtlasi märgitakse, et "Regina Baltica" sai ohutusekspertidelt väga hea hinnangu.

Peaminister teab, et Eestisse on tulemas ITF–i delegatsioon ning ta teatab, et nad on teretulnud, ning vahepeal konsulteerib ta ITF–i kirja asjus Soome ja Rootsi kolleegidega.

Kirjas on ka: Eesti Vabariigi valitsus leiab, et Eesti täidab lipuriigi nõudeid, eriti mereohutuses ja merekeskkonna kaitsel.

Madli Vitismann

"Estonia" saab jääda puhkama

Selle pealkirjaga on "Dagens Nyheteri" 11. veebruari juhtkiri, kus mõtiskletakse Rootsi valitsuse samal päeval oodatava otsuse üle. Autor arvab, et esialgsed üksteisele vastukäivad otsused hukkunute ülestoomise kohta on teinud omastele leinaga hakkamasaamise raskemaks.

"Täna võib valitsus anda vaid ühe mõeldava vastuse: meri peab jääma hukkunute hauaks.

Põhjuseid on mitu. Kõige tungivam on Eesti ja Soome arvessevõtmine. Rootsi ei saa ühepoolselt hauarahu lepingut üles öelda, kui kahe ülejäänud maa valitsused ütlevad selgelt ei."

Küsimuse eetiline külg nõuab, et võetaks arvesse ka teiste riikide omaste arvamusi.

Mainitakse ka, et Rootsis eneseski pole arvamused nii väga ühesugused: viimane arvamusküsitlus näitas, et ülekaal on nüüd neil, kes ei poolda surnukehade ülestoomist.

"Kuna Eesti ütleb ei nii kategooriliselt, siis ei tule mingit ülestoomist. Aga ka selleta oleks Rootsi valitsusel küllalt põhjuseid analüüsirühma ettepanek tagasi lükata."

Stockholmi ja mitmed teised maakonnavalitsused avasid kriisitelefonid, kus psühholoogia alal kompetentne personal võttis kõnesid vastu ja vastas küsimustele. Telefonid olid avatud ööpäev läbi 11.–14. veebruarini.

"Svenska Dagbladet" kirjutas 11. veebruaril, et olevat selgeid märke tuukrite "Estonia" vraki juures käimisest. 3. detsembril 1994 tehtud videofilm näitavat, et laevakere külge on kinnitatud umbes 60 cm pikk ja 20 cm lai pakk. Arvatakse, et pakk võiks sisaldada tuukri tagavaravarustust. Ühe avause ees olid 1994. aastal trellid, aga kui 1996. aastal hakati laeva õlist tühjendama, selgus, et trellid oli ära võetud. Mõlema sukeldumise aegne meresõiduameti inspektor Gustav Hanuliak arvab, et vraki juures on käinud kõrvalised inimesed. Meresõiduameti mereohutus-direktor Johan Franson seevastu arvab, et kalurite püügiriistad võisid trellid paigast nihutada või siis juhtus see laeva kinnikatmise ettevalmistuste ajal.

Rootsi valitsuse otsus surnukehade merehauda jätmise kohta tehti teatavaks 11. veebruaril. Vastutav minister Mona Sahlin informeeris Riigipäeva kell 13; kell 15 toimus pressikonverents. Mõlemad sündmused anti edasi otseülekandes televisioonis.

Pressikonverentsil ütles Sahlin muuhulgas, et Soomes on radaril näha, kui keegi "Estoniale" läheneb. Ent ta lisas ka: on selge, et keegi ei saa "Estonia" hauarahu garanteerida.

Sama päeva raadiosaateist ja järgmise ajaleheartikleist selgus, et omaste reaktsioonid olid väga erinevad – nagu ka arvata võis. Ühed väljendasid suurt pettumust, teised seevastu teatasid, et tunnevad suurt kergendust.

Laevaajaloolane Claes Göran Wetterholm arvas, et hauarahu pole võimalik kaitsta, kuna tehnika areneb pidevalt ja alati on inimesi, kes seadusi ei respekteeri. Radariga saab jälgida vaid vee peal toimuvat, mitte aga seda, mida tehakse vee all.

Anders Hellberg kirjutab 12. veebruari "Dagens Nyheteris": *"Katastroofi järelmäng, mis Eestis ja Soomes on olnud väärikas, on Rootsis kujunenud pigem respektituks riidlemiseks. Võib–olla me ei oska suuri katastroofe käsitada. Siiski õnnestus Mona Sahlinil neljapäeval anda sellele kurvale näitemängule ehk teatud väärikust – nüüd, kui on peaaegu liiga hilja."* Hellberg leiab, et Sahlinil õnnestus usutaval viisil seletada valitsuse otsust, mis tõenäoliselt jääb viimaseks.

Ühe omasteühingu esimees Lennart Berglund ütleb 12. veebruari "Svenska Dagbladetis", et jätkab valitsuse otsusele vaatamata võitlust hukkunute koju saamise eest: *"Me hoolitseme selle eest, et valitsuse otsus tuleb muutmisele. Me ei jäta enne, kui tehakse vähemalt uurimissukeldumisi."*

Juhtkirjas ütleb "Svenska Dagbladet" samal päeval: on hea, et valitsus palus andestust, et hukkunuid kohe ei püütud üles tuua. *"Sellega peab küsimus nüüd jääma puhkama"*, ütleb juhtkiri lõpetuseks.

Refereeris
Milvi Seim

Eesti ja Poola alustasid merendusalase koostöölepingu arutelu

Pressiteade

2.-3. veebruarini pidasid Varssavis Eesti ja Poola merendusametnikud Poola Transpordi- ja Meremajanduse Ministeeriumi palvel läbirääkimisi kahe riigi vahelise meretranspordialase lepingu sõlmimiseks. Leping korraldaks kahe riigi merendusalast tegevust ning looks Eesti ja Poola ettevõtjatele aluse koostööks.

Eesti delegatsiooni juhi Teede- ja Sideministeeriumi asekantsleri Heiki Lindpere sõnul olid läbirääkimised Eestile informatsiooni saamise mõttes väga kasulikud. "Poola ametnike ettepanekud olid meile mõnes mõttes küll üllatavad, sest pole just väga tavaline, et kahe riigi vahelises lepingus soovitaks luua soodustusi ka kolmandate riikide laevadele. Poolakate selline ettepanek kõlab väga veidralt, arvestades Soome laevandusfirma "Finncarriers" soovi alustada tegevust liinil Helsinki-Gdansk (võimalik ka Muuga)," lausus Heiki Lindpere.

Eesti delegatsiooni koosseisu kuulusid peale Heiki Lindpere ka Veeteede Ameti peadirektor Kalle Pedak, Rasmus Lumi Välisministeeriumi välismajandusosakonnast ja Eesti Laevaomanike Liidu president Rein Merisalu. Järgmine läbirääkimiste voor leiab aset juuni alguses Tallinnas.

5. veebruar 99

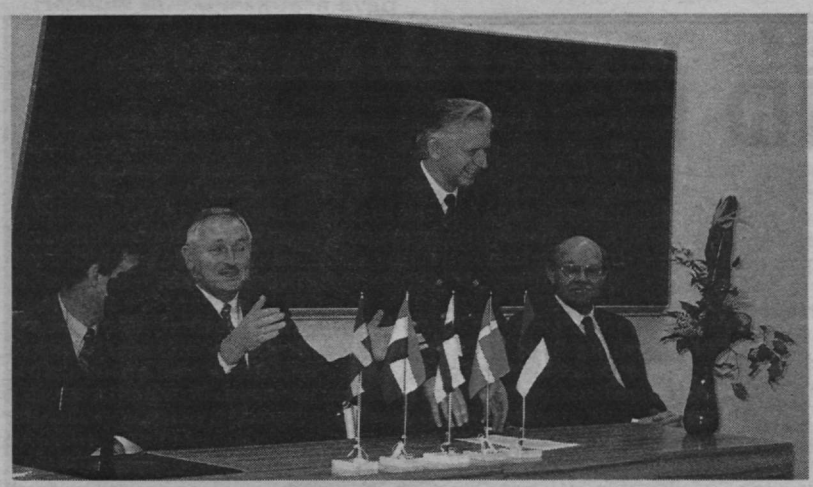
Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond

"Veeteede Ameti Teataja"

5./6. topeltnumber sisaldab 88 lehekülge teede– ja sideministri ning veeteede ameti peadirektori 1998. aastal välja antud käskkirju ning määrusi. Dokumendid räägivad sadamakapteni atesteerimisest, reederi ja tema laeva meresõiduohutusalasest auditeerimisest, otsingu- ja päästetööde tegemisest, laevapileti andmeist ja selle väljastamise korrast, väikelaevaregistri pidamise korrast ja vormist, laevapereta prahitud laevade registri vormist ja pidamise korrast, laeva registrinumbrite moodustamisest ja haldusõigusrikkumise protokolli koostamisest. Tutvuda saab ka laevapere liikmete kvalifikatsiooninõuete, riikliku sadamaregistri pidamise põhimääruse, laevaraamatute kinnitamise korra ja hüdrograafiliste mõõdistustööde läbiviimise korraga.

Kirjas on pukseerimise ja väikelaevade kasutamise nõuded, samuti väikelaevade nimede moodustamise juhend.

Tavakohaselt on lugeda ka IMO ja muid teateid.



Lõpetamispuhusel pressikonverentsil. Esiplaanil projektijuht René de Geus ja rektor Peeter Veegen.

Hollandi abiprojekt lõppes

28. jaanuaril lõpetas Eesti Merehariduskeskuses töö Hollandi riigi abiprojekti raames kolm aastat töötanud välisnõunike rühm.

Projekti eesmärk oli tänapäevastada ja ühtlustada Eesti merehariduse vastavalt rahvusvaheliste konventsioonide nõudeile, eeskätt "Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse konventsioonile" (*STCW-95*). Eesti Merehariduskeskuse õppekavasid võrreldi teiste Euroopa samalaadsete koolide õppekavadega ning tehti Eesti Haridusministeeriumile ja merehariduskeskusele ettepanekud õppetöö sisuks ja korralduseks. Välja töötati uue, laia profiiliga mehaanik–operaatori eriala õppekava. Korraldati õppejõudude täienduskoolitust.

Abiprojektiga liitusid ka Rootsi ja Taani. Rootsi Meresõiduamet koos Kalmari Mereakadeemiaga keskendusid laevamehaanikute koolituse parendamisele, Taani Mereadministratsioon koos Marstali Merekooliga laevajuhtide paremale ettevalmistamisele. Kõik abiprogrammide kulud, sh. õppejõudude täiendus välismaal, saadud aparatuur, tarkvara ja õppekirjandus, kaeti Hollandi, Rootsi ja Taani riigieelarvest.

Väliseksperdite kulutatud 900 tööpäeva ja muretsetud õppekirjandus peab võimaldama töötada Eesti Merehariduskeskuse diplomiga mistahes lipu all. Õppekavad on Eesti meresõidudokumentide rahvusvaheliseks tunnustamiseks esitatud Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile IMO.

* * *

Eesti Merehariduskeskuse rektor Peeter Veegen rõhutas projekti lõpetamise puhul korraldatud pressikonverentsil, et merehariduse ei vajata üksnes laeval töötamiseks. Ka klassiühinguis, agendi– ja ekspedeerimisfirmades, laevafirmades ja sadamais vajatakse merehariduse. Ning kui puudujäävaid laevapereliikmeid võib värvata näiteks Filipiinidelt, siis merefirmade juhtidena eelistatakse edaspidigi kodumaiseid merekogemusega mehi. Ka siis, kui Eestis saadud merehariduse sõidetakse välislipu all, jääb haridus inimesele alles, kui ta kodumaale tagasi pöördub. Seetõttu ei saa riik lubada merekoolituse järjepidevuse katkemist, ütles rektor järelehüüdena merehariduse era(kooli)stamiskavale.

Küsimustele vastates selgitas Peeter Veegen, et meremeestepuudus Euroopas loob Eesti noortele perspektiivi saada hästitasustatavat tööd. Juba praegu töötab Hollandi laevafirmas "Spliethoff" Eestist 54 inimest, seal on praktikal 12 kadetti. Iseseisvalt vahis olev noor saab seal tüürimehena või mehaanikuna maksuvabalt 2900$. Kui riik meremehelt tulumaksu ei võtagi, maksab meremees nagu teisedki käibemaksu ja tasub niiviisi juba nelja aastaga oma koolituskulud.

Välisnõunike juht René de Geus Rotterdamist leidis, et Eestis töötada on olnud huvitav, sest siinne areng on kulgenud silme all. Ning et Eestil ja Hollandil on kümnekordsest rahvaarvu vahest hoolimata palju ühist: mõlemad on väikesed riigid, kel ida pool nende majandusele tähtis suur naaberriik.

* * *

Abiprojekt lõpetati piduliku tseremooniaga Tallinna Raekojas. Kõnet pidasid Eesti haridusminister Mait Klaassen, Hollandi Transpordiministeeriumi esindanud Erwin Meijnders, Rootsi Meresõiduameti peadirektor Anders Lindström, Taani Meresõiduameti peadirektor Jørgen Hammer ja Hollandi abiprojekti juht René de Geus. Kõnede vahele laulis poistekoor "Revalia".

Viimase päevakorrapunktina tänasid haridusminister ja rektor abiprojekti välisosalisi, projektijuht de Geus aga omakorda vastuvõtjaid. Ta meenutas oma imestust, kui nägi, et Rahvusraamatukogus ei leidunud laupäevalgi ühtki vaba tooli, ning kiitis, nagu ainult välismaalased seda oskavad, Reet Naberit, kes õpetas Eestit tundma ja selgitas, miks eestlased käituvad vahel teisiti kui oodata osatakse.

Madli Vitismann

Raekojas avaldas haridusminister Mait Klaassen tänu René de Geusile.

Hollandi laevanduspoliitikast

Hollandi Transpordi, Avalike Tööde ja Veemajanduse Ministeeriumi meretransportdi osakonna asejuhataja ***Erwin Meijndersi*** *sõnavõtust Tallinna Raekojas Hollandi abiprojekti ESO 96 ES/1/2 lõpetamise puhul.*

Kõigepealt tahaksin ma kasutada võimalust õnnitleda kõiki selle eriti eduka projekti elluviimises osalejaid, eriti Eesti Mereakadeemia meeskonda, kes on teinud suurepärase töö .

Kui rääkida Hollandi maksumaksja raha ja selle Eesti projekti suhetest, tuleb rääkida Hollandi laevanduspoliitikast.

Hollandile on laevandus väga oluline majandusharu. Mitte ainult sellepärast, et see on meie väljundiks maailmaturule, vaid ka sellepärast, et tänu oma suhetele erinevate meremajandusharudega on tal oluline osa rahvusliku tulu ja tööhõive seisukohalt. Laevandus on tegelikult kogu meremajanduse ühenduslüli. Seega peab laevanduspoliitika olema riigi kogu majanduspoliitika loomulik komponent. Kahjuks on seda kergem öelda kui teha. Vastukäivaid seisukohti selle kohta, millega tuleks tegelda, on arvukalt. Näiteks üleskutse protektsionistliku poliitika sisseviimiseks on vastuolus kogu maailmas laialt aktsepteeritud liberaliseerimisnõudega.

Väljakutse igale demokraatlikus keskkonnas eksisteerivale riigiametile on leida võimalik kesktee, kus spetsiifilised eesmärgid oleksid samas reas üldistega. Ja kuna riikidevahelised erinevused on väljendatud nende poliitikas, saab selgeks, et ideaalset laevanduspoliitikat polegi olemas.

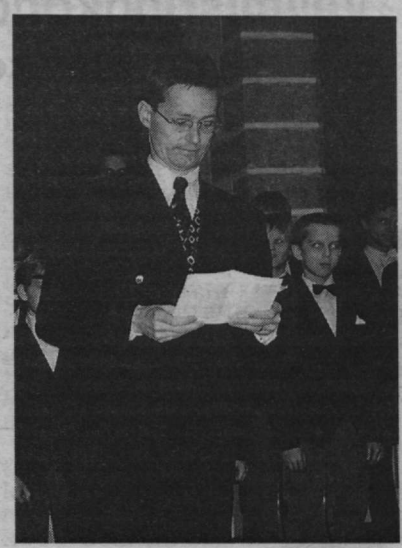
Kuni 1993. aastani seisis Hollandi laevandus silmitsi samade probleemidega, millega iga teinegi traditsiooniline register: laevad võeti registrist maha (väljalipustamine), meremeeste arv vähenes pidevalt ja kasvas nende laevandusfirmade arv, mis lahkusid riigist. See oli hoopis vastupidine tendents nendele poliitilistele eesmärkidele, mis me olime endale seadnud, kindlustamaks meremajanduse tulevikku. Kas need eesmärgid tekitasid vastuolu? Jah, ja väga lihtsal põhjusel. Traditsioonilised registrid ei olnud enam suutelised rahvusvahelisi standardeid kehtestama. Nende positsiooni olid üle võtnud uued rahvusvahelised registrid, mis on rohkem tuntud kui mugavuslipu (*Flag of Convenience, FOG*) või odava lipu omad.

Pikk globaalne kägistava konkurentsi periood oli just jõudnud avaldada mõju laevakompaniidele enestele: kogu merenduse infrastruktuur oli kannatanud selles brutaalses võitluses. Merenduse infrastruktuuri erosiooniga läksid rooste ka kõik põhilised võimalused, mis oleksid kergendanud üksikute laevakompaniide kasvu. See oli (taand)arengusuund, mis tuli peatada, et kindlustada meid kõiki.

Pole ilmselt vaja öelda, et me tundsime, et vana laevanduspoliitikat on vaja edasi arendada.

Ulatuslik uurimus selgitas välja, et laevandus koos *managemendi* ja kaldateeenindusega andis igal aastal Hollandi majandusele 1,4 miljardit dollarit lisaväärtust. Sellest laevanduse teenitud lisaväärtusest 30% oli seotud Hollandi lipu all sõitvate alustega. Ülejäänud 70% on toodetud otseselt või kaudselt kaldateenistuste (*management activities*), näiteks kontoritöötajate poolt või nende palkade kaudu.

Kogu meremajanduse osa on püsivalt 7,4 miljardit dollarit aastas. Meremajanduse osakaal rahvuslikus koguproduktis (*GNP*) on 2,7%, selles majandusharus töötajate tööhõive moodustab 120 000 inimaastat. (*man-years*).



Erwin Meijnders kõnelemas.

See uurimus näitas meile väga selgesti laevanduse tähtsust riigi majandusele.

Sellest olenevalt võttis Holland oma uue laevanduspoliitika väljatöötamisel arvesse maailma laevandusturu probleeme. Laevakompaniil on kolm põhilist küsimust, mille lahendamist ta ootab laevanduspoliitikalt: need on maksustamine, mehitamine ja asukoht.

Maksustamis– ja mehitamispoliitika peab loomulikult olema selline, et kompanii suudaks maailmaturul konkureerida. Samal ajal peab poliitika suutma luua ettevõttele sellise ligitõmbava majanduskliima, et see tahaks oma tegevust suunata just Hollandist. Lühidalt: see peaks olema ründav turumajandusele orienteeritud poliitika rõhuga nii tugevale konkurentsivõimele, et enam ei oleks kusagil vajadust ega ka ruumi (varjatud) protektsionismile.

Poliitika eesmärgiks on nüüd meremajanduse lisaväärtuse ja tööhõive suurendamine rahvuslikus majanduses. Selle uue poliitika tugisambaks on Vastastikuse Mõistmise memorandum (*Memorandum of Understanding*), mis on sõlmitud valitsuse ja Hollandi Kuningliku Laevaomanike Liidu vahel. See memorandum garanteerib Hollandi laevaohvitseridele samal tasemel tööhõive, kui see oli 1996. aastal, mil uus laevanduspoliitika rakendati. Kahe ja poole aastaga on see poliitika suutnud peatada Hollandi laevanduse 30-aastase tagasilanguse. Hollandi laevastik kasvas hämmastavalt 40%, töötus Hollandi meremeeste seas langes ligi 0 protsendini ja kaldatööndus näitab samuti kiiret kasvutendentsi.

Aga edu tõi kaasa uued probleemid. Hollandi laevanduse praegune suurim probleem on kvalifitseeritud personali puudus. Maailmas laienev tööturu paine on samal viisil tuntav paljudes riikides. Kahjuks just tänu oma uue poliitika edukusele tunneb Holland tungivamat puudust kvalifitseeritud personalist. Pärast mitukümmend aastat kestnud perioodi, kui meremeeste arv vähenes, on nüüd lõpuks näha nende arvu kasvu. Täna meil ei ole töötuid laevaohvitsere. Hollandi kaptenite puudus on saanud juba takistuseks laevade Hollandi lipu alla registreerimisel ja sundinud seadusandlust kohandama.

Kui laevaomanik saab valida ükskõik millise lipu ta soovib, siis peab Hollandi lipul olema konkurentsivõimeline hinnakvaliteedi suhe. Kõige kriitilisem mõjur on laevaomanikule meremeeste palgaküsimus. Maksustamise alandamine Hollandi meeskondadele suudab vähendada kulutusi tööjõule, kuid see ei suuda kunagi täielikult likvideerida vahet Kaug-Ida meeskondade palgatasemega. Aitama peaksid viimasel ajal juurutatud paindlikud mehitamiseeskirjad, kuid vaja on enamat. Kulude kõrval tuleb arvestada ka kvaliteeti. Nii Hollandi kui ka Eesti meeskonnad peavad pakkuma kõrgemat kvaliteeti, produktiivsust ja paremaid saavutusi, ja mitmel turul, nagu nad on tõestanud, nad seda suudavad!

Tööturu probleemne laad on palju laiahaardelisem ja see lisab vastutust merekoolidele. Igal juhul on haridus valitsuse väga oluline vastutusala.

Hea haridus on eluline osa turust. Siiski ei ole merenduse tööturu lähtekohaks alamastme merenduskoolitus. Nagu laevaomanikelgi, on noortel inimestel erinevad arvamused selle kohta, mida haridusest võtta. Lähteülesandeks peaks olema noortele merekooli astumine ligitõmbavaks teha, mis iseenesest on küllaltki raske.

Haridus (koolitus) on täna selline probleem, mida ei saa käsitleda vaid kitsalt merekoolide kontekstis. Tööhõive alal on laevaomanike nõudmised sellised, et vaja on pidevat koolitust. See annab võimaluse nii merekoolidele kui ka valitsustele. Turu poolt heaks kiidetu on väärtuslikum, kui seda ühiskonnas selgelt ja kestvalt tunnustatakse ja hüvitatakse. Lihtsamalt seletades – sellest peab igaüks midagi võitma. Ja Eesti Merehariduskeskuse puhul me ilmselt selle ka saavutasime.

Merehariduskeskus on tugevam kui kunagi varem, ta annab hästikoolitatud kaubalaevaohvitsere, keda tunnustab kõrgelt Hollandi laevanduse üks pärleid, Spliethoffi laevakompanii. Kuid see vastab ka ühele Hollandi laevanduses kõrgelt väärtustatud tingimusele: ohutud meeskonnad tähendavad ka ohutut meresõitu.

Loomulikult pean ma silmas pidama Hollandi merendussüsteemi tervikuna. Seal peab valitsema tasakaal riiklike ja rahvusvaheliste huvide vahel. Õnneks on meil priviligeeritud positsioon, meie meremeestel on tööd, ja Hollandi meremehed on ka rahvusvahelisel merenduse tööturul nõutav kaup. Seega on meie mereharidus teinud ära suure töö. Kahjuks ei suuda me ette valmistada nii palju inimesi, kui rahvusvaheline turg nõuab. Ja selles olukorras on tihe koostöö Eesti ja Hollandi vahel meile mõlemale kasulik. Niikaua, kui kõigil osavõtjail on oma selged huvid, tundub tulevikku olevat.

Laevanduse tulevikku vaadates ja arengusuundi ekstrapoleerides saab selgeks, et tähelepanu suurenemine logistilistele lülidele ja kasvav suundumus alastandardse laevandusega võitlemiseks teeb möödapääsmatuks selle, et nõuded kvaliteedile merenduses aina kasvavad. Minu arvates on töö kvaliteet tulevikus üks olulisemaid mõjureid, mis võivad kriitiliseks osutuda. Lõpuks otsustavad ikkagi inimesed, kes on merenduses hõivatud.

Tõlkinud **Reet Naber**

EESTI KESKERAKOND ESITLEB

Valimisringkond nr. 11
Pärnu maakond

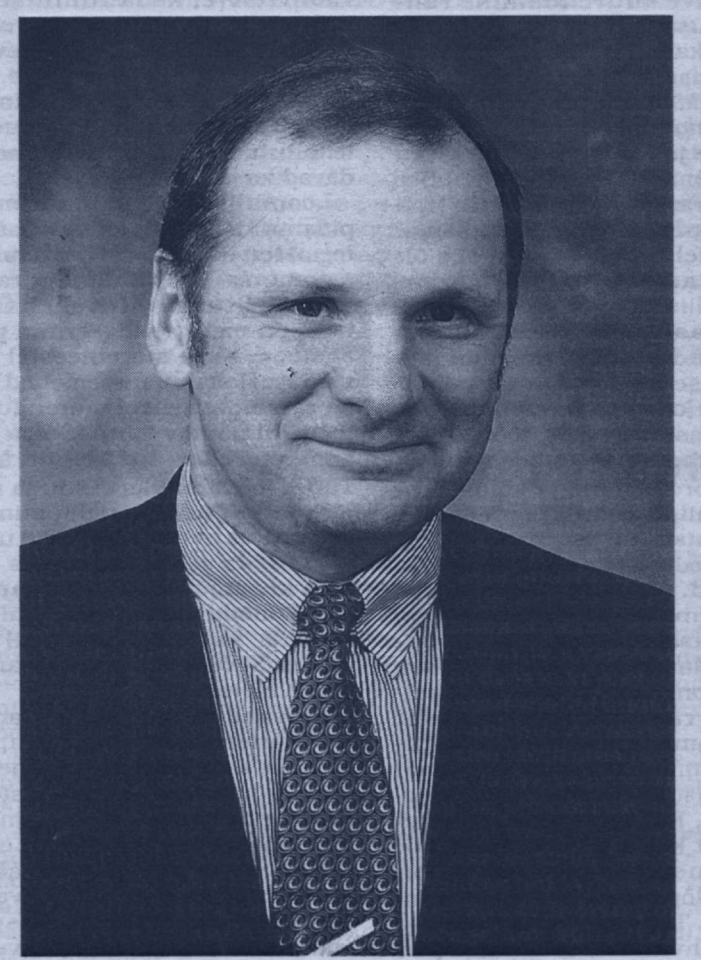
Arno Maidla
Pärnu Merenduskeskuse direktor
Kilingi-Nõmme Keskkool, õppinud ka TPI-s
55-aastane

Riho Prints
AS-i Pärnu Sadam asedirektor
Leningradi Kõrgem Merekool
49-aastane

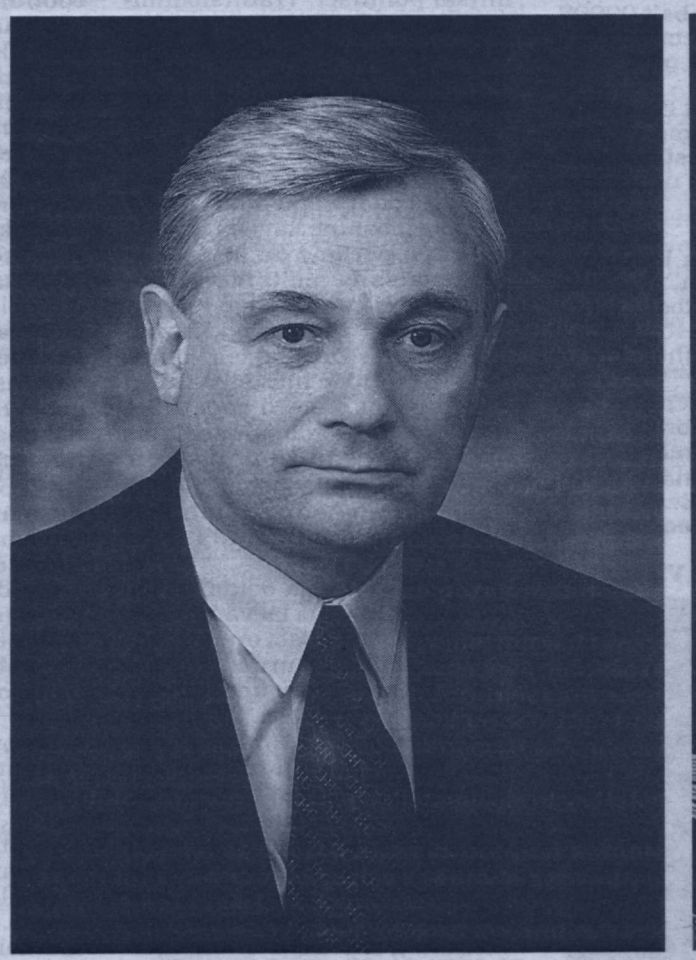
Valimisringkond nr. 3
Tallinna Mustamäe ja Nõmme linnaosa

Erich Moik
Kapten
Leningradi Kõrgem Merekool 1984
50-aastane

Valimisringkond nr. 1
Põhja-Tallinna, Haabersti ja Kristiine linnaosa



Enn Rohula
Lindaliini AS-i juhataja
TPI 1980
45-aastane



Enn Roo
AS-i Eesti Merelaevandus vanemnõunik
Leningradi Kõrgem Merekool 1967
55-aastane

Nathan Tõnnisson
Tallinna Linnavalitsuse merendusnõunik
Odessa Meretranspordi Inseneride Instituut 1978
50-aastane

Suur paadilaat Helsingis

Helsingi messikeskuses avati 12. veebruaril kümnepäevane, juba 30. rahvusvaheline paadinäitus. Korraldajate lööklauseks:"Valmistu kevadiseks navigatsioonihooajaks!" Nii see tegelikult ongi. Näitus-müügil võib näha ja enamasti ka osta või messihinnaga tellida vist kõike, mida vajaks inimene, kes vesile minekut plaanib. Oma väljapanekutega olid kohal nii paatide kui ka nende tarvikute, sukeldusvahendite, kaartide, navigatsioonivahendite, mootorite, meresõidurriietuse, päästevahendite ja mille kõige veel (näiteks spetsiaalsed prillid merehaiguse kaes kannatajatele) tootjad-müüjad. Ei puudunud ei turismifirmad ega ka mitmesugused organisatsioonid. Meenete müüjaist rääkimata, sest ka see kuulub loomuliku osana meresõitjate elu-olu juurde.

Tänavu olid kohal 26 riigi tootjad ja maaletoojad, erinevaid (purje-, sõude- või mootor-)paate loeti kokku 450.

Näituse korraldajad ise lugesid oluliseks seda, et näituselt saaks infot ja innustust nii eksklusiivset mootorpaati otsiv kunde (messi kalleimad olid *Storebro Royal Cruiser* ja *Masmar 47J* oma üle kahemiljonikroonise hinnaga) kui ka tavaliste perepaatide huvilised. Avamisel toonitati seda, et just Soome paadid ja vana paadiehitustraditsioon on see, mis kindlustab meresõitjaile sobivate paatide olemasolu järjepidevuse ning kindlustab igaühele sobiva paadi leidmise. Eriti paistis see silma mootorpaatide väljapanekus, kus suund oli kindlalt võetud perede vajadusi silmas pidades.

See, mis jääb nimetuse alla "vana hea esiisade paat" ehk traditsiooniline puupaadiehitus oli kindlalt kaasa haaratud, väikesed paadiehitusettevõtted pakkusid sõiduriistu nii merele kui järvile. Kui silmapaistvalt oli igal alusel olemas registrisilt ja igas tutvustuses toonitati ka vastavust Euroopa Liidu kehtestatud/kehtestatavaile nõudeile, siis vanade mallide järgi paate tegevate meistermeeste esindajana pidas karjalane Jaakko Honkanen tähtsaks seda, et vähemalt enne 1950. aastat kasutusel olnud paatide vanade jooniste järgi taastootmisel lubatakse säilitada paikkonnale omane ja ammu äraproovitud konstruktsioon, nõudmata sinna juurde kõike seda, mis uute mudelite puhul kohustuslik. Ehk vanal paadiehituskunstil on võimalus ellu jääda ka uue liidu tingimustes.

Lisaks tavapärastele väljapanekutele olid kavandatud ka mõned muud esitlused. Kokad demonstreerisid uute või ammutuntud toitude valmistamist ja kuulutasid välja ka retseptivõistluse. B-hallis oli üles seatud bassein (kusjuures suure kirjaga oli ikka ära märgitud, kes seda toodab ja müüb), kus sukelduskooli instruktorid demonstreerisid meetodeid, mida kasutatakse päris algajatele veealuses maailmas liikumise ja käitumise selgekstegemiseks. Osaleda võimaldati ka päris tavalisel näitusekülastajal ja messilt võis registreerida end kursustele soodushinnaga.

Üks firma teatas sulaselges vene keeles, et nemad on ainsad, kes venekeelset sukeldumisõpetust jagavad. Lisaks sellele võis saada esmateadmisi lõhe-, meriforelli-, haugi- või kohapüügist, purjetamisest, navigatsioonist, GPS-riistade kasutamisest, õppida tundma ilmamärke.

Kõige kallimad eksponaadid olid kaatrid *Masmar 47J* (2,7 milj FIM) ja *Storebro Royal Cruiser* (2,2 milj.FIM).

Kiireim purjepaat (30 sõlme) oli trimaraan *Formula 40*-klassist, mis hiljuti Soome ostetud. Näha oli, et kaheksa aastat on tublisti purjetatud, sest kriimelõhesid oli siin-seal. Trimaraani pikkus on 12 m, laius 10,28, mast 22-meetrine ja purjepinda 300 m^2.

Esmaesitlus oli võistlus- ja vabaajapurjetamiseks mõeldud 8,5-meetrisel *Tempol*. Kaks esimest selle konstruktsiooni järgi ehitatud alust on teinud Göteborgis uusmeremaalasest paadiehitaja.

Soodsaima hinnaga pakuti *Oriyana 21*. See on Ukrainas valmistatud, kuid konstrueeritud koostöös prantslastega, 6,1 m pikkune, 2,3 m laiune 22,8 m^2 purjepinnaga 266-kilone purjekas, kus ruumi 4 inimesele. Kere- ja tekimaterjal on Soomest ja maksab purjetamisvalmina 98 000 FIM-i. Võrdluseks: Soome 10,4-meetrine *Nauticat 331*, mis on reklaamitud kui *"Live-on-board"* -versioon 4 inimesele, maksaks vähemalt miljon marka.

Naljakaim oli kahtlemata *Fin-Duck*, pardikujuline 5,5-meetrine paat, milles oli ka saun ja kamin. Ta kõrgus on 3,2 m ja süvis ca 20 cm, kaalub 500-600 kilo. Esitlejad reklaamisid, et kasutada saavat seda sõiduriista nii maal kui vees, samahästi vees kui ka lumes või jääl. Vees liigub päramootoriga, maal lükatakse rattad välja ja nii saab teda vedada... Muinasjutu (eesti, vene või teiste rahvaste) lendavast laevast veel natukene puudu.

Uusvana on *Hai 2000*. Toomaks "Haid" tagasi Soome vetesse, on Kokkola ettevõtja ostnud Prantsusmaalt, kus kasutusel on olnud nii puit- kui ka plastkerega jahid, selle purjeka klaasplast-variandi. "Hai 2000–l" on rohkem purjepinda kui G. L. Stenbäcki poolsajandi eest konstrueeritud jahil. Soomlased kavatsevad sel aastal valmis saada 10-lise seeriaga, üks maksaks 65 000 marka. Soomes on oma "Hai"-liit ja "Hai"-leht, meistrivõistlused ja muu sinna juurde käiv. Praegu arvatakse olevat ca 100 "Hai"-klassi purjekat. Ja olenemata sellest, et plast-"Hai" on Soome jõudnud, on tõelised haikad uhked oma puupurjekaile ning on veendunud: just see, et puine purjehai on senini säilinud ja sõpru võitnud, näitab selle klassi vääramatut elujõudu.

Loodussõbralikem olevat elektriajamiga puupaat *Albica 500EL*. See on kalapaat, millel on mõeldud kasutada kas akusid või päikesepaneeli. Võimsust on 700 W ja kiirust tuleb "tubli 5 sõlme". Ühe laadimisega on tagatud 6-13–tunnine sõit.

Oli näha ka 25-kilose lõhe topis.

Soomlased teevad tõsist tööd, et oma paadiehitajate toodangut tutvustada ja müüa. See on riigile küllaltki oluline tööstusharu, 1998. aastal saadi paatide müügist üle 500 miljoni marga tulu. Kõige rohkem on ostjaid Norras, Rootsis, USA-s ja Saksamaal. Viimast turgu peab Finnboat Ry juhataja Jouko Huju kõige perspektiivikamaks.

Näituselgi oli tunda erilist huvi päramootorite vastu. Vastavalt 1998. aasta juunist kehtima hakanud Euroopa Liidu huvialuste direktiivile (see on tõlgitud soome keelde ja antud koos kommentaaride ja juhistega trükis välja, nõustamaks paadiehitajaid ja teisigi) on aastaks 2005 vaja varustada mootorpaadid endisest loodushoidlikumate mootoritega, mis ilmselt kõige rohkem puudutab vanade kahetaktiliste mootorite omanikke. Nagu mootorispetsialistide sõnavõttudest kõrva jäi, on neljataktiliste mootorite müügiarvud tõusujoones. Loodushoidlikkust rõhutati sealjuures eriti.

Ainuke valdkond, kus müügiarvud on pea kolmandiku võrra tagasi läinud, on jettide müük. Loodetakse sellele, et turule on tulnud uued, tänase tipptasemel varustusega mudelid.

"Tekno-Marine" näitas "Saare Paadi" valmistatud 4,3 -meetrist puupaati (materjaliks Saaremaa mänd ja tamm) ja Eestis ehitatud plastkaatrit.

Mitte päris äri

Lisaks ärilisele ja tehnilisele osale on tavaks saanud see, et ka mitmed organisatsioonid, ühendused, riigiametid osalevad messis ning kasutavad võimalust teavitada oma tegevusest ning täita näiteks ülesannet kodanike harimiseks mereohutuse, seadusandluse jms. koha pealt. Suurima eksponaadina oli näitusel **Soome Mereadministratsiooni**, *Merenkulkulaitose* koostatud 7 meetri pikkune Soome lahe purjetamise põhikaart, mis sai valmis möödunud sügisel.

See on põhjaliku mõõtmistöö tulemusena valminud peamiste faarvaatrite täpne kaart, mis algab Finnharugrundetist (lääne pool Hankot) ja lõpeb Vironlahti idapiiril. Kokku on kaardistatud ala pikkus 360 km. Nagu selgitas Peter Krusberg, on tegemist pikaajalise töö tulemusena valminud tänapäevase kaardiga, mis annab meresõitjaile täpset teavet enamkasutatavate ja tähtsamate mereteede kohta. See meretee on tihedamini varustatud navigatsioonimärkidega, mis peaksid tegema purjetajaile ja teistele meresõitjaile ta küllaltki turvaliseks ka rasketes ilmastikuoludes.

Vähemkogenuile olid kõrvutamiseks antud fotod meremärkide kujust nii valges kui ka pimedal ajal. Veel ei ole kõiki märke varustatud öise valgustandva elemendiga. Samas olid näha ka selle meretee kaardid ja kaardimapp. Praegu on trükis 57 ranniku ja sisevete kaarti. 1999. aastast on Mereadministratsioon sõlminud lepingu maineka kirjastusega WSOY merekaartide ja nende materjalidega seotud trükiste väljaandmiseks. Senine koostöö Karttakeskus OY-ga jätkub CD-kaartide osas. Karttakeskus OY ja Eesti Veeteede Amet on sõlminud koostöölepingu Eesti merekaartide müügiks.

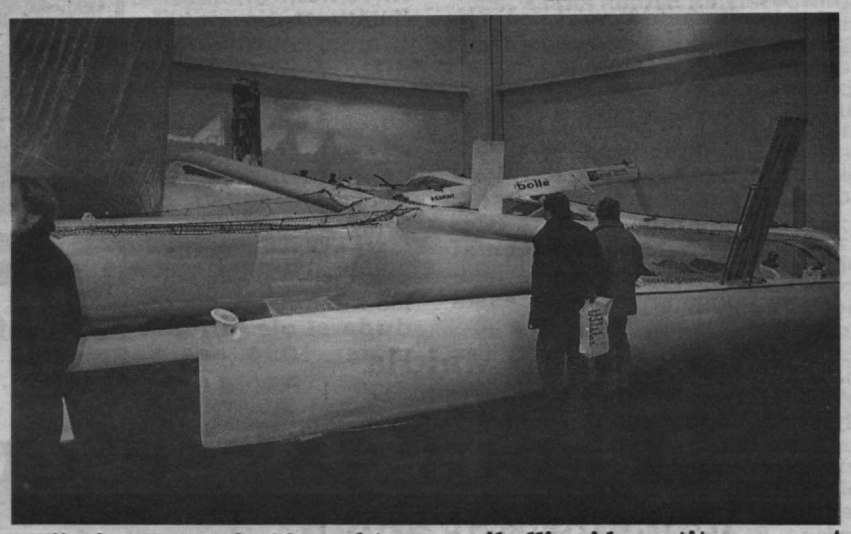
Ajakirja "Vene" poolt juba viis aastat välja antud keskkonnaauhinna sai 1999. aastal ühendus "Pidä Saaristo Siistinä". 30 aastat tagasi Turu saarestikus heitmekäitlusega alustanud ühendus on tänaseks saanud muuhulgas keskkonnakaitseprojektide algatajaks erinevates piirkondades. Messil märgiti ära, et ka Eestis on samalaadne liikumine alguse saanud ja juba paar aastat tänuväärset tööd teinud. (Eesti-variant on "Hoia Eesti merd!").

Messil tutvustati ka 2000. aasta suurte purjekate võistlust "Cutty Sark Tall Ships' Race", mis seekord Tallinnast läbi pole plaanitud.

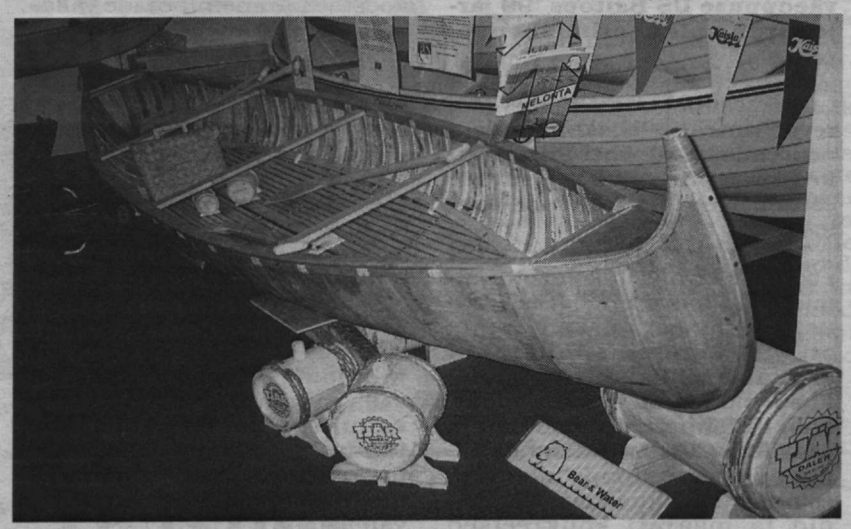
Mereadministratsioon, piirivalve, toll ja politsei esitasid omalt poolt palju harivat materjali nii väljapanekuna kui ka kaasaantavana. Üldiselt huumoorika suunitlusega õpetussõnad hoiatavad päästevahenditeta või purjus peaga merelemineemise eest, põhjalikult õpetatakse lihtsaid nippe paadivarguste ärahoidmiseks. Oma tegevust populariseerisid nii mereskaudid kui ka päästeühing.

Enamiku eksponentide teatmematerjalid toonitavad, et info on kättesaadav internetis nende koduleheküljel.

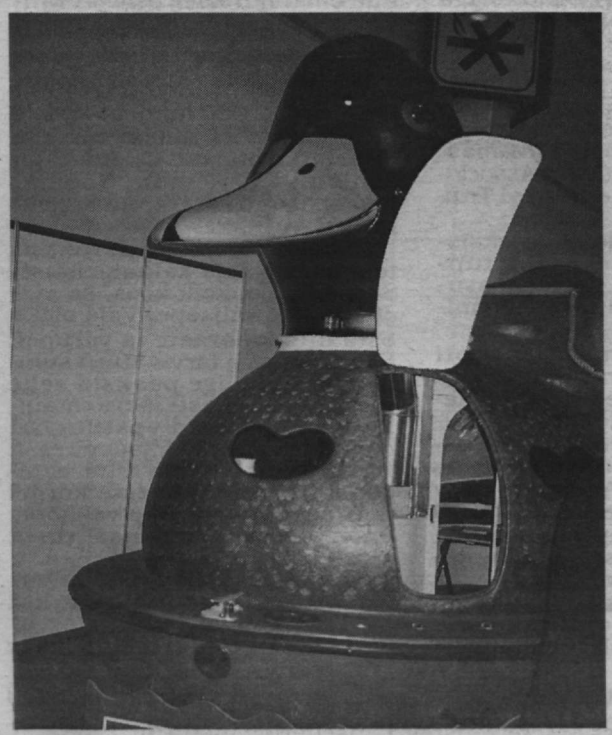
Reet Naber
Madli Vitismanni fotod



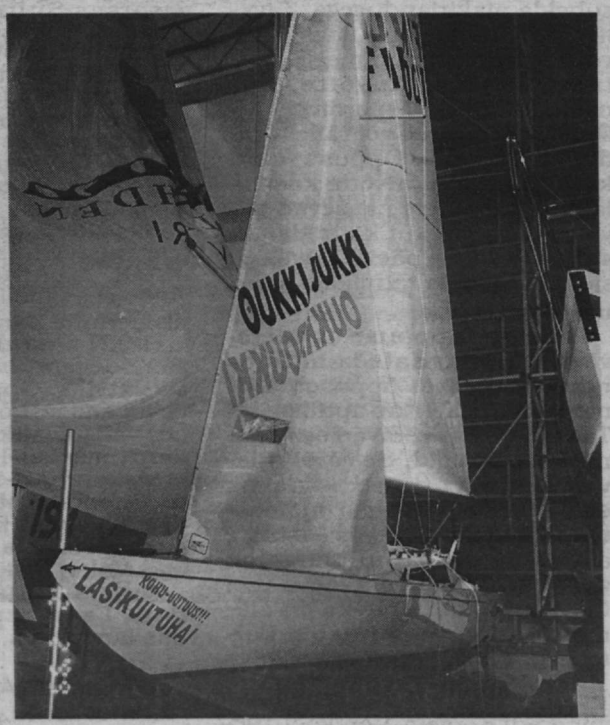
Kiireim «Formula 40» mahtus messihalli vaid mastita, see-eest näidati kerele (keskel) videopilti sõitvast trimaraanist.



Tohust paadil ei pea olema Euroopa Liidu sertifikaati.



Pardi pugust pääses sauna, kuklast roolikambrisse ja saba alt kaminaruumi.



Uusvana plast-«Hai».

Arvukaist kauplejaist mitmele oli meelde tulnud, et päästevesti vajab ka inimese sõber.

"Riksens Ständerist" ja võimetusest seda kaitsta

2. novembril 1993 ilmus ajalehes "Meremees" artikkel laevahukkudest Tallinna mereväravais. Selles loos oli põgusalt juttu ka 13. mail 1790 Aegna saare juures hävinud Rootsi 64 suurtükiga liinilaevast "Riksens Ständer" (tõlkes *Riigi Seisused*, mille tähenduse lahtiseletamine siin pikale läheks). Eesti Meremuuseumi allveearheoloogia klubi sukeldujate mitmed katsed suure sõjalaeva vraki leidmiseks juba viisteist aastat tagasi ei andnud tulemust, ehkki otsinguil juhinduti Tallinna lahel toimunud merelahingu kulgu täpselt illustreerivast, autentsena näivast Ambrosius Gableri Nürnbergis trükitud kaardist.

Leiti küll ühtteist muud, kuid mitte otsitavat laeva, ehkki illustratsioon põlevast "Riksens Ständerist" näitas ilmekalt ära selle asukoha. Põhjus, miks laeva ei leitud, osutus hiljem ülimalt proosaliseks. Rootsi sõjalaev põles küll, kuid mitte sel kohal! Kaardi joonistas fantasöör.

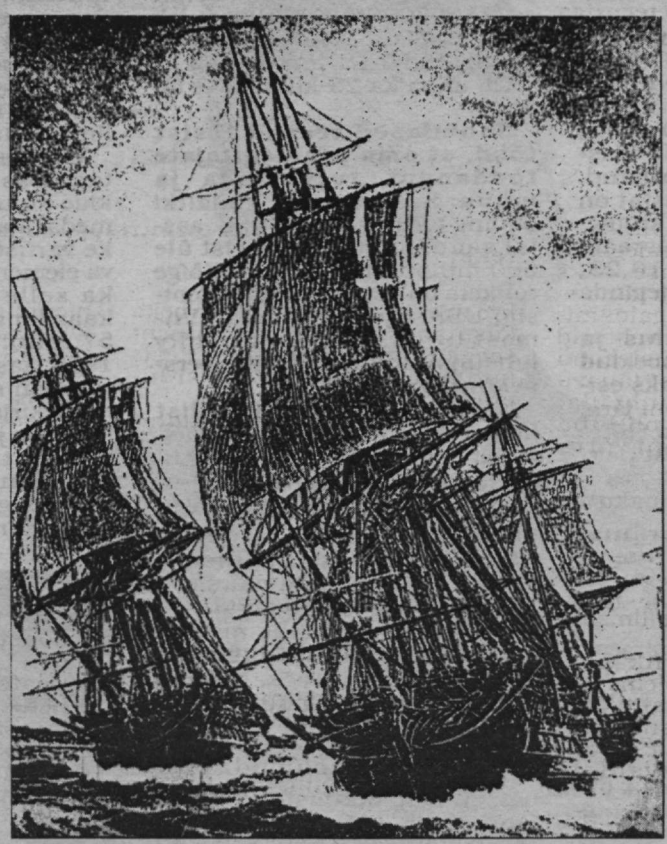
Vraki leidis uurimislaev "Mare" 1998. aasta sügisel, otsingute esialgsest kohast peaaegu miili kauguselt. Suure sõjalaeva tammine vrakk on üsna purustatud. Tulest põletatuna ja tormidest räsituna on see ikkagi imposantne. Ümber laeva lebamas suurtükid, ümmargused malmkuulid, pronksist laevanaelad, vasksed rihmapandlad, käsirelvade osad, plokisiivid jms.

Informeerisime leiust Stockholmi Meremuuseumi ja sealseid asjatundjaid. Võtsime vastu õnnitlused ja palve kirjutada artikkel Rootsi merearheoloogia infobülletäänile. Tehti ka ettepanek esineda samal teemal Läänemeremaade II merearheoloogia konverentsil 1999. aasta juunis.

Varsti ilmus Tallinna ka Stockholmi Meremuuseumi ekspert ja vrakiregistri koostaja Bert Westenberg. Ta kuulas ära meie jutud ja seisukoha, et konserveerimisvõimaluste puudumise tõttu ei kavatse Eesti pool seal mingeid töid teha, vaatas üle "Riksens Ständeri" vrakil tehtud videovõtted ja arvas, et suvel tullakse Rootsi poolt leiuga tutvuma. Võimalik, et sõjalaeva jäänuste inventeerimisega hakkavad tegelema Stockholmi või Södertörni ülikooli merearheoloogia tudengid.

Vrakileiust olid juba jõudnud kirjutada mitmed päevalehed. Uudis levis ka raadio vahendusel ja sukeldujate ringkondades. Helistasin piirivalve mereosakonda ja küsisin, kas on mingit võimalust vraki leiukohta kaitsta, et "ajaloohuvilistest " sukeldujad ei korjaks merepõhjalt liiga palju suveniire kokku. Metalliotsijaga varustatud huvisukelduja võimalustest ei tahaks mõeldagi. Vastuseks kuulsin, et piirivalve seal kedagi sukeldumast keelata ega vrakki kaitsta ei saa.

Muinsuskaitseinspektsiooni poole selles küsimuses pöörduda ei ole mingit mõtet. 1994. aasta 12. aprillil tegi meremuuseum neile ametliku esildise võtta sõjaajaloo mälestisena kaitse alla 1915. aastal Nõva lähistel torpedeeritud miiniveeskaja "Jenissei" ning 1919. aastal, Vabadussõja ajal Eesti valitsusele appi tulnud ja Saaremaa lähistel miini otsa läinud Suurbritannia miinitraaleri "Myrtle" vrakk. 1998. aasta 24. märtsil tegi meremuuseum ülalnimetatud inspektsioonile veel ühe esildise. Pandi ette võtta kaitse alla ka Tallinna lahe põhjas oleva merepatarei *Tsitadell* suurejoonelised varemed. Kogu selle initsiatiivi tulemuseks on null. Tehtud järelepärimisele vastas kultuuriministeeriumi peainspektor suuliselt, et ükshaaval midagi kaitse alla ei võeta. Esildis tuleb teha kõigi Eesti vetes kaitset vajavate vrakkide kohta ning siis vormistatavat asi korraga, ühe paketina.



Rootsi sõjalaevastik Tallinna lahel 13. mail 1790. Esiplaanil liinilaev «Dristigheten», vasakul «Riksens Ständer».

Muuseumipoolne selgitus, et Eesti vrakiregister on alles kujunemisjärgus ja et päris valmis ei saa see mitte kunagi, ei liigutanud kuivamaamehi. Bürokraadid ei kujuta enesele ette, kui töömahukas on ühe tundmatu laeva vraki uurimine vee all, selle dateerimine ja leiu ajaloolise väärtuse ning kaitse vajaduse kindlakstegemine.

Asjaajamise lootusetust kinnitab ka kultuuriministri allkirja kandev kiri meremuuseumi direktorile 22. aprillist 1998, milles teatatakse, et vrakkide kaitset saab korraldada vaid juhul, kui need kultuurimälestisteks tunnistatakse. Selle toimingu kord on aga teatavasti keeruline ja väheefektiivne. Parimaks näiteks on ülalnimetatud juhtumid "Jenissei", "Myrtle'i" ja *Tsitadelliga*. Esimesest taotlusest möödub peagi viis aastat, aga juhtunud ei ole absoluutelt mitte midagi. Pole isegi ametlikku vastust. Kuidas toimida siis juhul, kui on vaja operatiivset kaitset, nii nagu nõuab "Riksens Ständer"?

Meenub, kuidas 5. jaanuaril 1994 istusid kultuuriministeeriumi saalis ümmarguse laua taha mõjukad kultuuri- ja merendustegelased eesotsas veeteede ameti peadirektor Kalle Pedaku ja piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõutsiga, et konstruktiivselt lahendada uppunud laevade otsimise, uurimise, ülestõstmise ja kaitsega seotud küsimused. Meremuuseumi esitatud projekti töövarianti lihvisid mitme ametkonna juristid, ja juba 1994. aasta 24. juulil andis valitsus välja määruse nr. 271 ülalnimetatud küsimuste reguleerimiseks.

Piirivalvelaevastik täitis seda merel täht–tähelt. Kostis kaebeid, et liigagi karmilt. Võib küll olla, et kedagi tülitati nõudlikult, ent vrakirüüstamine käis siis ja käib ka praegu varjatud kujul edasi. Tunneme neid mehi nimepidi. Meremuuseum, mis ühe kompetentsema institutsioonina vrakiuurimise ja –kaitse valdkonnas orienteerub, suruti ärihuve silmas pidades harrastussukeldujate tegevuse reguleerimisest, st. sukelduslubade väljaandmisest ja nendepoolse aruandluse kontrollist kõrvale. Määrusest nr. 271 on saanud järjekordne paberileht kaustas; see ei tööta nii, nagu mõeldud. Kahju raisatud ajast ja tühjaläinud tööst. Mis saab edasi? Varsti tuleb kevad. Kes kaitseb "Riksens Ständerit"?

Vello Mäss

Plaanitakse õppust

10.-12. veebruarini toimus Taanis Bornholmi saarel Rønnes rahvusvahelise mereväeõppuse US Baltops '99 järjekordne planeerimiskonverents.

Planeerimiskonverentsist ja tulevasest õppusest rääkis Mereväe operatiivjaoskonna ülem nooremleitnant **Ahti Piirimägi**, kes koos piirivalve ja Baltroni esindajatega konverentsil osales.

"Iga sellise operatsiooni eel peetakse tavaliselt kolm ettevalmistavat konverentsi. Seekordne, peaplaneerimiskonverents oli järg Londonis toimunud eelplaneerimiskonverentsile, kus lepiti kokku õppuse toimumispiirkonnad, õppuse sisu ja osavõtvad üksused. Rønnes panid osalevate riikide mereväeesindajad kokku detailsed plaanid ja määrati konkreetsed ülesanded.

Kui algselt oli Baltops ainult NATO-sisene õppus, siis viimased seitse aastat on õppusest osa saanud ka paljud teised, NATO–sse mittekuuluvad riigid. Õppus toimub USA eestvõttel ja toetusel, organiseerimisse on kaasatud ka paljud Euroopa riigid, sest tegevus toimub Läänemere piirkonnas. Selle õppuse taust oligi omal ajal selline, et näidata USA kohalolekut Läänemerel, ja harjutada tegevust siinsetes oludes. Tänavuse operatsiooni staap asub USS "Vicksburgil", see on 1992. aastast teenistuses olev 7015-tonnise veeväljasurvega raketiristleja.

Õppus on aastatega palju arenenud ja ülesanded keerulisemaks läinud. Ma ise olen osalenud kolmes Baltopsis alates 1996. aastast. Eriti märgatav on koostöö paranemine side vallas, mis meie esimestel osalemisaastatel tõsist peavalu valmistas. Ja arenguruumi on praegugi.

Õppustel on kõik osalejad vastavalt oma erialale rühmitatud. Erinevaid üksusi on 6 pluss toetusüksused, mis on iseseisvad. Lisaks pealveelaevadele osalevad veel allveelaevad, lennukid ja kopterid. Baltroni staabi ülesanne (staabiülem on vanemleitnant Igor Schvede) on ühe üksuse – miinitõrjegrupi – juhtimine õppusel. Eesti poolt välja pandaval staabilaeval asuva juhtkonna ülesandeks on juhtida ja suunata 10-laevalise üksuse tegevust. Tegevusplaanid tuleb loomulikult varem ette valmistada.

Miinitõrjelaevad jagunevad laias laastus kaheks. Need on miinijahtijad(otsijad) ja miinitraalerid. Esimestel on tavaliselt tegevuses ka tuukrid ja allveerobotid. Harjutatakse kõigi miinitüüpide, nii akustiliste, magnetiliste kui ka mehaaniliste miinide traalimist.

Tänu nende spetsiifikale on miinitõrjelaevade koostöö teiste laevadega võimalik ainult selles operatsioonifaasis, kui miinitraalerid ja miitõrjelaevad sõidavad ees, nagu traalides lõhkekehadest vaba kanali, ja neile tulevad ohutult järele kõik teised laevad. Teistel laevagruppidel tuleb koos tegutsemist rohkem.

Tänavu on plaanitud osalema USA, Prantsusmaa, Taani, Saksamaa, Soome, Rootsi, Suurbritannia, Holland, Belgia, Leedu, Läti, Eesti, Poola. Õppus algab Taanis Århusis. 3. juuniks peaksid kõik laevad sadamasse jõudma ning algab esimene, sadamafaas: ettevalmistus õppusteks. Tutvutakse lähemalt üksteise laevade ja üksustega. Räägitakse detailidest, tehakse sideproovi, täpsustatakse plaanid ja siis peaksid kõik ka valmis olema peamiseks ehk mereleminekuks.

Merefaas kestab kuus päeva ja peale õppuse lõppu lähevad kõik laevad Poolasse Gdynia sadamasse, kus toimub lõpetamine. Kindlasti on vaja teha mereväe etiketikohased visiidid ja suhelda ajakirjandusega. Tavaliselt on kõigile õppustest osavõtjaile korraldatud meelelahutusüritusi: vastuvõtte, linnaekskursioone, spordivõistlusi, laevakülastusi või väikesi pidusid (*beercall*). Õppuse juhid korraldavad vastuvõtte ka oma laeval. Laevadele pääsevad tsiviilelanikudki, kui korraldatakse lahtiste uste päevi. Huvilised saavad tutvuda tehnikaga ja ka meeskondadega.

Peale selle õppuse on mereväel plaanis osaleda mitmes rahvusvahelises õppuses. Esimene, SAREX, leiab aprillis aset Taanis, sellest võtavad osa Taani ja Balti riigid. Seejärel tulevad Baltroni üritused – graafik on päris tihe. Mai algul on Neustadtis nädalane laevavigastuste alane õppus, kuhu plaanime saata peale Baltroni laeva veel ühe, sest koht selleks on olemas. Järgmisena tulebki Baltops."

Margus-Tarmo Pihlakas

Kümme aastat "Arzamasi"

Eesti Merelaevanduse õppetreeninglaev "Arzamas" alustas tööd 1. aprillil 1989. 31–liikmeline meeskond moodustati oma meremeestest, kapteniks sai Farid Godilev.

Algul õpetati välja ainult Eesti Merelaevanduse meremehi, sest firma allus ju Moskvale. Aga juba järgmisel aastal hakati ka teiste ametkondade meremeestele kursusi korraldama. Esimestena tegid õppetöö läbi Muuga Sadama tuletõrje ja teraviljakompleksi töötajad.

Kohe taasiseseisvusvumise esimesel aastal saadeti laevas tegutsevad instruktorid hilisema kapteni Valeri Birjukoviga eesotsas Suurbritanniasse, Taani ja Norrasse õppima. Seal tegid nad läbi spetsiaalsed päästetööde kursused merel. Kuu aega õpiti ja poolteist kuud stažeeriti kohalikes keskustes.

Samal aastal võeti "Arzamas" ka IASST (*International Association for Safety and Survial Training*) liikmeks.

Veel Nõukogude Liidu eksisteerimise viimasel aastal tunnistati "Arzamas" teiste omasuguste seas üleliidulise meremisteeriumi parimaks.

1992. aastal muutus Eesti Merelaevandus riiklikuks aktsiaseltsiks. Õppe– treeninglaeva pidamisest öeldi ära. Kuulutati välja avalik enampakkumine. 1. märtsil 1993 moodustas meeskond AS–i Arzamas. Laev võeti rendile. Meeskonda jäi 19 liiget. Pärast kapten Godilevi surma 1995. aastal sai kapteniks Valeri Birjukov.

Tekkis majandusraskusi. Balti Laevaremonditehases, kus laev seisis, olid ees ümberkorraldused, ja tehas nõudis kaikoha eest 100 000 dollarit aastas. Tuli leida uus kaikoht. Tänu piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõutsile, kes ise ju kaua aega kaubalaeva kapten olnud, saadi koht Koplis piirivalvesadamas.

1997. aastal juhtus tormise ilmaga õnnetus ja laev sai augu keresse ning istus kai äärde põhjaga kinni. Järgnes remont. Meeskond tegi kõik, mis suutis, ja juba juunikuus alustati taas õppetööd.

Vahepeal, märtsis, andis Eesti Merelaevandus laeva üle piirivalveametile. Esimene töö oli uue omaniku käes osavõtt rahvusvahelisest õppusest Pakri '97.

Kümne aasta jooksul on "Arzamasil" saanud päästealast koolitust 12 000 inimest – peale meremeeste ka tuletõrjujaid ja "Statoili" töötajaid. Õppustel on osalenud Venemaa, Soome, Rootsi, Iisraeli ja Ukraina meremehed.

Et seda tööd veel paremini teha, oleks vaja kaldakeskust. Seal toimuks kõik koos, ka meditsiiniline väljaõpe. Vaja oleks osta uusi aparaate ja varuosi. Selleks on aga tarvis suuri summasid. Eelkõige peaksid selle üle mõtlema Eesti laevaomanikud, sest nemad vastutavad oma meremeeste väljaõppe eest. Ka riik peaks leidma raha, et tagada meie meremeeste kõrgel tasemel ohutusalane väljaõpe. Praegu ei saa "Arzamas" riigilt sentigi.

Järgmistekski aastateks "Arzamasi" meeskonnale edukat tööd soovides

Heino Tohver

Toimetuselt. Autori väide, et "Arzamas" ei saa riigilt sentigi, käib OÜ Arzamas kohta. Laev "Arzamas" on Piirivalveameti Põhjapiirkonna bilansis ja ülalpidamisel. OÜ Arzamas rendib laeva ja renditasu maksmise asemel korraldab merepiirivalvurelle kursuseid. Valeri Birjukov ei ole m/l "Arzamas" kapten, vaid töötab OÜ–s Arzamas.

"MEREMEHE" kodulehekülg: www.online.ee/~meremees

Mis maksab muuseumilaeva pidamine?

Muuseumilaevade remondiks eraldatud summade kohta tuleb tõdeda, et käesoleva aasta algus on tunduvalt lahjem kui eelmine aasta. Võib-olla on see üldisi majandustendentse silmas pidades isegi teataval määral arusaadav.

1997. a. lõpul ja eelmise algul eraldas valitsus jäämurdja "Suur Tõll" renoveerimiseks kokku 5 miljonit krooni, ning mullu novembris maksime sellest rahast kinni viimased arved. Allveelaevale "Lembit" pole aga aastaid riigi kaukast midagi pudenenud. Viimased remondisummad tulid 1992. a. kaitseministeeriumilt – 134 000 krooni ning 1994. a. kultuuriministeeriumilt – 2331 krooni. Vahepealsed pisiremondid ja korrastus on tehtud muuseumi teenitud raha eest, mis aga meie piletiraha ja muude teenuste hinda arvestades ei saa olla kuigi suure mahuga.

"Lembit" kulutab alla poole miljoni

Laevade majandamiskulud on riik siiski katnud. Et muuseumilaeva majandamiskuludest paremini aru saada, selgitan neid lähemalt. Allveelaeva "Lembit" üks küllaltki suuri kuluartikleid on rent. Kaikoha ja selle juurde kuuluva väikese territooriumi eest Pirita jahisadamas kulus eelmisel aastal 93 000 krooni. Meeskonna hingekirjas on 9 meest ning nende palkadeks kulus 296 856 krooni. Elektri ja telefoni eest tuleb aastas kokku maksta *ca* 40 000 krooni. Seega on allveelaeva majandamiskulud aastas kokku *ca* 430 000 krooni, mis on ligilähedaselt võrreldav näiteks ühe keskmise maakonnamuuseumi aastaeelarvega.

Selleks, et "Lembit" võiks üldse vette jääda, tuleks läbiroostetamise vältimiseks lähiaastail kulutada põhjalikule dokiremondile 1,5–2 miljonit krooni. On üsna selge, et sellisel viisil kaua jätkata ei saa ning tunduvalt otstarbekam oleks allveelaev veest välja tõsta ja sobilikku hoonesse paigutada. Renoveerimistööd oleksid sel juhul juba ligi 50% odavamad. Aastapaari jooksul oleks küll ehitusele ja restaureerimisele tehtavate kulutuste kasv märgatav, ent pikaajalises perspektiivis oleks kokkuhoid sadu tuhandeid kroone.

Kokku ligi miljon

Majandamiskulud on suured ka jäämurdjal "Suur Tõll", ehkki olemasoleva kaikoha eest Linnahalli taga tühermaa ja varemete veerel tänu kokkuleppele linnavalitsusega rendiraha ei võeta. 11-liikmelise laevapere palkadeks kulub aastas 391 818 krooni. Liiga võimsate transformaatorite (elektriarved korrutati läbi ülekandeteguriga 60) ja ühesüsteemse voolumõõtja tõttu olid laeva elektriarved, eriti talvel, lausa hinge kinni võtvad. Näiteks detsembri eest tuli tasuda 26 000 krooni, kogu aasta kulu oli *ca* 130 000 krooni.

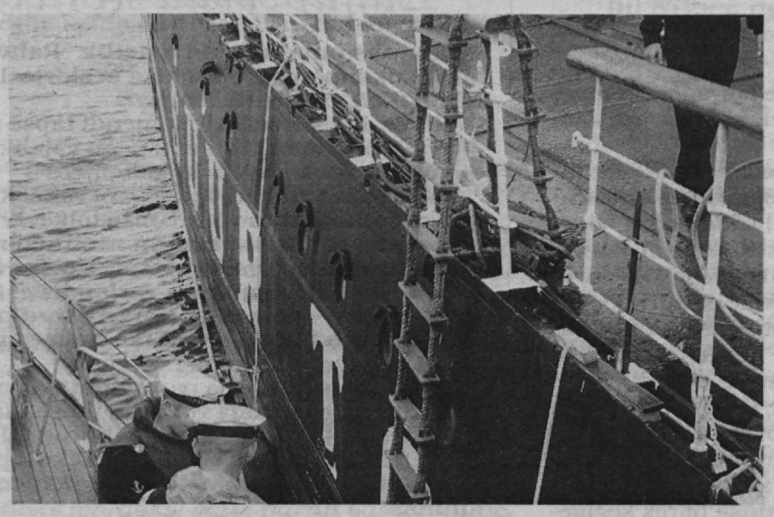
Pole normaalne, et laeva kõetakse viisil, mis on täiesti ebapiisav, sest puudub vähimgi isolatsioon, ja see on pealegi ülikallis. Normaalse soojuse saaks ainult uue nüüdisaegse katla ja soojussüsteemide paigaldamisega. Enne aastalõppu valmisid uued elektrisisestussüsteemid ning seetõttu on lootust tänavu sellega tublisti kokku hoida; jaanuari elektriarve oli juba mitme tuhande krooni võrra väiksem.

Kui eelnimetatud summad kokku liita, olid "Suure Tõllu" majandamiskulud mullu *ca* 522 000 krooni, koos "Lembituga" ulatus kogusumma 952 000 kroonini. See on 1/3 kogu muuseumi tegevuskuludest (ilma investeeringuteta).

See on raha, mida riik maksab ainuüksi laevade olemasolu eest, mis on ka ühtlasi teatav garantii, et nende seisukord ei halvene katastroofiliselt. Et aga muuseumilaevade kvaliteet märgatavalt paraneks, tuleks lisada arvestatavad renoveerimissummad.

"Suur Tõll" käis dokis

1997. a. oktoobris–novembris tehti Balti Laevaremonditehases jäämurdja dokiremont kogumaksumusega 2,2 miljonit krooni. Selle summa otstarbeka kasutamise üle võib vaielda, ent seega täitus ligi 9 aastat kestnud lootus ja laev rebiti tardumusest välja.



Reeling on valmis, uus tormitrepp nagiseb, aga puudu on puittekk. Madli Vitismanni foto

Selle remondi tähtsaimad tööd olid:

- laevakere puhastamine liivapritsiga ja värvimine;
- ankrute, kettide ja ketikastide puhastamine ja värvimine;
- roolilehe ja -seadme, sõuvõllide ja vintide remont;
- jääkastide ja kingstonite remont;
- tankide puhastamine ja torutööd;
- kaasaegse puksiirpesa kõrvaldamine ahtrist ning vana taastamine;
- õhukeseks kulunud kere- ja neetühendustele dubleeride keevitamine;
- abidiisli, generaatori ja muundajate remont.

Enne välisreisi

Mullu veebruarist aprillini, kui laev seisis piirivalvesadamas, lisandusid Balti Laevaremonditehasele teised töövõtjad: OÜ Saare Paat, AS Nasva Metall, AS Miiduranna Tehas ja AS Survepesu. Krundid ja värvid tarnis "Hempel". Tööde kogumaksumuseks kujunes 1 129 359 krooni.

Olulisemad tööd:

- metallreelingu renoveerimine kogu ulatuses;
- vööri umbreelingu esialgse kuju taastamine;
- kaptenisilla puitdetailide demonteerimine;
- kaptenisilla vasakparda teraskonstruktsiooni renoveerimine;
- peateki vööriosa plaatide vahetus;
- uue sisemise puitteki ehitamine vööri;
- endise sõepunkri renoveerimine näitusesaaliks;
- peateki koridoride ja salongi seinte puhastamine ja värvimine;
- kõigi uste restaureerimine ja osaline uute valmistamine;
- kaptenisilla uute reelingupostide valmistamine;
- masinaruumide pesemine.

Suvel ja sügisel

Peale kahe jäämurdja ühiseksponeerimist aprillis–mais Helsinkis ja Tallinnas, alustati juunis uuesti OÜ Saare Paat ja AS-i Nasva Metall poolelijäänud töödega, mis lõpetati alles oktoobris. Kogumaksumuseks kujunes 1 670 641 krooni, millega on ka riigieelarvest saadud raha kulutatud. Ostsime Rumeeniast (lähemal polnud sellises koguses ja soodsa hinnaga puitu saadaval) ka kogu laeva puitteki taastamiseks vajamineva tammest tekiplangu (45 m^3, hind 684 140 kr.).

Olulisemad tööd:

- uuele reelingule tammest reelingulati valmistamine ja paigaldamine;
- kaptenisilla paremparda teraskonstruktsioonide uuendamine;
- kaptenisilla puitosa täielik renoveerimine;
- vana roolimaja rekonstruktsiooni ehitamine.

Kevadel tuleks alustada kapteni nn. sõidukajuti ja selle esise koridori tegemisega, vahetades välja ka mõlemad uksed. Kaptenisillas on suures osas puudu veel ka kõik vanale laevale kohustuslikud pronksist aksessuaarid: mitmesugused riivid, haagid, kõnetorud, reelingulati otsad jpm. Kogu selleks aastaks plaanitud töömahtu silmas pidades on see siiski väike osa, ehkki mitte rahaliselt.

Jäämurdja vajab tekki

Põhieesmärk oleks tekiplangutuse paigaldamine, sest sellest saaks alguse ka siseruumide tegemine tulevikus ning sisekliima muutuks natukegi normaalsemaks. Karm tõsiasi on aga, et käesolevaks aastaks jäid riigi rahakotirauad mõlema laeva renoveerimiseks täiesti lukku, ehkki kogu muuseumi tegevuskulud suurenesid poole miljoni võrra, 3,3 miljoni kroonini.

Oleme seega olukorras, et meil on pikki aastaid oodatud ja otsitud puit teki tegemiseks olemas, pole aga sentigi raha töö enese ning muu materjali (sikaflexi, poltide, immutuslahuse) tarbeks. Et kõnealuseid töid saab teha ainult suvel, on siiski mõnevõrra aega, et leida mingisugune stardiraha; koguvajadus oleks aga suurusjärgus 1,175 miljonit krooni. Peale seda võiks tõdeda, et laeva väliskuju on võrreldes 1930. aastatega taastatud ligi 90% ulatuses. Jäämurdja täielikuks renoveerimiseks kuluks aga veel vähemasti 10 miljonit krooni.

On üsna kindel, et selliste summade puhul on meie kõige tõenäolisem toetaja siiski riik, sest olemasolev sponsorlussüsteem ega ka otsi kokku tõmbama sundiv majandusolukord ei muuda eraettevõtjaid muuseumilaevade toetamisel arvestatavaks teguriks. Sama tuleb tõdeda ka rahvusvaheliste fondide kohta, kus näiteks keskkonnaprobleemid, tänavalapsed, narkomaania kaaluvad igasuguse laevarestaureerimise projekti mängleva kergusega üle.

Urmas Dresen

Madalmaade merepilte

2. veebruaril avati Eesti Meremuuseumis näitus pealkirjaga "Madalmaade meresõidu hiilgeaeg" – silmas peetakse 17. sajandit, mil vabastati end Hispaania võimu alt, peeti võidukaid merelahinguid ja arendati edukalt Kaug-Ida kaubandust, meritsi muidugi.

Rotterdami muuseumis tehtud näituse vahendas siia Hollandi suursaatkond. Lainjail sini-kollastel stendidel ning pöörlevail trumlitel näidatakse tervikreproduktsioone, aga ka detaile tollastest meremaalidest, mis on pärit nii Hollandi enda kui muudest Euroopa muuseumide kogudest. Rembrandti ja Vermeeri just ei ole, ent ka kasutatud tööde autorid on oma ala meistrid. Enim on Willem van de Velde Vanema ning Noorema töid.

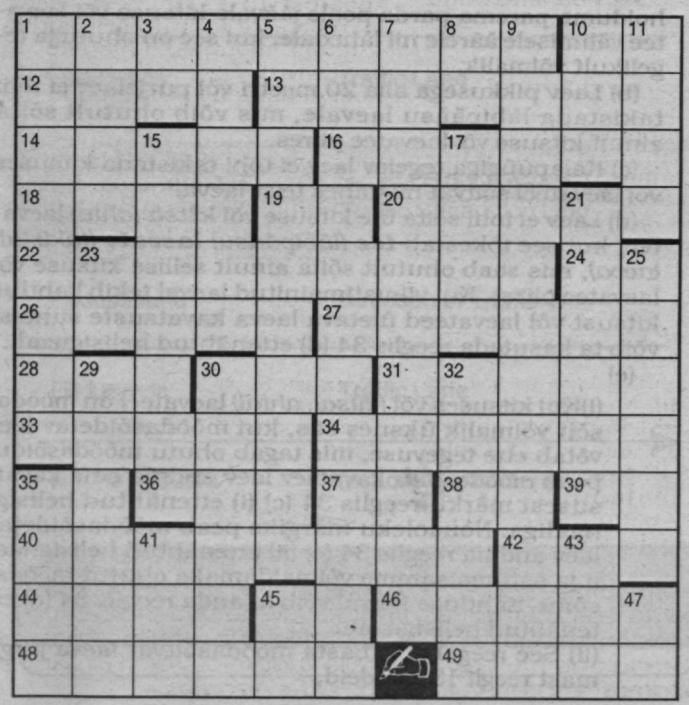
Näituse teemad on jaotatud järgmiselt: sõjalaevastik, merelahingud ja kangelased; merd sõitev ja kauplev rahvas; igapäevaelu vee peal – töö ja vaba aeg; randlaste elu, mererannik ja kalamehed; Rotterdami sadam – enne ja nüüd. Eesti- ja ingliskeelsed tekstid annavad teemadest lühiülevaate.

Näitus jääb meremuuseumisse veebruari lõpuni, seejärel läheb Hiiumaale ja siis Rootsi.

Mari Vamba

Rändnäituse otstarbekas rännuvarustus: kõigest paar inimesekõrgust kohvrit, rattad all.

"Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. 18. saj. alguseni laeva asukoha määramiseks kasutatud taevakeha kõrgusmõõtur. 10. Imestushüüd. 12. Soon, õnar. 13. Kuni 22-aeruline merekindel sõjalaeva teeninduspaat. 14. Suur-... – saar, mis on liitumas Muratsi poolsaarega. 16. Meri Vahemeres. 18. Matk, retk. 19. Raderfordi tähis. 20. Kaspia mere suurim sadam. 22. Poolsaar Kagu-Aasias. 24. Usque ad = kuni (lühend). 26. Poola põritolu vene kirjanik, kirjutanud "Punased purjed" (nimi ja eesnime esitäht). 27. Kontinent. 28. Kihnu Jõnni tegelik eesnimi. 30. Poi (vene k.). 31. Kinni võtma või haarama (rootsi k.). 33. Leedu rahvapill. 34. 45–60-aastane inimene Vana-Roomas. 35. Ja (taani k.). 36. Öösse. 37. Klaas (lühend). 38. Ühe ja sama hääliku lühem ja pikem vorm. 39. Taipamishüüd. 40. Vaimuhaigus. 42. Ingliskeelne eitussõna. 44. Kõige rohkem. 45. Küsisõna. 46. 43 (rooma numbritega). 48. Töösulg. 49. Juba antiikajast tuntud Jeemeni sadamalinn.

ALLA: 1. Trimaraani külgkere e. ujuk. 2. Suubumiskoht. 3. Trükk (lühend). 4. Teises maailmasõjas Suure väina forsseerimisel kangelaseks saanu. 5. Linn ja jõesadam Saksamaal Emsi jõe ja Reini-Herne kanali ääres. 6. Teatud ankrupaik. 7. Nimi, millega vanaaja geograafid nimetasid Jeemenit. 8. Arvelduskonto (lühend). 9. Kolme- või enamamastilised purjelaevad. 10. Eostaim. 11. Eesti helilooja, koorilaulutsükli "Kassari õhtud" autor (eesnime esitäht ja nimi). 15. Stockholmi eeslinn. 17. Siis (saksa k.). 21. Kihnu Jõnni tegelik perekonnanimi. 23. Number (lühend). 25. Mägi, kuhu olevat kinni jäänud Noa laev. 29. Olümpialinn Honshiu saarel. 30. Saareriik Ameerikas. 32. ... Liit – Rootsi armee aadlikest ohvitseride kuningavastane vandeselts 1788–89. 35. Automark. 41. Rikas (rootsi k.). 43. Oigamine. 45. Väärikus. 47. Inimene (lühend).

Koostanud **Märt Kullo**

EESTI MEREMUUSEUM

EESTI MEREMUUSEUM (Pikk 70)
Põhiekspositsioon avatud kolmapäevast pühapäevani kell 10–18
näitus: **"Madalmaade meresõidu hiilgeaeg"**
infotelefon 6411 408

AURIK-JÄÄMURDJA "SUUR TÕLL"
Linnahalli sadamas avatud kolmapäevast pühapäevani kell 11–18
infotelefon 6411 400

ALLVEELAEV "LEMBIT"
Pirita sadamas (Regati pst. 1) avatud aprillini kell 11–16
suletud E ja R
infotelefon 6398 024

RAHVUSVAHELINE LAEVAKOKKUPÕRGETE

OSA A — ÜLDALUSED

Reegel 1
Rakendamine

(a) Käesolev eeskiri kehtib kõikidele laevadele avamerel ja sellega ühenduses olevatel vetel, kus võivad sõita merelaevad.

(b) Käesoleva eeskirja mistahes sätted ei saa olla takistuseks ***erireeglitele*** *(-eeskirjadele)*, mis on kehtestatud pädevate võimude poolt reididel, sadamates, jõgedel, järvedel või avamerega ühenduses olevatel sisevetel, kus võivad sõita merelaevad. Need erireeglid peavad olema võimalikult lähedased käesolevale eeskirjale.

(c) Käesoleva eeskirja mistahes sätted ei saa olla takistuseks mistahes riigi valitsuse kehtestatavatele reeglitele täiendavate püsi- või signaaltulede, märkide või helisignaalide kohta sõjalaevadele ja konvois sõitvatele laevadele või täiendavate püsi- või signaaltulede või märkide kohta flotilli kosseisus kala püüdvatele kalalaevadele. Need täiendavad püsi- või signaaltuled, märgid või helisignaalid ei tohi olla võimaluse piires segiaetavad mistahes käesoleva eeskirjaga sätestatud tulede, märkide või signaalidega.

(d) Käesoleva eeskirja eesmärkide saavutamiseks võib Organisatsioon rakendada liiklusjaotussüsteeme.

(e) Iga kord, ***kui*** *(millal iganes)* asjaosaline valitsus otsustab, et eriehituse või -otstarbega laeval ei ole võimalik täielikult täita käesoleva eeskirja mistahes tingimust tulede ja märkide arvu, asukoha, nähtavuskauguse või -sektori osas, samuti helisignaalseadmete asukoha ja karakteristikute suhtes, peab selline laev täitma teistsuguseid nõudeid tulede ja märkide arvu, asukoha, nähtavuskauguse või -sektori ning helisignaalseadmete asukoha ja karakteristikute osas, mida see valitsus oma otsusega peab kõige lähedasemaks käesoleva eeskirja nõuete täitmisele selle laeva poolt.

Reegel 2
Vastutus

(a) Miski käesolevas eeskirjas ei vabasta laeva või selle valdajat, kaptenit või laevaperet vastutusest tagajärgede eest, * ***mis võivad tekkida*** *(tuleneda)* ***käesoleva eeskirja või nende ettevaatusabinõude eiramisest, mida nõuab harilik merepraktika või antud juhtumist tulenev eriolukord.***

* *mis võivad tuleneda käesoleva eeskirja või hariliku merepraktika nõuete või antud juhtumist tuleneva eriolukorra eiramisest.*
* *mis võib tekkida käesoleva eeskirja mittejärgimisest või nende ettevaatusmeetmete eiramisest, mida nõuab harilik merepraktika või antud juhtumist tulenev eriolukord.*

(b) Käesoleva eeskirja tõlgendamisel ja järgimisel tuleb pöörata ***täit*** *(pingsat)* tähelepanu kõikidele meresõidu- ja kokkupõrkeohtudele ning muudele eriolukordadele, kaasa arvatud asjaosaliste laevade eriomadused, mis võivad tingida * ***käesoleva eeskirja eiramise otsese ohu vältimiseks.***

* *kõrvalekaldumise käesoleva eeskirja nõuetest otsese ohu vältimiseks.*

Reegel 3
Üldmääratlused

Kui mõtteseosest ei tulene teisiti, tuleb käesolevas eeskirjas mõista, et:

(a) Sõna "laev" hõlmab kõiki veesõidukeid, kaasa arvatud süviseta veesõidukid ja vesilennukid, mida kasutatakse või saab kasutada veeliikluses.

(b) Termin "mehaanilise jõuseadmega laev" tähendab igasugust laeva, mis pannakse liikuma jõumasina abil.

(c) Termin "purjelaev" tähendab mistahes laeva purjede all tingimusel, et kui laev on seadmestatud jõumasinaga, seda ei kasutata liikumiseks.

(d) Termin "kalapüügiga tegelev laev" tähendab mistahes kala püüdvat laeva manööverdusvõimet piiravate vahenditega nagu võrgud, õngejadad, traalid või muud kalapüügivahendid, kuid ei tähenda laeva, mille manööverdusvõime ei ole piiratud järeleveetavate õngejadade või ***muude*** *(selliste)* kalapüügivahendite tõttu.

(e) Sõna "vesilennuk" hõlmab iga lennuaparaati, mis on võimeline manööverdama veepinnal.

(f) Termin "juhitavuse kaotanud laev" tähendab laeva, mis mingi erakorralise asjaolu tõttu ei ole võimeline manööverdama nii, nagu käesolev eeskiri nõuab ja seetõttu ei saa teisele laevale teed anda.

(g) Termin "piiratud manööverdusvõimega laev" tähendab laeva, mille töö iseloom piirab selle võimekust manööverdada nii, nagu nõuab käesolev eeskiri ja mis ei saa seetõttu teisele laevale teed anda.

Termin "piiratud manööverdusvõimega laev" hõlmab mitteammendavalt järgmisi laevu:

(i) laeva, mis tegeleb meremärgi, allveekaabli või torujuhtme paigaldamise, teenindamise või väljatõstmisega;
(ii) laeva, mis tegeleb süvendamise, kaardistamise või allveetöödega;
(iii) laeva, mis käigus olles täiendab varusid, annab üle inimesi, toidumoona või lasti;
(iv) laeva, mis tegeleb õhusõiduki üleslennutamise või pardalevõtmisega;
(v) laeva, mis tegeleb miinihävitamisega;
(vi) laeva, mis tegeleb sellise pukseerimisega, et pukseeriva ja pukseeritava aluse võimalused kurssi muuta on tõsiselt piiratud.

(h) Termin "süvispiiratud laev" tähendab mehaanilisel jõul liikuvat laeva, mis tulenevalt oma süvise suhtest sõiduvee sügavusse ja laiusesse ei või oluliselt oma kursist kõrvale kalduda.

(i) Sõna "käigus" tähendab, et laev ei ole ankrus, pole kinnitatud kaldasse ega ole madalikul.

(j) Sõnad "pikkus" ja "laius" tähendavad laeva suurimat pikkust ja laiust.

(k) Laevu tuleb pidada teineteise nähtavuses olevaiks vaid juhul, kui ühte võib teiselt laevalt silmaga näha.

(l) Termin "piiratud nähtavus" tähendab mistahes olukorda, kui nähtavus on piiratud udu, sombu, lumesaju, paduvihma, liivatormi või muul sellisel põhjusel.

Lugupeetud kolleegid!

Kahjuks puudub seni ametlik "Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja 1972" (*COLREG 1972*) tõlge eesti keelde.

Võttes arvesse selle dokumendi täpse tõlkimise ja õige tõlgendamise tähtsust, pean vajalikuks algatada tõlke arutelu ajalehes "Meremees".

Tõlke mõned sõnad, laused või vahel ka terved lõigud on antud kahes või enamas tõlkevariandis. Kergema arusaadavuse nimel on need sõnad, laused ja lõigud trükitud *kursiivkirjas*. (Et oleks kergem aru saada, kust algab mitmes variandis esitatud tekstiosa, on see esimesel korral trükitud ***poolpaksus kursiivkirjas***. Kuid see ei tähenda esimesena esitatud variandi eelistamist. – *toim.*)

Tõlke arvustamisel ja paranduste või muudatuste pakkumisel oleks vaja võrrelda täpselt ingliskeelset (venekeelset) algteksti minu pakutud tõlkega. Peaksin vajalikuks pidada silmas nii tõlke täpsust kui ka sõnastust kergema mõistmise ja meeldejätmise suunas.

Kuna minu kokkupuuted kalandusega on seni olnud väga pinnapealsed, siis oleksin tänulik abi eest just kalandust puutuvate oskussõnade valikul.

Aktiivset osavõttu lootes ja ajalehe "Meremees" toimetust lahke vastutuleku eest tänades

Uno Laur

Ootan täpsustus– ja parandusettepanekuid aadressil:
CMM Ltd.
pk. 5055
11002 Tallinn

OSA B — MANÖÖVERDUS- JA SÕIDUREEGLID

I Jagu - Laevasõit mistahes nähtavusega

Reegel 4
Rakendus

Käesoleva jao reeglid kehtivad igasuguse nähtavusega.

Reegel 5
Vaatlus

Igal laeval peab alati pidama nõuetekohast audio-visuaalset vaatlust, samuti kui vaatlust kõigi kasutada olevate ja valitsevale olukorrale ning tingimustele vastavate vahenditega, et täielikult hinnata olukorda ja kokkupõrkeohtu.

Reegel 6
Ohutu kiirus

Iga laev peab alati sõitma ohutu kiirusega, et võiks toimida nõuetekohaselt ja tõhusalt, vältimaks kokkupõrget ning peatumaks valitsevast olukorrast ja tingimustest tulenevalt õigel kaugusel.

Ohutu kiiruse määramisel tuleb arvestada järgmisi mõjureid:

(a) Kõigil laevadel:
(i) nähtavust;
(ii) liiklustihedust, sealhulgas kalalaevade või mistahes muude laevade kogumeid;
(iii) laeva manööverdusvõimet, eriti pidurdusteed ja pööratavust valitsevates tingimustes;
(iv) öist kuma, mis tekib kaldatuledest või oma laeva tulede valguse hajumisest;
(v) tuult, lainetust ja hoovust ning meresõiduohtude lähedust;
(vi) süvise ja sügavuse suhet.

(b) Lisaks radarit kasutavatel laevadel:
(i) radari karakteristikuid, tõhusust ja piiranguid;
(ii) radaril kasutatavast vaatlusskaalast tulenevaid mistahes piiranguid;
(iii) lainetuse, ilmastiku ja muude häireallikate toimet radari avastusvõimele;
(iv) võimalust, et radar võib mitte avastada väikesilaevu, jääd või muid ujuvobjekte küllaldasel kaugusel;
(v) radariga avastatud laevade hulka, nende paiknemist ja liikumist;
(vi) nähtavuskauguse täpsemat hindamist, radariga läheduses olevate laevade või muude objektide kauguse määramisel.

Reegel 7
Kokkupõrkeoht

(a) Iga laev peab rakendama kõiki kasutada olevaid ning valitsevale olukorrale ja tingimustele kohaseid vahendeid, tegemaks kindlaks kokkupõrkeohtu. Vähimagi kahtluse korral tuleb lugeda, et selline oht eksisteerib.

(b) Kasutada olevat töökorras radarit tuleb õigesti rakendada, sealjuures kaugskaalasid jälgides, et kokkupõrkeohtu aegsasti teadvustada ning radarplanšetti või muud sellele võrdväärset süsteemi kasutada avastatud objektide järjekindlaks jälgimiseks.

(c) Napi teabe, eriti kasina radariinfo põhjal ei tohi teha oletusi.

(d) Kokkupõrkeohu määramisel tuleb muuhulgas arvestada järgmist:

(i) kokkupõrkeohtu tuleb lugeda eksisteerivaks, kui läheneva laeva peiling märgatavalt ei muutu;
(ii) mõnikord võib kokkupõrkeoht esineda isegi siis, kui peilingu muutumine on ilmne, eriti kui lähenetakse väga suurele laevale või puksiirkaravanile või on lähenev laev väga ligidal.

Reegel 8
Tegevus kokkupõrke vältimiseks

(a) Igasugune kokkupõrke vältimiseks ettevõetav tegevus peab, kui olukord ***võimaldab***, *(võimaluse korral)* olema kindel ja õigeaegne ning kooskõlas hea merepraktikaga.

(b) Kui olukord võimaldab, peab iga kokkupõrke vältimiseks ettevõetud kursi– ja/või kiirusemuutus olema piisavalt suur, et oleks märgatav seda tegevust visuaalselt või radari abil jälgivalt teiselt laevalt; tuleb vältida väikesi üksteisele järgnevaid kursi- ja/või kiirusemuudatusi.

(c) Kui on küllalt vaba veeala, võib ainuüksi kursimuutus olla tõhusaim manööver *(laevade)* ohtliku lähenemise vältimiseks tingimusel, et see on sooritatud aegsasti, on tunduv ja ei põhjusta uut ohtlikku olukorda.

(d) Teise laevaga kokkupõrke vältimiseks ettevõetav tegevus peab tagama lahknemise ohutul kaugusel. Manöövri tõhusust tuleb hoolikalt jälgida seni, kuni on lõplikult ja ohutult lahknetud teisest laevast.

(e) Kui on tarvis vältida kokkupõrget või varuda rohkem aega olukorra hindamiseks, tuleb vähendada käiku või peatuda laeva käiturid topates või tagasikäiku andes.

(f)

(i) Laev, mis mõne käesoleva reegli järgi ei tohi takistada teise laeva läbipääsu või ohutut mööduimist, peab vastavalt olukorrale aegsasti tegutsema nii, et jääks vabaks küllaldane veeala teise laeva ohutuks mööduimiseks.
(ii) Laev, mis ei tohi takistada teise laeva läbipääsu või ohutut möödasõitu, ei vabane sellest kohustusest ka teisele laevale lähenemisel ja kokkupõrkeohu tekkimisel ning peab omapoolses tegevuses osutama täit tähelepanu manöövrile, mida võib nõuda eeskirja käesolev osa.
(iii) Kui kaks laeva lähenevad teineteisele nii, et tekib kokkupõrkeoht, on laev, mille liikumist ei tohi takistada, kohustatud täielikult järgima eeskirja käesolevas osas sätestatut.

Reegel 9
Kitsused

(a) Piki kitsust või kitsast laevateed sõitev laev peab hoiduma parema parda poole jäävale kitsuse või laevatee välimisele äärele nii lähedale, kui see on ohutu ja tegelikult võimalik.

(b) Laev pikkusega alla 20 meetri või purjelaev ei tohi takistada läbipääsu laevale, mis võib ohutult sõita ainult kitsuse või laevatee piires.

(c) Kalapüügiga tegelev laev ei tohi takistada kitsuses või laevateel sõitvat mistahes teist laeva.

(d) Laev ei tohi sõita üle kitsuse või ***kitsa*** *(ahta)* laevatee, kui see tõkestab ***tee*** *(läbipääsu)* ***laevale*** *(takistab laeva)*, mis saab ohutult sõita ainult sellise kitsuse või laevatee piires. Kui viimatimainitud laeval tekib kahtlus kitsust või laevateed ületava laeva kavatsuste suhtes, võib ta kasutada reeglis 34 (d) ettenähtud helisignaali.

(e)

(i)Kui kitsuses või *(kitsal, ahtal)* laevateel on möödasõit võimalik üksnes siis, kui möödasõidetav laev võtab ette tegevuse, mis tagab ohutu möödasõidu, peab möödasõitu kavatsev laev andma oma kavatsusest märku reeglis 34 (c) (i) ettenähtud helisignaaliga. Nõusoleku märgiks peab möödasõidetav laev andma reeglis 34 (c) (ii) ettenähtud helisignaali ja astuma samme võimaldamaks ohutut möödasõitu. Kahtluse korral võib ta anda reeglis 34 (d) ettenähtud helisignaali.
(ii) See reegel ei vabasta möödasõitvat laeva järgimast reegli 13 nõudeid.

VÄLTIMISE EESKIRI 1972

(f) Kui laev läheneb kitsuse või (kitsa) laevatee käänule või alale, kus teiste laevade nägemine võib olla varjatud, peab edasisõidul olema väga ettevaatlik ja valvas ning andma reeglis 34 (e) ettenähtud helisignaali.

(g) Kui olukord lubab, peab iga laev hoiduma ankurdumisest kitsuses.

Reegel 10

Liiklusjaotusskeemid

(a) Seda reeglit rakendatakse Organisatsiooni poolt kehtestatud liiklusjaotusskeemides ja see ei vabasta ühtki laeva mistahest muust reeglist tulenevast kohustusest.

(b) Liiklusjaotusskeemi kasutav laev peab:

(i) sõitma vastaval liiklusrajal, seal kehtestatud liikluse üldsuunas;

(ii) hoiduma liiklusjaotusjoonest või -ribast nii kaugele kui tegelikult võimalik;

(iii) üldjuhul sõitma liiklusrajale või lahkuma sellelt raja otstes. Kui aga laev sõidab liiklusrajale või lahkub sealt ükskõik kummast küljest, peab ta seda tegema nii väikese nurga all liikluse üldsuuna suhtes, kui see tegelikult võimalik on.

(c) Laev peab, niipalju kui see tegelikult võimalik on, hoiduma liiklusradasid põiki ületamast; kui ta on aga sunnitud sõiduradasid põikama, siis peab ta seda tegema kursil, mis on võimalikult risti liikluse üldsuuna suhtes.

(d)

(i) Kui laev saab ohutult kasutada lähedase liiklusjaotusskeemi vastavat sõidurada, ei tohi ta kasutada rannasõiduala. Siiski võivad alla 20 meetri pikkused laevad, purje- ja kalapüügiga tegelevad laevad kasutada rannasõiduala.

(ii) Vaatamata alapunktile (d) (i) võib laev kasutada rannasõiduala sadamasse sisenemisel või sealt väljumisel, teel mererajatise juurde, lootsijaama või mistahes kohta rannasõidualas või otsese ohu vältimiseks.

(e) Laev, mis ei ületa liiklusrada, ei sõida liiklusrajale ega lahku sellelt, ei tohi üldjuhul siseneda liikluseraldusribasse ega ületada liikluseraldusjoont, välja arvatud:

(i) äärmisel vajadusel otsese ohu vältimiseks;

(ii) kalapüügiks liiklusjaotusribas.

(f) Liiklusjaotusskeemi otste läheduses peab laev sõitma eriti ettevaatlikult.

(g) Niipalju kui see tegelikult ***võimalik on*** *(võimaluste piires)* peab laev vältima ankurdumist liiklusjaotusskeemi piires või selle otste lähedal.

(h) Liiklusjaotusskeemi mitte kasutav laev peab hoiduma sellest nii kaugele ***kui võimalik*** *(see tegelikult võimalik on)*.

(i) Kalapüügiga tegelev laev ei tohi takistada piki liiklusrada sõitvat mistahes laeva.

(j) Alla 20 meetri pikkune laev või purjelaev ei tohi ta-

II Jagu - Laevasõit üksteise nähtavuses

Reegel 11

Rakendamine

Selle jao reeglid kehtivad üksteise nähtavuses olevate laevade kohta.

Reegel 12

Purjelaevad

(a) Kui kaks purjelaeva lähenevad teineteisele nii, et tekib kokkupõrkeoht, peab üks neist andma teisele teed järgmisel viisil:

(i) kui kumbki laev ***on*** *(sõidab)* eri halsil, peab teed andma ***vasaku halsi laev*** *(vasakul halsil sõitev laev)*;

(ii) kui mõlemad laevad ***on*** *(sõidavad)* samal halsil, peab pealtuulelaev andma teed alltuulelaevale;

(iii) kui vasakul halsil sõitev laev näeb pealtuule***küljel*** *(-pardal)* teist laeva ega ***saa*** *(suuda)* täpselt kindlaks teha, kas see laev ***on*** *(sõidab)* vasakul või paremal halsil, peab ta sellele laevale teed andma.

(b) ***Käesoleva reegli rakendamisel loetakse tuulepoolseks küljeks*** *(pardaks)* ***selle parda vastaskülge, kus asub grootpuri, või raapurjestusega laeval külge*** *(parrast)*, ***mis asub suurima pikipurje vastaspoolel*** *(-pardal)*.

* *Käesoleva reegli rakendamisel loetakse laeva sõitvaks halsil, mis jääb selle parda vastaskülge, kus asub grootpuri või raapurjestusega laeval suurima pikipurje vastaspoolel.*

* *Käesoleva reegli rakendamisel loetakse laeva sõitvaks sellenimelisel halsil, mis jääb grootpurje, või raapurjestusega laeval suurima pikipurje vastaspardasse.*

* *Käesoleva reegli rakendamisel loetakse laeva sõitvaks halsil, mis on vastupidine pardale, kus asub grootpuri, või raalaeval suurim pikipuri.*

Reegel 13

Möödasõit

(a) ***Sõltumata*** *(olenemata, hoolimata, vaatamata)* Osa B I ja II Jaos ***sisalduvatest*** *(sätestatud)* ettekirjutustest peab iga möödasõitev laev hoiduma kõrvale möödasõidetava laeva teelt.

(b) Möödasõitvaks loetakse laeva, mis läheneb teisele laevale suunast, mis on enam kui 22,5 kraadi viimase traaversist tagapool. See tähendab möödasõitva laeva niisugust asetust möödasõidetava suhtes, et öösel on võimalik näha ainult möödasõidetava laeva ahtrituld, aga ei kumbagi pardatuld.

(c) Kui tekib kahtlus, kas laev on möödasõitev või mitte, tuleb eeldada, et nii see on ja tegutseda sellele vastavalt.

(d) Käesoleva eeskirja ***tähenduses*** *(rakendamisel)* ei tee kahe laeva mistahes hilisem omavahelise asetuse muutus möödasõitvat laeva lõikuva kursiga sõitvaks

(a) (i) Kui kahest laevast üks on kohustatud andma teed teisele, peab see teine laev säilitama oma kursi ja kiiruse.

(ii) ***Niipea aga, kui viimatinimetatud laevale saab selgeks, et teed andma kohustatud laev ei võta ette eeskirjakohast*** *(eeskirjaga nõutavat)* ***tegevust, võib ta ise*** *(üksinda)* ***sooritada manöövri kokkupõrke vältimiseks.***

* *Siiski võib viimatinimetatud laev ise sooritada manöövri kokkupõrke vältimiseks niipea, kui talle saab selgeks, et teed andma kohustatud laev ei võta ette eeskirjale vastavat* (eeskirjaga nõutavat) *tegevust.*

(b) Kui teeõigusega laev leiab end mingil põhjusel nii lähedal teisele laevale, et kokkupõrget ei ole võimalik vältida ainult teed andma kohustatud laeva manöövriga, ***peab ta tegutsema viisil, mis parimal moel väldiks kokkupõrke.***

* *peab ta tegutsema selliselt, mis oleks tõhusaim viis kokkupõrke vältimiseks.*

* *peab ta ette võtma manöövri, mis parimal viisil hoiaks ära kokkupõrke.*

(c) Mehaanilise jõuseadmega laev, mis lõikuvate kursside ***olukorras*** *(situatsioonis)* võtab käesoleva reegli alapunkti (a) (ii) kohaselt ette manöövri kokkupõrke vältimiseks teise mehaanilise jõuseadmega laevaga, ei tohi *(võimaluse korral)* muuta kurssi vasakule, teise, temast vasakul asuva laeva poole, ***kui olukord seda lubab*** *(võimaldab)*.

(d) Käesolev reegel ei vabasta teed andma kohustatud laeva sellest kohustusest.

Reegel 18

Laevade vastastikused kohustused

Välja arvatud juhud, kui reeglid 9, 10 ja 11 nõuavad teisiti:

(a) Peab käigus *(olev)* mehaanilise jõuseadmega laev andma teed:

(i) juhitavuse kaotanud laevale;

(ii) piiratud manööverdusvõimega laevale;

(iii) kalapüügiga tegelevale laevale;

(iv) purjelaevale.

(b) Käigus olev purjelaev peab andma teed:

(ii) juhitavuse kaotanud laevale;

(iii) piiratud manööverdusvõimega laevale;

(iv) kalapüügiga tegelevale laevale.

(c) Kalapüügiga tegelev laev peab käigus olles andma võimaluse piires teed:

(iii) juhitavuse kaotanud laevale;

(iv) piiratud manööverdusvõimega laevale.

(d) (i) ***Iga laev, välja arvatud juhitavuse kaotanud või piiratud manööverdusvõimega laev, ei tohi võimaluse piires takistada süvispiiratud laeva, mis näitab reeglile 28 vastavaid signaale, ohutut möödumist*** *(läbipääsu)*.

* *Iga laev, välja arvatud juhitavuse kaotanud või piiratud manööverdusvõimega laev, ei tohi võimaluse piires takistada ohutult sõitmast süvispiiratud laeva,*

Reformierakondlane TOIVO NINNAS

Miks kandideerite riigikokku?

Mulle tegi ettepaneku kandideerida Eesti Laevaomanike Liit. Endale ei tulnud niisugune asi pähe. Laevaomanike liit arutas juba suvel, et meremeestel on vaja oma esindajat parlamenti. Olen varemgi öelnud, et probleem selles: oleme olnud väga tasa ja oma asju ajanud, aga pole selle peale mõelnud, et nii ei saa. Näiteks selgitasime välja, miks ei läinud parlamendis läbi meremeeste toitlustamise maksustamisest vabastamine, mis kogu maailmas on olemas. Üks parlamendiliige selgitas, et keegi nendega ei rääkinud, ja nii nad ei saanudki aru, mis vahe on selles kontekstis meremehel ja autojuhil.

Samasuguseid asju on küll ja veel. Rääkimata merenduspoliitika täielikust puudumisest. Sellepärast on meremehed jõudnud järeldusele, et on vaja endast teada anda, on vaja nõuda.

Nii mulle ettepanek tehtigi. Kui valimised läbi saavad, olen ma 59 aastat vana. Olen otsustanud, et aktiivselt tegutsen nii 65. eluaastani. Sügisel sai täis 40 aastat merendusega tegelemist. Mis kasu ma nüüd võiksin tuua? Mingit ettevõtet juhtida küll enam plaanis ei ole. Ühe nõukogu esimehena ja mitme nõukogu liikmena on mul küllaltki palju võimalust oma aega vabalt kasutada. Enda arvates – teised võivad muidugi arvata teistmoodi – võiksin tõepoolest merendusseaduste tegemisel merenduse hüvanguks oma sõna kaasa öelda. Sellepärast võtsin ettepaneku vastu ja teen oma parima, et võimalikult palju hääli saada ja võita. Võitmisega on muidugi tegu, sest valimissüsteem on üles ehitatud esimeste meeste peale, kellest paljud on partei funktsionäärid, partei sõdurid, aga ka mitte sõdurid, kes mitmesugustel põhjustel on juurde tulnud. Sellepärast on minul võimalik riigikokku pääseda vaid isiklikult – ainult juhul, kui oma 2. ringkonnas (Lasnamäe, Pirita ja kesklinn) tulen häälte arvu poolest esimeseks või teiseks. Kõige ideaalsem oleks muidugi isikukvoot kätte saada, aga eelmistel valimistel jõudsid selleni vist ainult kolm või neli inimest.

Loomulik, et Eesti Laevaomanike Liit vajab erakonda, kellega koostööd teha. Selleks valiti Reformierakond. Detsembris astusin erakonna liikmeks. Üheski muus parteis peale omaaegse kommunistliku pole vahepeal olnud.

Reformierakond on väga ettevõtlussõbralik. Ta võitleb selle eest, et ettevõtte tulumaks hoopis ära muuta, nii et ettevõte oleks huvitatud investeerimisest. Tulumaks tekib ju ainult siis, kui sa ettevõttest raha dividendide näol välja võtad.

Teine on see: Reformierakond on huvitatud, et tulumaks, mida üksikisik maksab, oleks kõigil ühesugune nagu praegu. On ju ka erakondi, kus arvatakse, et see, kes rohkem teenib, maksku ka rohkem. Pean ennastki kõrgepalgaliseks, ja muidugi ei hakka hääletama selle poolt, et mult rohkem raha ära võetaks – ja seda loomulikult olenemata enda kandideerimisest. Nende mõte on, et võtame härra X-ilt ära ja anname kõigile. Tulemus on, et härra X hakkab oma tulusid peitma ja tekib olukord, kus tal ei olegi mõtet tööd teha.

Töötades riigile kuuluvas ettevõttes ei tegelenud ma kunagi poliitikaga – iga järgmine võimuletulev partei oleks mu lihtsalt maha võtnud.

Missugusel ametipostil te olite, kui NLKP-sse astusite ja kui vana olite?

Kannan ette: olin kolmekümnene ja kinnitamata kapten. Oli tarvis sõita Moskvasse mereministeeriumi kolleegiumile, kus tollal kõik välissõidus käivad kaptenid kinnitati. Oli valida: astuda või mitte. Astumata poleks välissõidus käiva laeva kapteniks saanud.

Mina ei astunud sinna tõesti mitte parteid seestpoolt õõnestama, nagu mõned nüüd enda kohta väidavad – mõni niisugune oli tõesti ehk ka olemas –, vaid selleks, et saada oma tööd teha. Selleta poleks ei kaugsõitu ega laevanduse ülemaks saanud. Palka pole partei mulle küll kunagi kopikatki maksnud.

Mitmes kord te riigiorganeisse kandideerite?

Öndsal nõukogude ajal kandideerisin kaks korda linna rahvasaadikute nõukogusse. Tollal oli see asi lihtne, ja mõlemal korra sain sisse – hääli sain 98% või 99%... See kuulus õieti ju nagu ametikoha juurde, saadikukohad olid ametite vahel ära jagatud. Oleks asi edasi läinud, ju oleksin ka Eesti ülemnõukogusse saanud. Aga selle jättis saatus vahele, sest vahepeal muutus riigikord.

1989. aastal valiti NSV Liidu rahvasaadikuid, ja see ei olnud enam mingi nali. Kandideerisin samas ringkonnas kus praegu. Kandidaate oli üldse 12, ja koos Tallinna linna parteikomitee teise sekretäri seltsimees Panfiloviga jõudsin teise vooru, mille võitsin. Rahvasaadikuist valiti omakorda NSV Liidu ülemnõukogu, selle liige ma ei olnud.

Enamik Eesti poliitika praeguseid suuremaid tegijaid alustasid sealsamas rahvasaadikutena – Savisaar, Fjuk, Kallas, Lauristin, Kiisk..... Suurem osa neist inimestest pääses sinna juba tõelises valimiskonkurentsis. Isegi esinesin selles valimiskampaanias oma 30–40 korda, palju ka koos Pavel Panfiloviga, kellega meil olid enamikus asjades täiesti vastandlikud seisukohad.

Kandideerite vähemalt piirkonnas, kuhu Eesti Merelaevanduse aegu ise meremehed olete majutanud ja kus nad nüüd oma korterid on erastanud.

Ei saa öelda, et mina neid nii suurel hulgal majutasin. Meremehi seal tõesti on, aga mitte nii väga palju. Need on ausalt öeldes isegi kokku loetud ja neid on 336 inimest – sellist, kes on kodanikud ja vastavad kõigile valijaks olemise nõuetele. Paljud neist võivad tõesti mind pooldada, aga ega kõik küll väga õnnelikud ei olegi, et saaksid mind valida. Osa on ka kindlasti merel. Nii et ainult meremeeste häältega see asi välja ei tule.

Igal juhul fakt on see, et laevandusinimestel on vaja mingit erakonda, kelle kaudu neil oleks väljund parlamenti.

Laevaomanike liidu president kandideerib samuti, ainult et Koonderakonna nimekirjas. Te pole siis ühel meelel?

Eesti merendusseadusandluse suhtes pole meil igatahes mingeid erimeelsusi. Ta on vana Koonderakonna liige ja käitus minu arvates väga soliidselt, et ei hakanud kuhugi mujale jooksma. Minu teada erakond palus tal kandideerida, ja muidugi teeb ta oma parima.

Kuidas sõnastaksite oma maailmavaate?

Minu arvates on mu maailmavaade väga lihtne: kogu elu alus on majandus, ja ma tahan sellist keskkonda, mis annaks võimaluse normaalselt tööd teha ja majandust arendada. Neilt vähestelt, kes palju teenivad, pole vaja mitte ära võtta, vaid luua tingimused, et paljud saaksid oma võimeid arendada ja neid näidata ning rohkem teenida. Ma ei taha, et mulle antaks teise mehe pool maja, vaid võimalust nii tööd teha, et jaksaksin ise endale maja ehitada.

Mu maailmavaatel ei ole tõsist teoreetilist, filosoofilist baasi; kasvatus on jäänud nii väga ühepoolseks, see on olnud suunatud väga konkreetseile asjadele. Ükspäev hakkasin Johannese evangeeliumi lugema, ja kahju oli, et mulle pole õpetatud neist asjust arusaamist. Mul on tõesti raske aru saada, kuidas Jeesus viie leivaga rahvahulga ära toitis ja siis veel mitu korvitäit järele jäi... Hea meelega kuulaks loenguid religiooni alustest. Mingit kommunistlikku maailmavaadet pole mul muidugi kunagi olnud ja ühtki Marxi teost pole läbi lugenud.

Miks peab parlamendis meremees olema?

Parlament esindab ühiskonda. Merendusinimesed on osa sellest.

Teine seisukoht on, et parlamendis olgu juristid, politoloogid jne., üldse eelkõige professionaalsed poliitikud.

Mulle oli arusaamatu, kui noored Isamaa poisid tulid selle jutuga, et neil pole midagi muud vaja teada – nemad on poliitikud. Annan endale väga hästi aru, et poliitiline võitlus, mida harrastatakse, näitemängud rahvale jne. on midagi muud kui konkreetse ettevõtte juhtimine. Aga olen kaugel mõttest, et poliitik peab loll olema. Ma ei ole võib-olla asjaga nii kursis, aga vahel jääb küll mulje, et parlamendis on tegemist mingi harrastusteatriga, kus igaühele on osad kätte antud, head mehed ja halvad mehed. Ning kõik tegelevad sellega, et tõestada: raha, mis neile makstakse, võimalikud soodustused ja edukus tulevastel valimistel on õigustatud. Hüpatakse või pükstest välja – või mõni naine seelikust –, et end näidata, tehakse vihast häält ja tark nägu pähe... Muidugi, kui ma sinna sisse peaksin saama, siis mul võib tekkida tõsine probleem, et osa selgeks õppida, ma olen ju kogu elu harjunud ainult konkreetset tööd tegema... Vahel on seda tõesti naljakas vaadata.

Hea küll, arvame, et parlamendis peab olema meremees. Aga kas *keskerakondlik* meremees või *reformierakondlik* või *koonderakondlik* või *mõõdukas* meremees? See on ju hoopis teine asi.

Ega need programmid nii väga üksteisest ei erine, vaid mõned üksikud põhimõtted erinevad kardinaalselt. Näiteks suhtumine maaellu. Ühed on pühendunud selle traditsioonilise oleku kaitsmisele, teised leiavad, et maaelu ei pruugi tänapäeval tähendada ainult põllumajandust. Me elame kindlas kliimavööndis, ja seda muuta ei ole võimalik, seega välismaise odava põllumajandustootmisega me võistelda ei saa.

Ei usu, et *isamaaline* meremees oluliselt erineb reformierakondlikust. Tõsi, segaduse meremeeste passidega organiseerisid küll *isamaalased.* Nad ei mõelnud sellal merenduse arengu, vaid selle peale, kuidas venelastest lahti saada. Tulemus see, et nii venelased kui passiprobleemid on alles. Selles asjas olen ühel meelel lätlastega, kellel on meremeeste teenistusraamatud, mis ei olene kodakondsusest. Kel on luba Lätis elada ja tööd teha, sellele see ka antakse.

Aga kumb meremeestel parlamendis olles ikkagi peale võiks jääda: kas meremeeste ühishuvid võhikute vastu või erakondlik kuuluvus?

Kaks või kolm või viis meremeest parlamendis ei ole võimelised ülejäänuile vastu seisma. Nende ülesanne on seal sees endale sõpru ja toetajaid leida, teistelegi asi selgeks teha. Paljas vastuseismine on mõttetu tegevus. Ei arva, et parlamendis olles peaks tingimata madrusesärki või meremehemütsi kandma. Ülesanne on erakondlikust kuuluvusest hoolimata leida üles need inimesed, kes hakkavad merenduse arengust huvituma.

Aga konkreetsemalt, kuidas kujutlete end parlamendis tegutsemas, kus üks hääl ei loe ju suurt midagi?

Tahaksin olla niisugune sõbralik inimene, kes leiab toetajaid meie eesmärkide elluviimiseks.

Sealjuures olete aga tööandjate esindaja, kel võib tekkida lahkhelisid merenduslike töövõtjatega.

Kindlasti võib. Mõnes asjas oleme ühel meelel, mõnes mitte. Aga palgaküsimused ja kollektiivlepingud ei ole ka riigikogu funktsioon. Ülesanne on seadusandliku baasi loomine, et neid küsimusi saaks sobivalt lahendada.

Vormiliselt tähendab töö riigikogus lõputuid koosolekuid ja virnu pabereid, mida peab tähelepanelikult lugema.

Pabereid on mul elus palju käest läbi käinud. Ja praegune põhitegevus ongi kas istuda koosolekul või koosolekut juhatada. Nii et nende asjadega olen nagu veidi harjunud tegelema. Kui tegeled mitme firmaga, nagu mina praegu, siis oled distantseerunum kui ühes töötades ja näed asju palju teravamalt kui need inimesed, kes iga päev oma firma probleemides sees on. Kaua aega ühes firmas töötades ei näe enam paljusid asju, nagu silmaklapid tulevad ette.

Missugune vastu võetud merendusalane seadus on teie meelest halvim?

Ei saa öelda, et halbu oleks vastu võetud – vähe on vastu võetud, selles on häda.

Millise seni tegemata seadusega oleks kõige kiirem?

Vaja oleks merenduspoliitika vastu võtta, nii nagu lätlased tegid. Läti lahkel loal võime nende oma lausa kasutada. Ja kui see on vastu võetud, siis tekib hirmus segadus, sest ei lähe kokku ühegi seadusega. Siis on kümnetesse seadustesse vaja parandused sisse viia ja riigikogul on sellega vä-ääga palju tegemist. Sellesama pärast lätlaste oma ka tegelikult veel ei toimigi.

Kas merenduses on mingisugusel kujul olemas põlvkondade vastuolu?

Eks ikka. See ongi ju elu edasi viiv nähtus. Ehk hindan vanemat põlvkonda üle, aga mulle näib, et meie olime merele minnes justkui rohkem romantikud. Tööd tehti sellepärast, et oldi meremees. Nüüd tehakse seda nagu rohkem raha pärast, mis on muidugi ka loogiline. Omal ajal Kaug-Idas töötades me rahale nii tähelepanu ei pööranud, nagunii panime selle mõne päevaga nahka... Raha ei olnud tegelikult probleem, probleem oli see, kuidas avanssi saada... Abielumeestel läks ka osa rahast kohe naise kätte ja ainult teatud hulk jäi endale taskusse.

Pealetulev tehniline progress on muidugi üks muutumise mõjureid. Ja üldse, ma ei saa olla objektiivne, sest olen ise vanema põlvkonna esindaja. Meie õppisime väga paljusid asju, näiteks astronoomiatki, mida praegu üldse vaja ei ole. Tehnika on läinud niivõrd keeruliseks, et mõneti kaotab õppimine oma mõtte. Ise ei lähe enam midagi remontima, vaja lihtsalt plokk ära vahetada. Võib-olla ma eksin, aga kui kõik ümberringi on nii automatiseeritud, siis inimese enda mõtlemise tähtsus hakkab justkui vähenema. Räägitakse, et seetõttu lähenevad merekooli uuemad õppeprogrammid rohkem nagu ametikooli tasemele. Ja mis mõte ongi kauneid teadusi õppida, kui sa neid niikuinii tarvitada ei saa?

Aga kui merekoolis käinu lõpuks kapteniks saab, siis me eeldame ju, et ta on haritud inimene!

Varem oli laeva juhtkonna liikmete ja reakoosseisu vahel oluline vahe. Nüüd kaob see ka välistes ilmingutes: ei sööda enam eraldi, kaptenid-tüürimehed panevad ka tööriided selga, koosseisud on väikesed, töö intensiivsus suur, palk tunduvalt suurem. Varem mulle näis, et laev on elukeskkond; praegu on see töökeskkond. Inimene tuleb laeva tööd tegema, et siis minna maale ja elama hakata. Meie *elasime* oma laevas, eriti noored mehed, kel polnudki muud kodu. Mulgi oli palju aastaid vaid kaks kohvrit: üks kaasas ja teine meremeeste majas, kus maal olles peatuti, hoiul. Ega ma ei ütlegi, et see normaalne oli.

Miks peaks valima Reformierakonda?

Kõigepealt, iga inimene peaks ikkagi oma valiku tegema. Tutvuma programmidega. Reformierakonna peaks valima sellepärast, et see tahab arendada majandust ja näeb selles oma põhiülesannet, tahab säilitada senise maksukoormuse ja anda võimaluse enam teenida ning selle eest kõrgema maksuga mitte karistada.

Ja miks peaks teie poolt hääletama?

Muidugi on kümneid inimesi, kes on minust paremad ja targemad, selles ma ei kahtle hetkegi. Aga minu poolt võiks hääletada sellepärast, et tahan tõepoolest ausalt oma kohustusi täita. Mul ei ole mingeid niisuguseid ambitsioone, et tõmblema hakata ja end iga päev televiisoris näidata tahta. Tahaksin selle, millega eluaeg tegelenud olen, ilusasti lõpuni viia ja luua õhkkonna, milles saaksime merendusasju edasi liigutada. Olen päris rahulik inimene ja võin sellepärast majanduslikult mõtlevate inimestega leida küllaltki hea kontakti.

Loomulik pole võimalik tegeleda ainult merenduskü-simustega, seda arvata oleks absurdne. Kõik toimub ikka laiemas kontekstis.

Kui teid valitakse, kas siis tulete seniselt töölt ära?

Ei usu, et mul oleks põhjust lahkuda. Nõukogu esimehega on niisugune rumal nali, et seda ei loetagi tööks. Haigekassa kaarti tal ei ole, pensionit selle pealt ei arvestata. Tegelen "Hansatees" ka veel mitmesuguste projektidega, seda loetakse küll "päris" tööks.

Kas riigikogusse minnes palgas võidaksite või kaotaksite?

Raha pärast ma küll riigikogusse ei lähe. Rohkem saama ei hakka, sest valituks osutudes pean mingist tegevusest loobuma.

Missuguste merendusseaduste või nende sätete kiiret muutmist peate vajalikuks, kui riigikokku saate?

Ettevõtte tulumaksu küsimuse lahendaks Reformierakond võimule tulles niigi ära. Meremeeste üksikisiku tulumaksu tahaksin teha niimoodi, et laevaomanikul ei oleks vaja minna mugavuslipu alla, sellepärast et teda süüdistatakse meremehele vähe maksmises, kuna teist samapalju maksab riigile (meremehelt kinnipeetavat üksikisiku tulumaksu ja tööandja makstavat sotsiaalmaksu, kokku üle 80% meremehe netopalgast – *toim.*).

Esimene lugu boikotiga on selles mõttes lõppenud, et laevad on liinilt ära võetud. Seda kaupa on igatahes väga raske tagasi saada, kui sinna ka uuesti minna. Meil on vaja teha nii, et keegi ei saaks meid meremeeste palga pärast süüdistada. Mingit riigi tuge meie laevaomanikel ei ole ja seda pole ka loota; samuti pole kavatsust seda nõudma hakata. Tahaksime teatud maksusoodustusi, ka seda, et meie oma sadamates oleks selge vahe oma ja võõraste laevade vahel. Ja hea meelega lõpetaksin ka selle meremeeste passijama ära. Aga see on juba põhiseadusega seotud.

Meremeeste töö- ja puhkeaja seadus on samuti äärmiselt vajalik. Meremeeste teenistuse seaduse tegemine kadus ka kuidagi ära.

Ega riigikogu ise seadusi ei tee, neid kirjutavad konkreetsed ametnikud ja huvigrupid. Aga riigikogu liikmel on olemas seadusandliku initsiatiivi õigus, ja on oluline, kui riigikogus on merendusinimene, kes vastavaid eelnõusid saab esitada. See ei välista muidugi ka eelnõude tegemisel osalemist.

Merendus on üks ettevõtluse vorm, ja üldise hea ettevõtluse kliima loomine, selle tegevuse soodustamine on loomulikult ka merendusele tähtis.

Millal viimati merd sõitsite?

Oo, see oli ammu, siis kirjutati aastanumbriks 1973.

Mari Vamba
Madli Vitismann

EESTI LAEVAOMANIKE LIIT ESITLEB

Valimisringkond nr. 2

Tallinna Kesklinna, Lasnamäe ja Pirita linnaosa

TOIVO NINNAS

Reformierakonna nimekirjas

Tahaksin olla esimene kapten, kes valitakse riigikokku.

Mu sünnikodu on Haapsalu kandis, viis kilomeetrit merest. Lapsepõlvest mäletan, et ainsad üle–mere–reisijad olid tollal pagulased. Praegu sõidab meilt Soome ja Rootsi vahet üle viie miljoni inimese aastas. Laevad annavad siinsamas Läänemerel tööd mitmele tuhandele Eesti elanikule, rääkimata sellest leivast, mida Eesti mehed teenivad kaugetel meredel.

Oleme mereriik ja asume traditsiooniliste kaubateede ristumiskohal. Meil on head võimalused oma eelised ära kasutada. Saame merenduse kaudu elavdada ja arendada kogu Eesti majandust. Oleme juba loonud töökohti tuhandetele inimestele ja kindlustanud seeläbi nende perede heaolu. Kui suudame Eesti lipu alla tuua uusi laevu, loome juurde hea palgaga töökohti ja maksame riigikassasse maksudena märkimisväärseid summasid.

Rahvusvahelised konkurendid ähvardavad meid väljakujunenud turgudelt ja liinidelt välja tõrjuda. Et see nii ei läheks, tuleb luua riiklik merenduspoliitika. Kui pole omasid kaitsvat merenduspoliitikat, ei suuda me oma laevadele ja meremeestele tööd ja teenistust kindlustada. Siis ei pea Eesti riik tugevas rahvusvahelises konkurentsis vastu.

Keegi teine seda poliitikat meremeeste eest ajama ei hakka. Kuna olen ise pikka aega merd sõitnud ja kaua merendust juhtinud, siis arvan, et tulen seadusandlikul tasandil Eesti merenduse kaitsmise ja edendamisega toime.

Seeläbi paraneb nii mere– kui maameeste elujärg.

Kogenud kapten, kes pole ühtegi laeva karile ajanud, oskab ka riigitüüri kindlalt hoida.

Valimisringkond nr. 4

Harju ja Rapla maakond

REIN MERISALU

Koonderakonna nimekirjas

Eesti riik on täpselt nii tugev, kui elujõuline on Eesti majandus. Oma elujärge saame parandada ja sissetulekuid suurendada vaid tööga uusi väärtusi luues.

Kogemustega majandusjuhi, kapteni ja juristina võin kinnitada, et meri ja merendus pakuvad selleks suuri võimalusi. Asjatundliku seadusloomega riigikogus, valitsuse soodsa merendus–, kalandus– ja transiidipoliitikaga kindlustame Eesti lipu uue tuleku maailmameredele ja oma koha rahvusvahelises konkurentsis. Tulud ja maksud tulevad Eestisse, see stabiliseerib riiki, saame tõsta elatustaset ning mis kõige tähtsam – loome uusi ja huvitavaid töökohti. Lõppude lõpuks puudutab see ju igaüht meist – vaatamata elukutsele, sotsiaalsele seisundile ja elukohale.

Pidagem ikka meeles: see maa ei ole väike, mis avaneb merele!

Loodan, et jagate minu usku.

Uus laevaliin käivitus

15. veebruaril saabus Tallinna tuliuus kaubalaev – vähem kui nädal tagasi liinile asunud "Estraden", küljel suur kiri ArgoMann. Estraadlik nimi on esialgne, laevaomaniku "Rederi AB Engship" pandud. Varsti saab *ro-ro*-laev nimeks "Amazon".

Liinil Turku–Bremerhaven–Harwich–Cuxhaven–Tallinn pingelise sõiduplaani järgi alustanud laev jäi esimesel korral kolm tundi hiljaks, aga ka kaupa polnud Tallinnas palju ootamas. Suurbritannia–Saksa operaatorfirma "Argomann Ferry Service GmbH" on plaaninud enamiku seni läbi Turku liikunud Venemaa transiitkaubast suunata läbi Tallinna.

Laeva projekteerimisel on arvesse võetud vajadust lühendada sadamates viibimise aega. Laadimiskiiruse suurendamiseks on liftide asemel kaldteed. Kaheksarealisele tekile saab sõita 25 m laiuse rambi kaudu. Peatekk on nii kõrge, et konteinereid saab ühele rull-treilerile laadida kahekaupa. Tehnoloogiline uuendus on nn. *speed-lash*-kinnitussüsteem, mis ei nõua erilist käterammu.

"Estradenil" sõidab 15 laevapereliiget. Tüürimehi on kolm, kuid lisaks neljatunnisele vahiajale tuleb neil ametis olla sildumistel. Roolikambris on kahe-mehe-vaht – lisaks tüürimehele veel vaatleja. Soome firma arvutikaardid osutusid täpseiks, ütles kapten Erik Wennerström roolikambris, näidates laeva asukohta Tallinna Vanasadama 3. kai ääres. Arvuteis on ka lasti plaanimine jm. tüürimeeste paberitööd.

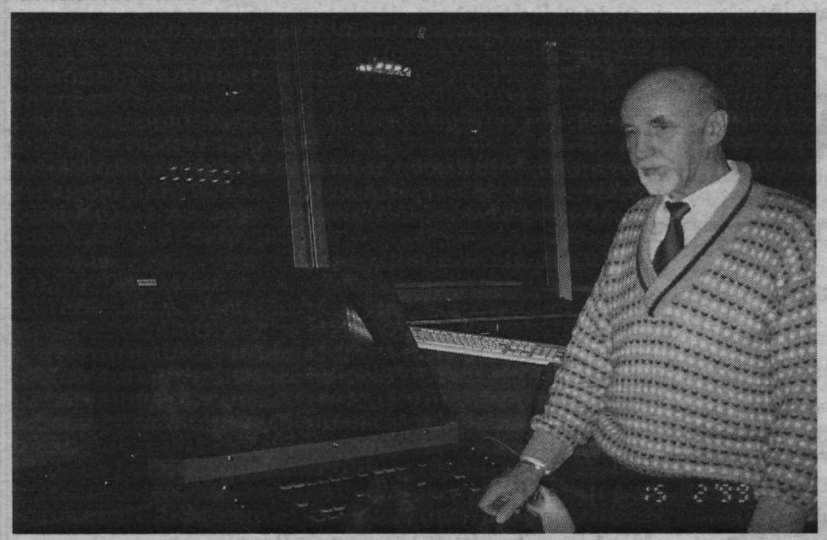
Masinaruumis on öises vahis automaatika, mis rikke korral alarmeerib vahimehaanikut tema kajutis. Masinameeskond töötab masinaruumis vaid päeval.

Valge, puhas ja ühegi kriimuta Soome lipu all sõitev laev on sisustatud Soome nõuete kohaselt. Askeetlikud autojuhikajutid on kahekorruseliste koidega. Palju on siledat lihtsasti puhastatavat heledat pinda.

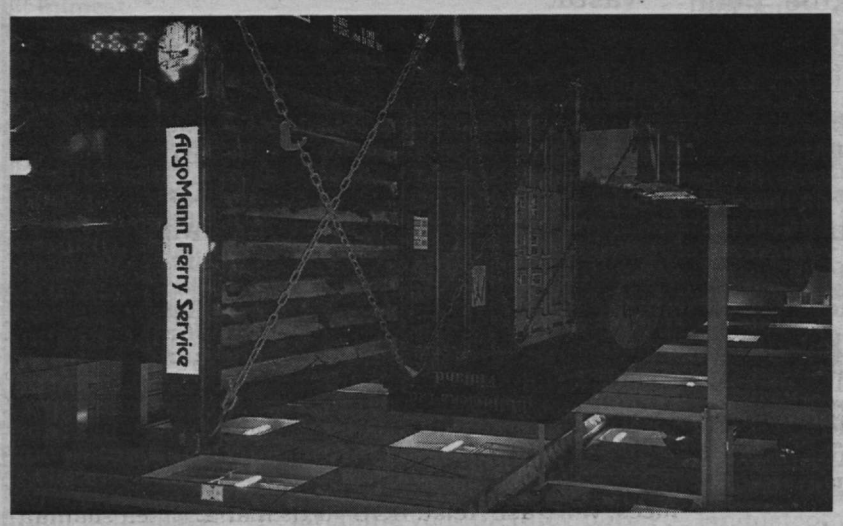
Puhkeruumid on eraldi ohvitseridele, meeskonnale ja reisivaile autojuhtidele. Võimla oli veel sisustamata, aga mitu ruutmeetrit mullivanni, mis peab asendama normikohast basseini, oli tubli sauna eesruumis paigas. Ning rõivaste pesemiseks-triikimiseks oli kõik vajalik käepärast.

Laevapere on neli nädalat järjest tööl ja seejärel neli nädalat vaba. Asi, mis kapten Erik Wennerströmile eriti meeldis. Tema abikaasa sõidab samas laevas II tüürimehena. Ka halva ilmaga ei vajanud "Estraden" esmakordselt Tallinnas sildudes puksereid.

Madli Vitismann



Kapten Erik Wennerström näitas avarast roolikambrist avanevat head väljavaadet ja Soome kaardifirma elektronkaarti.



Kõrgel autotekil on sõiduautoriiul, kaks korrust konteinereid ja esiplaanil *speed-lash* kinnitussüsteem.

Reisijaid ei jäetud maha

10. veebruari "Postimehes" ilmus artikkel "Baltic Kristina meeskond unustas 60 inimest Tallinna sadamasse", juures Stockholmist lahkuva laeva foto allkirjaga "Baltic Kristina visiir on lisaks reedesele saanud mõlkida ka sügistormis". Juttu on sellest, kuidas äsja Turku laevaremonditehasest hooldusremondist tulnud laev visiiririkke tõttu väljasõiduga hilines, meeskonnast jäi ebaprofessionaalne mulje ning kell pool üks öösel selgus terminaalis oodanud reisijaile äkki, et laev on vahepeal minema sõitnud.

"Baltic Kristina" meeskonnale paistis juhtunu hoopis teistsugusena.

Reede, 6. veebruari õhtul ei sulgunud ***Balti Laevaremonditehasest*** tulnud laeval ***ahtriramp*** – "Baltic Kristina" võtab Tallinnas autosid peale ahtrist.

"Viga oli ahtrirambi hüdraulikasüsteemis," selgitati laevas. "Balti Laevaremonditehases tehti *visiiritugevdus* ja visiiri sisse uued lukud. Ka *laine löödud mõlk lõigati välja* ning sinna pandi uus plaat.

Algul ütlesime küll, et ootame üht autot, sest mehaanikud ütlesid, et saavad kohe valmis. Roolikambrist näeb ju ainult monitorist, et ramp ei lähe kinni. Küsida ka ei saa, sest mehaanikud on niikuinii seal ümberringi ametis, käed õlised. ***Pool tundi*** hiljem ütlesime, et hilineme tehnilise rikke tõttu. Reisijaile teatati: kes ei soovi oodata, võib maha minna. Näiteks kahel inimesel oli vaja kindlaks kellaajaks võistlustele jõuda ja oli selge, et tormise ilmaga nad laevaga selleks ajaks kohale ei jõua. "Estline'i" terminaalitöötaja oli kohal ja võttis laevalt lahkuvad inimesed vastu.

Hüdrosilinder, mida oli vaja vahetada, oli meil olemas. Töö lõpetati kella 00.30 paiku. Ilm oli tormine, Stockholmi jõudsime pühapäeva pärastlõunal. ***Terminaalis aga öeldi kell 23.30:*** kes soovib laevale tagasi minna, tehku seda kohe, sest piirivalve lõpetab töö."

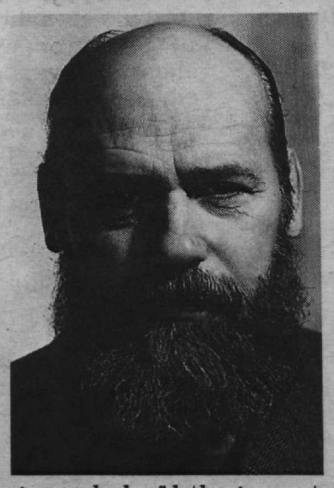
"Postimehes" kirjeldatust erinevad muljed olid jäänud ka mõnele noorele Eesti kruisireisijale, kes loobusid sõitmast, sest päev Stockholmis jäänuks lühikeseks. Nemad rõõmustasid, et laevafirma pakkus ärajäänud reisi asemele uue sõiduvõimaluse.

Madli Vitismann

Tallinnas seisab «Baltic Kristina» vööri(visiiri)ga mere poole.

Lev Lantšov

19. X 1934 – 16. II 1999



16. veebruaril suri tuntud Eesti meremees Lev Lantšov, üks viimastest, kes veel põhjalikult tundis suure purjelaeva ehitust, taglast ja purjestust ning oskas viimatinimetatut ka kasutada.

Moskvas sündinud poiss astus 1953. aastal Tallinna Merekooli laevajuhtimist õppima. Kahe aasta pärast läks ta üle kaugõppesse ja asus madrusena tööle Eesti Merelaevandusse. Mõne aja pärast suunati ta merekooli õppelaevale "Vega". Oma töökuse, nõudlikkuse ja kohusetruu töössesuhtumisega pälvis madrus Lantšov kiiresti laeva juhtkonna usalduse ning peagi edutati ta pootsmani vastutusrikkale ametikohale.

"Vegal" tuli tal laeva korras hoida ja osaleda ühtlasi noorte kursantide, tulevaste kaptenite, koolitamisel. Õppepraktika jooksul tegi ta neile selgeks esmased merepraktika oskused ja mitmesugused laevatööd.

Õppepurjelaeval töötas Lev Lantšov kuni laeva üleandmiseni Eesti Meremuuseumile 1979. aastal. Kaks kuud oli ta veel laeval valvur, siis läks madruseks Tallinna Meresadama tuletõrjelaevale "Zorkii".

1980. aastal sai Lev Lantšovist "Vegal" meremuuseumi filiaali juhataja. 1997. aasta lõppedes jäi ta tervise halvenedes teenitud vanaduspuhkusele.

Lev Lantšovi hinnati nii merekoolis kui meremuuseumis väga. Ta tegi ära suure töö "Vega" ümberehitamisel muuseumilaevaks.

Laev oli talle teine kodu. Päriskodus kasvatas poja ja tütre tublideks haritud tööinimesteks.

Lev Lantšovi jäävad mäletama ta töökaaslased ning paljud praegusaegsed laevajuhid, kes tema käe all said oma esimesed meretarkused.

Eesti Meremuuseum
Eesti Merehariduskeskus

"EstLine" otsib uut strateegilist partnerit Tallinn–Stockholmi laevaliinile

Pressiteade

"EstLine" on valinud rahvusvahelise investeerimispanga oma nõustajaks uue strateegilise partneri leidmiseks Tallinn–Stockholmi vahelisele laevaliinile.

1993. a. jaanuarist 1998. a. veebruarini tegutses "EstLine" AS-i Eesti Merelaevandus ja "Nordström & Thulin AB" ühisettevõttena. Hiljem tegi "N&T" strateegilise otsuse loobuda reisilaevandusest, mille tulemusena ostis "Eesti Merelaevandus" 1998. a. alguses "Nordström & Thulini" 50%-lise osaluse "EstLine'is", võimaldamaks nii "EstLine'i" kui ka Tallinn–Stockholmi liini edasist positiivset arengut.

Viimase kolme aasta jooksul on "EstLine'i" veokäive märgatavalt suurenenud. Reisijate arv on aastail 1995–1998 peaaegu kahekordistunud (196 000 reisijalt 370 000-ni). Skandinaavlastest reisijate arv on selle ajaga kasvanud 2,5 korda (75 000-lt 185 000-ni).

Positiivne areng on jätkunud ka 1999. aastal. Jaanuaris teenindati 28 000 reisijat, mis on 40% rohkem kui eelmisel aastal samal ajal (20 000). Piletibroneeringud perioodiks veebruarist aprillini näitavad samasugust tendentsi.

Kasvanud on ka "EstLine'i" kaubaveoteenuste maht. "EstLine'il" on 76%-line turuosa Eesti ja Rootsi vahelisel kaubaveoturul. 1999. a. jaanuari jooksul on "EstLine'il" õnnestunud oma domineerivat osa kaubavedude korraldamisel veelgi suurendada.

"EstLine" usub, et strateegilise partneri kaasamine võimaldaks veelgi kiirendada Tallinn–Stockholmi liini arengut. Partnerluse loodud sünergia peaks kajastuma nii kulude kokkuhoius kui ka tulude suurendamises. Uue partneri kaasamine võimaldaks "EstLine'il" kindlustada oma turuosa ja muutuda dünaamilisemaks ettevõtteks kiiresti areneval ning konsolideeruval Balti laevandusturul.

28. jaanuar

Reederikommentaar

Kui pärast 100 %-list üleminekut "Eesti Merelaevanduse" omandusse sai "Estline" huvitatud omaniku, siis miks vajab "Estline" nüüd partnerit, ***E-Liini AS-i juhatuse esimees ANDERS WEHTJE?***

Ei saa öelda, et vajame. Me e i v a j a , aga koos strateegilise partneriga oleks edasiminek kiirem. Tänavu jaanuaris suurenes reisijate arv mullusega võrreldes 40%. Kaupa oli küll sama palju, aga meie turuosa tänavu jaanuaris suurem kui mullu. Arvan, et veebruaris on sama suur kasv. Me e i v a j a partnerit, kuid partneriga koos areneksime kiiremini.

Eesti ajakirjanikud on järele pärinud ja teada saanud Silja ja Vikingi huvipuuduse. Kas otsite partnerit kaugemalt, ka väljastpoolt Läänemerd?

Partneri otsing on protsess, osa väljatöötatud plaanist. Sellega tegeleb meie finantsnõustaja "Chase Manhattan", kel on kogemus ja oskus seda protsessi suunata.

Madli Vitismann

Keskerakondlane NATHAN TÕNNISSON

Miks kandideerite riigikokku?

Mu erakond tegi ettepaneku kandideerida. Algul vastasin eitavalt, sest ma pole oma loomult ega karakterilt poliitik. Aga mõtlesin järele ja leidsin, et tuleb erakonda aidata ning et sel võib isegi praktiline tulemus olla.

Puht-praktiline aspekt võiks olla selles, et kui Keskerakonnal, kelle nimekirjas kandideerin, valimistel hästi läheb, siis neil inimestel, kes valimistel aktiivsed olid, on ka perspektiivi. Mõte töötada veeteede ametis või ministeeriumis pole mul veel peast ära läinud. Erakonna võit võib vastavaid uksi avada. Seal töötades ei ole sa loomulikult enam poliitik.

Mis ajast Keskerakonnas olete?

Erakonda astusin 1994. aastal, pärast seda, kui mind kantsleri kohalt lahti tehti.

Kas NLKP-sse kuulusite?

Paar aastat jõudsin olla. Astusin praktilistel motiividel – laevanduses tõsteti mind enne seda paar korda ukse taha, sest ankeet ei olnud sobiv. Mind on üks kord laevast maha ja teine kord grupidispetšeri kohalt maha võetud ning arvutuskeskusesse asumisele saadetud. Mingi kolmas kord oli ka veel.

Kui tõenäoline on 68. kohalt riigikogusse pääseda?

Ebatõenäoline. Aga vaja oleks, et vähemalt üks meremeeste esindaja sisse saaks, veel parem kui kaks – siis oleks keegi, kellega parlamendis asju ajada ja rääkida. Minu meelest ei ole tähtis, missugusesse erakonda ta kuulub. Olulisem on inimese töövõime ja tahe rakendada ennast riigi huvides. Ja muidugi oleks parem, kui neid inimesi hoopis kaks oleks.

Miks ikkagi meremeeste esindaja peaks parlamendis olema?

Parlamendis ei jätku tahet ega ka professionaalsust kõiki asju laiemas perspektiivis vaadelda. Transpordi- ja sidealast komisjoni pole. Teede- ja sideministeeriumi ühendamine majandusministeeriumi alla käib. Varsti ei ole ei seadusandliku ega täitevvõimu tasandil võib-olla enam midagi ega kedagi, kes mingi merendusasjaga tegeleks.

Ei taha sugugi öelda, et parlamendis peaksid olema kõigi tööalade esindajad. Aga näiteks põllumeeste *lobby* on parlamendis tugevalt olemas, on mitu põllumeeste parteidki. Eesti loeb ennast mereriigiks, aga riigikogus pole ühtki meremeest, oma *lobby*st rääkimata. Sellepärast pole ka merenduse erastamise, sadamate arengu ja igasugused merendusseadusandluse küsimused paigas.

Mida suudab mõjutada riigikogu meremehe üks hääl?

Üks hääl ei mõjuta midagi. Aga selle ühe hääle omanik saab mõjutada kolme, viit ja kümmet parlamendiliiget. Ta saab asju selgitada oma fraktsioonile, parteikaaslastele, lõpuks kõigile riigikogulastele.

Meil on ju veel nii palju seadusandlikku tööd teha. See tuleb teha hästi, professionaalselt, ja tulemus peab vastama Eesti, mitte mõne konkreetse firma huvidele. Praegu on tendents, et seadusi kirjutatakse mingi kitsa ringkonna huvides.

Kas meremeeste ühishuvid riigikogus kaaluksid üles erakonnaliikmete ühishuvid või vastupidi?

Merendusõigus on niivõrd rahvusvaheline ala, et kas siin suuri lahkuminekuid ongi. Näiteks Keskerakonnal mingi eriline merenduspoliitika puudub. Kõne alla võivad tulla pigem mingid kohalikud majandusprobleemid, mis väikese Eesti jaoks on siseriiklikult tähtsad. Näiteks ettevõtte ja üksikisiku tulumaks. Aga need asjad ei tohiks takistada üldise merenduspoliitika arendamist.

Nii et meremees parlamendis jätab kõrvale erakondlikud erimeelsused ja asub võitlema merenduse koha eest majandussüsteemis?

Seda ei saa väga üheselt võtta. Inimene, kes on parlamendis, on eelkõige poliitik. Ta ei saa oma partei huve ignoreerida. Näiteks astmelise tulumaksu pooldajaid on rohkemgi, aga et Keskerakond selle välja pakkus, siis ei pea teise partei liige seda otstarbekaks toetada. Aga usun, et mõistliku asjaajamise korral saab teha kokkuleppeid, et merenduse arenguks vajalikud küsimused saaksid parimal viisil lahendatud. Valdkonnad, mis ei ole poliitilise tähelepanu keskmes, no ütleme kasvõi näiteks täheteadus, ei tekita eriti suuri erimeelsusi, miks mitte siis ka merendus.

Kuidas sõnastaksite oma maailmavaate?

Olen tähele pannud, et maailmavaade aastatega muutub ja küpseb. Niisugust asja ei tahakski parema meelega väga sõnastama hakata. Teatud vaated on mul ehk kristlik-demokraatlikeks nimetatavad. Armastan saksapärast *ordnung*it. Majanduskküsimustes olen tsentrist; pooldan haritud keskklassi, korralikult töötavat riigiaparaati. Seda saab teha küllalt jõukas riik.

Kust see riik raha võtab?

Tasapisi koguneb. Ei ole tarvis raisata. Öeldakse, et kunst ei ole raha koguda, vaid seda alles hoida.

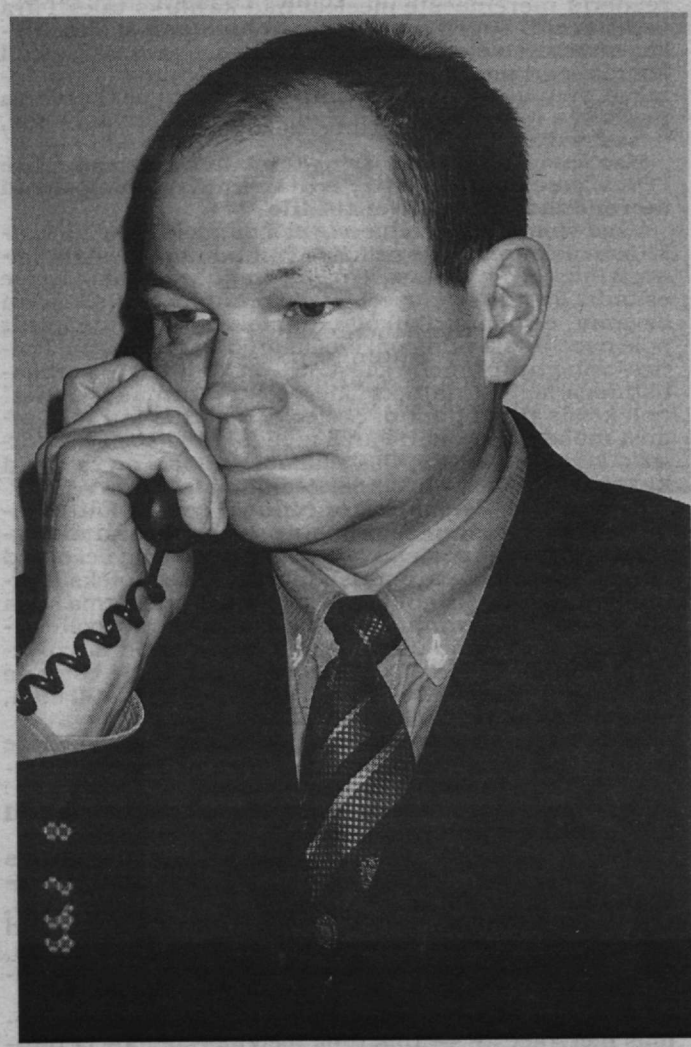
1. valimisringkonnas, kus teie kandideerite, on kolm Keskerakonna merendustegelast ühes ringkonnas. Kas nad ei võta üksteiselt hääli ära?

Nad kandideerivad seal, kus elavad või on elanud. Ei lähe lihtsalt vaatama, kus oleks ehk parem jahimaa: kus nad oleksid üksi oma alalt ja selles mõttes konkurentsi vähem.

Kui nüüd merendusest huvitatud inimesed neile oma hääled annavad, siis need jagunevad tõesti laiali. Aga kõik kolm on üsna tagasihoidlikel kohtadel, ja kui ühel hästi peaks minema, siis kantakse teistele antud hääled talle üle.

Missugusena kujutlete oma võimalikku tööd riigikogus?

Algul võib ju tunduda huvitav, aga tegelikult on seaduseelnõudega tegelemine üsna igav asi. Lisaks komisjonides istumine. Iga inimene ei tunne paratamatult kõiki valdkondi, ja siis loetakse üks või teine eelnõu lihtsalt läbi, eelnevaga võrdlemata ja kõike endale lõpuni



Tallinna Linnavalitsuse merendusnõunik Nathan Tõnnisson

selgeks tegemata. Ega ma ei arva, et mitte keegi ei tee, mõni inimene muidugi teeb. Aga suur vastutus langeb ikkagi eelnõu koostajale, vastavale töörühmale või ministeeriumile.

Ühesõnaga, kui asja südamega võtta, siis on töö riigikogus üks päevade kaupa hoolega paberites tuhnimine.

Missugune viimasel ajal vastu võetud merendusseadustest on teie meelest halvim?

Ma pole ehk parim hindaja, sest otseselt neisse ei puutu. Olin vaid meresõidukoodeksi tegemise juures. Sadamaseadus näib küllalt sisutühi.

Enam häirib mind "Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus". Laevaregistrisse pürgival firmal peab olema 51% omamaist omandust. Seda on öelnud ka välisnõustajad-eksperdid. Nii oli ka varem Eesti Vabariigis. Meie "Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduses", mis on seetõttu siis ka näide kehvast seadusest, piisab kui 51% kuulub *Eestis registreeritud* juriidilisele isikule. Peab olema tegelik seos laeva lipu ja omaniku vahel.

Kas praegu arutamisel oleva lootsiteenistuse seaduse eelnõuga olete kursis?

Üht varianti olen lugenud. Olen ikka olnud hästi funktsioneerivate riiklike institutsioonide poolt ja ei eelda, et eraettevõtlus lootsinduses on tingimata parem kui riiklik. Pikemas perspektiivis on eraettevõtlus niisuguses tegevuses tõenäoliselt lühinägelik lahendus. Eravanglad, erapolitsei ja nii edasi?

Kas merenduses on olemas põlvkondade vastuolu?

Eks igal alal kasvavad noored peale, tulevad targemad ja energilisemad, vanad jäävad jalgu ja tõrjutakse tasapisi kõrvale. Ei usu, et see merenduses ühiskonna muudes osades toimuvast oluliselt erineb. Nii et pigem erinevus kui vastuolu. Hea, kui noored targad mehed peale tulevad.

Muide, ka mereharidusse erastamisele ei vaataks ma hea pilguga.

Öeldakse ju, et noored omandavad riigi kulul hariduse, lähevad erasektorisse tööle ja saavad palka rohkem kui mujal.

Riik selleks ongi, et anda inimestele haridus – eeldus tulevaseks tööks. Vastasel juhul võiks kõik riiklikud koolid kinni panna. Riigi funktsioon on nii haridust anda, vanade eest hoolitseda kui ka riigialamaid kaitsta.

Rääkida võiks sellest, et paar-kolmkümmend aastat tagasi oli Inglismaal poolsada merekooli ja Rootsis paarikümne ümber. Nüüd on neist mõlemas riigis paar tükki alles, ja just sellepärast, et hakati katsetama eramereharidust ja need katsed läksid nurja.

Euroopas on merekoolid minu teada kõik riiklikud, vaid mõne laevakompanii juures on täienduskursusi. Neil merekoolidel on muidugi tüki maad suurem autonoomia kui siin. Oma eelarvelisi vahendeid saab kool vabalt kasutada. Ning on võimalus ka väljaspool eelarvet raha juurde teenida. Kõrgem tasuline merekool ei oleks kõigile inimestele kättesaadav. Loota, et erafirmad spondeerima hakkavad, on üsna lootusetu.

Ja teine asi, mida välismaa praktika näitab: inimesed, kes oma kalli raha eest merekooli õppima tuleksid, on pärit rikkast ühiskonnakihist ning need inimesed lähevad pärast esialgse romantika möödumist merelt ära. Nende perekond ja kogu tutvusringkond tegutseb mujal ning neil pole mingit mõtet merd sõita ning rasket leiba teenida. Niigi minnakse merelt palju ära, ikka sel põhjusel, et mujal on kergem.

Pealegi näevad konventsioonid ette, et riik peab garanteerima korraliku mereõppe ja selle eest vastutama.

Ka valmistaks merekool ette mereväeohvitsere, seda ei saa samuti erakooli hooleks jätta. Noore inimese lojaalsussuhet riigile tuleb samuti kasvatada.

Öeldakse, et mereharidus on väga kallis, miks riik peab kulutama. Tartu Ülikooli võib ka kinni panna, hambaarsti ettevalmistamine on kõige kallim... Kuni me riigile makse maksame, las riik õpetab meie lapsi.

Miks peaks teie erakonda valima?

Meie erakond on kõige parem, teab lahendusi!

Ja miks peaks teie poolt hääletama?

Olen oma ala professionaal ja arvan, et parlamendis peaksid olema asjatundjad.

Kas valituks osutuna lahkute seniselt ametikohalt?

Jah, seda ma teen.

Kas riigikokku minnes võidate või kaotate palgas?

Võidan.

Kas teil on ettepanekuid, kuidas parandada valimiste korda või olete praegusega rahul?

Niimoodi ei oska ütelda, peab selle protsessi ka kandideerijana korra läbi tegema.

Missuguste praegu kehtivate merendusseaduste kiiret muutmist peate vajalikuks?

Juba nimetatud "Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus". Iseasi, et kas oleks mõistlik seadust muuta. Seda peab ka alati vaatama – kas olukord siis muutuks paremaks.

Mis aastal tulite merelt ära?

1972. aastal. Olin parajasti põhikohaga kolmas tüürimees, vahetasin teist. KGB võttis maha. Ei tea siiamaani, mis neile ei meeldinud. Vihjeid ja kuulujutte on olnud, aga otse pole öeldud. Laevast maha võtmine ja välissõidu keeld oli tõsine asi. Kolm-neli aastat jõudsingi sõita.

Olite veeteede ameti esimene peadirektor, kuidas vaatate sellele tegevusvallale praegu?

Esimene periood on meie taastatud Eesti riigis läbi – see oli ülesehitamise aeg. Teine periood – "Estonia" šoki periood on samuti möödas. Iseasi, et meie põlvkonnale jääb sellest jälg elu lõpuni. Kolmas periood peaks ka nüüd mööda saama – see on see n.ö. konnatiigi periood, kui vaikselt omaette midagi nagu tehti ja mis vähemalt väljastpoolt vaadatuna kindlasti seisakuna paistis. Ja seda kasutatakse rahvusvahelise surve avaldamiseks ära.

Meil pole ka enda õigustuseks midagi ütelda. Nüüd oleks tarvis – ja niikuinii sunnitakse – võtta koolitükkidest õppust ning hakata seda asja aktiivselt ajama.

Üks asi on Euroopa Liiduga ühinemisega seotud seadusloome plokk. Teine plokk oleks meresõiduohutusega seotud küsimused. Need j ä ä v a d meile päevakorda, me o l e m e erilise kontrolli all. Meresõiduohutuse küsimused on ka kooliharidusega tugevasti seotud.

Ja kolmas plokk oleks meremajandus: sadamad ja laevandus. Omandiküsimused ja mugavuslipu küsimus on samuti sellega seotud.

Nii et töö peaks käima kolmes suunas. Aga ega seda parlamendis tehta. See peaks tulema ministeeriumist, selleks on ju aparaat tööle pandud.

Personali peaks tugevdama ja neile inimestele vastavalt, töö väärilisel, palka maksma. Ministeeriumide ühendamisel liigub merendus hierarhias muidugi veel allapoole. Varem oli veeteede ameti põhikirjas, et merenduse arengu edendamise ja merenduspoliitika väljatöötamisega tegeleb veeteede amet. Aga see tõmmati sealt maha ja praegu peaks sellega tegelema teede- ja sideministeerium. Veeteede ametisse on kontsentreeritud siiski suur hulk häid merendusspetsialiste, ja mitte kunagi ei jagu neid kahte kohta. Kaldun arvama, et ministeeriumide ühendamisel peaksid need ülesanded jälle veeteede ametile minema.

Ma tulin veeteede ametist ära 1992. aastal. Tollal töötas seal alla saja inimese. Oli veel küllalt tegus toimevõimeline seltskond. Nii palju tööd oli, et üks töötaja minestas kord ülekoormuse tõttu ära. Ega kogu aeg muidugi nii pingeline ei olnud, aga perioodi küll. Oli huvitav ja raske aeg.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Mõõdukas JÜRI LEMBER

Miks kandideerite riigikokku?

Eelkõige sellepärast, et meremehed, st. Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu juhatuse liikmed, kes üldjuhul on ka laevaperede usaldusisikud, tegid selle ettepaneku. Koos oleme leidnud, et nii oma programmi kui senitehtu poolest, eelkõige tööseadusandluse ja sotsiaalkindlustuse alal, on Mõõdukad ainus meile vastuvõetav erakond. Kandideerin Nõmme ja Mustamäe piirkonnas 633. numbri all.

Astusite niisiis Mõõdukate erakonda?

Et nende nimekirjas kandideerida, poleks tingimata vaja olnud partei liige olla. Aga oma isiklike vaadete tõttu olin liikmeks astunud enne, kui kandideerimisettepanek tehti. Usun siiralt, et EMSA juhatuse otsus polnud seotud mu Mõõdukate erakonda kuulumisega. Nad oleksid võinud valida ka hoopis teise erakonna ja hoopis teise kandidaadi.

Olete varem parteis olnud?

Kooli ajal pakuti küll, aga ma keeldusin astumast. Minu karjääri see õnneks enam ei takistanud.

Räägiksite siis ehk isiklikust maailmavaatest?

Usun, et see väljendub ka Mõõdukate programmilistes hüüdlausetes. Esimene neist: aitab jamast!

Et teeme ise, teised ei oska?

Mitte et ei oska, vaid neil tunduvad olevat mitte rahva ega riigi, vaid isiklik tasku ja isiklikud huvid esiplaanil. Ja oma tegevuses lähtutakse sageli onupojapoliitikast.

Kas te väidate, et Mõõdukad erinevad teistest ja on aatemehed?

Väidan, et suur osa Mõõdukate toetajaskonnast erineb kardinaalselt praegu võimul oleva valitsuskoalitsiooni tipp–persoonidest. Mu meelest siin ei ole isegi nagu millegi üle vaielda.

Mis mu maailmavaadet puudutab, siis see on nagu Mõõdukatel – sotsiaaldemokraatlik. Ei pea otsima teravaid konflikte, vaid lahendused tuleb leida ühiskonnna sees töiselt, läbirääkimiste teel. Aga lahendusi saab leida ainult siis, kui ametnikud ja poliitikud on avatud ning ausad, välditakse kõikvõimalikku keerutamist ja varjamist.

Märksõnadega öeldes: liberaalne majandus, säästlik areng oleks nii majandus– kui sotsiaalvaldkonna loosung. Et tulemusi saavutada, tuleks põhirõhk asetada loomulikult hariduse tänapäevastamisele, mis on praegu merenduses eriti valus probleem. Meie konsultandid teatavasti aitasid ja koostasid ilusad programmid, aga nende elluviimine on senini väga kesisel järjel. Ja teiseks: majandus võib ju liberaalne olla, aga tööseadusandlusel on väga tähtis roll, kuni tööandjate psühholoogia ei ole jõudnud arenenud turumajanduse tasemele, kus tähtsat osa hakkab mängima niisugune kategooria nagu sotsiaalne partnerlus. Just viimatinimetatu väldib teravaid konflikte ühiskonnas ja viib edasi.

Kas teile endale ei hakka külge jääma konfliktide tõstja maine?

Kui teine pool aina keerutab ja annab lõpmatuseni vaid lubadusi, siis on kusagil piir ja enam ei saa läbirääkimisi pidada. Aga proovida tuleb ikkagi nii kaua kui vähegi võimalik. Mitte nagu mõni teine erakond, kes kohe kõigepealt alustab meedias kriitika– ja laimukampaaniat, ilma et üldse mingeid kokkusaamisi ja läbirääkimisi oleks katsetatud. Muidugi, kui teine pool ei soostu vastaval teemal üldse läbi rääkima, siis pole midagi teha ja konflikt on vältimatu. Ei saa olla põhimõttelage. Alus, mille baasil ühiskonnas dialoogi peetakse, peab olema aus ja avatud.

Mida õieti näitab teie asetamine Mõõdukate nimekirjas 48. kohale: et neil on teist nii palju paremaid päid? Ja üldse, kui tõenäoline on sellelt kohalt riigikokku pääsemine? Teid tundvad ja hindavad meremehed, kes ehk teie poolt hääletaksid, ei ela ju kaugeltki kõik Nõmmel ja Mustamäel.

Jah, kahjuks on meil niisugune valimisseadus, et üleriigilisi kandidaate ei ole olemas. Konkreetseid kandidaate saavad valida vaid konkreetses valimisringkonnas valijaiks registreerunud inimesed. Mõõdukate nimekirjas olin õieti 25. kohal, aga et moodustasime ühise nimekirja Rahvaerakonnaga, siis liikus numeratsioon kaks korda edasi. 25. oli minu kui värskelt poliitikas tegutsema hakanu kohta väga soliidne koht. Arvan, et niisugune inimene ei peakski liiga vara liiga kõrgele sattuma. Leian, et on väga hea, kui laevaperede liikmed valisid välja erakonna, kelle nimekirjas nende kandidaat sobib kandideerima. Ja kui nüüd kandidaat ise ei pääsegi riigikokku, siis tema kogutud hääled ikkagi toetavad nendele inimestele sobivat erakonda, ja see mõjutab erakonna tööd riigikogus. Koostöö Mõõdukate erakonnaga laabus juba enne kandidaatide nimekirjade koostamist piisavalt hästi. Aga kui erakond pakkus kandideerimist ja meremehed leidsid ka selle olulise olevat, siis nii saigi tehtud.

Otsest riigikokku pääsemist pole ma iseendale eesmärgiks seadnud. Ma ei ole kunagi armastanud päevad läbi koolipingis või muidu laua taga istuda, see on väga raske amet. Ja kui muude elualade inimestele võib riigikogu palgatase atraktiivne olla, siis meremeestele mitte. Kandideerimine tuleneb rohkem missioonitundest ja arusaamisest, et kui nimekirjas 48. kohal olija tõesti parlamenti pääseb, siis saaks kaasa aidata sellele, et panna riigiaparaat lõpuks muret tundma meremeeste probleemide pärast. Praegu seda ju ei ole.

Miks õieti peaks parlamendis olema meremees?

Selleks, et kui seal ükskõik millist merendusega seotud eelnõu loetakse, ei oleks saalis ühtlaselt vaikiv ja tukkuv seltskond, kes asjast mitte midagi ei jaga ega ühtki küsimust või kommentaari ei esita. Või kui esitatakse, siis oleks saalis veel keegi, kes aru saaks, millest üldse jutt on. Merendus on nii spetsiifiline ala, et ilma erialase kogemuse ja võib–olla et isegi eriharidusetа ei mängi mingeid tegelikus elus ka rakendatavaid seadusi välja.

Aga kui satuvad kokku *isamaaline* meremees ja *mõõdukas* meremees ja *keskerakondlik* ja *koonderakondlik* meremees mingit seaduseelnõu arutama, siis kas nad koonduvad meremeestena võhikute vastu või jäävad erakondikud huvid peale?

Kui erakonnal on mingi merendusalane poliitika välja kujunenud, siis esindab ta oma erakonna arvamust. Või kui seda ei ole ja ta oma alalt seal üksi on, siis tuleb see välja kujundada. Aga usutavasti leitakse erakondade üldtaotlustele vaatamata ikkagi ühine lahendus, mis viiks Eesti merendust edasi, nõnda et meie merenduse-ettevõtted oleksid jätkuvalt võimelised edukalt konkureerima rahvusvahelisel turul ja et seda oleksid võimelised tegema ka meremehed. Need on omavahel seotud asjad. Ei ole võimalik ainult ettevõtlust arendada ja firmadele maksusoodustusi teha, neid soodustusi tuleb teha ka meremeestele. Iga ettevõtte areng sõltub ju ennekõike personalist – selle motivatsioonist ja heaolust.

Kaadrid otsustavad kõik?

See on niivõrd vana tarkus, aga hetkel on paljud meie reederid meremeeste meelest nad kahjuks täiesti ära unustanud. Sageli puudub igasugune personalipoliitika, meremeeste ettevalmistus lonkab – paberid on küll korras, aga see, kuidas kursuseid ja õppusi korraldatakse, võimaldab tugevat kriitikat. Räägitu peaks olema praktikas rakendatav, mitte nii, et ühest kõrvast sisse, teisest välja.

Kas aastaid merendusringkondades kõlanud mõte "Oma mees parlamenti!" viitab kuidagi senitehtud merendusseaduste kvaliteedile?

Väga võimalik. Meremeeste esindaja olemasolul riigikogus oleks protsess eelkõige võinud kiirem olla: riigikogu liikmeil on teatavasti õigus seaduseelnõusid ka ise esitada. Ja mis seaduseelnõusid puudutab, siis kaldun arvama, et teiste riigikogu liikmekandidaatide käest pole need ükski niimoodi läbi käinud nagu "Regina Baltica" vanemtüürimehe käest, kes on koos teiste spetsialistidega laevalt näiteks "Meresõiduohutuse seadust" neli korda parandanud. See eelnõu sattus mu mäletamist mööda minu kätte juba mõõdukate käest, kes küsisid konsultatsiooni. Osa seaduseelnõusid on saatnud ka teede– ja side– või siis sotsiaalministeerium.

Kurikuulsa "Meremeeste seaduse" eelnõu kättesaamisega oli aga probleeme, osutus väga tööandjakeskseks. Arutasime seda laevades mitu korda, aga ei oldud nõus sisse viima parandusi, mis meremehi oleksid rahuldanud. Näiteks kuidagi ei soostutud ära võtma sõna *kuni* lauses: ületunnitöö eest makstakse kuni poolteisekordselt. Ka eelnõu ülesehitus ei rahuldanud tänapäevanõudmisi. Üldse peab ütlema, et eelnõude esmane tase on olnud madal. Töörühm sai nende eest küll tasu, aga teistel tuli neid mitu korda ringi teha.

Sadamaseaduse ja laeva asjaõigusseaduse eelnõude puhul ei ole sõna sekka öelnud – need olid spetsiifilisemad, rohkem juriidilist tausta nõudvad.

Missugusele nüüdseks vastu võetud seadusele teil kõige rohkem pretensioone on?

Neid on päris vähe olemas, ja olen ise tegemise juures olnud... Ei saagi ühtki päris halvaks tunnistada. "Meresõiduohutuse seaduses" muidugi on üht–teist puudu, nagu näiteks meditsiini osa. Selle vajadus on selgunud tagantjärele, Meremeeste Haigla arstidega rääkides. Aga kõike on võimalik seaduseparandustega korrigeerida.

Põhiprobleem on aga selles, et kui 1928. aastal oli olemas meremeeste seadus ning meremeeste töö– ja puhkeaja seadus, siis praegu meil neid ei ole. Ning pole ka ratifitseeritud enamikku meremehi puudutavaist ILO (Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni) konventsioonidest. Vaat see on pretsedent. Muu tsiviliseeritud maailm seda veel ei teagi. Ei tea ka seda, et Eesti riik unustas 1994. aastal ära need konventsioonid, millega oli omal ajal ühinetud, ehkki nimetab end tollase Eesti Vabariigi õigusjärglaseks. Üks neist oli laevahuku korral kompensatsiooni maksmise konventsioon nr. 128, mis nägi ette vähemalt kaks keskmist palka neile inimestele, kes laevahuku tõttu ilma tööta jäid. Minu teada ei maksnud "Estonia" teisele meeskonnale keegi kaht kuupalka, nad istusid parimal juhul miinimumpalga peal.

Missugust seadust praegu kõige karjuvamalt vaja oleks?

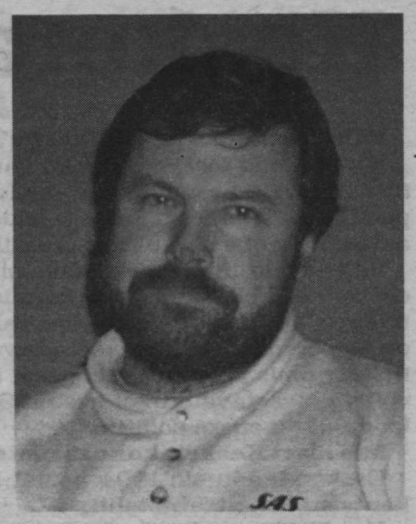
Oleme sellest alustanud, see on "Meremeeste töö– ja puhkeaja seadus", sest üldine töö– ja puhkeaja seadus ei arvesta meremeeste töö spetsiifikat.

Siinkohal küsiksin teiste meremees–kandidaatide käest, mida nemad on Eesti merenduse heaks seadusloome vallas teinud. Hr. Ninnasel ja hr. Tõnnissonil on EMSA kandidaadi ees siin suur eelis, sest tema lõpetas 1988. aastal alles merekooli. Hr. Tõnnissoni töövili on meresõidukoodeksi vastuvõtmine, aga see sarnaneb üsnagi omaaegse venekeelsega; tõeliselt tänapäevast ei loodud.

EMSA ja mehaanikute kutseühingu kooskõlastusega on läinud sotsiaalministeeriumi kaudu Tartusse tööseadusandluse *ema* Inge Orgo kätte "Meremeeste töö– ja puhkeaja seaduse" eelnõu. Ootame seda tagasi tema kommentaaridega, kooskõlastatuna praegu kehtivate õigusaktidega. Eelnõu on minu koostatud, aluseks võtsin omaaegse kehtinud seaduse. See tuli lihtsalt vastavusse viia praegu kehtivate ILO konventsioonidega. Iseenesest on see küllalt lihtne seadusandlik akt.

Sotsiaalministeerium ja teede–ja sideministeerium loobivad üht palli kogu aeg üksteisele tagasi: millegipärast ei taha kumbki meremeestega õieti tegelema hakata. Suuresti on probleem selles, et ei ole piisavalt merendust tundvaid spetsialiste. Merendusjuristide poolest, kes tunneksid nii spetsiifikat kui Eesti ja rahvusvahelist tööõigust, oleme täielikult vaeslapse osas. Vandeadvokaat Siiri Schneider, keda praegu lepingu alusel kasutame, läheb kevadel Viini paarinädalasele seminarile. Valmistame endale ette merendusalal kvalifitseeritud juristi. Teisiti ei saa. Ka ise kavatsen jätkata õpinguid – kas Õigusinstituudis või Tartu Ülikoolis juura alal. Seda on nii või teisiti vaja, sest neid mehi pole, kes õla alla paneksid.

Vanemtüürimehena töötades tegelesin eelnõudega ju vabast ajast, ja ühe või teise mehe poole pöördudes sain sageli vastuseks, et näe, lubasin küll vaadata, aga ei jõudnud, midagi tuli vahele. Inimestel on oma särk ihule ikka nii lähedal, et ei taibata üht elementaarset asja: endal läheks ka hiljem palju paremini, kui seadusandluses oleks kõik sobival viisil fikseeritud, mängureeglid paika pandud. Palju probleeme langeks ära.



Kuidas teie *särgiga* on: olete ju paljulapseline isa?

Ju see dilemma on mul praegu lahendatud oma pere kahjuks. Aga siiski, ega pereelu jää sellepärast elamata, et palju vaba aega seadusandlusele kulub. Nüüd, pärast merelt äratulemist, jäävad laupäevad–pühapäevad rohkem ikkagi nagu minu omadeks.

Praegu on riigikogus käsil "Lootsiteenistuse seaduse" eelnõu. Kas teil selle kohta mingi arvamus on?

See on ka meie juurest mitu korda läbi käinud. Aga lootsindus on kitsalt spetsiifiline valdkond; praegustes Eesti oludes peaksid nad saama rohkem iseseisvust. Lootsid soovivad asutada äriühingut, ja kellelgi ei saa selle vastu midagi olla, kui see tekib ja hakkab efektiivselt lootsinduse probleemidega tegelema. Lootsidel ei oleks sellise äriühingu järele vajadust tekkinud, kui veeteede amet oleks suutnud piisavalt lahendada nende probleeme, lootside ettevalmistamist näiteks. Olnuks vastav personalipoliitika ja lootsidele tehniliste vahendite võimaldamise kava ning seda oleks ka järgitud, poleks iseseisvumise mõtet ehk tekkinud. Aga olukorras, kus igale vähegi soliidsemal ametikohal olevale ametnikule ostetakse *Toyota* ametiautoks, nagu veeteede ametis mõni aeg tagasi juhtus, mitte aga lootsikaater, mis tormise ilmaga võimaldab ohutult ja mugavalt lootsidel tööd teha, on lootside tahtmine õigustatud.

Kui kõrgelt te hindate Mõõdukate šansse riigikokku pääsemisel?

Mitmed firmad on seda uurinud. Peaks kujunema miinimum 10% kohtade arvust. Maksimum oleks ehk 20% ümber.

Miks valija peaks teie poolt hääletama?

Iga inimene otsustab ise, kelle poolt hääletada. Minu poolt ei p e a hääletama.

Tahaksin ainult seda, et inimesed, kes valima lähevad, vaevaksid oma pead natuke ka eeltööga: uuriksid kasvõi sugulaste–tuttavate käest või helistaksid otse meile siia ametiühingusse. Ühesõnaga, tunneksid huvi, mitte ei valiks umbropsu, silm kinni, pastaka otsaga mingi suvalise numbri peale osutades. Ega valiks ka lihtsalt tuttavana tunduvat nime, meenutamata ja selgitamata, kes see inimene õieti on. Vastavaid telesaateid on ka ju hulgem.

Oletagem nüüd, et pääsesite riigikokku. Kas siis lahkute seniselt töökohalt?

Sõltub töökoormusest. Ametiühingu esimehe täiskohalt on mul plaan niikuiniii lahkuda, jääda rohkem strateegiliste küsimustega tegelema. Olen andnud lubaduse minna mereharidusekeskusesse tööle – näiteks laevajuhtimisteaduskonda dekaaniks või siis õppeprorektoriks, oleneb, missugust kohta pakutakse. Tegelen ka laevajuhtide õppeprogrammi tänapäeva nõuetega vastavusse viimisega, samuti selle projektiga vastavusse viimisega, mille taanlased ja hollandlased meile pakkusid.

Kooli olen lubanud minna järgmisest õppeaastast. Riigikokku valituna tuleks siiski ainult seal töötada – näen praegu riigikogu liikmete töökoormust ja arvan, et põhikohaga mujal ka veel töötada pole võimalik.

Kas riigikokku minnes palgas võidaksite või kaotaksite?

Praegust palka arvestades võidaksin. Merele tagasi minekuga võrreldes kaotaksin.

Kas oleks põhjust valimiste korda muuta? Kuidas teie seda parandaksite?

See on teoreetilisse valdkonda kuuluv asi, mida ma ei ole analüüsinud. See eeldaks väga mitmete faktorite arvestamist; vajaks ka selgitamist, kellest valijaskond praegu koosneb. Usutavasti on praegune süsteem optimaalne. Mis ei tähenda, et kunagi hiljem poleks ka üleriigilised kandidaadid välistatud. Paljud ei ole siiski neis ringkondades tuntud inimesed, kus nad kandideerivad.

Kas mõne olemasoleva seaduse kiiret muutmist peate vajalikuks?

Pean pigem vajalikuks takistada nende nõmeduste vastuvõtmist riigikogus, mida viljeleb justiitsministeerium. Pean silmas võlaõigusseaduse eelnõu niisugusel kujul, nagu see praegu on. Tuleks takistada niisuguste totruste vastuvõtmist, mis pole adekvaatsed Eesti arengutasemega turumajanduses ja nende suhetega, mis alles ühiskonnas kehtivad. Praeguses situatsioonis pole see rakendatav, mida ennatlikult teha tahetakse. Nii on kuuldavasti veel mõnede töös olevate eelnõudega: need on teatud huvigruppide initsiatiivil eelnõuks saanud ja neid püütakse läbi suruda, kuid need pole praktikas rakendatavad.

Omaette lugu on seadustega, mis on vastu võetud, rakendussätted aga välja töötamata. Kuuldavasti on lootsinduses just see häda: on juba hulk aega õpilane oldud ja tahaks lootsiks saada, aga rakendussätteid ei ole. Puudub määrus, millistel alustel koostatakse komisjon ja missugustest kriteeriumidest sel tuleb lähtuda, et lootsiõpilane lootsiks tunnistada.

Aga üldisemalt rääkides: vaja on välja töötada kõik seadusandlikud aktid, mis võimaldavad Eestis lõpuks ratifitseerida Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meremehi puudutavad konventsioonid.

Näen meremehest riigikoguliikme missiooni selles, et saaksid tehtud kõik puuduolevad seadusandlikud aktid ja et me ei saaks väljastpoolt enam selle halva kuulsuse osaliseks, et meil on banaanivabariik, kus seadusandluses sageli mitmetes valdkondades laiub tühimik.

Mari Vamba
Madli Vaitismann

Koonderakondlane REIN MERISALU

Miks kandideerite riigikokku?

Mõnes mõttes on sellele lihtne vastata ja mõnes jälle küllaltki raske. Merenduse ja merenduspoliitika juures olen olnud päris tükk aega. 1995. aastal olin teede- ja sideministeeriumis lühikest aega merenduspoliitika osakonna juhataja. 1989. aastal, kui lõime firma *Baltic Group Interational*, hakkasime esimesena saatma meie meremehi välisriikide laevadele.

Päris esimesed meremehed saatsime küll veel varem, juba 1987. aastal, välislaevadesse tööle vetelpäästeühingu kaudu. Siis oli see omaette julgustükk, sest tollal oli päris võimatu, et punase passiga inimesed sinna tööle saaksid. Aga mul oli tore kompanjon hr. Ahlström, kes tahtis oma kahte laeva just eesti meremehi tööle. Talle oli nimelt mulje jäänud, et nad on väga tublid töömehed. Tema "Trade Wind'i" ja "Trade Sky" peal oli kokku 24 meie meremeest. Meremeestele oli see tollal väga kasulik – palgavahe siinsega oli kuni 20 korda –, samuti ka vetelpäästeühingule, mis vahendustasu sai. Võiks öelda, et vetelpäästeühing eksisteerib siiani tolleaegse teenistuse arvel.

Pahandusi muidugi tekkis, sest oli ju täiesti võimatu, et näiteks Arhangelskisse tuleb sisse välislipu all laev, punapassidega mehed peal. Aga et Moskva kõrge ametniku kooskõlastus oli olemas, siis õnnestus Gorbatšovi uutes tuultes asjast puhtalt välja tulla.

Hiljem ministeeriumis töötades veendusin: kogu meie meremajandusele – nii transiidile, kalandusele kui laevandusele –, kasuliku poliitika rakendamine sõltub suurel määral riigikogust. Inglismaal näiteks on terved firmad, mis tegelevad *lobby*tööga – nende äri just sellel põhinebki. Aga meil niisugust süsteemi ei ole. Meil peavad spetsialistid riigikogus olema, sest enamik teiste alade inimesi mõtlevad teistsuguste kriteeriumide järgi ja neile tuleb asja väga põhjalikult selgitada. Näiteks seda, miks on laevandusfirmad vaja täielikult tulumaksust vabastada ja viia sisse tonnaažimaks. Lihtsalt niisama ei suuda ju keegi, kes laevandusega tegelenud ei ole, sellest aru saada.

Või veel üks näide, see kalamajanduse vallast. Euroopa Liiduga ühinemisel on väga oluline, et kõigi vastavate lepingute kooskõlastamisel ja allakirjutamisel Eesti tingimata arvestaks meie kalameeste huvidega. Üks prohmakas on juba tehtud: aastal 2000 peab meie kalalaevadel olema niisugune süsteem, mis fikseerib ära püütud kala koguse; see antakse kaldajaamadele teada. Ühesõnaga, lihtsalt niisama ei ole siis enam võimalik kala merest välja tõsta. Asi iseenesest väga õige, aga selle aparatuuri soetamine on väga kallis, maksab umbes 25 000 $. Aga nende laevade eneste maksumus on äärmisel juhul 100 000 $ ja nimetud aparatuuri soetamine on kalameestele küllaltki suur koorem. Kalahindu arvestades on see praktiliselt Eesti kalanduse väljasuretamine. Miks nii on juhtunud? Sellepärast, et otsustajad on näinud küll asja suurt kasulikkust, aga pole osanud mõelda, mida see endaga kaasa toob.

Niisuguste asjade märkamiseks oleksin riigikogus küllalt sobiv inimene – mul on vastav erialane koolitus.

Sündisin 1948. aastal Kohilas, osaliselt sellepärast kandideerin Harju- ja Raplamaal. Edasine elu on mind küll sidunud tihedalt Saaremaa ja Tallinnaga. Kolhoosnikust isa oli saarlane, ema ingerlane, nii et eestlasele tüüpiline segatud veri.

Kuidas siis sisemaalt merele minnakse?

Üks vanaisa vend oli Norra laevaomanik, kellega küll kontakt ammu kaotatud. Aga isa rääkis mulle temast palju, ja nooruses oli võib-olla see üks põhjusi, miks hakkasin merele tahtma. Saaremaal isa sugulaste juures olin ka muidugi väga tihti. Pärast 8. klassi läksin tollasesse Tallinna Kutsekooli nr. 1 laevanduse erialale ja samal ajal õppisin ka meremeeste kaugõppekeskkoolis. Meie kursuselt olime kahekesi, kes me mõlemad koolid korraga lõpetasime. Seejärel sõitsin kalalaevadel aastakese merd. Siis läksin Tallinna Kalatööstuslikku Merekooli II kursusele laevajuhtimist edasi õppima, ja lõpetades sain kohe tüürimehe kutse, sest sõidustaaz oli juba täis. Töötasin "Pärnu Kaluris", olin tüürimees ja kapten, sain flotilli ülemaks.

Õppimine on mulle alati meeldinud, ja nii läksin Tartu Ülikooli kaugõppesse õigusteadust õppima, mille lõpetasin 1976. aastal. Mu õpetaja oli mereõiguse professor Abner Uustalu. Seejärel läksin ka veel psühholoogiat õppima, mis küll päris lõpetamata jäi.

Kas valitavas kogus olete varem olnud?

Ei ole. Pole seni eesmärgiks seadnud poliitikasse minna. Siiski olen Koonderakonna üks asutajaliikmeid.

Eelmises parteis olite ka?

Jah, nagu kõik, kes juhtivail kohtadel olid. Esiteks, tollal polnud selleta võimalik kapteniks saada. Teiseks, minu tee läks ehk teistest natuke erinevalt. 70-ndate aastate lõpul hakkasin tegelema olümpiaregati korraldamisega – olin tollal meistersportlase kandidaat purjetamises. Olin esimesi purjespordikeskuse direktoreid ja ühtlasi sadama ülem. Õigemini, direktoriks mind ei kinnitatud, sest teatud organite soovitused jäid puudu.

Kas üks partei nii suurt mürgitust ei tekitanud, et suhteliselt ruttu teise astusite?

Koonderakonda läksin niisama lihtliikmeks. Peeter Lorents kutsus, et tule aita korraldada. Temaga olime head tuttavad teaduste akadeemias töötamisest, kus olin küberneetikasinstituudis sektorijuhataja ja tegelesin standardiseerimisega.

1985. aastal valiti mind vetelpäästeühingu esimeheks. Tollal oli see n.ö. nomenklatuurne koht. Ühingu eesotsas olen tänapäevani, aga muidugi mitte palgalisena. "Liivi Laht" ja Liivi kaubamaja, mille osanik ühing oli, aitasid 80-ndate teisel poolel selle organisatsiooni finaantsolukorda parandada.

Järgmine ühisettevõte, mille tegemisel osalesin, oli *Baltic Group International*, mis hiljem muutus aktsiaseltsiks ja eksisteerib praegugi. Olen seal juhatuse esimees ja sealt saan oma palga.

1997. aastal valiti mind Eesti Laevaomanike Liidu presidendiks. Liidul oli finantsraskusi ja ega selle organisatsiooniga eriti üldse ei arvestatud. Nüüdseks on finantsseis võrdlemisi hea, ja ka meie tuntus eri ametkondades on oluliselt paranenud. Oleme osanud *lobby* teha ja meist peetakse lugu.

Arvan, et tean, kuidas vajalikes kohtades meile vajalikke asju läbi suruda: kus ja kellega rääkida ning mida rääkida. Mõni inimene võib olla väga tark ja peas häid mõtteid kanda, aga kui ta ei suuda neid teistele selgitada ja oma tahtmist läbi viia, siis sellest on väga vähe kasu.

Kui tõenäoline on 161. kohalt riigikokku pääseda?

Asjal on jumet seetõttu, et kui ringkonnas enam hääli saab, on võimalik võitjaks tulla. Tulemus sõltub nii valijate usaldusest kui iseendast – enda aktiivsusest, sellest, kuidas suudad valijaile selgeks teha, miks ja mida tahad ning kes oled. Asi pole üldse lootusetu.

Kuidas sõnastaksite oma maailmavaate?

Eks ma olen põhimõtteilt demokraat.

Keskerakonna pakutud astmelise tulumaksu vastu olen kindlalt. See võiks hakata vaid siis tööle, kui rahva elatustase oleks kõrge. Palju neid inimesi siis on, kelle palk on üle 30 000 krooni, et rohkem maksma hakata? Sisuliselt oleks võit ju väga väike. Sihtsuunitlusega toetused on praegu õigemad. Kolme-nelja aasta pärast ehk võiks kõne alla tulla, kui kõik hästi läheb. Me oleme praegu majanduskriisi poole teel, see tuleb. Ja tuleb tugev. Palju firmasid läheb pankrotti. Riigikogus peab olema inimesi, kes oskavad riigi raskest seisukorrast välja tuua.

Teil on tegemist olnud meremeeste rakendamisega välislipu alla. Järelikult tunnete nii nende siinset töökeskkonda kui välismaist.

Ja peale selle olen ka ise väga palju maailmas sõitnud ning näinud. Mullugi sõitsin poolteist kuud Vahemeres kaptenina.

Soomlaste boikott on selle teemaga seotud. Kolm aastat tagasi meremeeste kodu avamisel olid ka Soome meremeeste ametiühingute esindajad, kes ütlesid otse välja, et nüüd on vaja neil hakata meiega kollektiivlepingut sõlmima. Nende arvamus oli, et Eestil nagunii ei jää laevandust ning nemad dikteerivad olukorra, kus me oleme sunnitud seda tegema. Ütlesime, et võimalik – kui Soome muutub Eesti osariigiks...

Usun, et ka meie ametiühingud ei luba Soome ametiühinguil oma tingimusi dikteerida ega ole nõnda lihtsameelsed, uskumaks, et Soome vennad tulevad neid aitama, neile tööd ja suurt palka muretsema.

Asi on väga lihtne. Mida kindlustatum, mida majanduslikult kindlam on laevaomanik, mida kindlamad suhted on tal kollektiivlepingu vahendusel oma meremeestega, seda kindlamalt saab meremeestele suuremat palka maksta.

Soome ja Eesti merendus konkureerib siin Läänemerel omavahel, huvid on erinevad. Soome merenduspoliitika ütleb, mida taotletakse. Ridade vahelt on välja lugeda, et Eesti on neile konkurent, kui meil laevandus alles jääb. Faktidega on seda väga raske tõestada, aga mulle on räägitud, et mõne Eduskunna liikme arvates on olemas leping *Finncarriers*'i ja Soome meremeeste ametiühingu vahel ühe teatud konkurendi väljatõrjumiseks. See, mis toimunud on, veenab leppe võimalikkuses.

Loodame, et Helsinki ringkonnakohtu otsus on meid toetav, siis on võimalik protsessi jätkata. Kui mitte, siis ilmselt on asi tõsisem. Lähemal ajal läheb meie kiri ka Euroopa Liidu laevaomanike liidule, kus palume toetust ebaausate võtete kasutamise vastu.

Mida suudab üks meremees parlamendis?

Küsimus ei ole tema ühes hääles. Hääli on võimalik "osta" – muidugi mitte kellelegi raha makstes. Tähtis on informatsioon, selle kiire kättesaadavus.

Ka on saadikul õigus seaduseelnõusid algatada. Ja üldse eeldab tänapäeva parlament vähemat 50% juriidilise haridusega inimesi. Meil on neid parlamendis vähe, ja osa tegeleb ka pigem väljaspool riigikogu. Lisaks eeldab seadusloome ka juristidelt eriettevalmistust. Ise olen vastavad päris pikad kursused majandusinstituudi juures läbi teinud.

Meremeest on sinna vaja ka sellepärast, et teistele merendusasju selgitada. Pidevalt kolleegidega lävides saad suhtleja inimesena paljugi ära teha. Parlament tegutseb õieti ju kokkuleppemeetodil.

Viimatise laevandustüli probleeme tuli väga palju selgitada. Parlamendiliikmedki on öelnud, et pole nii suurt *lobby*tööd näinud, kui laevaomanike liit nüüd tegi. Aga tegemist oli ju Eesti majanduse julgeolekuga. Järgmisel aastal on Soome Euroopa Liidu juhtmaa, ja muidugi on meie kahe riigi omavahelised suhted siis eriti tähtsad. Aga ka peaminister mõistis meid hiljem; samuti tegi ametiühingute liit jõulise avalduse.

Kui nüüd korraks oletada, et mitu erinevast erakonnast meremeest pääseb parlamenti, siis kumb kaalub teise üles: kas erakondlik kuuluvus või meremeeste ühishuvid võhikute vastu?

Mina olen küll eelkõige meremees, nii oma hingelt kui tegudelt. Pean ennast spetsialistiks, kes tegutseb poliitikas. Usun seda ka teiste võimalike meremeestest parlamendiliikmete kohta: kõigi eesmärk on ikka merenduse arendamine.

Missugust viimasel ajal vastuvõetud merendusseadustest peate halvimaks?

Peab tegijaile au andma, et suur hulk vajalikke seadusi on olemas. Aga samas peab ütlema, et nii meresõiduohutuse kui ka sadamaseaduses on ääretult palju puudujääke. Need eeldavad parandamist. Ja muidugi on kahju, et meremeeste seadust vastu ei võetud. Ametiühingute survel võeti see menetlusest ära. Minu meelest oli see viga, sest oleks ju saanud kokku leppida ning teha vastavad parandused ja meil oleks see seadus juba olemas. Nüüd aga me kõik, nii laevaomanikud kui meremehed, sisuliselt iga päev rikume olemasolevaid seadusi.

Missugust seadust nüüd kõigepealt vaja oleks?

Just eelnimetatut. Korralagedus tuleb ära lõpetada. Loodan väga, et asekantsleriks läinud juristiharidusega mees, seadusloomega ennegi kokku puutunud Heiki Lindpere hakkab aktiivselt tegutsema.

Peame end ka määratlema mitmesuguste rahvusvaheliste organisatsioonide suhtes. Mõtlen eelkõige ITF-i – et meid ei kuulutataks mugavuslipumaaks. Sel oleks Eesti merendusele väga suur tagasimõju.

Uue laevanduspoliitika väljatöötamine on laevaomanike liidu üks lähieesmärke. Ka see eeldab tööd parlamendis ja tööd spetsialistidega. Läti laevanduspoliitika näol on meil hea eeskuju olemas. Kokkulepe on Hollandiga: meie laevanduspoliitika oleks nende oma edasiarendus, n.ö. järg. See tähendaks kogu laevanduse maksupoliitika ümberkujundamist. Peale muude sellealaste küsimuste: praegu resident, kes ei viibi üle 183 päeva Eestis ja saab oma tulu mujalt, ei pea Eestile tulumaksu maksma. Tegelikult kõik riigist väljas viibivad ja välisriigi lipu all töötavad meremehed peavad tulu Eestis deklareerima ja siin tulumaksu maksma. See ei ole sisuliselt õige, ka rahvusvahelise arusaama kohaselt.

Maksude juures on üks väga oluline asi see, et need peavad olema mõistlikud. Makse peab maksma, kuid vastavad seadused peavad ka firmasid ja üksikisikuid igatpidi soodustama seda tegema. Igasuguse sunniaparaadi ülesehitamiseks ja töölepanemiseks läheb alati rohkem raha kui selle soodustamiseks, et oleks tahtmine ning oleks võimalik makse maksta. Lisaks tekitab sund muidugi ka trotsi.

Mida lootsiteenistuse seadusest arvate?

Laevaomanike liidult küsiti ka selle kohta arvamust. Meie vastus oli, et see on väga hea lootsiühingu põhikiri ja niimoodi tuleks seda käsitledagi. Aga seaduseelnõust pole selle puhul juttugi.

Miks peaks Koonderakonda valima?

Harju- ja Raplamaal pole teised erakonnad meremehi üles seadnud – kes seal meremeest tahab valida, sel ei jäägi muud üle. Kui mina sobin, siis valige Koonderakond!

Kui teid valitakse riigikokku, kas siis lahkute praegustelt töökohtadelt?

Saadik ei saa tegeleda samal ajal muude asjadega, küll aga ühiskondliku tööga. Võin edasi olla vetelpäästeühingu esimees ja laevaomanike liidu president, kui sealt palka ei saa. Aga äriga ei saa tegeleda. Sellega on küll lihtne: mul on täiskasvanud poeg, kes on ekspedeerimisspetsialist.

Kas riigikokku sattudes palgas võidaksite või kaotaksite?

Arvan, et palgas kaotan. Aga olen juba viiekümnene; mul on perekond, on neli last, väikseim 9-aastane. Olen neile suutnud kindlustada koolitamise, mul on olemas kõik hädavajalik, et lihtsalt korralikult tööd teha. Ühesõnaga, pole erilist häda, kas saan 1000 kr rohkem või 1000 kr vähem. Loodan, et mul on selline pea otsas, et kui tahan juurde teenida, siis võin seda teha kas kirjutades või veel mõnel muul viisil, mis on saadikule lubatud.

Missuguste seaduste kiiret muutmist peaksite vajalikuks?

On olemas käibemaksuseadus, on tulumaksuseadus, on hulk paragrahve tolliseaduses, mis vajaksid merenduse ja üldse ettevõtluse seisukohalt parandamist. Need ei tööta nii, nagu seadusandja on mõelnud. Paljud firmad ehk ei teagi, et vastavalt neile seadustele maksavad ka makse, mida tegelikult ei peakski maksma. Üks Läänemaa laevaomanik pöördus meie liidu poole, ja me leidsime, et seda firmat ahistatakse käibemaksuga, mida vastav maksuamet seepeale ka tunnistas. Meie ametnikud kipuvad seaduse mõistet laiendama, mida õigusteooria järgi aga teha ei saa.

Kas teil on ettepanekuid valimiskorra muutmiseks?

Kindlasti on. Ei ütleks, et valimised peaksid täiesti isikuvalimisteks muutuma, selles on ka omad ohud, sest on tõesti palju mõistlikke poliitikuid, kes pole nii populaarsed, et otse sisse saada, millest oleks aga suur kahju. Küll aga olen täiesti kindel, et vähemalt 30% riigikogu liikmeid peaks iga valimistega vahetuma. Seal pole mõtet hoida inimesi, kelle parim investeering ongi sinna pääsemine ja kes seal õieti midagi ei tee. Neid parlamendiliikmeid, kes midagi jagavad ja ka midagi ära teevad, on kõige rohkem 40%.

Millal merelt ära tulite?

1978. aastal. Aga veel mullu suvel sõitsin poolteist kuud kaptenina Vahemerel.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Baller. 7. Utiil. 18. O.K. 19. Am. 20. Alf. 21. Ankara. 23. Santiago. 25. Saksa. 12. Autoveolaev. 13. L. Hea ... 27. Ta. 28. Endeemiad. Tiik. 15. El Niño. 16. Logu. 17. 31. Itta. 33. Pruun. 34. Go. 35. Traaler. 36. Iglu. 38. Ao... 39. Apu. 40. SOS. 41. HEJ. 42. Non-stop. 44. Topu. 46. Klinomeeter.

1 B	A	L	L	E	R	7 S	A	K	S	A
12 A	U	T	O	V	E	O	L	A	E	V
13 L	T	I	I	14 K	15 E	L	N	I	Ñ	O
16 L	O	G	U	17 U	T	I	I	L	18 O	K
19 A	M	20 A	L	F	21 A	N	K	22 A	R	A
23 S	A	N	T	I	24 A	G	O	25 H	26 E	A
27 T	A	28 E	29 N	D	E	E	30 M	I	A	D
31 I	T	32 T	A	33 P	R	U	U	N	34 G	O
35 T	R	A	A	L	E	R	36 I	G	L	37 U
38 A	O	39 A	P	U	40 S	O	S	41 H	E	J
42 N	O	N	43 S	T	O	P	44 T	O	45 P	U
46 K	L	I	N	O	M	E	E	T	E	R

ALLA: 1. Ballastitank. 2. Automaatrool. 3. L. Tigane. 4. Loiult. 5. EV. 6. Reeta. 7. Soling, Europe. 8. Alniko. 9. ... kail. 10. Señor. 11. Avokaado. 14. Kufid. 22. Ahing. 24. Aere. 26. "Eagle". 29. Naap. 30. Muiste. 32. Taani ... 33. Pluto... 37. Ujur. 40. 40. Som. 41. Hot. 43. s.n. 45. p.e.

Vesine vastlapäev

Küünlakuu hallilm ja tormituul ei suutnud mereväelasi vastlapäevakursilt kõrvale kallutada. Mereväclased lasid liugu, harjutasid vanu vastlapäevamänge, laulsid uusi ja vanu laule ja on nüüd täiesti veendunud, et tulevaks aastaks on pikad linad välja teenitud.

Mereväe inglise keele grupil oli vastlapäeva üritus Mereväebaasis võistlusmängudega "Kellel pikem liug" ja teatevõistlusega "Võta kelk ja jookse mäest üles!"

Esimest kohta jagasid Merevägi ja Kaitsejõudude Peastaap. Ühiselt püüti kehatemperatuuri taastada kuuma tee ja vastlakuklitega. Oli tore üritus ehk kena ühendus: võõrkeele õppimine ja Eesti traditsioonid käsikäes!

Anu Luks

Kes meil käivad

22. veebruaril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Estraden" (Soome), uus ro–ro laev
"Radopi" (Bulgaaria) – laadib malmi
"Kalana" (Eesti) – laadib konteinereid

Muuga sadamas

"Zoja" (Küpros) – laadib naftat
"Esterre" (Küpros) – laadib naftat
"Vassili Kalašnikov" (Vene) – laadib vanarauda
"Ladoga II" (Vene) – laadib puitu
"Tsolada Noreya" (Tai) – laadib väetist
"Baltiisky 110" (Vene) – laadib väetist
"Mista" (Malta) – laadib väetist
"Amur 2531" (Vene) – laadib alumiiniumi
"Volgo–Balt 106" (Vene) – laadib paberit
"Transbalt" (Eesti) , ro–ro laev
"Rakvere" (Eesti), ro–ro laev
"Uniselva" (Peruu) – arestitud

Paljassaare sadamas

"Amur 2511" (Vene) – laadib väetist
"Merlandic" (Antigua) – lossib külmutatud kanu
"Harix" (Panama) – laadib laudu
"Toris" (Antigua) – laadib väetist
"Cheivington" (Suurbritannia) – laadib metalli
"Stefany F" (Küpros) – laadib väetist

Paldiski sadamas

Laevu ei ole

«Meremehe» ilmumist rahastavad:

TALLINNA SADAM · Esman · ESSCO · TALLINK · Linda Line · BALTI LAEVAREMONDITEHAS · EstLine · EMSA

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 22. veebruaril

Neile, kes ootavad...

"MILLENNIUM ELMAR" – teel San Lorenzost Vadosse
"MILLENNIUM ALEKSANDER" – teel Kalamatast Tientsini
"PAUL KERES" – teel Århusist Shanghaisse
"KRISTJAN PALUSALU" – teel Vitoriast Pohangi
"GUSTAV SULE" – teel Ålborgist Norfolki
"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel Antwerpenist New Orleansi
"HAAPSALU" – teel Peterburist Baltimore'i
"VILJANDI" – teel Kaliningradist Philadelphiasse
"RAKVERE" – Muuga sadamas
"NARVA" – remondis Riias
"VALGA" – teel Kaliningradist Philadelphiasse
"SAKALA" – Ghentis
"SOMPA" – Antwerpenis
"KUIVASTU" – San Pedros
"RAKKE" –teel Fortalezast Cartagenasse
"VALKLA" – Doualas
"PIHTLA" – Abidjanis
"VIIDU" – Vene–Balti sadamas
"NAISSAAR" – Bandirmas
"VAINDLO" – Nikolajevis
"KASSARI" – teel Barreirost Antwerpenisse
"MUHU" – Genuas
"ABRUKA" – teel Tallinnast Liverpooli
"VILSANDI" – teel Liepajast Nea Moudhaniasse
"SOODLA" – teel Antwerpenist Muuga sadamasse
"KLOOGA" –Abu Kiris
"MUUGA" – Muuga sadamas
"VIRTSU" – teel Stockholmist Rotterdami
"KALANA" – Vanasadamas
"KURKSE" – Grimsbys
"DIRHAMI" – teel Antwerpenist Stockholmi
"KAPTEN KONGA" – teel Vlissingenist Peterburi
"KAPTEN VOOLENS" – teel Peterburist Rochefort'i
"MEHAANIK KRULL" – Imminghamis
"LEHOLA" – teel Setest Tunisesse
"LEMBITU" – Dartfordis
"VARBOLA" – Vlissingenis
"CALIBUR" – Kielis
"TRANSESTONIA" – Århusis
"TRANSBALTICA" – Muuga sadamas
"NEPTUNIA" – Bekkeri sadamas
"DONATA" – teel Riiast Helsinkisse

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Järgmine number ilmub veebruaris

Toimetuse postiaadress: 10133 Tallinn, Pikk 70, "Meremees"
Toimetuse asukoht: Tatari 64
tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–18
e-mail: meremees@online.ee

Mobiiltelefon: 8-25-238 088; peiler 11454 (operaatorkeskus 8-25811 951)

«Printall»

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Kersti Sõel ja Kaia Suun

Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR