

EESTI MEREKAITSE TULEVIKUSTSENAARIUMID

Tauri Roosipuu



Ülevaade. Eesti merekaitse korraldamise probleemidest on kirjutatud Eesti iseseisvuse taastamisest alates, kuid riigi ja ühiskonna tasandil ei ole neid teadvustatud ega sisulisi ümberkorraldusi seni tehtud. Artikli¹ eesmärk on pakkuda Eesti merekaitse hetkeolukorrast lähtudes järgneva kolmekümne aasta vaates positiivseim ja negatiivseim võimalik tulevikustsenaarium kui kaks äärmuslikku hüpoteetilist stsenaariumi. Neist esimene, must stsenaarium, lähtub eeldusest, et järgnevate kümnendite jooksul leiab aset negatiivne areng ja Eesti merekaitse olukord halveneb tunduvalt. Teine, valge stsenaarium lähtub aga vastupidisest eeldusest, et järgneb positiivne areng ja Eesti merekaitse olukord paraneb märkimisväärselt. Kahe esitatud stsenaariumi suur erinevus peaks juhtima veel kord tähelepanu sellele, et Eesti merekaitse probleemide ignoreerimisel võivad olla fataalsed tagajärjed ning toimivat merekaitset üles ehitada ei ole paarikümne aasta jooksul üldsegi võimaliku.

Võtmesõnad: Eesti merekaitse, mereline mõtteviis, mereline riigikaitse, merepimedus, riigi laevastikud, tulevikustsenaariumid

Keywords: maritime defence, maritime mindset, national maritime defence, sea blindness, state fleets, future scenarios

1. Sissejuhatus

Artiklis on Eesti merekaitse defineeritud kui riigi mereliste eesmärkide ja ülesannete kompleks, mis lähtub laiapindse riigikaitse kontseptsioonist ja toetab igati selle elluviimist. See eeldab riigi mereliste huvide selget määramist ning mõtestatud ja süsteemset tegevust nende huvide kaitsmisel. Eesti merekaitse korraldamise probleemidest on kirjutatud Eesti iseseisvuse taastamisest alates, kuid riigi ja ühiskonna tasandil ei ole neid probleeme teadvustatud ja sisulisi ümberkorraldusi seni tehtud.

Eesti iseseisvuse taastamisest möödub varsti kolmkümmend aastat, mis on ühe laeva tavapärase eluiga. Sel põhjusel on siinses artiklis tuleviku all

¹ Artikkel tugineb autori esseele, mis pälvis Kaitseväe Akadeemia korraldatud esseevõistlusel „Eesti merekaitse tulevik“ II preemia.

käsitletud järgnevat kolmekümmet aastat ehk kokkuvõtvalt Eesti merekaitset kuni aastani 2050. Artikli eesmärk on pakkuda Eesti merekaitse hetkeolukorrast lähtudes positiivseim ja negatiivseim võimalik tulevikustsenaarium kui kaks äärmuslikku hüpoteetilist stsenaariumi. Neist esimene ehk must stsenaarium lähtub eeldusest, et järgnevate kümnendite jooksul leiab aset negatiivne areng ja Eesti merekaitse olukord halveneb tunduvalt. Teine ehk valge stsenaarium lähtub aga vastupidisest eeldusest, et järgneb positiivne areng ja Eesti merekaitse olukord paraneb märkimisväärselt.

Stsenaariumid tuginevad avalikele allikatele ning varasematele ühiskondlikele ja poliitilistele protsessidele. Kuna merekaitse arendamine on aja- ja investeringumahukas, on oluline määrata olnud olemasolevate aluste ja seadmete vanus ning võimelüngad. Mõlemaid stsenaariume on kirjeldatud merelise mõtteviisi, mereolukorrateadlikkuse, aluste ja laevastike ning võimete alateemade võtmes, mille põhjal on näitlikustamiseks tuletatud hüpoteetiline juhtumikirjeldus ja -analüüs.

2. Mereline mõtteviis

Musta stsenaariumi korral jätkub Eesti merelise geograafia ignoreerimine riigi ja poliitilisel tasandil, sealhulgas riigikaitse juhtimisel. Riigi huvid merel on ikka veel defineerimata ja kaitsmata, mis tuleneb puudulikust seadusandlusest² ja süsteemse lähenemise puudumisest. Merendusvaldkonna juhtimine jääb eri ministriumite ja ametkondade vahel killustatuks³ ja visioonituks. Üksikud projektipõhised katsed olukorda muuta ei anna soovitud tulemust ega sobitu koos suurde pilti. Merendusvaldkond hääbub järkjärgult, merenduslik pädevus väheneb ja merepimedus vohab ühiskonnas üha enam. Spetsialistide arvamus jääb poliitilisele tahtele alla. Merendus-küsimustes orienteerujate hulk ja mõjuvõim on väike, merekaitse puhul veelgi marginaalsem. See kajastub omakorda ka riigikaitstes, kus jääb domineerima maaväeline mõtlemine, merevägi nišimereväena võitleb endiselt oma eksistentsi eest iseseisvasse riigikaitsetesse tuntavalt panustamata. Seda hoolimata merendusametnike alt-üles-initsiatiivil põhinevast kaubalaevade Eesti

² Kaunis, I.; Lindpere, H.; Lott, A. 2015. Mereõiguse kodifitseerimise lähteülesanne. Consolato del Mare OÜ, lk 265. https://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/mereõiguse_kodifitseerimise_lahteülesanne.pdf (12.05.2020). [Kaunis, Lindpere, Lott 2015]

³ Eesti merenduspoliitika 2012–2020. 2012. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, lk 57. <https://www.mkm.ee/sites/default/files/merenduspoliitika.pdf> (12.05.2020).

lipu alla toomise katsest⁴, mis ei too riigile pärast esimest riigiabiperioodi prognoositud tulu. Rahandusametnike vastuseisu tõttu kaob poliitilisel tasandil igasugune huvi merendust eelisarendada ja valdkonda reformida. Üha enam tegeletakse poliitilisel tasandil teisejärguliste küsimustega, olemata huvitatud ulatuslikest ümberkorraldustest, mis ei too poliitilist tulu. Sellele aitab kaasa mitme küsitava väärtusega ühendameti loomine ja üha kinnistuv ministeeriumite haldusalade struktuur. Riigil puudub täielik ülevaade ja kontroll Eesti merealal toimuva üle.

Valge stsenaariumi korral jõuab teadmine Eesti merenduse probleemidest ja väljakutsetest üha enam poliitilisele tasandile. Seda tänu omalipulise kaubalaevastiku taastamisele, mis toob merendusvaldkonnale vajaliku tähelepanu. Valitsuse tasandil luuakse merendusprobleemide lahendamiseks komisjon, kus on spetsialistidel oluline roll. Visalt, kuid järjekindlalt asutakse lahendama üheksakümnendatel tekkinud probleeme. Esimest korda defineeritakse riigi merelised huvid, korraldatakse ümber merendusvaldkonna juhtimine, korrastatakse seadusandlus ja viiakse ellu vajalikud reformid, tagamaks suveräänsus Eesti merealadel. Merendusvaldkonda juhatakse süsteemselt. Üha enam teadvustatakse merelt lähtuvaid ohte ning aegamisi kaovad laialt juurdunud dogmad (nt: oht lähtub üksnes ida poolt ehk Kroonlinnast, mitte lääne poolt ehk Kaliningradist; merekaitsega tegelegu liitlased; merel on võimalik viibida ilma laevadeta). Seadusloome vähendamise üldise põhimõtte ja ametkondlike struktuuride kiuste õnnestub ühe osana riigireformist vastavad ümberkorraldused ellu viia. Eesti mereala ja -vööndite probleemid tulevad esile tänu avamere tuuleparkide rajamisele ning Venemaa Föderatsiooni üha intensiivistuval hübriidtegevusele uurimis-, kalalaevu jms kasutades.

3. Mereolukorratedadlikkus

Musta stsenaariumi korral jääb mereseire, mis on mereolukorratedadlikkuse ja kõikide mereoperatsioonide alus, killustatuks eri ametkondade vahel ning mereseire vastutus seadusega reguleerimata. Hoolimata mitmest katsest luua ühtset sõjaaja nõuetele vastavat mereseiresüsteemi, takerdub see ministeeriumite- ja ametkondadevahelisse töögruppide ja otsustamatuse rägastikku. Tuvastatud merepilt puudub. Politsei- ja Piirivalveameti kogu ressurss kuulub olemasoleva võime hoidmisele, radarisüsteemide ja -positsioonide

⁴ Eesti laevanduse areng – põhjused ja ajajoon 2018. Veeteede Amet, 11. oktoober. <https://veeteedeamet.ee/et/uudised/eesti-laevanduse-areng-pohjused-ja-ajajoon> (12.05.2020).

uuendamisele. Kaitsevägi hangib küll liikuvaid radareid, mis suurendavad mereseiresüsteemi hukukindlust, kuid neist ei jätku Eesti mereala katmiseks. Mereväe alused ei suuda sobimatuse ja puuduliku ressursi tõttu tuvastada kõiki kontakte, eriti Läänemere avaosas. Probleem on teada aastakümneid, kuid poliitilist initsiatiivi selle lahendamiseks muude igapäevaprobleemide kõrval ei paista.

Valge stsenaariumi korral moodustatakse Kaitseministeeriumi, Siseministeeriumi ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tippametnike juhtimisel töögrupp, kuhu on Eesti mereseire ümberkorraldamiseks kaasatud valdkonna eksperdid⁵. Seaduse alusel pannakse mereseire ülesanne Kaitseväele, kes loob sõjaaja nõuetele vastavat tuvastatud merepilti paiksete ja liikuvate kaldaradarite ning alaliselt Eesti merealal n-ö riigilippu näitavate ja kontakte identifitseerivate veesõidukite abil. Eesti mereseiresüsteem on integreeritud NATO ja teiste sõbralike Läänemere riikidega. Politsei- ja Piirivalveamet, Veeteede Amet (alates 2021. aastast Transpordiamet) ning muud asutused kasutavad merepilti vajalikus mahus igapäevatöös.

4. Alused ja laevastikud

Musta stsenaariumi korral jätkavad ametkonnad eraldiseisvate laevastike ülalpidamist, mis ei suuda täielikult täita neile püstitatud ülesandeid, eriti kriisi- ja sõjaolukorras⁶. Mõningane laevastike ühendamine võib toimuda Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas Veeteede Ameti, Tallinna Sadama, Saarte Liinide ja Eesti Lootsi laevade koondamisega mõne riigile kuuluva äriühingu koosseisu. Väiksemate laevade (poi-, mõõdistus- ja lootsilaevade) uuendamine ja väljavahetamine ei oleks kuigi probleemne. Kriitilisemaks kujuneb jäämurdevõime. Veeteede Ameti jäämurdja Tarmo on selleks ajaks maha müüdnud või maha kantud, Tallinna Sadamale kuuluv jäämurdja Botnica on üle neljakümne aasta vana. Valdavalt soojade talvede jätkudes uue jäämurdja ehitamiseks raha ei leita, üksikute karmimate talvede jooksul teenindab Soome lahe piirkonda üksnes Botnica. Seetõttu tekivad sadamatesse pääsemisel järjekorrad, millega sadamad peavad tulevikus arvestama kui äririskiga. Veeteede Ameti poilaev Sektori ja

⁵ Sargma, S. 2019. Mereolukorrateadlikkus ja selle täiustamisvõimalused Eestis. – Sõjateadlane, nr 11. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus, lk 140–141.

⁶ Murumets, J. 2016. Eesti merejulgeolek. Uuringu raport. – ENDC Occasional Papers, Vol. 5. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus, lk 44–47. [Murumets 2016]

mitmeotstarbeline jäämurdja EVA-316 asendatakse uue mitmeotstarbelise laevaga, mis tegutseb talvel Liivi lahel jäämurdjana.

Politsei- ja Piirivalveameti laevastik jääb alles enamjaolt senisel kujul, järgmisel kümnendil asendatakse patrull-laev Pikker euroraha toel teise Raju-klassi laevaga. Lisainvesteeringuteks ei ole Siseministeeriumi kriitilistes eelarvetingimustes⁷ võimalust leitud. Laevastiku suuruseks jääb neli laeva, mis ei ole määratud ülesannete täitmiseks piisav. Reostustõrjevõime jääb 2020. aasta tasemele. Politsei- ja Piirivalveameti juhtkonna üha politseilisema tausta tõttu jääb laevastik vaeslapse rolli. Laevastiku vanuse ja eriilmelisuse tõttu ilmnevad laevadel tehnilise hoolduse probleemid. Kulude kokkuhoiu eesmärgil muutub laevastiku tegevus ennetava merel viibimise asemel sadamast sündmustele reageerivaks. Lisanduvad tsiviilmerendusega konkureerimisest tulenevad personaliprobleemid. 1990. aastate ebaõnnestunud otsused hoida alles eraldiseisvad laevastikud⁸ kanduvad edasi sajandi keskpaika ja neid ümber muuta näib võimatu.

Mereväe laevastik on riigi laevastikest kõige keerulisemas seisus, kuna miinijahtijatel täitub 2030. aasta paiku teenistuses nelikümmend aastat. Sõjalaevad on kallid ja need tuleb välja vahetada korraga. Kaitseväe olemasolevate võimelünkade tõttu tekib konkurents mitmesuguste investeeringute vahel. Suurteks investeeringuteks on keeruline raha leida ning see teenib palju kriitikat, mis kujuneb mereväele võitluseks eksistentsi eest. Halvemal juhul asendatakse miinijahtijad järgmiste kasutatud laevadega, mis ei täida olemasolevaid võimelünki.

Valge stsenaariumi korral luuakse riigi laevastike strateegia. Selle eesmärk on luua tasakaalus laevastikud, mis on võimelised tegutsema nii sõja- kui ka rahuajal. Välja töötatakse moodulipõhiste laevade⁹ tüüpprojektid, mille alusel ehitatakse riigi uued laevad. Mereväele ehitatakse uuele kontseptsioonile vastavad laevad 2030. aastatel. Laevastike ühendamine ning ümberkorraldamine jõu kasutamise ja mittekasutamise alusel kohtab mingil määral vastuseisu, kuid eraldiseisvate laevastike jätkusuutmatu tulevikuperspektiiv ei jäta valikusse muid võimalusi. Kuna merel viibimiseks (ei saa asendada

⁷ **Politsei- ja Piirivalveameti moodustamise kulg ja tulemuslikkus** 2016. Riigikontrolli aruanne Riigikogule. Tallinn, 19. aprill, lk 4. <https://www.riigikontroll.ee/LinkClick.aspx?fileticket=1DZyqCLQ8lw%3D&language=et-EE&forcedownload=true> (12.05.2020).

⁸ **Laanetu, L.** 2017. Mereline riigikaitse ehk tardumine 1990-ndatesse. – Sõdur, nr 1, lk 20–25.

⁹ **Laanemets, O.** 2015. Eesti merejõudude ülesanded ja laevatüübid. – ENDC Occasional Papers, Vol. 3. Uurimusi Eesti merelisest riigikaitsest. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus, lk 157–165. [**Laanemets** 2015]

õhusõidukite või väikelaevadega) ja tegutsemiseks on riigil nagunii laevu vaja, siis on mõistlik kasutada nende laevade potentsiaal täielikult ära, pidades silmas ülesannete spektrit läbi kõikide eskalatsioonistmete. Politsei- ja Piirivalveameti laevad jagatakse mereväe ja tsiviilorganisatsiooni vahel ära kuni olemasolevate laevade eluea ammendumiseni. Kuigi laevade koguarv väheneb, suureneb laevade merepäevade arv ning võimelünkade arv on vähenenud ja ülesanded paremini täidetud. Moodullahenduse abil on võimalik lisada laevadele hilisemas elueas kulukamaid võimeid.

5. Võimed

Kuna nii mõnigi võimelünk on seotud kasutusel olevate laevade ja nende arvuga, ei parane olukord musta stsenaariumi korral võimelünkade puhul kuigivõrd. Olemasolevatele laevadele on väga keerukas või võimatu lisada veel võimeid ning muuta nende käitus- ja ehitusparameetreid (kiirus, helikopteritekk jm). Veeteede Ameti ning Politsei- ja Piirivalveameti laevadel puudub eeldus nende kasutamiseks sõjaliseks otstarbeks (sidesüsteemid, pardarelvastus jm). Ainuüksi Läänemere merekeskkonna kaitse komisjoni (Helsingi komisjon; HELCOM) reostustõrjevõime soovitusliku miinimumi¹⁰ täitmiseks peaks Eestil olema 7,5 vastava võimega laeva praeguse nelja asemel¹¹. Sõjalistest võimetest arendatakse järgmiste kümnendite jooksul tõenäoliselt välja miiniveeskamisvõime (koos miinide hankimisega). See jääb sõjaliste võimete puhul ka üheks (või väheseks) kvalitatiivseks edasiminekuks. Mereväe üheotstarbeliste miinijahtijate väljavahetamine kasutatud üheotstarbeliste laevade vastu jätab mereväe laevastiku järgnevakts paarikümneks aastaks võimearenduse võimatuse lõksu.

Valge stsenaariumi korral paraneb laevastike võime tänu kasutatavate laevaklasside vähenemisele, moodulipõhiste laevaklasside kasutuselevõtule ja laevade ristkasutamise suurenemisele. Võime lisamine või muutmine ei tähenda enam uue laeva ehitamist. Kalleid võimeid on võimalik laevale lisada

¹⁰ HELCOM Manual on Co-operation in Response to Marine Pollution within the framework of the Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area (Helsinki Convention) 2019. Volume 1, Chapter 13. Helsinki Commission, p. 37. <https://helsinki.fi/wp-content/uploads/2019/08/HELCOM-Manual-on-Co-operation-in-Response-to-Marine-Pollution-Volume-1.pdf> (12.05.2020).

¹¹ Riigi ülesannete rahastamine Euroopa Liidu toetustest 2017. Riigikontrolli aruanne Riigikogule. Tallinn, 30. november, lk 65. https://www.riigikontroll.ee/Portals/0/Upload/ELi%20raha%20audtit_30.11.2017_LOPP.pdf (12.05.2020).

hilisema eluea jooksul ning muuta kriisi- ja eriolukordades. Lisaks mereväe miinisõjavõime täielikule väljaarendamisele (veeskamine, jahtimine, traalimine) on võimalik suurendada sõjalaevade enesekaitsevõimet ning luua eeldused tegutsemiseks peale miinisõja ka teistes meresõjapidamise valdkondades (pealvee-, allveelaeva- ja õhutõrje). Mereväel tekib miinijahtimise nišivõime kõrvale ka reaalne võimalus panustada sõjaliselt iseseisvasse riigikaitsetesse¹².

6. Juhtumikirjeldus ja -analüüs

Järgnevalt on kirjeldatud ja analüüsitud riigi tegutsemist hüpoteetilises olukorras, lähtudes kahest eespool käsitletud arengustsenaariumist ja nendega seotud võimetest.

Musta stsenaariumi korral tegutseb Läänemere keskosas Eesti majandusvööndis Venemaa Föderatsiooni uurimislaev, mis ametlikult teeb merebioloogilisi uuringuid, kuid tegelikult on tema ülesanne hübriidtegevus, sh merepõhjas paiknevate kaablite uurimine. Politsei- ja Piirivalveamet ei tuvasta ega jälgi laeva tegevust visuaalselt. Siirmisõppuse käigus sildub Saaremaa sadamas NATO riigi varustuslaev. Varude täiendamise eesmärgil külastab uurimislaev Eesti territoriaalmeres asuvat reidi. Ööpimeduses ja piirirežiimi rikkudes randub uurimislaeva paat Saaremaa rannikul. Uurimislaev lahkub enne peatamissignaali andmist Eesti territoriaalmerest. Kuna Eesti kuulub vähemuses olevate rannikuriikide hulka, kes ei ole kehtestanud 12 meremiili laiuse territoriaalmeres kõrval 12 meremiili laiust külgvööndit (ingl *contiguous zone*)¹³, siis puudub ametkondadel ka uurimislaeva kontrollimis- ja jälitamisosigus pärast selle territoriaalmerest lahkumist¹⁴. Uurimislaev pääseb vastutusest.

Läänemere keskosas transiitlaevatee ümbruses täheldatakse GPS-signaali häireid, mille tegelik allikas on kõnealune uurimislaev. Venemaa süüdistab siirmisõppuse läbiviijaid meresõiduvabaduse ja -ohutuse piiramises ning saadab piirkonda oma fregati. Fregatt sõidab Eesti territoriaalmeres piiri lähedal, kuhu on saadetud ka Politsei- ja Piirivalveameti patrull-laev. Vaenuliku riigi fregati järgmine manööver on siseneda Eesti territoriaalvetesse. Rikutakse rahumeelse läbisõidu tingimusi, jäädes triivi Saaremaa sadama reidil. Politsei- ja Piirivalveameti laev küll fikseerib fregati territoriaalmeres

¹² Murumets 2016, lk 49.

¹³ Kaunis, Lindpere, Lott 2015, lk 190.

¹⁴ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon. – RT II, 2005, 16, 48. <https://www.riigiteataja.ee/akt/911675> (12.05.2020). [UNCLOS]

sisenemise tehniliste vahenditega ja nõuab selle viivitamatut lahkumist territoriaalmerest¹⁵, kuid puudub seaduslik alus ja igasugune pardarelvastus (välja arvatud meeskonna käsitulelavad) hoiatuslaskude tegemiseks. Riigisise õiguse puudulikkuse tõttu erinevates eskalatsiooniastmetes ei ole selge, kas ja mis hetkel peaks olukorda sekkuma merevägi ning milline mõju oleks juba eskaleerunud olukorras mereväe laeva õhutõrjekahuril, mis asub Tallinnas. Pärast provokatiivseid ja kokkupõrkeohtlikke manöövreid Saaremaa sadama reidil võtab fregatt kursi avamerele ja lahkub piirkonnast. Lendavad veel ainult diplomaatilised noodid (sh tehnilistele probleemidele viitamine), kuid tegelik saadetud sõnum on selge. Eestil puudub võime kaitsta oma mereala ja tagada selle suveräänsus.

Valge stsenaariumi korral tegutseb Läänemere keskosas Eesti majandusvööndis Venemaa Föderatsiooni uurimislaev, mis ametlikult teeb merebioloogilisi uuringuid, kuid tegelikult on selle ülesanne hübriidtegevus, sh merepõhjas paiknevate kaablite uurimine. Uurimislaev tuvastatakse merepildi loomise käigus visuaalselt ja selle tegevust jälgitakse perioodiliselt. Siirmisõppuse käigus sildub Saaremaa sadamas NATO riigi varustuslaev. Varude täiendamiseks külastab uurimislaev Eesti territoriaalmeres asuvat reidi. Ööpimeduses ja piirirežiimi rikkudes randub uurimislaeva paat Saaremaa rannikul. Uurimislaev lahkub enne peatamissignaali andmist Eesti territoriaalmerest, kuid tänu merevööndite seadusega külgvööndi kehtestamisele õnnestub peatamissignaali anda külgvööndis. Nii kestab jälitamise õigus, kuni uurimislaev siseneb oma või mõne teise riigi territoriaalvetesse, kui jälitamist vahepeal ei katkestata¹⁶. Uurimislaeva peatamiseks kasutatakse hoiatuslaske. Mereväe laeva pardumismeeskond koos ametnikega külastab laeva ning kontrolli käigus selgub, et uurimislaeval on olnud hoopis ülesanne uurida merepõhjas paiknevaid kaableid ja teha muid hübriidtegevusi. Venemaa süüdistab Eesti võime meresõiduvabaduse ja -ohutuse piiramises ning saadab piirkonda oma fregati. Eesti majandusvööndisse sisenenud fregatti eskordib mereväe laev. Pärast järsku kursimuutust Saaremaa sadama suunas antakse fregatile korraldus täita rahumeelse läbisõidu tingimusi. Merepiiri valvamise ja kaitsmise õiguslikult selges olukorras on mereväe laev sunnitud tegema universaalsuurtükist hoiatuslaske. Olukorra eskaleerumisest hoolimata lahkub fregatt Eesti territoriaalvetest ning niimoodi on tagatud Eesti territooriumi suveräänsus.

¹⁵ **Riigipiiri seadus.** – RT I, 08.07.2020, 7. [https://www.riigiteataja.ee/akt/RiPS\(26.04.2020\)](https://www.riigiteataja.ee/akt/RiPS(26.04.2020)).

¹⁶ **UNCLOS.**

Esimese stsenaariumi puhul võib olukord muutuda kiiresti fataalseks, teisel juhul on võimalik tagada reaalne heidutus ja suveräänsus. Eesti-sugune väikeriik ei ole võimeline pidama idanaabriga konventsionaalset meresõda. Konventsionaalne sõda võib järgneda pikkadele rahuaastatele ja erinevatele eskalatsioonistmetele, milles tuleb esmalt hakkama saada. Hübriidsõda on Venemaa tavapärase viis strateegiliste eesmärkide saavutamiseks konventsionaalse sõjapidamiseta, kasutades selleks ka merelist keskkonda. Näitena võib tuua kaubalaeva Metallist uputamise Narva lahes 1939. aastal¹⁷ või Kertši väina intsidendi 2018. aastal¹⁸. Taoliste sündmuste ärahoidmiseks on tarvis mereolukorradeadlikkust (tuvastatud merepilti) ja võimet demonstreerida riigi suveräänsust. Praegu on Eestil puudujääke mõlemas. Probleem ei ole mitte lahenduste puudumises, vaid teadmatuses, tahte puudumises, otsustamatuses ja tegutsematuses riigi tasandil. Küsimus ei ole tehniline, vaid pigem poliitiline. Seda raskendab teema laiapindsus, teemat tuleb käsitleda ministriumiteüleselt ja seda pole võimalik lahendada ühe asutuse sees. Postmodernse mereväena ei pea Eesti merel tegutsema aga üksi. Koostöö teiste Läänemere-äärsete riikidega on võimalik astuda Venemaa Föderatsiooni Balti laevastikule vastu, takistada vaenlast mereala valdamisel¹⁹ ja viia ellu väikesõja kontseptsiooni²⁰, andes panuse Eesti sõjalise kaitsmise ühendoperatsiooni ning kaitstes ühendusteid ja kommunikatsioone.

Esmalt tuleb murda mere olemasolu eitav mõtteviis. Seejärel on võimalik ellu viia mereseiret ja laevastikke puudutavad vajalikud reformid, et oleks üldse võimalik alustada võimearendust. See on pikk protsess, kuid on viimane aeg sellega alustada. Eesmärgita ja võimetu organisatsiooni eksistentsi on lihtne kahtluse alla seada. Mõtteviisi muutmiseks ei ole kahjuks paremat varianti kui rääkida ja veel kord rääkida. Omalipulise kaubalaevastiku taastamise protsess on hea näide, et aastakümneid kestev alt-üles-initsiatiivil põhinev tegevus võib vilja kanda. Tunduvalt kehvem oleks mõni äratav sündmus, nagu see juhtus enne maismaapiiri väljaehitamist.

¹⁷ **Petrov, P.** 2006. Punalipuline Balti Laevastik ja Eesti 1939. aasta septembris ning vahejuhtum aurikuga „Metallist“. – Akadeemia, nr 6, lk 1213–1236.

¹⁸ **Lewis, S.** 2019. Russia's Continued Aggression Against Ukraine: Illegal Actions in the Kerch Strait and Sea of Azov. – The RUSI Journal, Vol. 164, No. 1. Royal United Services Institute (RUSI), pp. 18–26.

¹⁹ **Laanemets** 2015, lk 76.

²⁰ **Laanetu, L.** 2014. Väikesõja kontseptsioon – kas Eesti esimene meresõjaline doktriin? – Sõdur, nr 4, lk 42–47.

7. Kokkuvõte

Eesti merekaitse korraldamine on teelahkmel. Senisel kujul jätkamine ei ole isegi olemasoleva võime hoidmise seisukohalt jätkusuutlik, kuna see tekitab ajapikku juurde üha rohkem probleeme. Ühe või teise stsenaariumi rakendamine sõltub eelkõige merelise mõtteviisi levikust. Musta stsenaariumi korral jätkub Eesti merelise geograafia ignoreerimine riigi ja poliitilisel tasandil, sealhulgas riigikaitse juhtimisel. Positiivse alternatiivina defineeritakse riigi merelised huvid, korraldatakse ümber merendusvaldkonna juhtimine, korrustatakse seadusandlus ja viiakse ellu vajalikud reformid, tagamaks suveräänsus Eesti merealadel.

Järgmine tegur on mereolukorratedlikkuse ja kõikide mereoperatsioonide aluseks oleva mereseire ning tuvastatud merepildi loomise riiklik korraldamine. Musta stsenaariumi korral jääb see killustatuks eri ametkondade vahel ja mereseire vastutus seadusega reguleerimata. Valge stsenaariumi puhul pannakse mereseire ülesanne seaduse järgi Kaitsevæele, kes loob sõjaaja nõuetele vastavat tuvastatud merepilti paiksete ja liikuvate kaldaradarite ning alaliselt Eesti merealal n-ö riigilippu näitavate ja kontakte identifitseerivate veesõidukite abil.

Riigi mereliste ülesannete täitmise kvaliteet sõltub otseselt riigi laevastike korraldusest ja kasutatavatest laevadest. Negatiivse stsenaariumi korral peavad ametkonnad endiselt ülal eraldiseisvaid laevastikke, mis ei suuda täielikult täita neile püstitatud ülesandeid, eriti kriisi- ja sõjaolukorras. Valge stsenaariumi korral töötatakse see-eest välja riigi laevastike strateegia, mille eesmärk on luua tasakaalus laevastikud, mis on võimelised tegutsema nii sõja- kui ka rahuajal. Kuna mitu olemasolevat võimelünka on seotud kasutusel olevate laevade ja nende arvuga, ei parane olukord musta stsenaariumi korral võimelünkade puhul kuigivõrd. Valge stsenaariumi korral paraneb laevastike suutlikkus tänu kasutatavate laevaklasside vähenemisele, moodulipõhiste laevaklasside kasutuselevõtule ja laevade riskasutamise suurenemisele.

Merekaitset läheb tarvis mitte üksnes konventsionaalseks sõjapidamiseks – seda on vaja nii rahuaja tingimustes kui ka erinevates eskalatsioonastmetes. Hübriidsõja kaotuste ja kriisi eskaleerumise ärahoidmiseks on tarvis mereolukorratedlikkust (tuvastatud merepilti) ja võimet demonstreerida riigi suveräänsust. Musta stsenaariumi korral võib olukord kriisi tekkides kiiresti eskaleeruda, teisel juhul on võimalik tagada riigi reaalne heidutus ja suveräänsus. Kahe esitatud stsenaariumi suur erinevus peaks juhtima veel kord tähelepanu sellele, et Eesti merekaitse probleemide ignoreerimisel võivad olla fataalsed tagajärjed ning toimivat merekaitset üles ehitada ei ole paarikümne

aasta jooksul üldsegi võimatu. Esmalt tuleb murda mere olemasolu eitav mõtteviis, seejärel on võimalik ellu viia vajalikud mereseiret ja laevastikke puudutavad reformid, et oleks üldse võimalik alustada võimearendust. Mõtteviisi muutmiseks tuleb teha pidevat teavitustööd kogu ühiskonnas. Pakutud stsenaariumide paikapidavust näitab üksnes aeg. Tegelik tulevik võib jääda mõlema stsenaariumi vahele või olla kombinatsioon nendest.

Kirjandus

- Eesti laevanduse areng – põhjused ja ajajoon** 2018. – Veeteede Amet, 11. oktoober. <https://veeteedeamet.ee/et/uudised/eesti-laevanduse-areng-pohjused-ja-ajajoon> (12.05.2020).
- Eesti merenduspoliitika 2012–2020.** 2012. Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeerium. <https://www.mkm.ee/sites/default/files/merenduspoliitika.pdf> (12.05.2020).
- HELCOM Manual on Co-operation in Response to Marine Pollution within the framework of the Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area (Helsinki Convention)** 2019. Volume 1. Helsinki Commission. <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2019/08/HELCOM-Manual-on-Co-operation-in-Response-to-Marine-Pollution-Volume-1.pdf> (12.05.2020).
- Kaunis, I.; Lindpere, H.; Lott, A.** 2015. Mereõiguse kodifitseerimise lähteülesanne. Consolato del Mare OÜ. https://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/mereõiguse_kodifitseerimise_lahteülesanne.pdf (12.05.2020).
- Laanemets, O.** 2015. Eesti merejõudude ülesanded ja laevatüübid. – ENDC Occasional Papers, Vol. 3. Uurimusi Eesti merelisest riigikaitsest. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus, lk 97–187.
- Laanetu, L.** 2014. Väikesõja kontseptsioon – kas Eesti esimene meresõjaline doktriin? – Sõdur, nr 4, lk 42–47.
- Laanetu, L.** 2017. Mereline riigikaitse ehk tardumine 1990-ndatesse. – Sõdur, nr 1, lk 20–25.
- Lewis, S.** 2019. Russia's Continued Aggression Against Ukraine: Illegal Actions in the Kerch Strait and Sea of Azov. – The RUSI Journal, Vol. 164, No. 1. Royal United Services Institute (RUSI), pp. 18–26.
- Murumets, J.** 2016. Eesti merejulgeolek. Uuringu raport. – ENDC Occasional Papers, Vol. 5. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus.
- Petrov, P.** 2006. Punalipuline Balti Laevastik ja Eesti 1939. aasta septembris ning vahejuhtum aurikuga „Metallist“. – Akadeemia, nr 6, lk 1213–1236.
- Politsei- ja Piirivalveameti moodustamise kulg ja tulemuslikkus** 2016. Riigikontrolli aruanne Riigikogule. Tallinn, 19. aprill. <https://www.riigikontroll.ee/LinkClick.aspx?fileticket=1DZyqcLQ8Iw%3D&language=et-EE&forcedownload=true> (12.05.2020).

Riigi ülesannete rahastamine Euroopa Liidu toetustest 2017. Riigikontrolli aruanne Riigikogule. Tallinn, 30. november.

https://www.riigikontroll.ee/Portals/0/Upload/ELi%20raha%20audtit_30.11.2017_LOPP.pdf (12.05.2020).

Riigipiiri seadus. – RT I, 08.07.2020, 7.

<https://www.riigiteataja.ee/akt/RiPS> (26.04.2020).

Sargma, S. 2019. Mereolukorrateadlikkus ja selle täiustamisvõimalused Eestis. – Sõjateadlane, nr 11. Tartu: Eesti Ülikoolide Kirjastus, lk 113–150.

UNCLOS = Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon. – RT II, 2005, 16, 48.

<https://www.riigiteataja.ee/akt/911675> (12.05.2020).

TAURI ROOSIPUU, MSc

Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia kvaliteedijuht