

MEREOLUKORRATEADLIKKUS JA SELLE TÄIUSTAMISVÕIMALUSED EESTIS

Sven Sargma



ÜLEVAADE. Artikkel käsitleb mereolukorratedadlikkuse täiustamisvõimalusi Eesti Vabariigis. Esimeses osas vaadeldakse mereolukorratedadlikkuse loomise aluseid, selle ajaloolist kujunemist ja rolli Eesti merekaitsemudelid. Teises osas antakse ülevaade organisatsioonilistest ja institutsioonilistest aspektidest, mis pärsivad mereolukorratedadlikkuse täiustamist. Teise osa lõpus on uurimistulemuste põhjal analüüsitud mereolukorratedadlikkuse täiustamisvõimalusi ja esitatud ettepanekud valdkonna arendamiseks Eestis.

Uurimistöö¹ strateegiaks on juhtumiuuring (ingl *case study*), mis on ellu viidud põimitud juhtumiuuringuna (*embedded single case design*)². Uurimistöö eesmärgi täitmisel on kasutatud andmekogumismeetoditena dokumendianalüüsi³, küsitlust⁴ ja eksperdiintervjuud⁵. Uurimistöö andmeanalüüsimeetodina on kasutatud kvalitatiivset sisuanalüüsi (*qualitative content analysis*)⁶.

Uurimistöö tulemusel selgusid mereolukorratedadlikkuse täiustamissuunad ning nende põhjal tegi autor seitse praktilist ettepanekut mereolukorratedadlikkuse arendamiseks.

Võtmesõnad: mereseire, merevõim, julgeolek, ohutus, sõjaline juhtimine, juhtumiuuring

Keywords: maritime surveillance, seapower, security, safety, command and control, case study

¹ Artikkel põhineb Sven Sargma 2018. aastal Sisekaitseakadeemias kaitsstud magistritööl „Mereolukorratedadlikkus ja selle parendamise võimalused mereseirega tegelevate ametkondade näitel“. Magistritöö pälvis 2017. aasta detsembris Kaitseministeeriumi kaitsealaste magistritööde stipendiumi.

² Yin, R. K. 2014. *Case Study Research: Design and Methods*. 5th ed. Thousand Oaks: SAGE Publications, Inc., pp. 49–56. [Yin 2014]

³ Flick, U. 2009. *An Introduction to Qualitative Research*. 4th ed. London: SAGE Publications Ltd., pp. 255–262. [Flick 2009]

⁴ Fink, A. 1995. *The Survey Handbook*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications Ltd., pp. 60–67. [Fink 1995]; Jansen, H. 2010. *The Logic of Qualitative Survey Research and its Position in the Field of Social Research Methods*. – *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, Vol. 11, No. 2. [Jansen 2010]

<<http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/1450/2947>> (18.10.2017).

⁵ Flick 2009, pp. 165–169.

⁶ Laherand, M-L. 2008. *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: Infotrükk, lk 289–299. [Laherand 2008]; Flick 2009, pp. 323–327.

1. Sissejuhatus

Mereolukorratedadlikkus (IMO: *maritime domain awareness*⁷; NATO: *maritime situational awareness*⁸) tähendab ülevaadet merekeskkonnas toimuvatest tegevustest ja tegutsejatest. Mereolukorratedadlikkuse loomise eesmärk on saavutada merekeskkonnas informatsiooniline üleolek ning tõhustada mereoperatsioonide planeerimist ja elluviimist. Esmalt on oluline eristada mereolukorratedadlikkust mereseirest. Mereseire on ennekõike märkide jälgimine seiresüsteemide ekraanidel ja tundmatute kontaktide tuvastamine (tuvastatud merepildi saamine). Mereolukorratedadlikkuse loomisel antakse tuvastatud merepildile ohuhinnang ja märkidele tähendus.⁹

Meresõjalisest vaatenurgast on mereolukorratedadlikkust tarvis luua ka seetõttu, et võimaldada Eesti sõjalist kaitset Põhja-Atlandi lepingu artiklis number viis ette nähtud kollektiivkaitse operatsioonina. Samuti on see üks põhieeldusi kollektiivkaitse rakendamiseks, kui rünnak on toimunud ootamatult. Mereolukorratedadlikkuse loomine ühtib otseselt ühe Eesti kaitsevõime arendamise põhisuunaga – arendada välja võime anda piisav eelhoiatust.¹⁰ Sisejulgeoleku ja piirivalvamise aspektist on mereolukorratedadlikkust tarvis, et saada informatsiooni ebaseadusliku tegevuse, õiguskorra ohustamise ning kaupade liikumise kohta¹¹.

Varasematest Eesti mereseiret ja mereolukorratedadlikkust käsitlevatest uurimistöödest nähtub, et mereolukorratedadlikkuse probleem on valdkonna killustatus ja ebapiisav reguleeritus riigi tasandil. Ühelegi ametkonnale ei ole selge sõnaga määratud asjakohaseid ülesandeid ja tulemuseks on ühtse,

⁷ **Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual** 2010. – International Maritime Organization.

<http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29093&filename=1367.pdf> (29.05.2016).

⁸ **EXTAC 790 (A)** = EXTAC 790 (A) 790-A-1, Edition (C), Version 10. 2010. – Maritime Situational Awareness (MSA), ANNEX A, NATO MSA related definitions. NATO Standardization Office.

⁹ **Boraz, S. C.** 2009. Maritime Domain Awareness. Myths and Realities. – Naval War College Review, Vol. 62, No. 3, p. 141. [Boraz 2009]

¹⁰ **Eesti julgeolekupoliitika alused** 2017. – Riigikogu, lk 11–12.

<https://www.riigiteataja.ee/aktuilisa/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#> (30.08.2017). [JPA 2017]

¹¹ **COM(2010) 584.** 2010. – Integrating Maritime Surveillance: Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on a Draft Roadmap towards Establishing the Common Information Sharing Environment for the Surveillance of the EU Maritime Domain. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

merealasad katva olukorrapildi puudumine.¹² Kaitseväe Ühendatud Õppeasutuste rakendusuringute keskuses tehtud uuring „Eesti merejulgeolek“ toob mereolukorrateadlikkuse tagamise välja kui võime, mille puhul on tuvastatud puudujääk või selle täielik puudumine¹³. Autori hinnangul tähendab see, et eelmises lõigus märgitud Eesti Vabariigi vajadus mereolukorrateadlikkuse järele ei ole kaetud ja seetõttu tuleb mereolukorrateadlikkust arendada.

Valdkondlik regulatsioon kinnitab seda probleemi riigisisises õiguses. Riigipiiri seaduse paragrahvi 18 järgi valvavad ja kaitsevad riigipiiri politsei ja Kaitsevägi vastavalt oma pädevusele. Kaitsevägi valvab ja kaitseb Eesti õhuruumi. Riigipiiri seaduse paragrahv 11⁴ sätestab politsei pädevuse rakendada riikliku järelevalve erimeetmeid, sealhulgas nõuda välisriigi sõjalaeva territoriaalmerest lahkumist ja koostada õigusrikkumise kohta ühepoolne akt. Sama seaduse paragrahv 9⁵ sätestab politsei õiguse kasutada riigipiiri valvamisel asjakohaseid tehnilisi, sealhulgas elektroonilisi seadmeid.¹⁴ Eespool kirjeldatud Kaitseväe pädevus on riigisisises õiguses selgelt määratlemata. Teatud pädevuse annab Kaitseväe korralduse seaduse paragrahvi 37 lõike 1 punkt 2, sätestades Kaitseväe õiguse koguda ja töödelda pilte või kujutisi maa- või merepinna ning väljaspool Eesti Vabariigi territooriumi asuva või Eesti Vabariigi territooriumile sisenenud objekti kohta, mis on välisriigi kasutuses¹⁵.

Veeteede Ameti mereolukorrateadlikkusega seotud funktsioonid tulenevad meresõiduohutuse seadusest, mille peatükid 11, 12, 12¹ ja 12² kohustavad tagama veeliikluse ohutuse veeteedel, sealhulgas korraldama hüdrograafilist mõõdistamist, hoidma käigus laevaliikluse korraldamise süsteemi, seirama laevu ning teavitama laevade saabumisest ja lahkumisest¹⁶. Oma ülesannete täitmiseks hoiavad 2018. aasta lõpu andmetel kolm ametkonda

¹² **Terve, M.** 2012. Soovitused mereturvalisust tagava riigilaevastiku ülesehituse muutmiseks Eesti näitel. Tallinn: Sisekaitseakadeemia, lk 40; **Murumets, J.** 2016. Eesti merejulgeolek. Uuringu raport. – ENDC Occasional Papers, nr 5. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus, lk 47–49. [Murumets 2016]

¹³ **Murumets** 2016, lk 45.

¹⁴ **Riigipiiri seadus**, 30.06.1994. – RT I 1994, 54, 902, jõustunud 31.07.1994, viimane redaktsioon RT I, 06.04.2016, 11.
<<https://www.riigiteataja.ee/akt/106042016011>> (29.05.2016).

¹⁵ **Kaitseväe korralduse seadus**, 19.06.2008. – RT I 2008, 35, 213, jõustunud 01.01.2009, viimane redaktsioon RT I, 12.03.2015, 19.
<<https://www.riigiteataja.ee/akt/112032015019>> (29.05.2016).

¹⁶ **Meresõiduohutuse seadus**, 12.12.2001. – RT I 2002, 1, 1, jõustunud 01.01.2003, viimane redaktsioon RT I, 05.04.2016, 3.
<<https://www.riigiteataja.ee/akt/105042016003>> (29.05.2016).

kolme ministeeriumi haldusalas käigus kolme mereseire- või operatsioonikeskust. Need on Veeteede Ameti laevaliikluse korraldamise keskus, Politsei- ja Piirivalveameti merevalvekeskus ja mereväe operatsioonikeskus.

Mereolukorradeadlikkuse loomine on päevakohane, sest peale vajaduse leida lahendus eespool viidatud uurimistöodes tuvastatud puudustele ollakse silmitsi ka üleilmselt ärevaks muutunud julgeolekukeskkonnaga¹⁷ ning vajadusega reageerida muutustele adekvaatselt. Samuti mängib kaasa Eesti geograafiline asukoht Läänemere rannikul Venemaa Föderatsiooni naabruses. „Eesti julgeolekupoliitika aluste“ (2017) järgi mõjutab Euroopa julgeolekut Venemaa kasvanud sõjaline aktiivsus ja agressiivsus. Venemaa on tugevdanud relvajõudusid ja suurendanud sõjalist kohalolekut NATO liikmesriikide piirialadel, sealhulgas Läänemere piirkonnas ja Eesti piiril. Eba-stabiilsust lisab Venemaa raskesti ennustatav, agressiivne ja provokatiivne tegutsemine, näiteks õhupiiri rikkumine, ründesuunitlusega sõjalised õppused ja koguni tuumaahvardused.¹⁸ Et Läänemere piirkonnas oma mõjuala laiendada, on Venemaa välja arendanud sõjalise võime, mida iseloomustab kõige paremini viimasel ajal tähelepanu köitnud termin *juurdepääsu ja tegevuse takistamine (anti-access and area denial; A2/AD)*¹⁹.

„Eesti julgeolekupoliitika aluste“ järgi on Eesti sõjaline kaitse kavandatud Põhja-Atlandi lepingu viiendas artiklis sätestatud operatsioonina²⁰. Vähim meresõjaline nõue, mida Eesti oma vastutusalas kollektiivkaitseks peab tegema ning mida NATO ja meie regionaalse sõjalise koostöö partnerid meilt ootavad, on tagada oma vastutusalas olukorradeadlikkus. See ülesanne on üldtunnustatud meresõja teooria ja taktika järgi meresõjaliste operatsioonide alus. See seisneb sõjalisele kvaliteedinäitajale kohases mereseires ja püsivas merevälises kohalolekus (*naval presence*) oma merealadel, eesmärgiga anda mereohtude ilmnemisel eelhoiatust ning reageerida adekvaatselt ja proportsionaalselt.²¹ Mereolukorradeadlikkuse arenguvõimaluste uurimine on päevakohane ka põhjusel, et see on „Eesti julgeolekupoliitika alustes“²² ja „Riigikaitse arengukavas“²³ mainitud eelhoiatuse üks vorme.

¹⁷ JPA 2017, lk 3.

¹⁸ *Ibid.*, lk 4.

¹⁹ Sepper, S. 2016. Sten Sepper: kes meid merel kaitseb? – Postimees, 13. mai. [Sepper 2016] <<https://arvamus.postimees.ee/3691759/sten-sepper-kes-meid-merel-kaitseb>> (29.05.2016).

²⁰ JPA 2017, lk 3.

²¹ Sepper 2016.

²² JPA 2017, lk 11–12.

²³ Riigikaitse arengukava 2017–2026. 2017. – Kaitseministeerium.

<https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/rkak_2017_2026_avalik_osa.pdf> (30.08.2017).

2. Mereolukorrateadlikkus – milleks ja kuidas?

2.1. Geograafilise asukoha mõju Eesti merekaitsele

Eesti mereala pindala on ligikaudu 36 500 km², millest majandusvöönd moodustab ligikaudu 11 300 km² ehk peaaegu ühe kolmandiku²⁴. Territoriaal-mere pindala koos sisemerega on seega ligikaudu 25 200 km². Eestil on 3794 km rannajoont ning territoriaal-mere piiri pikkus on 767 km. Eestil on merepiir (territoriaal-mere piir) Venemaa Föderatsiooni ja Läti Vabariigiga ning majandusvööndi piir peale nende kahe ka Soome Vabariigi ja Rootsi Kuningriigiga. Maismaapiiri moodustavad 338,6 km pikkune Venemaa Föderatsiooni ja Eesti Vabariigi vaheline ajutine kontrolljoon ning Eesti ja Läti vaheline riigipiir (Euroopa Liidu sisepiir) pikkusega 343 km, tehes maismaapiiri kogupikkuseks 681,6 km.²⁵ Umbes 60 protsenti Eesti impordist ja ekspordist veetakse meritsi. Eesti merealade laevateede kogupikkus on 1700 km, seejuures moodustavad rahvusvahelise tähtsusega laevateed (HELCOM-i laevateed) sellest üle poole, 950 km. Eestis on 27 aktiivselt tegutsevat kaubasadamat. Olulisimad neist on AS-ile Tallinna Sadam kuuluvad Muuga sadam ja Paldiski Lõunasadam ning eraomandis Sillamäe, Kunda ja Pärnu sadam ning Paldiski Põhjasadam.²⁶ Väärrib märkimist, et Läänemerele tegeleb elukutselise kalapüügiga 2070 eestimaalast, mis asetab meid selles arvestuses Läänemere-äärsete Euroopa Liidu riikide hulgas Poola järel teisele kohale²⁷.

Rannikuriigina peab Eesti arvestama mere julgeolekuliste omadustega. Merd on tihti kirjeldatud kui kaitsebarjääri, mis on tekitanud arvamuse, et võimalikest vastastest merega eraldatud riigid on teistest kuidagi kaitsumad. Vee peatavast jõust räägib oma raamatus „The Tragedy of Great Power Politics“ korduvalt ka John Mearsheimer²⁸. Ajaloost nähtub aga ka

²⁴ **Martin, G.** 2012. Eesti mereala keskkonnaseisundi esialgne hindamine. Tallinn: Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut, lk 8–9.

²⁵ **Siseturvalisuse arengukava 2015–2020.** 2015. – Siseministeerium, lk 115. [STAK 2015] <https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/taiendatud_siseturvalisuse_arengukava_2015-2020.pdf> (28.08.2017).

²⁶ **Eesti merenduspoliitika 2012–2020.** 2012. – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. <<https://www.mkm.ee/sites/default/files/merenduspoliitika.pdf>> (28.08.2017).

²⁷ **Economic Benefits from the Protection and Use of the Baltic Sea** 2014. – Helsinki Commission.

<<http://stateofthebalticsea.helcom.fi/humans-and-the-ecosystem/use-of-baltic-marine-waters/#fish-and-shellfish-harvesting>> (18.12.2017).

²⁸ **Mearsheimer, J. J.** 2014. The Tragedy of Great Power Politics. Updated edition. New York: W. W. Norton & Company, pp. 41, 77, 81, 126–127, 136, 157, 170, 237, 247, 264, 321, 332, 442, 460.

vastupidist. Nicholas Rodger on märkinud, et 1066. ja 1485. aasta vahel rünnati Inglismaad edukalt üle mere kaheksa korda, ning järeldanud:

Meri on nagu avar maantee – enne tänapäevaste kiirteede kasutuselevõttu on see olnud kõige lihtsam ja kiirem liikumismoodus –, mis jätab igasuguse kaitseta need, kes ei ole õppinud seda kasutama.²⁹

Admiral Sergei Gorškov pani veelgi enam rõhku merelt jõukuvamise operatsioonidele, tuletades lugejatele meelde, et Teise maailmasõja jooksul toimus 600 niisugust operatsiooni – keskmiselt üks kolme päeva kohta. Tema hinnangul võttis neist osa 18 000 laeva ning enamik operatsioonidest olid edukad.³⁰

Geograafiline asend avaldab merejulgeolekule märkimisväärset mõju. Mandrite ja saarte asetus, vee sügavus, rannikumoodustiste ning väinade olemasolu tähendab, et maismaa geograafia kujundab sõjategevust merel. Geograafiline mõju suureneb rannikuvööndis. Meresõjaliselt tähistab termin *rannikuvöönd* ehk *rannikuala* (ingl *littoral*) mitte ainult rannajoone lähistel asuvaid merealasid, vaid kogu mereala, millelt on võimalik jõukuvamine vastase rannikule ja sisemaale³¹. Rannikuriigid – ka need, kellel puuduvad merejõud – võivad samas geograafilist asendit ära kasutades võtta rannikuvööndis ette jõukuvamise maalt merele, et mõjutada seal toimuvat.³²

Tegevus rannikuvööndis esitaks liitlaste võimalikele lähetusoperatsioonidele keerukaid väljakutseid. Rannikuvöönd on tihedasti täidetud ruum, kus leidub rohkelt neutraalsete riikide ja liitlaste laevu, naftaplatforme, poisid, mereaju, saari, madalikke ja keerulise profiiliga merepõhja. Seal tegutsevad sõjalaevad jäävad vaenlase lennukite ja maismaal paiknevate laevavastaste raketite tegevusulatusse ning võivad kohtuda kiirete ründelaevade, rannikuallveelaevade ja miiniväljadega. Lühikese vahemaa tõttu on rünnakud äkilised ja ootamatud, tulevad etteaimamatust suunast ning nõuavad viivitamatut reageerimist. Veealade kitsus ja madalus ei lase suurtel pealvee- ja allveelaevadel sageli takistamatult manööverdada. Tihtipeale on piirangud

²⁹ **Rodger, N. A. M.** 2004. *Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649–1815*. London: Allen Lane, p. lxxv. Viidatud **Speller, I.** 2014 järgi. Vt Speller, I. 2014. *Understanding Naval Warfare*. New York: Routledge, p. 23. [**Speller** 2014]

³⁰ **Gorškov, S. = Gorshkov, S.** 1979. *The Sea Power of the State*. Oxford: Pergamon Press, p. 219. [**Gorshkov** 1979]

³¹ **Vego, M. N.** 2003. *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*. 2nd ed. Oxon: Routledge, p. 7. [**Vego** 2003]

³² **Kraska, J.** 2011. *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics*. New York: Oxford University Press, p. 20.

õhuruumis lennukitele samasugune proovikivi.³³ Hoolimata laevade jõuseadmete arendamisest, sealhulgas tuumajõuseadmete kasutuselevõttust, täiustatud sensorite arendamisest ning saja- või koguni tuhandemiilise tuleulatusega relvade kasutamisest, käib meresõjapidamine tulevikus enamasti üsna kalda lähedal³⁴. Ehkki merealasad on rannikuvööndis keeruline kontrollida, mõjutab see püüd otseselt julgeolekut maismaal. Nagu Charles Callwell enam kui sajand tagasi välja tõi, on maaväel raske tunda ennast kindlalt rannikul, kui temaga külgneb mereala, mida valdab vastase merevägi³⁵.

Kui võtta arvesse, et Eesti merelist julgeolekut mõjutavad peale selle alapunkti alguses loetletud nelja ühise merepiiriga riigi laiemalt kõik Läänemere riigid, saame tulemuseks kaheksast riigist koosneva loetelu. „Eesti julgeolekupoliitika aluste“ (2017) kohaselt on Eesti julgeoleku tagatis liikmesus Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsioonis (NATO) ja Euroopa Liidus ning tihe koostöö liitlaste ja teiste rahvusvaheliste partneritega³⁶. Läänemere riikidest kuulub peale Eesti NATO-sse viis riiki – Läti, Leedu, Poola, Saksamaa ja Taani – ning Euroopa Liitu seitse riiki – lisaks neile veel Rootsi ja Soome. Ainus riik regioonis, mis jääb väljapoole Eesti julgeoleku tagatiseks olevat julgeolekusüsteemi, on Venemaa Föderatsioon – riik, mida Teabeameti väljaanded „Eesti rahvusvahelises julgeolekukeskkonnas“ (2016, 2017) näevad ainsa võimaliku Eesti vastu sõjalise jõu kasutajana³⁷. Sõjalise jõu kasutamise korral on väär eeldada, et sellest jääks kõrvale Balti laevastik ja et jõukasutusel ei oleks merelist mõõdet. Balti laevastikust lähtuval võimalikule ohule on kirjutises „Eesti rahvusvahelises julgeolekukeskkonnas“ (2016) viidanud Teabeamet, tuues välja, et Venemaa võib poliitilise olukorra pingestudes kasutada Balti laevastikku laevaliikluse häirimiseks ning jõudemonstratsioonideks Eesti ranniku läheduses. Samuti võib Venemaa tõsise kriisi korral üritada kasutada Balti laevastikku Eesti sadamate blokeerimiseks ja liitlaste

³³ **Till, G.** 2012. Merevõim. Teejuht 21. sajandisse. Teine väljaanne. Tallinn: AS Ajalehtede Kirjastus, lk 378. [Till 2012]

³⁴ **Vego** 2003, p. XV.

³⁵ **Callwell, C. E.** 1996 [1905]. Military Operations and Maritime Preponderance: Their Relations and Interdependence. Annapolis, MD: Naval Institute Press, *passim*. Viidatud **Spelleri** 2014, lk 129 järgi.

³⁶ **JPA** 2017, lk 3.

³⁷ **Eesti rahvusvahelises julgeolekukeskkonnas 2016.** 2016. – Teabeamet, lk 14. [Eesti rahvusvahelises julgeolekukeskkonnas 2016]

<<https://www.valisluureamet.ee/pdf/2016-et.pdf>> (30.08.2017);

Eesti rahvusvahelises julgeolekukeskkonnas 2017. 2017. – Teabeamet, lk 43.

<https://www.valisluureamet.ee/pdf/TA_raport_2017_EST.pdf> (30.08.2017).

konvoide liikumise takistamiseks. Teoreetiliselt halvimate sõjastsenaariumide korral võidakse üritada Balti laevastikku kasutada Eesti sadamate osaliseks hõivamiseks, tulelöökideks Eesti territooriumile ja piiratud meredessandiks.³⁸

Mõistmaks laiemalt Venemaa ajaloolist käitumist sõjalaevastiku kaasamisel relvakonfliktidesse, tasub teada, et Venemaa sõjalaevastik ei võtnud Esimesele maailmasõjale eelnenud 200 aasta jooksul osa ainult kahest Venemaa peetud 33 sõjast: 1849. aasta Ungari sõjaretk ning 1877–1879 Ahal-Teke ekspeditsioonid³⁹. Hiljem ei ole sõjalaevastik vahetult osalenud üksnes Afganistani ja Tšetšeenia sõdades. Sõjalaevastiku kaasamise igasuguse relvakonflikti korral muudavad tõenäoliseks Vene (mere)sõjalises mõtlemises juurdunud pikaajalised ühendoperatsioonide traditsioonid. Musta mere rannakaitseülem ning hilisem Nõukogude sõjalaevastiku ülema asetäitja admiral Ivan Ludri (sünnijärgselt Johan Ludri, eestlane) märkis juba 1927. aastal, et laevastikul ei ole Punaarmees iseseisvat missiooni. Sõjalaevastik saab ellu viia iseseisvaid operatsioone ja peabki seda tegema, kuid üksnes armee juhtkonna ülesandel.⁴⁰ Veel 1990. aastal tões Nõukogude sõjalaevastiku ülem admiral Vladimir Tšernavin, et idee laevastikust kui „pelgalt armee abistajast“ ei ole kuhugi kadunud⁴¹.

Kui jätta kõrvale Tšernavini väljendatud emotsionaalne aspekt, oli Ludri ideel meresõjalises mõtlemises ilmne mõju ja see põlistati Punalaevastikus 1930. aastatel tehtud põhjaliku doktriiniloome käigus määrustikesse kantud ühendoperatsioonidena. Merejõudude 1930. aasta määrustik („Боевой устав ВМС РККА 1930 г.“; BU-30) oli esimene doktriiniline dokument, milles toodi välja mere- ja maavägede ühisoperatsioonide alused. 1937. aasta merejõudude ajutises lahingumäärustikus („Временный боевой устав Морских сил РККА 1937 г.“; BUMS-37) kirjeldatud kaheteistkümne eri liiki mereoperatsiooni hulka kuulusid mereoperatsioonid maavägede tiibade toetamiseks.⁴² Sellest alates on ühendoperatsioonid olnud Vene (mere)sõjapidamise orgaaniline osa. Peale muude kaalutluste kujutab Eesti NATO riigina endast

³⁸ Eesti rahvusvahelises julgeolekukeskkonnas 2016, lk 15.

³⁹ Gorshkov 1979, p. 69.

⁴⁰ Ludri, I. = Лудри, И. М. 1927. Красный флот в составе Вооруженных сил Республики. Морской сборник, но. 10. Viidatud Zysk, K. 2012 järgi. Vt Zysk, K. 2012. Russia's Naval Ambitions: Driving Forces and Constraints. – Twenty-First Century Seapower. Cooperation and Conflict at Sea. Ed. by P. Dutton; R. S. Ross; Ø. Tunsjø. New York: Routledge, p. 115.

⁴¹ Кокошин, А. 1995. Армия и политика: советская военно-политическая и военно-стратегическая мысль, 1918–1991 годы. Москва: Международные отношения, стр. 157.

⁴² Vego, M. N. 2009. Operational Warfare at Sea: Theory and Practice. Oxon: Routledge. [Vego 2009]

konflikti korral ohtu Venemaa vabale juurdepääsule maailmamerele ja regionaalset ohtu mereühendusele Kaliningradiga. Alfred Thayer Mahan nentis juba 1900. aastal, et Venemaa „ei või iial jääda rahule selle puuduliku ja poliitiliselt sõltuva juurdepääsuga merele, mida pakuvad talle Läänemeri ja Must meri“⁴³, ning tegelikult ongi Venemaa juhid Peeter Suurest Stalinini üksteise järel taibanud, milliseid hiiglaslikke probleeme seab nende ette mereline asend, ja nad on kindlalt otsustanud midagi ette võtta⁴⁴. Ei maksa unustada, et vähemasti osa Venemaa mere(sõja)mõtlejaid näeb Eesti alasid ajaloolise Venemaa osana. Ka admiral Gorškovi silmis oli Põhjasõja tulemuseks Peeter Suure aluse pandud laevastiku osalusel saavutatud hiilgav võit, mis võimaldas venemaalastel saada tagasi neilt sajanud eest hõivatud väljapääsu Läänemerele⁴⁵.

Peale teistest riikidest lähtuva sõjalise ohu tuleb merel ette ka mittesõjalist julgeolekuohtu. „Eesti julgeolekupoliitika alustes“ on turvalisuse ja põhiseadusliku korra kaitse all toodud välja niisugused merekeskkonnas võimalikud ohud nagu ebaseaduslik ränne, rahvusvaheline kuritegevus ja terrorism⁴⁶. Elukeskkonna kindluse üheks ohustajaks peetakse merereostust. Selle vältimise vahendina nähakse koostöös teiste riikidega laevaliikluse juhtimise ja seiresüsteemide arendamist Läänemerele, esmajoones Soome lahel. Reostuse võimalikult varajaseks avastamiseks ja põhjustaja tuvastamiseks on tarvis parandada merereostuse seiret, sealhulgas seiret lennuvahenditelt.⁴⁷

Samu ohte on tähtsustatud „Siseturvalisuse arengukavas“⁴⁸. Peale selle on alaeesmärgi „Tõhusa päästevõimekuse tagamine“ all toodud välja vajadus merepääste järele⁴⁹. Arengukavas „Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030“ kordub viide reostusohule, lisaks nähakse ohtu kalavarudele⁵⁰. Samas on Venemaa Föderatsiooni kasutatavad hübriidsõja meetmed muutnud piiri sõjaliste ja mittesõjaliste, riiklike ja mitteriiklike ohtude vahel hägusaks. Soome kaitseminister Jussi Niinistö on väljendanud vajadust uurida 2015.–2016.

⁴³ Mahan, A. T. 1900. *The Problem of Asia and its Effect Upon International Policies*. London: Sampson Low, Marston & Company Ltd., p. 17. Viidatud Tilli 2012, lk 161 järgi.

⁴⁴ Till 2012, lk 161.

⁴⁵ Gorshkov 1979, p. 66.

⁴⁶ JPA 2017, lk 13.

⁴⁷ *Ibid.*, lk 17–18.

⁴⁸ STAK 2015, lk 46–47, 49, 58, 83–85, 99, 108, 111.

⁴⁹ *Ibid.*, lk 43–46.

⁵⁰ *Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030*. 2007. – Keskkonnaministeerium.

<<https://www.riigiteataja.ee/aktiisa/0000/1279/3848/12793882.pdf#>> (18.10.2017).

aasta talvel pagulaste Norra ja Soome idapiirile saabumise seoseid hübriidsõjaga⁵¹. Eestis on samal ajal tabatud Venemaa Föderatsiooni luureasutustega koostööd teinud salakaubavedajaid⁵². Kuigi nad on tegutsenud riikide maismaapiiridel, ei saa välistada sama laadi hübriidsõja püüdu merkeskkonnas.

Geograafilise asukoha tõttu peab Eesti arvestama merel seega nii sõjalise kui mittesõjalise julgeolekuohuga. Selle tuvastamiseks vajab rannikuriik mereolukorrateadlikkust.

2.2. Rannikuriigi vajadus mereolukorrateadlikkuse järele

Vajadus kehtestada ulatuslikel merealadel suveräänsus ning selle eelduseks olev olukorrateadlikkus nendel aladel toimuvast on meresõidu ajaloos üsna uus nähtus. Aastatuhandeid peeti merealasad kõigi kasutuses olevaks. Esimesed laiemat tunnustust leidnud, ligi tuhat aastat enne Kristust loodud Rhodose mereseadused tuginesid ideele loomuõigusest ning said osaks antiikaegsete Vahemere-äärsete kaubandusriikide mereõigusest⁵³. Pärast Vahemere kujunemist Rooma impeeriumi sisemereks 30. aastast eKr kuni 117. aastani pKr hakkasid roomlased seda kutsuma *mare nostrum* 'meie meri'⁵⁴. Samal ajajärgul tuli käbele ka termin *mare clausum* ('suletud meri'), tähistamaks ajavahemikku novembrist märtsini, kui meresõit Vahemerel oli kõige ohtlikum, mistõttu Rooma impeerium oli selle ära keelanud⁵⁵. Sellegipoolest ei käsitletud riik merd endale kuuluvana – klassikalise Rooma õiguse

⁵¹ **Tiessalo, R.** 2017. Finland Prepares for 'Manifold Warfare' as Russia Feeds Paranoia. – Bloomberg, January 20.

<<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-01-19/finland-prepares-for-manifold-warfare-as-russia-feeds-paranoia>> (20.12.2007).

⁵² **Kaitsepolitsei ameti aastaraamat 2015.** 2016. – Kaitsepolitsei amet.

<https://www.kapo.ee/sites/default/files/public/content_page/aastaraamat-2015.pdf> (28.08.2017);

Kaitsepolitsei ameti aastaraamat 2016. 2017. – Kaitsepolitsei amet.

<https://www.kapo.ee/sites/default/files/public/content_page/Aastaraamat_2016_0.pdf> (28.08.2017).

⁵³ **Benedict, R. D.** 1897. What Do We Know of the Rhodian Maritime Law? A Discourse Delivered before the Law Department of the Brooklyn Institute.

<<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.32044097715692;view=1up;seq=1>> (26.06.2017).

⁵⁴ **Tellegen-Couperus, O.** 1993. A Short History of Roman Law. London: Taylor & Francis E-Library, p. 32.

⁵⁵ **Gill, D. W. J.; Gempf, C.** 1994. The Book of Acts in Its Graeco-Roman Setting. Vol. 2. Grand Rapids, Michigan: William B. Eerdmans Publishing Company, p. 23.

kohaselt ja loomuõigusest lähtudes peeti õhku, voolavat vett ning merd kõigi inimeste ühiskasutuses olevaks⁵⁶.

Riikide suveräänsuse laienemine merealadele sai esmase rahvusvaheliselt tunnustatud mõõtmel varasel valgustusajastul. Hollandi õigusteadlane Hugo Grotius pani teoses „Mare liberum“ (1609) aluse avamere vabaduse doktriinile⁵⁷ ning määratles teoses „De iure belli ac pacis“ (1625), et rannikuriikidel on suveräänne õigus oma rannajoonega külgnevale merealale ulatuses, mis on piiritletud riigi võimega seda tõhusalt kontrollida⁵⁸. Hollandi merelisi ambitsioone toetava teose „Mare liberum“ inglise vastandiks sai John Seldeni „Mare clausum“. Selle läbiv mõte oli, et merealad võivad kuuluda riikidele samaväärselt maismaa territooriumiga, piiritlemata samas üheselt, kui kaugete suveräänsus peaks laienema.⁵⁹ Grotiuse kaasmaalane Cornelis van Bijnkershoek pakkus 1702. aastal avaldatud teoses „De dominio maris dissertatio“ täpsustuseks, et Grotiuse esitatud termin *efektiivne kontroll* peaks vastama rannikuriigi suurtükkide tulelatusetele⁶⁰. Tema kaasaegse, itaallase Ferdinando Galiani arvutuste järgi oli moodsaima kahuri laskekaugus ligikaudu kolm meremiili. Selline käsitlus leidis rahvusvahelise üldsuse heakskiidu ning kuigi aja jooksul kahurid arenesid ja nende tulelatus kasvas, jäi kolme meremiili reegel püsima 20. sajandini.⁶¹ Kahurilasu reeglile vastava mereala tõhusaks valdamiseks ning oma suveräänsusele allutamiseks ei vajanud rannikuriik seega otseselt laevastikku, vaid võis hakkama saada ka kaldal võtmekohtades asuvate ning vajaduse korral ümber paigutatavate suurtükipatareidega.

Relvasüsteemide areng võimaldas jõukuvamist nii merelt maale kui maalt merele pikemalt distantsilt ning tekitas 20. sajandi algusest alates nii mõneski riigis soovi laiendada territoriaalmerd. Seda nii merepõhja all

⁵⁶ Gorshkov 1979, p. 48.

⁵⁷ Grotius, H. 2004. The Free Sea. Indianapolis: Liberty Fund, p. 53, *passim*.

⁵⁸ Neff, S. C. 2012. Hugo Grotius on the Law of War and Peace. Cambridge: Cambridge University Press, p. 112.

⁵⁹ Selden, J. 1635. Mare clausum: seu de dominio maris, libri duo. London: excudebat Will. Stanesbeius, pro Richardo Meighen. First edition. Viidatud Johnston, D. M. 1988 järgi. Vt Johnston, D. M. 1988. The Theory and History of Ocean Boundary-Making. Montréal: McGill-Queen's University Press, p. 321.

⁶⁰ Bijnkershoek, C. van 1702. De dominio maris dissertatio. Viidatud Glahn, G. von; Taulbee, J. L. 2017 järgi. Vt Glahn, G. von; Taulbee, J. L. 2017. Law Among Nations: An Introduction to Public International Law. 11th ed. New York: Routledge, p. 298.

⁶¹ Craig, R. K. 2012. Comparative Ocean Governance: Place-Based Protections in an Era of Climate Change. Northampton: Edward Elgar, p. 73.

asuvate maavarade hõivamiseks, kalavarude kaitseks, keskkonna järelevalveks kui ka oma territooriumi kaitseks merelt lähtuva jõu vastu. 1930. aastal kutsus Rahvasteliit küsimuse lahendamiseks kokku Haagi konverentsi, kuid ühtsele otsusele seal ei jõutud⁶². Esimese riigina kuulutasid 1945. aastal territoriaalmere laienemist kogu mandrilavale Ameerika Ühendriigid⁶³. Peagi järgnesid Tšiili, Peruu ja Ecuador, deklareerides oma territoriaalmere ulatuseks 200 meremiili rannajoonest⁶⁴. Oli teisigi riike, kes laiendasid oma suveräänsust rannajoonest kuni 12 meremiili kauguseni, ning 1960. aastaks oli kolme meremiili reeglile kindlaks jäänud 26 riiki ehk ligikaudu veerand mereriikidest⁶⁵.

Grotiuse ja Bijnkershoeki käsituste, teisisõnu seni kehtinud rahvusvahelise mereõiguse kõrvale lükkamine viis 1956. aastal Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni esimese mereõiguse konverentsi (UNCLOS I) kokkukutsumiseni. Konverentsi tulemusena töötati 1958. aastaks välja neli rahvusvahelist mereõiguse lepingut, millega reguleeriti enamiku riikide merelist jurisdiktsiooni. Kuigi UNCLOS I võib pidada edukaks, jättis selle tulem reguleerimata territoriaalmere ulatuse.⁶⁶ Selle küsimuse lahendamiseks peeti 1960. aastal Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni teine mereõiguse konverents (UNCLOS II), kuid ühtegi uut lepingut ei sündinud⁶⁷. Riigiti pretendeeriti merel endist viisi väga erinevale suveräänsuse ulatusele. Seetõttu tuli ette rahvusvahelisi intsidente ja erimeelsusi, nagu SS Mayaguezi hõivamine Kambodža punakhmeeride mereväeüksuste poolt⁶⁸, Suurbritannia vaidlus Iirimaaga Rockalli kalju ja seda ümbritsevate merealade üle ning Kreeka vaidlus Türgiga Egeuse mere idaosa üle⁶⁹.

Selguse loomiseks kutsuti 1973. aastal kokku Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kolmas mereõiguse konverents (UNCLOS III). Enam kui 160 osalejariigiga konverentsi tulemina valmis 1982. aastal „Ühinenud Rahvaste

⁶² **Miller, H.** 1930. The Hague Codification Conference. – The American Journal of International Law, Vol. 24, No. 4, p. 674, *passim*.

⁶³ **Roach, J. A.; Smith, R. W.** 1994. Excessive Maritime Claims. – International Law Studies, Vol. 66, p. 121.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 97.

⁶⁵ **Behuniak, T. E.** 1978. The Seizure and Recovery of the S.S. Mayaguez: A Legal Analysis of United States Claims. Part 1. – Military Law Review, Issue 82, p. 120.

⁶⁶ *Ibid.*, pp. 111–118.

⁶⁷ *Ibid.*, pp. 118–119.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 123, *passim*.

⁶⁹ **Symons, C. R.** 1979. The Maritime Zones of Islands in International Law. Leiden: BRILL, pp. 89, 91–92, 101.

Organisatsiooni mereõiguse konventsioon“ („United Nations Convention on the Law of the Sea“; UNCLOS), millega sätestati rannikuriikide õigus kehtestada territoriaalmerel laiuseks kuni 12 meremiili mõõdetuna lähtejoonest. Lisaks määratleti lähtejoonest 24 meremiili kaugusele ulatuv külgvöönd, milles rannikuriigil on õigus teha vajalikku kontrolli, et vältida oma territooriumil või territoriaalmeres tolli-, maksu-, immigratsiooni- ja sanitaarvaldkonna õigusaktide rikkumist ja karistada oma territooriumil või territoriaalmeres toime pandud eespool nimetatud õigusaktide rikkumise eest. Määratleti ka lähtejoonest 200 meremiili kaugusele ulatuv majandusvöönd, milles rannikuriigil on eesõigus mere elusvarule ning ainuõigus kasutada merepõhjas lasuvaid loodusrikkusi ja rajada tehissaari.⁷⁰ UNCLOS-i rakendamiseks on 151 rannikuriigil suveräänsed õigused nende naabruses paiknevatele merealadele ja mandrilavale. 54 neist riikidest saavad pretendeerida oma mereala laiendamisele enam kui 200 meremiili kaugusele kaldast.⁷¹

Kuna suveräänsus vajab rahvusvahelise õiguse ühe põhiprintsiibi järgi tunnustamise eeldusena kehtestamist ja rakendamist, tuleb neil riikidel seda ka teha⁷². Suveräänsuse kehtestamiseks peab riik teadma, mis tema vastutusallas toimub. Kui selle suuruse tõttu ei ole võimalik seal pidevalt kohal viibida, tuleb jälgida muud moodi. Kui jälgimise käigus selgitatakse välja riigi õigusaktide või territoriaalse õiguse tegelikke või võimalikke rikkumisi, peab suveräänne riik suutma reageerida mitmesugusel tasemel jõukasutusega⁷³. Ometi ei tulene sellest, et jõudu rakendavad üksused peaksid olema kõikvõimsad, sest nende sõjaline võime võib olla pelgalt sümboolne. Isegi kergelt relvastatud laevad saavad suveräänsuse kaitsmisel nii mõndagi muuta eksistentsiaalse heidutuse abil. Pelgalt selliste nõrgema tasandi üksuste olemasolu, kelle tugevamad peavad võib-olla füüsiliselt teelt tõrjuma, seab viimaste tegevusvabadusele karme poliitilisi piiranguid⁷⁴. Eelnev Crickardi jt sõnasutatud merealade „jälgimine muud moodi“ tähendab vajadust tehnilise lahenemise järele, mis ühtlasi aitaks Geoffrey Tilli kirjeldatud heidutusüksused õigel ajal vajalikku asukohta suunata.

⁷⁰ UNCLOS = **United Nations Convention on the Law of the Sea** 1982. – United Nations. <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf> (14.03.2017).

⁷¹ **Cook, P. J.; Carleton, C. M.** 2000. *Continental Shelf Limits: The Scientific and Legal Interface*. Oxford: Oxford University Press, p. 3.

⁷² **Till** 2012, lk 476.

⁷³ **Crickard, F. W.; Mitchell, P. T.; Orr, K. D.** 1998. *Multinational Naval Cooperation and Foreign Policy into the 21st Century*. Aldershot: Ashgate, p. 338.

⁷⁴ **Till** 2012, lk 477.

Merevõim tuleneb seega võimest juhatada laev piisava tulejõuga sihtmärgini koos võimega peatada, kontrollida ja hõivata laevu (*vessel boarding, search and seizure*; VBSS). Et seda saavutada, peab riigil olema võime luua mereolukorrateadlikkust. See tähendab, et riik peab suutma luua pildi sellest, kes ja mis tema merealasiid kasutavad, andes samal ajal hinnangu nende kavatsustele. Ajapikku kujuneb sellise teabe põhjal käitumismustrite ajalugu, mis tagab indikaatorid ja hoiatused riigi huvide ohustamise tuvastamisel. Merevõim ei ole seega mõõdetav ainuüksi meresõjaliste võimete ega laevade arvukusega. See kätkeb endas ka võimet koguda mitmesugustest allikatest informatsiooni ebatavaliste käitumismustrite analüüsiks ja tuvastamiseks, et merevõimu kuvamiseks kasutatavaid laevu saaks tõhusalt rakendada.⁷⁵ Teisisõnu tuleb merevõimu rakendamiseks saada võitu merekeskkonna hägususest (*opacity*). Et luua pilt 20. sajandi alguseni kehtinud kahurilasu reegli järgi kolme meremiili ulatusega territoriaalmeres toimuvast, piisas vaatluseks inimsilmast ja seda abistavast pikksilmast või binoklist. Ent UNCLOS-i järgi merelise suveräänsuse tagamine eeldab piisava olukorrapildi loomiseks juba erisuguseid tehnilisi sensoreid kasutavat seiresüsteemi.

2.3. Mere hägususe vähendamine – plottimisest tänapäevaste seiresüsteemideni

Sir Julian Corbett, üks Suurbritannia 20. sajandi tunnustatumaid mere-mõtlejaid, nentis enam kui sada aastat tagasi, et mere suurus ja sellest tulenev hägusus teeb sealse, teedest ja soosivast geograafilisest asendist sõltumatu vastase avastamise keerukamaks kui maismaaüksuste puhul. Maismaal on võimalik vastase liikumissuunda ja sellega seotud piiranguid üsna täpselt prognoosida, sest seal on teid ja tõkkeid. Veepinnal neid seevastu ei ole. Purjelaevade ajastul piirasid vastase liikumist soodsad tuuled ning nii oli võimalik välistada võimatud kursid, kuid aurulaevade kasutuselevõtul ei piiranud vastase liikumist enam miski peale kütusevaru.⁷⁶

19. sajandi tööstusrevolutsioon tõi telegraaf- ja hiljem raadioside kaudu uusi võimalusi edastada kiirelt (luure)informatsiooni. Peaaegu reaajas liikuv informatsioon võimaldas luua senisest täpsemat ning hetkeolukorrale lähedasemat pilti. Ühena esimestest mõistis pildikeskse (*picture-centric*)

⁷⁵ Slogett, D. 2013. *The Anarchic Sea: Maritime Security in the Twenty-First Century*. London: C. Hurst & Co. Ltd., p. 179. [Slogett 2013]

⁷⁶ Corbett, J. S. 2004. *Principles of Maritime Strategy*. Mineola, New York: Dover Publications Inc., p. 161.

sõjategevuse väärtust admiral Sir John Fisher. Briti Vahemere laevastiku ülemana (1899–1902) seadis ta Maltal sisse suure plottimislaua, millel kujutati kogu luureinfo põhjal vastaste laevade ja laevastike paiknemist. Kui Fisherist sai 1904. aastal esimene merelord (*First Sea Lord* – sõjalaevastiku juht), tõi ta oma ideed Admiraliteeti kaasa.⁷⁷ 1905. aastal seadis ta seal sisse samasuguse situatsioonikeskuse (*war room*)⁷⁸.

Fisher pani oma situatsioonikeskuse esimest korda proovile 1905. aastal, andes sellele ülesande jälgida Vene laevastiku divisjonide liikumist Läänemerele Port Arthurisse (tänapäeval Lüshun). Selle esimesi töövõite oli tõestus, et üks divisjonidest liikus läbi Singapuri, mitte läbi Jakarta, nagu oli eeldatud. Samuti määras see plottimisega kogutud andmete põhjal õigesti Jaapani laevastiku asukoha, mis erines varem telegraafi teel situatsioonikeskusesse edastatust. 1908. aastal hoidis Admiraliteedi situatsioonikeskus õppustel ülal igatunnist, seega peaaegu reaajas plotti laevade paiknemise kohta Põhjamerele.⁷⁹ Olukorrateadlikkus oli tänu Fisherile märkimisväärselt kasvanud ning see võimaldas teha strateegiliselt paremaid otsuseid.

Niisugune olukorrateadlikkuse loomise viis jõudis strateegiliselt tasandilt taktikalisele 1914. aastal, kui admiral Sir John Jellicoe seadis oma lipulaeval HMS Iron Duke taktikaliste otsuste tegemiseks sisse ploti. Plotid võimaldasid olla toimuvaga kursis ka siis, kui osa lahinguruumist ei olnud visuaalselt vaadeldav. Plotil kujutatud jäljed näitasid mitte ainult laevade hetkeasukohta, vaid ka nende võimalikku edasist teekonda. Selline olukorrateadlikkus lubas langetada taktikalisi otsuseid.⁸⁰ Teise maailmasõja puhkemiseks oli enamik suuri mereriike võtnud plottimise oma laevadel ja staapides ühel või teisel moel kasutusele. Suurbritannia võidule õhulahingus Britannia pärast suuresti kaasa aidanud kuninglike õhujõudude operatsioonikeskuste õhuplotid olid Fisheri plottide edasiarendus ning hea näide olukorrateadlikkuse tähtsusest.

Plottimine lõi võimaluse eri liiki allikatest pärineva informatsiooni võrdlemiseks, analüüsimiseks ja ühtse pildina kuvamiseks. Juba Fisheril Malta plottis kasutati pildiloomes peale oma üksuste vaatlusandmete luureandmeid, mis olid dekodeeritud Maltat läbinud telegraafiiniide kaudu pealt kuulatud võõrriikide diplomaatilisest sidest⁸¹. Täiesti uued võimalused oma

⁷⁷ **Friedman, N.** 2009. *Network-Centric Warfare: How Navies Learned to Fight Smarter through Three World Wars*. Annapolis: Naval Institute Press, p. 4. [Friedman 2009]

⁷⁸ *Ibid.*, p. 5.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 6.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 40.

⁸¹ *Ibid.*, p. 6.

laevastikuüksustega sidet pidada löi raadioside kasutuselevõtt Esimesele maailmasõjale eelneval kümnendil. Peale võimaluse vastase sidet pealt kuulata avastati kiirelt võimalus määrata saatel oleva radiojaama asukoht. Kasutamaks ära seda fenomeni, asutas kuninglik merevägi Esimese maailmasõja ajal Saksa raadioside püüdmiseks ja laevade asukoha tuvastamiseks raadiopeilingaatorite ehk suunamäärarajate (*direction finder*; DF) rannikuvõrgustiku. Lisaks dekodeeris Admiraliteedi „Tuba 40“ rutiinselt Saksa mereväeside sõnumeid, hoiatades aegsasti kuninglikku mereväge. Nõnda vabanes Home Fleet pidevast patrullimisest Põhjameral⁸² ning laevastikku oli võimalik õigel ajal merele saata, et lõpetada frustratsioon Saksa laevastiku kiiretest väljasõitudest – pommirünnakutest Inglismaa idaranniku pihta⁸³.

Tänapäevaste mereolukorratedlikkuse loomiseks kasutatavate allikate loetelu on veelgi laialdasem, katmaks nüüdisaegsete julgeolekuohtudega arvestavat infovajadust. Peale visuaalse vaatluse, radarseire ja raadiopeilingaatori (*high-frequency direction finding*; HF/DF) andmete kogutakse laevade liikumise kohta informatsiooni sonarivõrgustikelt, kosmoses baseeruvatelt radar- ja infrapunasüsteemidelt⁸⁴, aga ka sadamate kodulehekülgedelt, laevaregistritest ning andmebaasidest, nagu BRITE, MCCIS, TRITON ja SCOMAR⁸⁵. Mereolukorratedlikkuse loomist toetavad veel automaatne identifitseerimissüsteem (*automatic identification system*; AIS), satelliidipõhine AIS (*satellite-based AIS*; S-AIS), kalalaevade jälgimise süsteem (*vessel monitoring system*; VMS) ning kaugmaa identifitseerimise ja jälgimise süsteem (*long-range identification and tracking system*; LRIT)⁸⁶.

⁸² **Vego** 2009, p. 8.

⁸³ **Slogett** 2013, p. 163.

⁸⁴ **Broek, A. C. van den; Neef, R. M.; Hanckmann, P.; Gosliga, S. P. van; Halsema, D. van** 2011. Improving Maritime Situational Awareness by Fusing Sensor Information and Intelligence. – Proceedings of the 14th International Conference on Information Fusion. Chicago: FUSION, pp. 1293–1300.

⁸⁵ **Chifor, L.; Ungureanu, E.** 2015. Trends in the Development Systems of Supporting Maritime Situational Awareness (MSA). – Proceedings of the International Scientific Conference „Strategies XXI“. Bucharest: „Carol I“ National Defence University, pp. 156–160.

⁸⁶ **Boraz** 2009, p. 142; **Alessandrini, A.; Argentieri, P.; Alvarez, M. A.; Barbas, T.; Delaney, C.; Arguedas, V. F.; Gammieri, V.; Greidanus, H.; Mazzarella, F.; Vespe, M.; Ziamba, L.** 2014. Data Driven Contextual Knowledge from and for Maritime Situational Awareness. – Proceedings of the 1st International Workshop on Context-Awareness in Geographic Information Services. Vienna: CAGIS 2014, p. 43; **Wilson, B.** 2015. Five Maritime Security Developments that Will Resonate for a Generation. – Harvard National Security Journal, March 11.

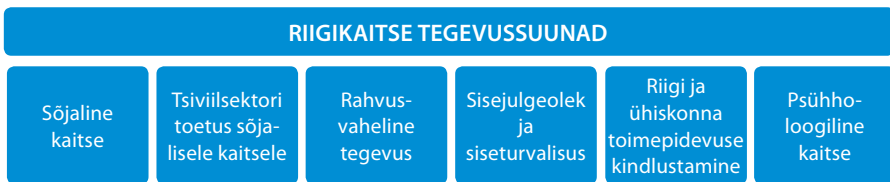
<<http://harvardnsj.org/2015/03/five-maritime-security-developments-that-will-resonate-for-a-generation/>> (05.04.2017).

Loetelu ei ole mõistagi lõplik. Võimalikult täpse olukorrapildi loomiseks tuleb kõrvutada eri süsteemide andmeid. See aitab tuvastada manuaalsel andmesisestusel tekkinud vigu andmebaasides ning saada üle AIS-i nõrkusest – laevameeskondade võimalusest pahatahtlikult andmeid mõjutada⁸⁷.

Oluline on mõista, et ei AIS ega mõni muu süsteem taga eraldi mereolukorrateadlikkust. Mereolukorrateadlikkus nõuab kõikvõimalikke sensoreid, andmebaase, infojagamist, otsustamise abivahendeid, info kuvamise võimalusi ja muud.⁸⁸ Kombineeritult loodav mereolukorrateadlikkus hajutab merel toimuva hägusust ning laseb luua merekeskkonnas sündivast tervikliku arusaama. See ei tähenda mitte ainult laevade hetkeasukoha teadmist, vaid ühtlasi ülevaadet, kust nad tulevad ja millist kaupa veavad, samuti nende meeskonnaliikmete registreerimist ja biomeetrilist tuvastamist⁸⁹. Sellest hoolimata muudab sõjalaevade mobiilsus nende sihtmärgistamiseks vajaliku avastamise ja jälgimise keeruliseks, eriti juhul, kui nad ei paljasta oma asukohta elektroonilise kiirgusega⁹⁰.

2.4. Mereolukorrateadlikkus Eesti merekaitsemudelis

Eesti käsitleb oma julgeolekut jagamatuna ning lähtub riigikaitse laiaast käsitusest, mis koondab sõjalised ja mittesõjalised võimed, tegevused ja ressursid nii avalikust, era- kui ka kolmandast sektorist. Sisejulgeolek ja -turvalisus on sealjuures üks kuuest riigikaitse tegevussuunast (vt joonis 1).⁹¹



Joonis 1. Riigikaitse tegevussuunad⁹²

⁸⁷ **Iphar, C.; Napoli, A.; Ray, C.** 2015. Detection of False AIS Messages for the Improvement of Maritime Situational Awareness. – OCEANS'15 MTS/IEEE Washington. Proceedings. Washington, D.C.: Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE), p. 246, *passim*.

⁸⁸ **Boraz** 2009, p. 142.

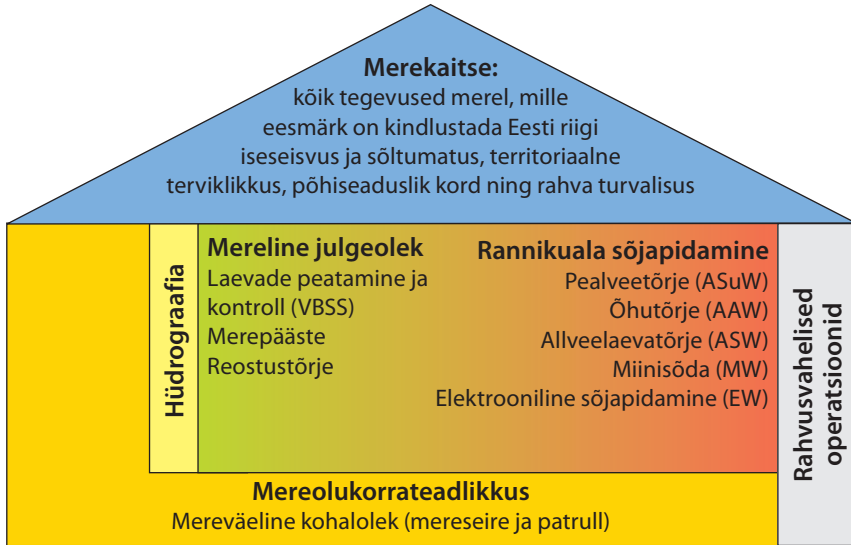
⁸⁹ **Slogett** 2013, p. 88.

⁹⁰ **Speller** 2014, p. 24.

⁹¹ **JPA** 2017, lk 3.

⁹² *Ibid.*, lk 3 põhjal autori koostatud.

Eesti merekaitset on varem riigikaitse laiast käsitusest lähtuvalt uurinud Ott Laanemets (2015). Tema väljatöötatud mudeli kohaselt on mereolukorrateadlikkus Eesti merekaitse vundament ning ühtlasi üks sambaid (vt joonis 2).



Joonis 2. Eesti merekaitsemudel⁹³

Mereolukorrateadlikkuse nägemine merekaitse vundamendina on loomulik, sest kõik merelised tegevused nii rahu- kui sõjaajal sõltuvad arusaamast, mis sünnib merepinnal, selle all ja kohal, samuti merel toimuvat mõjutada võival alal kaldal ja selle kohal. Rannikuala sõjapidamise seisukohast on võime teha õigeid otsuseid vastasest kiiremini informatsiooni hankides, töödeldes ja ära kasutades edu alus lahingus. Keeruline on rünnata vastast, keda ei suudeta leida. Luure, seire ja reke (*intelligence, surveillance and reconnaissance; ISR*) on seetõttu merelised võtmeülesanded. Ühtlasi tuleb sõbralikke jõude kaitsta vastase ISR-i eest.⁹⁴

Olukorrateadlikkus peab hõlmama poliitilise arengu, sõjalise tegevuse ning geograafiliste ja okeanograafiliste tingimuste seiret. Nii on väiksem võimalus sattuda üllatustele ning hõlpsam planeerida. Veelgi parem on täius-tada seiret, varjates täielikult oma kavatsusi vastase ja tema liitlaste eest.⁹⁵

⁹³ **Laanemets, O.** 2015. Eesti merejõudude ülesanded ja laevatüübid. – ENDC Occasional Papers, nr 3. Uurimusi Eesti merelisest riigikaitsest. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus, lk 156.

⁹⁴ **Speller** 2014, p. 104.

⁹⁵ **Furse, G. A.** 1897. Military Expeditions beyond the Seas. Vol. 2. London: William Cloves, p. 7. Viidatud **Tilli** 2012, lk 372 järgi.

Kvaliteetne informatsioon laseb teha paremaid otsuseid ja vähendab ressursikulu: selle kogumine ja töötlemine võib vähendada vajadust isikkoosseisu, platvormide ja relvade järele. See kehtib merekaitsemudelis nii merelise julgeoleku tagamisel kui rannikuala sõjapidamises. Informatsioon ei ole iseenesest relv. Kui seda aga õigesti kasutada, on see võimaldi (*enabler*), mis muudab relvad efektiivsemaks.⁹⁶ Samuti võimaldab kvaliteetsel informatsioonil põhinev olukorrapilt täita riigivõimu ülesandeid tõhusamalt merel üldisemalt⁹⁷.

Olukorrateadlikkuse loomiseks kasutatava ning kasuliku informatsiooni liikide ja allikate kohta ei ole piiranguid. Olukorrateadlikkuse loomiseks töödeldakse eri allikatest pärit informatsioon sobivasse vormi ning jaotatakse otsustajate vajaduste põhjal. Põhimõtteliselt ei erine mereolukorrateadlikkuse loomine muust luureinfo töötlemisest, tähendades kogutud algandmete käitlemist. See tähendab informatsiooni olulisuse hindamist ning selle otsusetegijatele sobivasse vormi toimetamist ja kataloogimist. Need ülesanded on eri keerukusega, see sõltub peamiselt otsuse langetamiseks soovitud andmete hulgast ja kvaliteedist ning soovitu vastavusest tegelikkuses kogutule.⁹⁸

Luureteabe jaotamine seisneb tuvastamises, kes millist informatsiooni mis eesmärgil vajab, ning selle eesmärgipärasest edastamises. See eeldab kompleksset ja pidevat seiret, sest otsusetegijate infovajadus muutub pidevalt sedamööda, kuidas probleemid esile kerkivad. Seetõttu peab mitte ainult informatsiooni jaotamisel, vaid selle algsel kogumisel ja töötlemisel olema kogu aeg võimeline reageerima otsusetegijate muutuvale infovajadusele.⁹⁹ Mereolukorrateadlikkuse valdkonnaülene loomine Eesti merekaitsemudeli raames esitab seega informatsiooni töötlemisele ja jaotamisele suuri nõudmisi, sest mudelis on palju mereolukorrateadlikkuse sisendinformatsiooni vorme, informatsiooni töötlejaid ja otsustajaid.

Informatsiooniline üleolek ehk vastasest parem olukorrateadlikkus on tähtis operatsiooni edukuse tagaja. Omaenda informatsiooni kaitsmisest ja vastase informatsiooni ründamisest on saanud sõjapidamise uus mõõde. Infoüleolekut on defineeritud järgmiselt: „Suutlikkus koguda, töödelda ja levitada

⁹⁶ Friedman 2009, p. 9.

⁹⁷ Slogett 2013, p. 179.

⁹⁸ Colby, J. E. 1974. The Developing International Law on Gathering and Sharing Security Intelligence. – Yale Journal of International Law [Yale Studies in World Public Order], Vol. 1, Issue 1, p. 53. Viidatud Klein, N. 2011 järgi. Vt Klein, N. 2011. Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford: Oxford University Press, p. 211.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 53.

katkestamatut informatsioonivoogu, kasutades ära vastaspoolt või takistades tal sedasama teha.¹⁰⁰ Vastase informatsiooni igakülgne ründamine ja oma informatsiooni kaitsmine moodustab juhtimissõja (*command and control warfare*; C2W)¹⁰¹. Juhtimise takistamise (*offensive command and control warfare*; *offensive C2W*¹⁰²) eesmärk on häirida vastast otsuste langetamisel ja planeerimisel, tõkestades informatsiooni liikumist vastase juhtimisõigusega ülemale sel moel, et tal ei tekiks täpset olukorrapilti. See mõjutaks suuresti tema olukorrahinnanguid. Eesmärk on häirida otsustustsükli ja aeglustada niimoodi vastase operatsioonide tempot. Juhtimise takistamise eesmärk on samuti ülema ja talle alluvate üksuste vahelise side häirimine. Elektrooniline sõjapidamine on peamine vahend vastase juhtimispunktide häirimisel. Samas võimaldaks nende füüsiline hävitamine selle ahela pikemaks ajaks rivist välja lüüa.¹⁰³

Mereolukorratedlikkuse loomisel on üks peamisi juhtimise takistamise vahendeid seiresensorite segamine elektrooniliste vastumeetmetega (*electronic countermeasures*; ECM)¹⁰⁴. Elektroonilise segamise äratundmiseks peaksid seiresensorid olema kombineeritud elektroonilise sõjapidamise toetamise meetmetega (*electronic warfare support measures*; ESM). Sellised nüüdisaegsed süsteemid võimaldavad peale segamise kui fakti tuvastamise määratlenda täpse segaja liigi ning selle signaali seirepildist välja sõeluda.¹⁰⁵ Et mitte jääda merel juhtimissõjas kaotajaks, tuleb seiresüsteemide arendamisel arvestada elektrooniliste vastumeetmetega – nii merelise julgeoleku tagamisel kui ka rannikualal sõjapidamises.

Kui vaadelda alapeatükis käsitletud, mis tahes otsuse tegemisega kaasnevat vajadust kvaliteetse informatsiooni järele merelise julgeoleku tagamisel ning rannikuala sõjapidamises kasutatavaid vaatlemis-, orienteerumis-,

¹⁰⁰ **Joint Vision 2010**. Office of the Chairman of the Joint Chiefs of Staff (General J. M. D. Shalikashvili, Chairman of the Joint Chiefs of Staff). Washington, D.C.: US Government Printing Office, p. 16. Viidatud Lovelace, D. C. 1997 järgi. Vt Lovelace, D. C. 1997. *The Evolution in Military Affairs: Shaping the Future U.S. Armed Forces*. Carlisle: US Army War College Strategic Studies Institute, p. 48.

¹⁰¹ **NATOTerm** = NATO Terminology Database. – NATO Standardization Office. <<https://nso.nato.int/natoterm/Web.mvc>> (03.07.2017).

¹⁰² Vananenud terminivariant, uus ingliskeelne terminikuju on *counter-command and control* (vt ka Militerm).

¹⁰³ **Vego** 2009, p. 81.

¹⁰⁴ **Gorshkov** 1979, p. 208; **Kiely, D. G.** 1988. *Naval Electronic Warfare*. London: Brassey's Defence Publishers, p. 50.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 20.

otsustamis- ja tegutsemistsükleid (VOOT-tsükkel) ja valdkonnaülest vajadust infoüleoleku järele, nähtub, et mereolukorrateadlikkust ei saa taandada merelise (sise)julgeoleku, rannikuala sõjapidamise või mõne muu valdkonna eraldiseisvaks nähtuseks. Ameerika Ühendriikide endine rannavalve kaptenleitnant Robert B. Watts on kirjeldanud mereolukorrateadlikkust kui kriminaal- ja sõjalise luureteabe sünteesi, mis lähtub meresõjalisest üldprintsii- bist: selleks, et vastast rünnata, tuleb ta kõigepealt leida. See printsii- p on sama vana kui meresõjapidamine.¹⁰⁶ Seega on mereolukorrateadlikkus mere- sõjalistest algetest hoolimata valdkonnaülene võimaldi, mis on oluline üks- kõik millistes merelistes tegevustes – see on mereolukorrateadlikkuse roll Eesti merekaitsemudelil.

Vajadus mereolukorrateadlikkuse järele tuleneb peatükis käsitletu põhjal rannikuriigi vajadusest ja kohustusest kehtestada oma merealadel suve- räänsus. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleb vähendada merekeskkonnas valitsevat hägusust, kombineerides selleks eri mereolukorrateadlikkuse alli- kaid. Rannikuriigil peab olema võime koguda informatsiooni kõikvõimalikest asjakohastest allikatest, nagu ka võime kogutud informatsiooni analüüsida, otsuste tegemiseks sobilikku vormi töödelda ning püstitatud ülesannete põhjal otsusetegijatele jaotada. Et olla merekeskkonnas võimalikest vastas- test edukam, peab otsuste aluseks olev informatsioon ja selle abil loodav olukorrapilt olema kvaliteetne ning kogu merekaitsemudeli ulatuses vastase rünnakute eest kaitstud. Peatükis kirjeldatud mereolukorrateadlikkuse üld- tunnustatud aluseid on kasutatud uuringu empiirilises osas uurimistulemuste analüüsimisel.

3. Uurimismetoodika ja -tulemused

3.1. Uurimismetoodika

Siinne artikkel on kirjutatud rakendust loova kvalitatiivse empiirilise uurimis- töö põhjal. Töö uurimisstrateegiaks on juhtumiuuring (*case study*), mis on ellu viidud põimitud juhtumiuuringuna (*embedded single case design*)¹⁰⁷. Juhtumiuuringus lähtus autor Robert K. Yin käsitlusest „Case Study Research: Design and Methods“, mille kohaselt on juhtumiuuring keerukast juhtumist õppimise meetod, milles tuginetakse juhtumi kõikehõlmavale mõistmisele,

¹⁰⁶ Watts, R. B. 2006. Implementing Maritime Domain Awareness. Monterey: Naval Post-graduate School, p. 9.

¹⁰⁷ Yin 2014, pp. 49–56.

mis on saadud ulatuslikult kirjeldades ning analüüsidest juhtumit tervikuna ja tema kontekstis¹⁰⁸. Juhtumiuuringu üks kriteeriume on, et see sisaldab mitut andmekogumismeetodit, mis on valitud konkreetse olukorra arusaamu ja uuritava nähtuse eriomast konteksti arvestades¹⁰⁹. Juhtumiuuringu kontekstiks on merekaitse, juhtumiks mereolukorrateadlikkuse loomine ning uurimisobjektideks ja -subjektideks mereolukorrateadlikkuse teoreetilised allikad, regulatsioon ning mereseiret korraldavad ametkonnad, teenistujad ja merejulgeolekut uurivad teadlased. Uurimistöö eesmärgi täitmisel on andmekogumismeetoditena kasutatud dokumendianalüüsi¹¹⁰, küsitlust¹¹¹ ja eksperdiintervjuud¹¹².

Uurimisel kasutati mittetöenäosuslikke valimeid¹¹³. Mittetöenäosuslik valim tähendab, et selle moodustamisel ei tugine ta töenäosusteooriale¹¹⁴. Küsitluse, dokumendianalüüsi ja eksperdiintervjuude valimiteks olid eesmärgistatud valimid (*purposive sampling*)¹¹⁵. Eesmärgistatud valim tähendab valimi koostamist kindlal eesmärgil, kus uuritavad nähtused valitakse valimisse kindla sisukriteeriumi alusel¹¹⁶.

Siinse uurimistöö küsitluse valimiks on Eestis merealadelt teavet vajavad riigiametid ja inspeksioonid ning eksperdiintervjuude puhul Eestis mere-seirega tegelevate ametkondade (Politsei- ja Piirivalveamet, Veeteede Amet, Kaitseväge) mereseiret korraldavad teenistujad ja merejulgeolekut uurivad teadlased. Dokumendianalüüsi valimisse on võetud võrdluseks kaks modernse mereväega¹¹⁷ riiki – Ameerika Ühendriigid ja Venemaa Föderatsioon – ja kaks postmodernse mereväega¹¹⁸ riiki – Norra ja Holland. Rahvusvahelistest

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 16.

¹⁰⁹ Laherand 2008, lk 83; Ritchie, J.; Lewis, J.; McNaughton Nicholls, C.; Ormston, R. 2014. *Qualitative Research Practice: A Guide for Social Science Students and Researchers*. 2nd ed. Los Angeles: SAGE Publications Ltd., p. 76.

¹¹⁰ Flick 2009, pp. 255–262.

¹¹¹ Fink 1995, pp. 60–67; Jansen 2010.

¹¹² Flick 2009, pp. 165–169.

¹¹³ Neuman, W. L. 2011. *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. 7th ed. Boston: Pearson, p. 242 [Neuman 2011]; Babbie, E. 2013. *The Practice of Social Research*. 13th ed. Canada: Wadsworth, Cengage Learning, p. 128. [Babbie 2013]

¹¹⁴ Babbie 2013, p. 128.

¹¹⁵ Teddlie, C.; Yu, F. 2007. Mixed Methods Sampling: A Typology with Examples. – *Journal of Mixed Methods Research*, Vol. 1, No. 1, p. 80; Neuman 2011, pp. 267–268; Babbie 2013, pp. 128–129.

¹¹⁶ Flick 2009, pp. 122–125.

¹¹⁷ Till 2012, lk 44–48.

¹¹⁸ *Ibid.*, lk 32–43.

organisatsioonidest kuulusid valimisse Euroopa Liit ja NATO. Dokumendi-analüüsiks vajalikud teoreetilised ja regulatiivsed alusmaterjalid on hangitud avalikest allikatest.

Kuna mereolukorratedadlikkuse loomine Eestis oli varem kitsamalt uurimata valdkond, kasutati küsitlust prooviuringuna, mille põhjal täpsustati dokumendianalüüsi ja eksperdiintervjuude sisu. Andmeanalüüsi meetodiks oli kvalitatiivne sisuanalüüs (*qualitative content analysis*)¹¹⁹, mis kontrollitavuse ja korratavuse tagamiseks tehti analüüsitarkvara NVivo 11 Pro abil. Iga uurimisinstrumentiga saadud tulemusi analüüsiti uurimistöö esimese osa teoreetilises raamistikus¹²⁰. Tekstide kodeerimiseks kasutati suunatud kodeerimist (*thematic coding*), kodeeriti uurimisküsimuste põhjal¹²¹. Kõigi kasutatavate andmekogumismeetoditega kogutud andmete kodeerimiseks kasutati ühte ja sama koodipuud ning põhikategooriaid. Analüüsitehnikana kasutati juhtumiülest ehk horisontaalset analüüsi (*cross-case analysis*) tähenduses, et iga uurimisinstrumenti raames koguti kasutatud allikatest kokku kõik konkreetsete alamkategoriate kohta käivad tekstiosad ja võrreldi nende käsitlemist¹²². Samuti kasutati seosemustrite väljaselgitamist seosekaartide abil¹²³.

3.2. Uurimistulemused

3.2.1. Küsitluse tulemused

Mereolukorratedadlikkuse prooviuringuna kasutati küsitlust. Valimiks olid Eestis merealadelt teavet vajavad riigiametid ja inspeksioonid ning Kaitseväge, täpsemalt merevägi. Riigiametite ja inspeksioonide loetelu ja kontaktandmed saadi riigiportaalist eesti.ee¹²⁴. Vajadus saada merealadelt teavet määratleti põhimääruste alusel. Viiteid sellele vajadusele leidis kümne riigiameti ja inspeksiooni põhimäärustes. Kümnest valimisse arvatud ametkonnast

¹¹⁹ Laherand 2008, lk 289–299; Flick 2009, pp. 323–327.

¹²⁰ Laherand 2008, lk 82; Yin 2014, pp. 40–45.

¹²¹ Flick 2009, pp. 318–320; Kalmus, V.; Masso, A.; Linno, M. 2015. Kvalitatiivne sisuanalüüs. – Sotsiaalse analüüsi meetodite ja metodoloogia õpibaas. Tartu: Tartu Ülikool. [Kalmus et al. 2015]

<<http://samm.ut.ee/kvalitatiivne-sisuanalyys>> (19.12.2017).

¹²² Babbie 2013, p. 391; Kalmus et al. 2015.

¹²³ Lewins, A.; Silver, C. 2007. Using Software in Qualitative Research: A Step-by-Step Guide. London: SAGE Publications Ltd., pp. 11, 180–183, 190–191; Kalmus et al. 2015.

¹²⁴ Riigiametid 2017. – Riigi Infosüsteemi Amet.

<<http://www.eesti.ee/est/kontaktid/riigiametid>> (29.08.2017).

tagastas täidetud küsimustiku kuus ametkonda: Politsei- ja Piirivalveamet, Veeteede Amet, Kaitsevägi, Muinsuskaitseamet, Keskkonnainspeksioon ning Maksu- ja Tolliamet. Küsimustikule vastati kirjalikult. Soovile uuringut teha ei reageerinud Välisluureamet.

Kaitsepolitsei amet ja Keskkonnaamet vastasid, et nad ei tee mereseiret, kuigi kaaskiri ega küsimustik sellist väidet ei sisaldanud. Põllumajanduse Registrite ja Informatsiooni Amet vastas, et ei kogu merealadelt andmeid ega näe selleks lähitulevikus vajadust. Veeteede Ametist saabus vastus ainult hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuselt ning seetõttu ei kajasta nende vastused laevaliikluse korraldamise ja turvalisuse järelevalvega seotud andmete kogumist ja jagamist. Ühelt asutuselt oodati ühte täidetud küsimustikku, seejuures otsustas vastajate arvu asutus.

Vastuste seosemustreid analüüsid moodustus merealadelt andmete kogumisel ja jagamisel tehtava koostöö skeem (vt lisa 1, joonised 3 ja 4). Skeemi vaadeldes selgub, et merealadelt teavet vajavate riigiametite ja inspeksioonide ring võib olla laiem, kui valimi moodustamisel piiritletud. Huvitava leiuna selgub mainitud jooniste põhjal, et ükski valimisse kuulunu ei ole välja toonud Maksu- ja Tolliametiga andmete jagamist või neilt andmete saamist. Samuti võib huvitavaks leiuks pidada, et kaks valimi liiget olid kinnitanud korraga omavahelist ja mõlemapoolset infovahetust ainult Politsei- ja Piirivalveameti ja mereväe, Politsei- ja Piirivalveameti ja Muinsuskaitseameti ning Politsei- ja Piirivalveameti ja Keskkonnainspeksiooni vahel. See võib autori hinnangul olla tingitud artikli sissejuhatuses kirjeldatud valdkonna killustatusest ja alareguleeritusest, mille tõttu ei pruukinud vastajatel olla terviklikku ülevaadet nende koostööst.

Küsitluse tulemustest nähtub, et Keskkonnaamet võib vajada teavet merealadel toimuva kohta. Juhul kui amet selleks vajalikke andmeid ise vahetult ei kogu, saadakse need koostöö kaudu. Kuigi teised valimi liikmed infovahetust Kaitsepolitsei ametiga ei nimetanud, võib see nii olla sellise teabevahetuse kohta kehtiva juurdepääsupiirangu tõttu. Nii Keskkonnaameti kui ka Kaitsepolitsei ameti põhimääruses¹²⁵ esitatu viitab, et nende ülesanded on seotud muu hulgas merekeskkonnaga. Autor peab tõenäoliseks, et

¹²⁵ **Keskkonnaameti põhimäärus**, 20.05.2014. – RT I, 27.05.2014, 1, jõustunud 01.07.2014, viimane redaktsioon RT I, 27.05.2016, 14.

<<https://www.riigiteataja.ee/akt/127052016014>> (10.12.2017);

Kaitsepolitsei ameti põhimäärus, 29.10.2014. – RT I, 07.11.2014, 1, jõustunud 10.11.2014, viimane redaktsioon RT I, 10.10.2017, 11.

<<https://www.riigiteataja.ee/akt/110102017011>> (10.12.2017).

prooviuuringu kaaskirjale vastanud eelmainitud ametkondade teenistujad ei teadnud piisavalt oma organisatsiooni ülesandeid, sest nende vastustest nähtub, et põhimääruse ülesandeid osal Eesti Vabariigi territooriumist ehk territoriaalmerel ei täideta.

Regulatsiooni puudulikkus ning koostöö koordineerimise probleem kerkis juhtumiülese analüüsi tulemusel samuti esile. Regulatsiooni killustatusele viitab seegi, et valimi loetletud dokumentide hulgas, mis olid aluseks merealadelt andmete kogumisel, ei tulnud ette ühtegi õigusakti täpsusega kattuvat regulatsiooni. Sealjuures võis vastustest järeldada, et oli kindlal regulatsioonil ja kesksel koordineerimisel põhineva mereolukorrateadlikkuse loomise eelistamist, aga ka isiklikel kontaktidel põhineva infovahetuse pooldamist. Valdkonna arendamisel nähti olulist rolli infosüsteemidel ning seda saab seostada alapunktis 2.3 viidatud kõikvõimalike sensorite ja andmebaaside, infojagamise ja otsustamise abivahendite, info kuvamise võimaluste ja muu vajalikkusega mereolukorrateadlikkuse loomisel. Prooviuuringu tulemusi ja analüütilisi järeldusi kontrollis autor dokumendianalüüsi käigus ja eksperdiintervjuude abil.

3.2.2. Mereolukorrateadlikkuse loomise alusdokumentide analüüsi tulemused

Dokumendianalüüsiks vajalikud teoreetilised ja regulatiivsed alusmaterjalid on hangitud avalikest allikatest. Välisriikide ja rahvusvaheliste organisatsioonide valimi mereolukorrateadlikkust puudutavaid strategiadokumente ja doktriine on võrreldud eesmärgiga selgitada mereolukorrateadlikkuse loomise üldtunnustatud aluseid. Dokumentidest otsiti ka vastust, kuidas parandada mereolukorrateadlikkust hõlmava teabe kogumist ja jaotamist. Riikide ja rahvusvaheliste organisatsioonide jaotamist valimirühmadesse on selgitatud uurimismetoodika kirjelduses. Lõplik valim hõlmas 19 dokumenti 1245 leheküljel.

Dokumendianalüüsi käigus olulisi seosemustreid ei tuvastatud. Juhtumiülese analüüsi põhjal oli võimalik tuvastada valimis esinenud nägemusi mereolukorrateadlikkust hõlmava teabe kogumise ja jaotamise täiustamisest. Kui prooviuuringu vastuste analüüsi tulemustes tuli esile, et mereolukorrateadlikkuse loomisel pooldati nii valdkonnaülest koordineerimist kui ka isiklikel kontaktidel põhinevat infovahetust, siis dokumendianalüüsi valimis joonistus selgelt välja valdkonnaülese koordineerimise vajalikkus. Seda koodi tuli ette kõigis valimirühmades, sealjuures üheksas dokumendis 19-st. Huvitavaks leiuks oli vajadus kaitsta olukorrateadlikkust vastase mõjutuste eest,

mis ühtib artikli alapeatükis 2.4 esitatud käsitlusega juhtimissõjast (*command and control warfare; C2W*) ja juhtimise takistamisest (*offensive C2W*). Mereolukorratähtsust hõlmava teabe kogumise ja jaotamise täiustamise võimalustena nähti infovahetuse tõhustamist ja lihtsustamist kõikvõimalike koostööpartnerite vahel, kasutades võimalikult salastamata võrgustikke. Samuti vajadust uuenduslike tehniliste vahendite ja nende praeguste süsteemidega lõimimise järele. Dokumendianalüüsi järeldusi kontrollis autor ka eksperdiintervjuude abil.

3.2.3. Eksperdiintervjuude tulemused

Eksperdiintervjuude valimi ulatust piiras see, et artikli sissejuhatuses viidatud mereseire on koondatud kolme seirekeskusesse ning mereolukorratähtsust ja laiema Eesti merejulgeolekut on vähe uuritud. Valimi moodustasid Eestis mereseirega seotud ametkondade – Politsei- ja Piirivalveamet, Veeteede Amet, Kaitsevägi – mereseiret korraldavad teenistujad ja merejulgeolekut uurivad teadlased. Järgnevalt on loetletud intervjuueeritud ekspertide nimed ja töökohad, seostamata neid kindlate seisukohtadega: Erkki Silm (Kaitsevägi), Ivar Treffner (Politsei- ja Piirivalveamet), Are Piel (Veeteede Amet), Anthony Lawrence (Rahvusvaheline Kaitseuringute Keskus), Tomas Jermalavičius (Rahvusvaheline Kaitseuringute Keskus) ja Jaan Murumets (Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused). Seisukohtade eristamiseks omistati neile koodid. Mereseiret korraldavaid teenistujaid tähistavad lisas 1 olevatel joonistel koodid MSA1, MSA2 ja MSA3 ning teadlasi koodid TEA1, TEA2 ja TEA3. Sealjuures ei pruugi koodide järjestus ühtida ekspertide järjestusega loetelus.

Prooviuuringus kerkis kohati esile ka vajadus täiendada Eestis mereolukorratähtsuse loomise regulatsiooni ning selle kontrollimisel eksperdiintervjuude abil moodustus kolm koodi (vt lisa 1, joonis 5). Ainult üks valimisse kuulunud ekspert väljendas seisukohta, et mereolukorratähtsuse loomise valdkonda puudutav riigisisene regulatsioon on optimaalne. Kaks eksperti nägid vajadust täpsustada regulatsiooni 2018. aasta alguses kehtivates seadustes. Uue, valdkonnaülese õigusakti loomist pidasid vajalikuks kolm eksperti.

Ajendatuna prooviuuringu ja lisaks dokumendiuuringu järeldustest, kontrolliti eksperdiintervjuus mereolukorratähtsuse loomise ametkonnaülese koordineerimise vajalikkust Eestis. Seosemustrina ilmnes, et kõik teadlased ja üks teenistuja näevad vajadust määrata valdkonnaüleline vastutaja.

Intervjuude käigus selgitati välja mereseiresüsteemide töö katkestustest tuleneda võivad ohud. Mereseiresüsteemide kuni nädalasest või vähem

kui 100 ruutmiili suurust mereala hõlmavast häirumisest põhjustatud ohud moodustasid üheksa koodi. Neist seitse koodi vastavad võimalikele ohtudele ja on väljendatud seosemuustrina joonisel 6 (vt lisa 1). Lisaks moodustasid koodid „Ohupildi muutus rahuaja ja relvakonflikti võrdluses“ ja „Häirete tekkepõhjuste seosed ohupildiga“.

Nagu joonisel 6 (vt lisa 1) kujutatud, leidis teadlaste seas enim mainimist koodile „Õnnetuste, õigusrikkumiste ja rünnete tehioolude raskendatud tuvastamine ja tõendamine“ vastav sisu. Teenistujad mainisid koodiga „Raskendatud reageerimine õnnetustele, õigusrikkumistele ja rünnetele“ seostuvat. Ülejäänud viit ohtu tähistavat koodi esines valimis ühel-kahel juhul. Peale selle pidasid kõik eksperdid võimalikuks, et relvakonflikti korral tuleb nimetatud koodide põhjal tekkinud ohupildis ette mõningaid muutusi. Seda laadi sisu moodustas koodi „Ohupildi muutus rahuaja ja relvakonflikti võrdluses“. Kõigi teadlaste ja ühe teenistuja vastustest ilmnnes, et ohupilti võib mõjutada häirumise põhjus, kas tehniline rike või kellegi sihipärane tegevus, olenevalt sellest, kas ja millised joonisel 6 (vt lisa 1) näidatud ohud esinevad ning kas võib ette tulla veel sõjalisi või mittelineaarseid ohte. Intervjueeritavate vastustest ei selgunud, kas ohupilti võiks muuta süsteemide häirumise ulatuse suurenemine. Nii mõnegi olulise mõjuga ohu ilmnenimine juba mere-seiresüsteemide töö väheulatusliku katkestuse korral kinnitab vajadust kaitsta olukorrateadlikkust väliste mõjutuste eest.

Intervjuu viimase küsimusega sai kontrollitud ekspertide hinnanguid mereolukorrateadlikkust hõlmava teabe kogumise ja jaotamise täiustamise võimaluste kohta. Vastustes esines üheksa koodi, millest kaheksa on seosemuustrina visualiseeritud joonisel 7 (vt lisa 1). Enim, nelja eksperdi puhul, leidsid mainimist koodid, mis viitasid mereolukorrateadlikkust puudutava infoliikumise parema koordineerimise, mereolukorrateadlikkuse loomiseks kasutatavate infosüsteemide tõhustamise ning poliitikakujundajate ja otsuse-tegijate valdkondliku teadlikkuse kasvatamise vajadusele. Kõik teenistujad nägid vajadust valdkonda paremini reguleerida. Samas ilmnnes kõikide teadlaste vastustest vajadus suurendada mereolukorrateadlikkuse loomiseks kasutatavate süsteemide hukukindlust. Kolm eksperti märkisid ära, et oleks vaja kaardistada mereolukorrateadlikkust puudutavat infovahetust. Üks teadlane ja üks teenistuja pidasid otstarbekaks moodustada eraldi organisatsioon mereolukorrateadlikkuse loomiseks kasutatava taristu ja süsteemide haldamiseks, samal määral toodi esile ka vajadus moodustada ühtne, mereolukorra-teadlikkust loov keskus.

4. Järeldused ja ettepanekud

Prooviuuringu tulemusi analüüsidest ilmses vajadus täiendada valdkondlikku õiguslikku regulatsiooni ning parandada koostöö koordineerimist. Dokumendianalüüs kinnitas, et mereolukorrateadlikkust puudutavat koostööd tuleb koordineerida. Eksperdiintervjuude analüüsist selgus, et enamik valimist – kõik teadlased ja üks teenistuja – pidas vajalikuks määrata mereolukorrateadlikkuse loomise valdkonnas asjakohane vastutav institutsioon. Valdkondliku regulatsiooni täpsustamist ei pidanud vajalikuks ainult üks ekspert. Kaks eksperti nägid vajadust täpsustada regulatsiooni 2018. aasta alguses kehtinud seadustes. Uue, valdkonnaülese õigusakti loomist pidas vajalikuks kolm eksperti. (Vt lisa 1, joonis 5)

Eeltoodu ja eksperdiintervjuu viimase küsimuse vastuste analüüsi tulemusena on artikli keskse uurimisküsimuse vastus, et mereolukorrateadlikkust hõlmava teabe kogumist ja jaotamist saab täiustada, koordineerides paremini mereolukorrateadlikkust puudutavat infoliikumist, tõhustades mereolukorrateadlikkuse loomiseks kasutatavaid infosüsteeme, kasvatades poliitikakujundajate ja otsusetegijate valdkondlikku teadlikkust, reguleerides valdkonda paremini, suurendades mereolukorrateadlikkuse loomiseks kasutatavate süsteemide hukukindlust ning uurides valdkondlikku infovahetust. Kaaluda tuleks eraldi organisatsiooni moodustamist mereolukorrateadlikkuse loomiseks kasutatava taristu ja süsteemide haldamiseks, aga ka ühtse, mereolukorrateadlikkust loova keskuse rajamist.

Uurimistulemustest lähtuvalt jagab autor uuringu „Eesti merejulgeolek“ järeldustes väljendatud seisukohti, täpsemalt tegevusvariandis OA esitatud põhimõttelise otsuse vajadust arendada välja mereseirevõrk mereväe koosseisus ja võimenõuete alusel¹²⁶. Seda toetab uurimistöö esimese uurimisküsimuse vastus, mille kohaselt on peamine julgeolekuteoreetiline põhjendus mereolukorrateadlikkuse loomiseks Eesti Vabariigis võimevajadus vaenulike võõrriikide, ennekõike Venemaa Föderatsiooni merelistest tegevustest lähtuvate, riigikaitse laias käsituses¹²⁷ sõjalise kaitse tegevussuunda kuuluvate ohtude tuvastamiseks. Samuti on sellist otsust tarvis mereolukorrateadlikkuse loomisel võimaliku konflikti kõrgeimas eskalatsiooniasemes ja kõrgeimate kvaliteedinõuete alusel.¹²⁸

¹²⁶ Murumets 2016, lk 85.

¹²⁷ JPA 2017, lk 3.

¹²⁸ Sargma, S. 2018. Mereolukorrateadlikkus ja selle parendamise võimalused mereseirega tegelevate ametkondade näitel. Tallinn: Sisekaitseakadeemia, lk 61, 65–66.
<https://digiriul.sisekaitse.ee/bitstream/handle/123456789/2069/2018_Sargma%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (16.08.2018).

Peale eespool viidatu teeb autor uurimistulemuste põhjal seitse ettepanekut mereolukorratedadlikkuse täiustamiseks:

1. Selgitada välja ametkondade ja inspeksioonide vajadus saada merealadel toimuva kohta infot. Ettepaneku saab täita valdkonnaülese uuringu tellimisega teadusasutuselt või igalt ametkonnalt eraldi, selgitades välja nende infovajaduse ning edastades koostööpartneritele.
2. Kaaluda valdkonna täpsemat reguleerimist riigisisises õiguses (sh info liikumise täpsustamine) ja valdkonna eest vastutava ametkonna määramist.
3. Tõhustada ja arendada mereolukorratedadlikkuse loomiseks kasutatavaid infosüsteeme. Otsida võimalusi seniste lahenduste lõimimiseks ja andmete riskkasutuseks ametkondade vahel, et katta nende tegelik infovajadus.
4. Suurendada mereolukorratedadlikkuse loomiseks kasutatavate süsteemide hukukindlust, arendades neid sõjalise riigikaitse nõuete kohaselt.
5. Kasvatada poliitikakujundajate ja otsusetegijate mereolukorratedadlikkust puudutavaid teadmisi harjutuste ja lauaõppuste (*tabletop exercises*) abil.
6. Analüüsida vajadust ja võimalusi moodustada eraldi organisatsioon mereolukorratedadlikkuse loomiseks kasutatava taristu ja süsteemide haldamiseks.
7. Analüüsida vajadust ja võimalusi ühtse, mereolukorratedadlikkust loova keskuse moodustamiseks.

5. Kokkuvõte

Artiklis on käsitletud mereolukorratedadlikkuse loomise aluseid, selle ajaloolist kujunemist ja rolli Eesti merekaitsemudelis. Teoreetilisest käsitlusest lähtuvalt kujundatud kvalitatiivse küsitluse, dokumendianalüüsi ja eksperdiintervjuude tulemuste analüüsi põhjal on tuvastatud mereolukorratedadlikkuse arendussuunad: mereolukorratedadlikkust puudutava teabe kogumise ja jaotamise parandamine info liikumise parema koordineerimise teel, mereolukorratedadlikkuse loomiseks kasutatavate infosüsteemide tõhustamine, poliitikakujundajate ja otsusetegijate valdkondliku teadlikkuse kasvatamine, valdkonna parem reguleerimine, mereolukorratedadlikkuse loomiseks kasutatavate süsteemide hukukindluse suurendamine ja valdkondliku infovahetuse uurimine. Kaaluda tuleks eraldi organisatsiooni moodustamist mereolukorratedadlikkuse loomiseks kasutatava taristu ja süsteemide haldamiseks ning ühtse, mereolukorratedadlikkust loova keskuse moodustamist.

Mereolukorratedlikkuse arendussuundadest lähtuvalt esitas autor seitse valdkonna täiustamise ettepanekut.

Artiklis esitatud uurimistulemuste põhjal on võimalik parandada „Eesti julgeolekupoliitika alustes“ ja „Riigikaitse arengukavas“ mainitud eelhoiatuse andmise võimet, samuti tõhustada esimeses dokumendis nimetatud reostuse võimalikult varajast avastamist ja selle põhjustaja tuvastamist. Keskkonnakaitse aspektist aitaks artiklis esitatud ettepanekute elluviimisel paranenud mereolukorratedlikkus saavutada „Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030“ meetmes „Seire ja järelevalve tõhustamine kalavarude ökosüsteemi-põhise majandamise tagamiseks ja kalapüügiga kaasnevate mõjude vähendamiseks“ soovitud tulemust ja eesmärki „Tagada elanike turvalisus ning kaitse nende julgeolekut ohustavate riskide eest“ mõõdikus „Piisav kaugsensoorne vaatlustihedus reostuse avastamiseks intensiivse laevaliiklusega alal“. Ettepanekute teostus aitaks saavutada „Siseturvalisuse arengukava 2015–2020“ alaeesmärgi „Tõhusam piirihaldus“ poliitikainstrumenti nr 1 – „Riigipiiri valvamise ja kaitsmise arendamine“ – oodatavaid tulemusi nii riigikaitse-ülesannete täitmise tegevusjuhistes kui ka merevalvekeskuse arendamisel.

Kirjandus

- Alessandrini, A.; Argentieri, P.; Alvarez, M. A.; Barbas, T.; Delaney, C.; Arguedas, V. F.; Gammieri, V.; Greidanus, H.; Mazzarella, F.; Vespe, M.; Ziemba, L.** 2014. Data Driven Contextual Knowledge from and for Maritime Situational Awareness. – Proceedings of the 1st International Workshop on Context-Awareness in Geographic Information Services. Vienna: CAGIS 2014, pp. 39–49.
- Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual** 2010. – International Maritime Organization.
<http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29093&filename=1367.pdf> (29.05.2016).
- Babbie, E.** 2013. The Practice of Social Research. 13th ed. Canada: Wadsworth, Cengage Learning.
- Behuniak, T. E.** 1978. The Seizure and Recovery of the S.S. Mayaguez: A Legal Analysis of United States Claims. Part 1. – Military Law Review, Issue 82, pp. 41–170.
- Benedict, R. D.** 1897. What Do We Know of the Rhodian Maritime Law? A Discourse Delivered before the Law Department of the Brooklyn Institute.
<<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.32044097715692;view=1up;seq=1>> (26.06.2017).
- Bijnkershoek, C. van** 1702. De dominio maris dissertatio.
- Boraz, S. C.** 2009. Maritime Domain Awareness. Myths and Realities. – Naval War College Review, Vol. 62, No. 3, pp. 137–146.

- Broek, A. C. van den; Neef, R. M.; Hanckmann, P.; Gosliga, S. P. van; Halsema, D. van** 2011. Improving Maritime Situational Awareness by Fusing Sensor Information and Intelligence. – Proceedings of the 14th International Conference on Information Fusion. Chicago: FUSION, pp. 1293–1300.
- Callwell, C. E.** 1996 [1905]. Military Operations and Maritime Preponderance: Their Relations and Interdependence. Annapolis, MD: Naval Institute Press.
- Chifor, L.; Ungureanu, E.** 2015. Trends in the Development Systems of Supporting Maritime Situational Awareness (MSA). – Proceedings of the International Scientific Conference „Strategies XXI“. Bucharest: „Carol I“ National Defence University, pp. 154–160.
- Colby, J. E.** 1974. The Developing International Law on Gathering and Sharing Security Intelligence. – Yale Journal of International Law [Yale Studies in World Public Order], Vol. 1, Issue 1, pp. 49–92.
- COM(2010) 584.** 2010. – Integrating Maritime Surveillance: Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on a Draft Roadmap towards Establishing the Common Information Sharing Environment for the Surveillance of the EU Maritime Domain. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Cook, P. J.; Carleton, C. M.** 2000. Continental Shelf Limits: The Scientific and Legal Interface. Oxford: Oxford University Press.
- Corbett, J. S.** 2004. Principles of Maritime Strategy. Mineola, New York: Dover Publications Inc.
- Craig, R. K.** 2012. Comparative Ocean Governance: Place-Based Protections in an Era of Climate Change. Northampton: Edward Elgar.
- Crickard, F. W.; Mitchell, P. T.; Orr, K. D.** 1998. Multinational Naval Cooperation and Foreign Policy into the 21st Century. Aldershot: Ashgate.
- Economic Benefits from the Protection and Use of the Baltic Sea** 2014. – Helsinki Commission.
<<http://stateofthebalticsea.helcom.fi/humans-and-the-ecosystem/use-of-baltic-marine-waters/#fish-and-shellfish-harvesting>> (18.12.2017).
- Eesti julgeolekupoliitika alused** 2017. – Riigikogu.
<https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#> (30.08.2017).
- Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030.** 2007. – Keskkonnaministeerium.
<<https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/0000/1279/3848/12793882.pdf#>> (18.10.2017).
- Eesti merenduspoliitika 2012–2020.** 2012. – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.
<<https://www.mkm.ee/sites/default/files/merenduspoliitika.pdf#>> (28.08.2017).
- Eesti rahvusvahelises julgeolekukeskkonnas 2016.** 2016. – Teabeamet.
<<https://www.valisluureamet.ee/pdf/2016-et.pdf#>> (30.08.2017).
- Eesti rahvusvahelises julgeolekukeskkonnas 2017.** 2017. – Teabeamet.
<https://www.valisluureamet.ee/pdf/TA_raport_2017_EST.pdf#> (30.08.2017).
- EXTAC 790 (A) = EXTAC 790 (A) Maritime Situational Awareness (MSA), ANNEX A, NATO MSA related definitions. 790-A-1 Edition (C), Version 10,** 2010. – NATO Standardization Office.

- Fink, A.** 1995. *The Survey Handbook*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications Ltd.
- Flick, U.** 2009. *An Introduction to Qualitative Research*. 4th ed. London: SAGE Publications Ltd.
- Friedman, N.** 2009. *Network-Centric Warfare: How Navies Learned to Fight Smarter through Three World Wars*. Annapolis: Naval Institute Press.
- Furse, G. A.** 1897. *Military Expeditions beyond the Seas*. Vol. 2. London: William Gloves.
- Gill, D. W. J.; Gempf, C.** 1994. *The Book of Acts in Its Graeco-Roman Setting*. Vol. 2. Grand Rapids, Michigan: William B. Eerdmans Publishing Company.
- Glahn, G. von; Taulbee, J. L.** 2017. *Law Among Nations: An Introduction to Public International Law*. 11th ed. New York: Routledge.
- Gorshkov, S.** 1979. *The Sea Power of the State*. Oxford: Pergamon Press.
- Grotius, H.** 2004. *The Free Sea*. Indianapolis: Liberty Fund.
- Iphar, C.; Napoli, A.; Ray, C.** 2015. Detection of False AIS Messages for the Improvement of Maritime Situational Awareness. – OCEANS'15 MTS/IEEE Washington. Proceedings. Washington, D.C.: Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE), pp. 246–252.
- Jansen, H.** 2010. The Logic of Qualitative Survey Research and its Position in the Field of Social Research Methods. – Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research, Vol. 11, No. 2.
<<http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/1450/2947>> (18.10.2017).
- Johnston, D. M.** 1988. *The Theory and History of Ocean Boundary-Making*. Montréal: McGill-Queen's University Press.
- Joint Vision 2010.** Office of the Chairman of the Joint Chiefs of Staff (General J. M. D. Shalikashvili, Chairman of the Joint Chiefs of Staff). Washington, D.C.: US Government Printing Office.
- Kaitsepolitsei ameti aastaraamat 2015.** 2016. – Kaitsepolitsei amet.
<https://www.kapo.ee/sites/default/files/public/content_page/aastaraamat-2015.pdf> (28.08.2017).
- Kaitsepolitsei ameti aastaraamat 2016.** 2017. – Kaitsepolitsei amet.
<https://www.kapo.ee/sites/default/files/public/content_page/Aastaraamat_2016_0.pdf> (28.08.2017).
- Kaitsepolitsei ameti põhimäärus,** 29.10.2014. – RT I, 07.11.2014, 1, jõustunud 10.11.2014, viimane redaktsioon RT I, 10.10.2017, 11.
<<https://www.riigiteataja.ee/akt/110102017011>> (10.12.2017).
- Kaitseväge korralduse seadus,** 19.06.2008. – RT I 2008, 35, 213, jõustunud 01.01.2009, viimane redaktsioon RT I, 12.03.2015, 19.
<<https://www.riigiteataja.ee/akt/112032015019>> (29.05.2016).
- Kalmus, V.; Masso, A.; Linno, M.** 2015. *Kvalitatiivne sisuanalüüs*. – Sotsiaalse analüüsi meetodite ja metodoloogia õpibaas. Tartu: Tartu Ülikool.
<<http://samm.ut.ee/kvalitatiivne-sisuanalyys>> (19.12.2017).
- Keskkonnaameti põhimäärus,** 20.05.2014. – RT I, 27.05.2014, 1, jõustunud 01.07.2014, viimane redaktsioon RT I, 27.05.2016, 14.
<<https://www.riigiteataja.ee/akt/127052016014>> (10.12.2017).

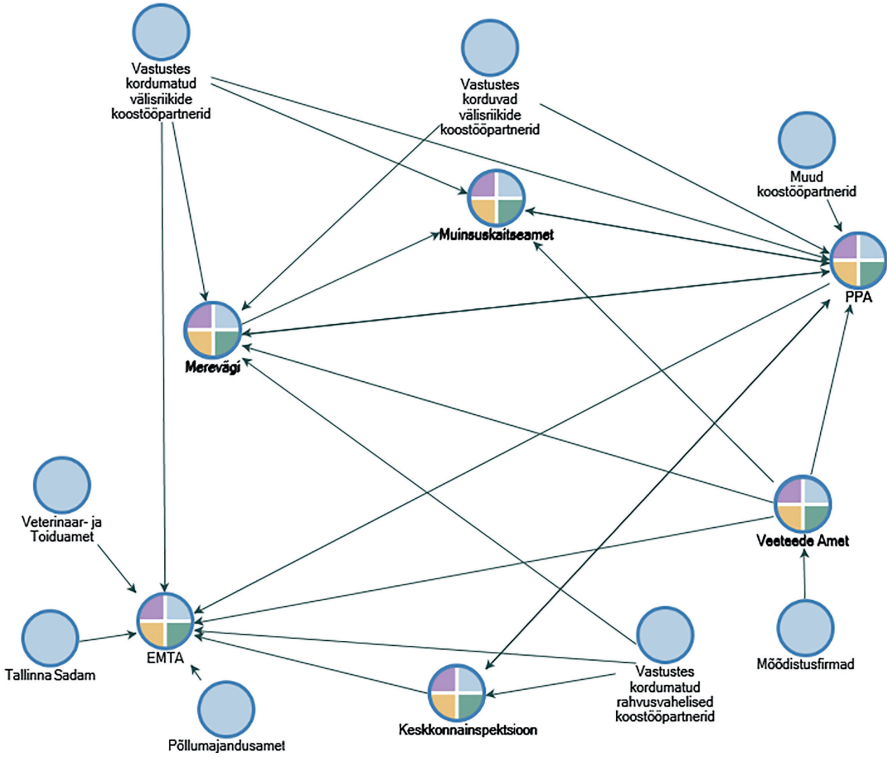
- Kiely, D. G.** 1988. *Naval Electronic Warfare*. London: Brassey's Defence Publishers.
- Klein, N.** 2011. *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.
- Kraska, J.** 2011. *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics*. New York: Oxford University Press.
- Laanemets, O.** 2015. Eesti merejõudude ülesanded ja laevatüübid. – ENDC Occasional Papers, nr 3. Uurimusi Eesti merelisest riigikaitsest. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus, lk 97–187.
- Laherand, M-L.** 2008. *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: Infotrukk.
- Lewins, A.; Silver, C.** 2007. *Using Software in Qualitative Research: A Step-by-Step Guide*. London: SAGE Publications Ltd.
- Lovelace, D. C.** 1997. *The Evolution in Military Affairs: Shaping the Future U.S. Armed Forces*. Carlisle: US Army War College Strategic Studies Institute.
- Mahan, A. T.** 1900. *The Problem of Asia and its Effect Upon International Policies*. London: Sampson Low, Marston & Company Ltd.
- Martin, G.** 2012. Eesti mereala keskkonnaseisundi esialgne hindamine. Tallinn: Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut.
- Mearsheimer, J. J.** 2014. *The Tragedy of Great Power Politics*. Updated edition. New York: W. W. Norton & Company.
- Meresõiduohutuse seadus**, 12.12.2001. – RT I 2002, 1, 1, jõustunud 01.01.2003, viimane redaktsioon RT I, 05.04.2016, 3.
<<https://www.riigiteataja.ee/akt/105042016003>> (29.05.2016).
- Miller, H.** 1930. The Hague Codification Conference. – *The American Journal of International Law*, Vol. 24, No. 4, pp. 674–693.
- Murumets, J.** 2016. Eesti merejulgeolek. Uuringu raport. – ENDC Occasional Papers, nr 5. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus.
- NATO Term = NATO Terminology Database.** – NATO Standardization Office.
<<https://nso.nato.int/natoterm/Web.mvc>> (03.07.2017).
- Neff, S. C.** 2012. *Hugo Grotius on the Law of War and Peace*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Neuman, W. L.** 2011. *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. 7th ed. Boston: Pearson.
- Riigiametid.** 2017. – Riigi Infosüsteemi Amet.
<<https://www.eesti.ee/est/kontaktid/riigiametid>> (29.08.2017).
- Riigikaitse arengukava 2017–2026.** 2017. – Kaitseministeerium.
<https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/rkak_2017_2026_avalik_osa.pdf> (30.08.2017).
- Riigipiiri seadus**, 30.06.1994. – RT I 1994, 54, 902, jõustunud 31.07.1994, viimane redaktsioon RT I, 06.04.2016, 11.
<<https://www.riigiteataja.ee/akt/106042016011>> (29.05.2016).
- Ritchie, J.; Lewis, J.; McNaughton Nicholls, C.; Ormston, R.** 2014. *Qualitative Research Practice: A Guide for Social Science Students and Researchers*. 2nd ed. Los Angeles: SAGE Publications Ltd.
- Roach, J. A.; Smith, R. W.** 1994. *Excessive Maritime Claims*. – *International Law Studies*, Vol. 66.

- Rodger, N. A. M.** 2004. *Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649–1815*. London: Allen Lane.
- Sargma, S.** 2018. Mereolukorrateadlikkus ja selle parendamise võimalused mereseirega tegelevate ametkondade näitel. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.
<https://digiriul.sisekaitse.ee/bitstream/handle/123456789/2069/2018_Sargma%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (16.08.2018).
- Selden, J.** 1635. *Mare clausum: seu de dominio maris, libri duo*. London: excudebat Will. Stanesbeius, pro Richardo Meighen. First edition.
- Sepper, S.** 2016. Sten Sepper: kes meid merel kaitseb? – Postimees, 13. mai.
<<https://arvamus.postimees.ee/3691759/sten-sepper-kes-meid-merel-kaitseb>> (29.05.2016).
- Siseturvalisuse arengukava 2015–2020.** 2015. – Siseministeerium.
<https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/taiendatud_siseturvalisuse_arengukava_2015-2020.pdf> (28.08.2017).
- Slogett, D.** 2013. *The Anarchic Sea: Maritime Security in the Twenty-First Century*. London: C. Hurst & Co. Ltd.
- Speller, I.** 2014. *Understanding Naval Warfare*. New York: Routledge.
- Symmons, C. R.** 1979. *The Maritime Zones of Islands in International Law*. Leiden: BRILL.
- Zysk, K.** 2012. Russia's Naval Ambitions: Driving Forces and Constraints. – *Twenty-First Century Seapower. Cooperation and Conflict at Sea*. Ed. by P. Dutton; R. S. Ross; Ø. Tunsjø. New York: Routledge, pp. 112–135.
- Teddle, C.; Yu, F.** 2007. Mixed Methods Sampling: A Typology with Examples. – *Journal of Mixed Methods Research*, Vol. 1, No. 1, pp. 77–100.
- Tellegen-Couperus, O.** 1993. *A Short History of Roman Law*. London: Taylor & Francis E-Library.
- Terve, M.** 2012. Soovitused mereturvalisust tagava riigilaevastiku ülesehituse muutmiseks Eesti näitel. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.
- Tiessalo, R.** 2017. Finland Prepares for 'Manifold Warfare' as Russia Feeds Paranoia. – Bloomberg, January 20.
<<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-01-19/finland-prepares-for-manifold-warfare-as-russia-feeds-paranoia>> (20.12.2017).
- Till, G.** 2012. Merevõim. Teejuht 21. sajandisse. Teine väljaanne. Tallinn: AS Aja-lehtede Kirjastus.
- UNCLOS = United Nations Convention on the Law of the Sea** 1982. – United Nations.
<http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf> (14.03.2017).
- Vego, M. N.** 2003. *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*. 2nd ed. Oxon: Routledge.
- Vego, M. N.** 2009. *Operational Warfare at Sea: Theory and Practice*. Oxon: Routledge.
- Watts, R. B.** 2006. *Implementing Maritime Domain Awareness*. Monterey: Naval Postgraduate School.

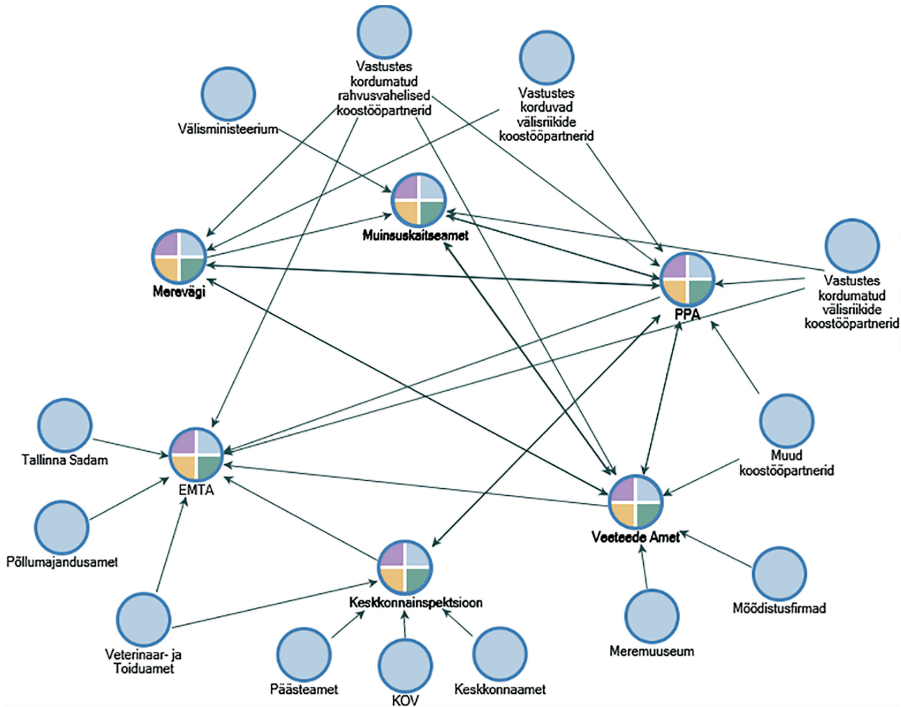
- Wilson, B.** 2015. Five Maritime Security Developments that Will Resonate for a Generation. – Harvard National Security Journal, March 11.
<<http://harvardnsj.org/2015/03/five-maritime-security-developments-that-will-resonate-for-a-generation/>> (05.04.2017).
- Yin, R. K.** 2014. Case Study Research: Design and Methods. 5th ed. Thousand Oaks: SAGE Publications, Inc.
- Кокошин, А.** 1995. Армия и политика: советская военно-политическая и военно-стратегическая мысль, 1918–1991 годы. Москва: Международные отношения.
- Лудри, И. М.** 1927. Красный флот в составе Вооруженных сил Республики. Морской сборник, no. 10.

Lisad

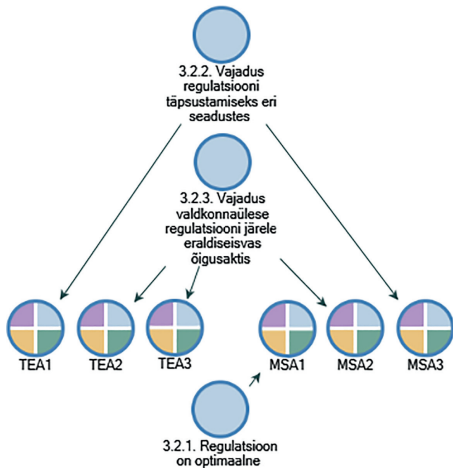
Lisa 1. Analüüsitarkvaras NVivo 11 Pro loodud seosekaardid



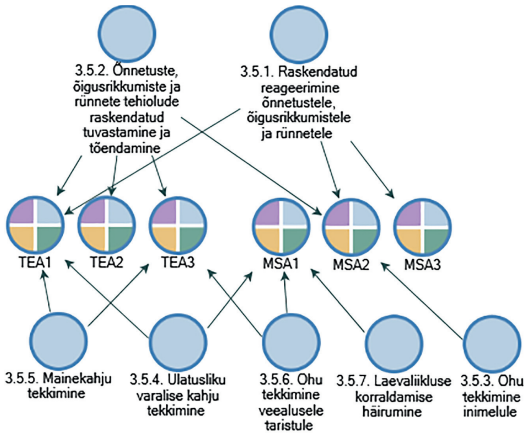
Joonis 3. Andmete kogumise seosekaart



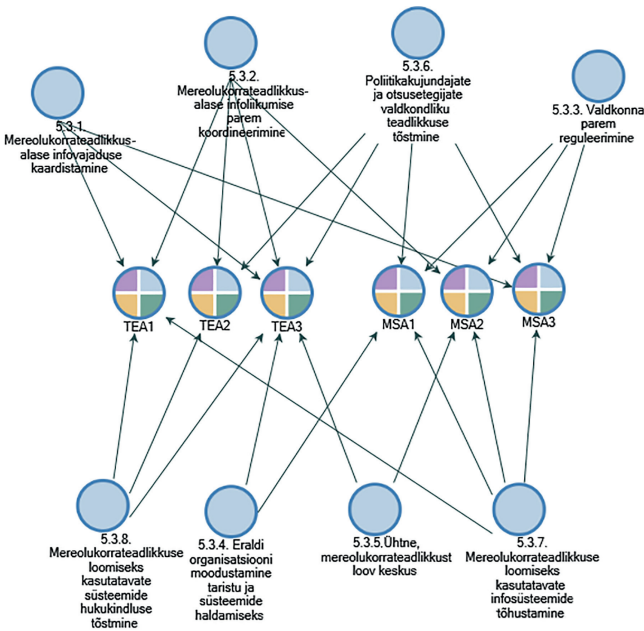
Joonis 4. Andmete jagamise seosekaart



Joonis 5. Mereelukorrateadlikkuse regulatsiooni täpsustamise seosekaart



Joonis 6. Mereseiresüsteemide väheulatusliku häirimisega kaasnevate ohtude seosekaart



Joonis 7. Mereolukorratäidlikkust puudutava teabe kogumise ja jaotamise täiustamise vajaduste seosekaart

Leitnant **SVEN SARGMA**, MA
 Mereväe laevastiku operatsioonistaabi nooremstaabiohvitser