

EESTI MEREJÕUDUDE ÜLESANDED JA LAEVATÜÜBID

Ott Laanemets



Mõisted

Allveelaevatõrje (*anti submarine warfare, ASW*) – operatsioonid, mille eesmärk on takistada vastasel tõhusalt kasutada oma allveelaevu¹.

Avastamine (*detection*) – pildiloome esimene faas, mille eesmärgiks on mingil kindlal merealal kontaktide kohaloleku või nende puudumise kindlaks tegemine².

Elektrooniline sõjapidamine (*electronic warfare, EW*) – sõjaline tegevus, mis kasutab elektromagnetilist energiat, et tagada olukorrateadlikkus ning saavutada kaitse- ja ründe efekte³.

Fregatt – hävitajast väiksem ja korvetist suurem pealveesõjalaeva tüüp, mille veeväljasurve on 2000–4000 tonni ja mis täidab peamiselt ühe või kahe meresõjapidamise valdkonna ülesandeid⁴.

Hävitaja – ristlejast väiksem ja fregatist suurem pealveesõjalaeva tüüp, mille veeväljasurve on 3000–6000 tonni ja mis täidab nii õhu-, pealvee- kui allveelaevatõrje ülesandeid⁵.

Identifitseerimine (*identification*) – pildiloome neljas faas, mille eesmärk on avastatud, lokaliseeritud ja tuvastatud kontaktile standardidentiteedi – vaenulik, kahtlane, tundmatu, neutraalne, oletatavasti sõbralik, sõbralik – omistamine⁶.

¹ AAP-6 = NATO Glossary of Terms and Definitions (English and French). 2014. NATO Standardization Agency [AAP-6, 2014]. Sub *anti submarine warfare*. Militermi tõlge. <<http://termin.eki.ee/militerm/>>

² MTP-1(E) = Multinational Maritime Tactical Instructions And Procedures. 2010. Vol. I. NATO Standardization Agency, March 2010, Art. 6241. [MTP-1(E), 2010]

³ AAP-6, 2014. Sub *electronic warfare*.

⁴ Tolderlund, P. 2004. Lærebog i søkrig. 3. Udgave. København: Søværnets Officersskole, s. 6–7. [Tolderlund 2004]

⁵ Tolderlund 2004, s. 6–6.

⁶ MTP-1(E), 2010. Vol. I, Art. 6244.

Kaapersõda (ka **ristlejasõda**, **kaubandussõda**, pr k *guerre de course*) – sõjategevus ennast mitte kaitsta suutvate sihtmärkide, s.o kaubalaevade vastu, mille eesmärgiks on efekti saavutamine maailmamajanduse kaudse mõjutamise või otseselt vastase varustusteede äralõikamise kaudu⁷.

Kaubandusliku meresõidu juhendamine (*naval co-operation and guidance of shipping*, NCAGS) – merejõudude koostöö kaubalaevandusega, kaubalaevanduse juhendamine, nõustamine ja abistamine ning järelevalve, et suurendada koostöös osalevate kaubalaevade ohutust ja toetada sõjalisi operatsioone⁸.

Korvett – fregatist väiksem ja raketikaatrist suurem pealveesõjalaeva tüüp, mille veeväljasurve on 500–2000 tonni ja mis täidab peamiselt pealveetõrje ülesandeid⁹.

Laevaklass – identsete laevade seeria, mida nimetatakse tavaliselt esiklaeva nime järgi (nt Sandown-klassi miinijahtjad).

Laevastiku kohalolu (ka **redulaevastik**, *fleet in being*) – mereala valdamise takistamise strateegia, mille järgi väldib nõrgem laevastik kokkupõrkeid tugevamaga või varjub kaitstud ankrupaika, piirates oma kohalolekuga tugevama laevastiku tegevusvabadust¹⁰.

Laevastikublokaad – mereala valdamise saavutamise strateegia, mille eesmärk on takistada vastase sõjalaevastiku väljasõitmist sadamatest, ankrukohtadest või piiratud merealadelt¹¹.

Laevatüüp – sarnaste ülesannete, suuruse ja võimetega laevad (nt ristleja, hävitaja, fregatt, korvett).

Lokaliseerimine (*localisation*) – pildiloome teine faas, mille eesmärk on avastatud kontakti asukoha ja liikumisandmete määramine¹².

Mereala valdamine (*sea control*) – olukord, mis tekib, kui ühel konfliktiosalisel on teatud merealal mingi ajavahemiku jooksul tegutsemisvabadus

⁷ **Australian Maritime Doctrine: RAN Doctrine 1**. 2010. Sea Power Centre – Australia, Royal Australian Navy, p. 195. [**Australian Maritime Doctrine** 2010]

⁸ **AAP-6**, 2014. *Sub naval control and guidance for shipping*.

⁹ **Tolderlund** 2004, pp. 6–8.

¹⁰ **Speller, I.** 2014. *Understanding Naval Warfare*. London and New York: Routledge, p. 49. [**Speller** 2014]

¹¹ *Ibid.*

¹² **MTP-1(E)**, 2010. Vol. I, Art. 6242.

oma eesmärkide saavutamiseks nii veeluses, veepealses kui vee kohal paiknevas keskkonnas¹³.

Mereala valdamise takistamine (*sea denial*) – vastase takistamine mingi mereala valdamisel, suutmata seda ise vallata¹⁴.

Meredessant (*amphibious warfare*) – sõjalaevastiku ja laevadel ning maabumisalustel paiknevate maabumisüksuste merelt lähtuv taktikaline tegevus, mille peamine eesmärk on maabumisüksuste kuvamine maale, kusjuures ohuaste on neutraalsest kuni vaenulikuni¹⁵.

Merejõud (*maritime forces*) – kõiki riigi julgeolekuhube merel tagav riigilaevastik, mis täidab sõjalisi, rannavalve jm ülesandeid.

Merekaitse – kõik tegevused merel, mille eesmärk on kindlustada Eesti riigi iseseisvus ja sõltumatus, territoriaalne terviklikkus, põhiseaduslik kord ning rahva turvalisus¹⁶.

Mereline julgeolek – riigi maa- ja mereterritooriumi, infrastruktuuri, majanduse, keskkonna ja ühiskonna kaitsmine merel merelt lähtuvate ohtude eest¹⁷.

Mereluure (*scouting*) – kõik mereseire ja kohaluurega seotud tegevused meresõjapidamises¹⁸.

Mereolukorrataadlikkus (*maritime situational awareness, MSA; maritime domain awareness, MDA*¹⁹) – arusaam kõigest merekeskkonnas toimuvast, mis võib mõjutada riigi julgeolekut, meresõiduohutust, majandust ja keskkonda²⁰.

Mereseire (*sea surveillance*) – mere veepealsete ja veeluste alade süstemaatiline vaatlemine, mille peamine eesmärk on avastada ja tuvastada vee

¹³ AAP-6, 2014. Sub *sea control*.

¹⁴ AAP-6, 2014. Sub *sea denial*.

¹⁵ MTP-1(E), 2010. Vol. I, Art. 11000.

¹⁶ Eesti julgeolekupoliitika alused, 12.05.2010. – RT I 2010, 22, 110.

<http://www.kaitseministeerium.ee/files/kmin/nodes/9417_Julgeolekupoliitika_alused_2010.pdf>, (03.03.2014), lk 4 põhjal. [Eesti julgeolekupoliitika alused 2010]

¹⁷ Klein, N. 2011. Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford: Oxford University Press, p. 11. [Klein 2011]

¹⁸ MTP-1(E), 2010. Vol. I, Art. 6253.

¹⁹ MSA on peamiselt NATO Euroopa riikides ja MDA USA-s ja Aasias kasutatav samatähenduslik mõiste.

²⁰ Naval Warfare. Naval Doctrine Publication 1. 2010. US Navy, March 2010, p. 49. [Naval Warfare 2010]

peal või all liikuvaid sõbralike jõudude ja vaenlase laevu, allveelaevu ja muid veesõidukeid ning teha kindlaks nende liikumisandmeid (kurssi ja kiirust)²¹.

Merevõim (*seapower*, tänapäeval ka *maritime power*) – kõikide füüsiliste, demograafiliste, geograafiliste, majanduslike ja sõjaliste ressursside summa, mis on saadud merest või mere abil ja mida kasutatakse riigi huvide edendamiseks. Kitsamas tähenduses riigi võime kaitsta oma merelisi huve.²² Inglise keeles eristatakse mõisteid *naval power*, mis hõlmab mereväelist võimu, ja *sea power*, mis on laiem mõiste ja mida kasutatakse kogu merelise võimsuse kirjeldamiseks. Selleks et anda mõistele veelgi laiemat tähendust, on viimasel ajal hakatud kasutama ka terminit *maritime power*.²³

Mereväediplomaatia (*naval diplomacy*, van *gunboat diplomacy*) – merelise mõjuvõimu sõjapidamisväline rakendamine rahvusvahelistes suhetes.²⁴

Merevägi (*navy*, *naval forces*) – relvajõudude osa (väeliik), mis on mõeldud sõjaliseks tegevuseks merel²⁵.

Mereülemvõim (ka ülemvõim merel, *command of the sea*) – vabadus merd kasutada ja keelata vastasel selle kasutamist veealuses, veepealses ja vee kohal paiknevas keskkonnas²⁶.

Miinisõda (*mine warfare*, MW) – miinide ja miinitõrje strateegiline ning taktikaline kasutamine²⁷.

Otsing (*search*) – mereala süsteemne uurimine eesmärgiga teha kindlaks huvipakkuva kontakti olemasolu või selle puudumine²⁸. Otsingutaktikaid kasutatakse näiteks merepäästes ja allveelaevatõrjes.

Patrull (*patrol*) – tegevus, mille eesmärk on koguda teavet või süsteemselt ja pidevalt uurida kindlaksmääratud joont (nn patrulljoont), et avastada või takistada vastase liikumist²⁹.

Patrull-laev – üldmõiste kõikide väiksemate pealveesõjalaevade kohta, mis hõlmab nii kergelt relvastatud rannavalvelaevu kui raketikaatreid.

²¹ AAP-6, 2014. Sub *sea surveillance*. Militermi tõlge.

²² Australian Maritime Doctrine 2010, p. 206.

²³ Speller 2014, pp. 5–6.

²⁴ Rowlands, K. 2012. Decided Preponderance at Sea. – Naval War College Review. Autumn 2012, Vol. 65, No. 4, p. 90. [Rowlands 2012]

²⁵ Mereleksikon 1996. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus.

²⁶ AAP-6, 2014. Sub *command of the sea*. Militermi tõlge.

²⁷ AAP-6, 2014. Sub *mine warfare*. Militermi tõlge.

²⁸ MTP-1(E), 2010. Vol. I, Art. 6258.

²⁹ MTP-1(E), 2010. Vol. I, Art. 6257.

Pealveetõrje (*anti surface warfare, ASuW*) – kõik tegevused, mille eesmärk on vastase pealveevõimete avastamine, tuvastamine ja tõrjumine³⁰.

Raketikaater (*fast attack craft, FAC; fast patrol boat, FPB*) – korvetist väiksem pealveesõjalaeva tüüp, mille veeväljasurve on 50–500 tonni ning mida iseloomustab suur kiirus, korvetiga võrdne pealveetõrjerelvastus ja väike merekindlus ning tegevusraadius. Raketikaatri peamine ülesane on pealveetõrje.³¹

Rannikuala (*littoral*) – sõjanduses ala, mis koosneb merealast, mida peab valdama, et toetada maismaaoperatsioone, ja maismaa-alast, mida saab merelt otseselt toetada ja kaitsta³².

Rannakaitse (*coastal defence*) – väikese rannikuriigi mereala valdamise takistamise strateegia, mille eesmärk on tõrjuda merel toimuvaid ja merelt lähtuvaid rünnakuid. Eesti keeles on tekitanud rannakaitse mõiste segadust: vahel on kasutatud terminit *rannikukaitse* ja määratletud seda taktikaliste tegevustena, nt meredessandi tõrjena. Sellise arusaama juured ulatuvad tõenäoliselt teise maailmasõja eelsesse aega. Tänapäeval mõeldakse rannakaitse all strateegiat, kuid selle saavutamiseks sooritata vaid taktikalisi tegevusi nimetatakse rannikuala sõjapidamiseks (*littoral warfare*), mis on olemuselt ühendsõjapidamine.

Rannikumeri (*coastal waters*) – mereala kontinentaalsokli kohal ja sellega külgnevad poolsuletud merealad. Meresõjaliselt on rannikumeri osa rannikualast, mida peab valdama, et toetada maismaaoperatsioone³³.

Riigilaevastik – Eesti Vabariigile kuuluvad laevastikud: Veeteede Ameti, Politsei- ja Piirivalveameti ning Kaitseväe (st Eesti mereväe) laevastik.

Ristleja – tänapäeval suurim lahinguülesannetega pealveesõjalaev, mille veeväljasurve on 7000–17000 tonni ning mis täidab nii õhu-, pealvee- kui allveelaevatõrje ja maasihtmärkide ründamise ülesandeid³⁴.

Maasihtmärkide ründamine (*strike warfare*) – kõik mereoperatsioonid, mille eesmärk on vastase maasihtmärkide hävitamine või neutraliseerimine,

³⁰ Kristensen, D. B. 2006. ASuW. Principper, definitioner og organisation. TAK 303-06 (PPT slides). Action Information School. Royal Danish Navy. [Kristensen 2006]

³¹ Tolderlund 2004, s. 6–8.

³² Vego, M. 1999. Naval Strategy and Operations in Narrow Seas. London, Portland, OR: Frank Cass, pp. 7, 184–185. [Vego 1999]

³³ Vego 1999, pp. 6–7.

³⁴ Tolderlund 2004, s. 6–5.

k.a rünnakud taktikaliste või selliste strateegiliste sihtmärkide vastu, kust vastane teostab või toetab oma õhu-, pealvee- või allveeoperatsioone³⁵.

Tsitadell – hermeetiliselt suletav osa laevast, mis koosneb töö- ja eluruumidest ning pakub laevameeskonnale kaitset tuuma-, bioloogilise ja keemiarelva mõju eest. Tsitadadelli ventileeritakse spetsiaalsete filtrite abil. Ründeaine ning saastunud õhu eemalhoidmiseks tagatakse tsitadellis kõrgem õhurõhk kui väliskeskkonnas.

Tuvastamine (*recognition*) – pildilooime kolmas faas, mille eesmärk on avastatud ja lokaliseeritud kontakti liigi ja tüübi kindlaksmääramine³⁶.

Tuvastatud merepilt (*recognized maritime picture*, RMP) – geograafiline ning pealvee-, allvee-, amfiib- ja õhutegevusi kujutav töödeldud infokogum, mis sisaldab lisaks kontaktiinfole ka geo- ja keskkonnateavet³⁷. Tuvastatud merepilti kasutatakse nii operatsioonitasandil otsuste langetamiseks kui taktikatasandil sihtmärgistamiseks. Viimasel juhul on tegu pildiga reaajas. Õhutõrje (*anti air warfare*, AAW) – merejõudude kaitsmiseks rakendatavad meetmed lennukitelt, laevadelt, allveelaevadelt ja maismaal paiknevatelt positsioonidelt välja lastud õhuründerelvade vastu³⁸.

Sissejuhatus

Pärast Eesti taasiseseisvumist hakkasid paljud riigielu valdkonnad arenema esmalt omaette, sest tervikpildi hoomamiseks ei pruukinud olla piisavalt vahendeid ega teadmisi. Seosed erinevate valdkondade vahel tekkisid hiljem ja paljudes elusfäärides ning riigivalitsemises tervikuna on killustatus probleemiks ka 20 aastat peale taasiseseisvumist³⁹. Nii on merendussektor hajutatud kuue⁴⁰ ja merekaitse kolme ministeeriumi haldusalasse. Eestil on alates

³⁵ **AJP-3.1 = Allied Joint Publications. Allied Joint Maritime Operations.** 2004. NATO Standardization Agency, April 2004, Art. 0146. [AJP-3.1, 2004]

³⁶ **MTP-1(E)**, 2010. Vol. I, Art. 6243.

³⁷ **Maritime Situational Awareness (MSA), EXTAC 790 (A).** 2011. NATO Standardization Agency, June 2011, ANNEX A põhjal. [Maritime Situational Awareness 2011]

³⁸ **AAp-6**, 2014. Sub *anti air warfare*. Militermi tõlge.

³⁹ **OECD riigivalitsemise raport.** 2011. – Riigikantslei koduleht. <<http://www.valitsus.ee/et/riigikantslei/oecd-raport>>, (17.03.2013).

⁴⁰ **Eesti merenduspoliitika 2012–2020.** – Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. <<http://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/Eesti%20merenduspoliitika%202012-2020.pdf>>, (5.12.2013), lk 55. [Eesti merenduspoliitika 2012–2020]

taasiseseisvumisest kolm eraldiseisvat, riigile kuuluvat laevastikku: merevägi Kaitseministeeriumi haldusalas, Politsei- ja Piirivalveameti laevastik Siseministeeriumi haldusalas ning Veeteede Ameti laevastik Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas. Vahetult taasiseseisvumisjärgsete arengute grotesksusest annab tunnistust toonase Veeteede Ameti peadirektori kaugsõidukapten Tarmo Ojametsa konstateering, mis esitati 8. veebruaril 1992. aastal Kaitseministeeriumile: „/.../ riigil on tekkimas kaks kaitseväge: üks neist Kaitseministeeriumi ja teine Siseministeeriumi haldusalas. Seejuures teine kavatseb välja arendada kolm väeliiki: maa-, mere- ja õhujõud, esimene on aga mere- ja õhujõudude suhtes /.../ ebamäärasel või isegi eitaval seisukohal.”⁴¹ Samast ajast alates on räägitud laevastike ühendamise, kuid tegudeni pole jõutud. Riigi mereliste funktsioonide koondamist on nõudnud isegi NATO-ga liitumise aastaplaanid⁴², mitmed valitsuse otsused ning 2011. a koalitsioonileping Isamaa ja Res Publica Liidu ning Eesti Reformierakonna vahel, mis lubas jätkata „riigi /.../ laevade ning nende käitamiseks vajaliku teenindusressursi koondamist⁴³”. Ühendamise poolt on seni esitatud peamiselt majanduslikke argumente⁴⁴, sisulisi vastuväiteid peale umbmäärase jutu ülesannete erinevusest⁴⁵, ühinemist mittevõimaldavast õigusruumist vms pole aga esitatud. Samas on selge, et nii Politsei- ja Piirivalveameti kui Kaitseväge laevastik on alatahtsustatud ja -finantseeritud, mille tagajärjel on Eesti huvid merel jäetud saatuse hoolde ning suveräänsus merealadel on vaid deklaratiivne. Eesti merekaitse korralduses puudub ühtne juhtimine, kuigi „Riigikaitse strateegias” on rõhutatud ühtse juhtimise põhimõtet⁴⁶ ja valitseb killustatus, kuigi jõudude koondamine on sõjapidamise aluspõhimõte. Peale Politseiameti ja Piirivalveameti liitmist puudub loodud ühendameti juhtkonnas mereline pädevus ning Kaitseväge on rõhutatult

⁴¹ Naber, R. 2005. Mereväe algusaastad. – Jälle kakskümmend aastat mereväge. Naber, R., Konso, K. (toim). Tartu: KVÜÕA, lk 27.

⁴² **Membership Action Plan. Estonian Annual National Programme.** 1999. Tallinn, pp. 39, XVII.

⁴³ **Erakonna Isamaa ja Res Publica Liit ning Eesti Reformierakonna valitsusliidu programm 2011–2015.** <<https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/tegevusprogramm/valitsuse-tegevusprogramm/Valitsusliidu%20programm%202011-2015.pdf>>, (26.01.2014), lk 49.

⁴⁴ Paet, U. 1997. Riigilaevastik säästaks raha. – Postimees, 3.9.1997. <<http://www.postimees.ee/print/2518307/riigilaevastik-saastaks-raha>>, (02.01.2014).

⁴⁵ Reinsalu, U. 2012. Kuku Raadio saade *Ministri vastuvõtt*, 25.05.2012. Saateminitid 23–24. <<http://podcast.kuku.ee/2012/05/25/ministri-vastuvott-2012-05-25/>>, (25.01.2014).

⁴⁶ **Riigikaitse strateegia.** 2010. Tallinn. <http://www.kmin.ee/files/kmin/nodes/10701_Riigikaitse_strateegia_2010.pdf>, (03.04.2014), lk 18. [**Riigikaitse strateegia** 2010]

maaväekeskne⁴⁷. Selline olukord, mis sisuliselt eitab Eesti geograafiat, pole siinse kirjutise autori hinnangul pikemas perspektiivis jätkusuutlik ja võib kriisi korral saada hukatuslikuks. Kuigi rünnakut merelt on hoopis keerukam korraldada kui mööda maismaad, ähvardab Eestit Luttwaki strateegia paradoksi⁴⁸ järgi mereline oht juba pelgalt seetõttu, et see tundub ebaefektiivne võrreldes rünnakuga mööda maismaad ning meil puudub sellega toimetulemiseks süsteemne merekaitse.

Laevastike killustatus pole Eestis siiski uus probleem. Enne Teist maailmasõda oli olukord praegusega sarnane: riigil oli kokku kolm laevastikku ning riigi sõjalise kaitse eest vastutavad mereväehvitserid väljendasid muret merekaitse olukorra üle⁴⁹. Üsna tabavalt kirjeldab merekaitse olukorda ajakirja Merendus 1933. aasta esimese numbri saatesõna, mis sobib valdkonna iseloomustamiseks ka 2014. aastal: „Meil on toonitatud tihti avalikus arvamises, et Eesti on mereriik. Kuid kahjuks on levinud viimase mõiste tähendusest arusaamine riiklikult seisukohalt laiemais ringkonnis vähe, milleks aitas kaasa Vabadussõja-aegne olukord merel, kus Baltimere ja Soome lahe valitsejaks oli Inglise sõjalaevastik, mistõttu meie merepoliitilised küsimused ei kerkinud avalikkuse ees küllalt teravalt esile.”⁵⁰

Merekaitse ja riigilaevastike probleeme on käsitlenud mitmed varasemad uurimused. 2003. aastal kirjutas kaptenmajor Igor Schvede Balti Kaitsekolledžis uurimuse „Advantages and Disadvantages of Assigning Coast Guard Duties to the Estonian Navy” („Rannavalveülesannete mereväele andmise head ja halvad küljed”). Uurimuse autor järeldas, et piirivalve ja mereväe ühendamise tegelik tulemus ja mõjud avalduvad pika aja jooksul ning võimaliku ühinemisotsuse aluseks ei saa olla pelgalt lühiajaline finantsanalüüs, vaid analüüsima peab kõiki võimalikke tahke. Teine oluline järeldus oli, et piirivalveülesannete ülevõtmine parandab sõjaliste ülesannete sisulist täitmist⁵¹.

⁴⁷ Kaljurand, R., Neretnieks, K., Ljung, B., Tupay, J. 2012. Arengud Läänemere piirkonna julgeolekukeskkonnas kuni 2020. aastani. Tallinn: Rahvusvaheline Kaitseuringute Keskus. <<http://www.riigikogu.ee/index.php?id=174722>>, (16.03.2013), lk 36. [Kaljurand et al. 2012]

⁴⁸ Luttwak, E. N. 2006. Strateegia. Sõja ja rahu loogika. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, lk 5–7.

⁴⁹ Santpank, J. 1939. Kõik riigile kuuluvad laevad meie merekaitse töösse. – Merendus, nr 1 (1939), lk 5–9.

⁵⁰ Lugupeetud lugejaile! – Merendus, nr 1 (1933), lk 1.

⁵¹ Schvede, I. 2003. Advantages and Disadvantages of Assigning Coast Guard Duties to the Estonian Navy. Individual Staff Paper. Colonels Course 2002/2003. Tartu: Baltic Defence College.

2007. aastal kirjutas vanemleitnant Liivo Laanetu Kuningliku Taani Mereväeakadeemia II taseme ohvitserikoolitusel lõputöö „Totalforsvarets maritime komponent i Estland” („Totaalkaitse merekomponent Eestis”). Töö eesmärgiks oli selgitada välja Eesti totaalkaitse merelise komponendi osad ja nende ülesanded. Toetudes tol ajal kehtinud õigusruumile, analüüsis Laanetu totaalkaitse põhimõtet ja mereväe, merepiirivalve, Kaitseliidu mereüksuste ning Veeteede Ameti struktuuri, ülesandeid ja ohvitseriväljaõppe korraldust. Laanetu tuvastas juriidilisi vasturääkivusi ning järeldas, et merevägi ei mängi riigikaitstes kuigi olulist rolli ja tal puuduvad selged juhtnöörid totaalkaitstes osalemiseks. Teisalt järeldas Laanetu, et merepiirivalve ei saa riigikaitstes osaleda, kuna ohvitseridel puudub meresõjaline väljaõpe.⁵²

2010. aastal kaitses Kaitseväe Ühendatud Õppeasutustes magistrakraadi vanemleitnant Kalle Kõlli tööga „Kiirkaatrite võimeanalüüs”, mis põhines tol ajal kehtinud sõjalise kaitse arengukavas märgitud plaanile soetada mereväele kiirkaatrite „territoriaalvete kaitse tugevdamiseks ja mereseire tõhustamiseks”⁵³. Analüüsi aluseks olid ohustsenaariumid, mis katsid terve julgeoleku- ja konfliktispektri alates loodusvarade ebaseaduslikust kasutamisest kuni ulatusliku relvastatud sissetungini. Jalaväeohvitserist Kõlli tõdeb, et Eestil puudub riiklik merekontseptsioon, mille tulemusena on riigi laevastikud üksteisest kaugenenud ning võimalik ühinemine sellevõrra kulukam. Kõlli töö sisaldab kahte fundamentaalselt olulist arusaama. Esiteks: sõjaline merekaitse nõuab pealveetõrjevõimet, millega saavad täidetud ka paljud julgeolekuülesanded, ja teiseks: selle võime kandjad merel, laevad, peavad olema multifunktsionaalsed ja paindlikult kasutatavad.⁵⁴

2011. aastal kaitses kaptenmajor Mati Terve Sisekaitseakadeemias magistrakraadi tööga „Soovitused mereturvalisust tagava riigilaevastiku ülesehituse muutmiseks Eesti näitel”, mis põhines organisatsiooniteoorial ja relvajõudude kasutamist sisejulgeolekuülesanneteks käsitleval kirjandusel. Terve soovitused on tõhustada koostööd kõigi merel tegutsevate riigiasutuste vahel, ühendada laevade remondi- ja hooldusbaas, luua Politsei- ja Piirivalveameti ning Kaitseväe ühine sadam Miinisadam ja moodustada rannavalve

⁵² Laanetu, L. 2007. Totalforsvarets maritime komponent i Estland. Hovedopgave, VUT I/L. København: Søværnets Officersskole.

⁵³ Sõjalise kaitse arengukava 2009–2012. – Kaitseministeerium. <<http://www.kmin.ee/files/kmin/img/files/SKAK.pdf>>, (31.01.2014), lk 18.

⁵⁴ Kõlli, K. 2010. Kiirkaatrite võimeanalüüs. Magistratöö. Tartu: Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused, 2010. [Kõlli 2010]

struktuuriüksus, mis kuuluks mereväe koosseisu.⁵⁵ Endise merepiirivalve-ohvitserina vaatles Terve ainult mereturvalisusega (st merelise julgeolekuga) seotud ülesandeid ja jättis vaatluse alt välja sõjalised ning rahvusvahelised tegevused merel. Seetõttu ei saa Terve tööd pidada tervikkäsitluseks, kuigi soovitatud arengusuundadega võib nõustuda. Nimelt peab laevastiku struktuur põhinema funktsioonidel (st ülesannetel), mitte vastupidi. Lisaks on probleemne ülesannete leidmiseks kasutada vaid kehtivat õigusruumi, sest – nagu ka Terve tõdeb – ei leidu kehtivas Eesti õigusruumis näiteks viidet mereseirele⁵⁶, millel rajaneb kogu julgeolekualane ja sõjaline tegevus merel.

Samal aastal uuris vanemleitnant Taavi Urb Läti Riigikaitseakadeemia Balti riikide mereväeohvitseride II taseme kursusel Läänemere riikide merevägede ja rannavalvete koostööd. Urb tuvastas, et nimetatud koostöö korraldus Läänemere riikides on üllatavalt erinev, samas eristus Eesti selle poolest, et mereväel pole üldse rannavalveülesandeid. Huvitav on märkida, et nii Lätis kui Leedus on merevägi ja rannavalve hiljuti ühendatud, mille tulemusena on kolmest Balti riigist just Leedul riigi kõigi ülesannete täitmiseks kõige tasakaalustatum laevastik (*balanced fleet*, vt alapeatükk 2.5).⁵⁷

Nimetatud uurimuste läbivaks tõdemuseks on, et Eesti merekaitse korralduses on palju vajakajäämisi. Sõltuvalt püstitatud uurimisesmärgi ulatusest on jõutud mõnevõrra erinevatele seisukohtadele, kuid ühiseks järelduseks on vajadus alustada ühel või teisel viisil Eesti riigilaevastike ühendamist.

Siinse käsitluse eesmärk on leida vastus kahele küsimusele. Esiteks: miks peaks Eestil olema ühtne merejõudude laevastik? Ja teiseks: milline see olema peaks, et täita piiratud vahenditega sõjalisi ja julgeolekuülesandeid merel? Kuigi seni on analüüsitud nii majanduslikke ja organisatsioonilisi aspekte kui ka üksikvõimeid, pole siiani käsitletud merejõudude teemat terviklikult ega süsteemselt, samuti on olnud puudu asjakohasest teoreetilisest ja doktriinialasest taustast. Organisatsiooni-, ressursi-, õigusruumi- ja finantsanalüüs peavad tuginema laevastiku funktsioonide süsteemsele analüüsile, mitte vastupidi. Teoreetilise ja doktriinialase vundamendi puudumisel ongi senised katsed riigilaevastikega seotusse selgust tuua juba ette luhtunud.

Töö eesmärgist lähtuvalt on täpsustatud uurimisülesanded järgmised:

⁵⁵ **Terve, M.** 2011. Soovitused mereturvalisust tagava riigilaevastiku ülesehituse muutmiseks Eesti näitel. Magistritöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia. [Terve 2011]

⁵⁶ **Terve** 2011, lk 40.

⁵⁷ **Urb, T.** 2011. Cooperation of Coast Guards and Navies in Baltic Sea Region. Academic Essay. Riga: Latvian National Defence Academy, Naval Intermediate Command and Staff Course.

- 1) tuginedes nii meresõja- kui ka merelise julgeoleku teooriatele, käsitleda Eesti sõjalisi ja julgeolekueesmärke, nendest tulenevaid ülesandeid merel ning leida kõigi nende vahel seoseid;
- 2) tuginedes NATO meresõjapidamise doktriinile, selgitada välja ülesannete täitmiseks vajalikud tegevused ja tegevuste kattuvused;
- 3) võttes aluseks Eesti geograafiline asend ja kollektiivkaitses osalemine, leida ülesannete täitmiseks sobivad ja otstarbekad platvormid.

Tegu on kvalitatiivse uurimusega, mille fookuses on merejõudude ülesanded pealveekeskkonnas. Töö ei käsitle ülesandeid ega tegevusi mere kohal õhus, vee all, elektromagnetspektris, samuti mitte laevastiku toetusfunktsioone, nagu logistika, personali- ja finantsjuhtimine. Lähtekohaks on väikeriigi piiratud vahendid, nendest tulenevad ülesandepüstituste piirangud ning vajadus riigi käsutuses olevaid võimeid võimalikult tõhusalt rakendada ja vältida dubleerimist. Käsitlus ei rajane praegu riigi omanduses olevatel laevastikel, nende ülalpidamiskuludel ega muudel finantsaspektidel. Samuti ei ole uurimuse lähtekohaks riigi praegune õigusruum, mis on pigem probleemide allikas kui nende lahendamise võti.

Uurimisobjekti käsitletakse deduktiivselt, st liigutakse üldiselt üksikule, järgides üldjoontes strateegia sõjalise komponendi ülesehitust: eesmärgid (*ends*), meetodid (*ways*) ja vahendid (*means*)⁵⁸.

Töö esimeses osas analüüsitakse meresõjateooriat ja kehtivaid poliitika-dokumente, kasutades nii klassikute Mahani⁵⁹ ja Corbetti⁶⁰ kui nüüdis-aegse autori Tilli⁶¹ teoseid, ning sõnastatakse Eesti merekaitse vajadused ja eesmärk. Olulisel kohal on just meresõjateooria, sest see käsitleb ka meresõjapidamise mittedõjalisi tahke⁶² ning on aluseks laevastiku kõikidele

⁵⁸ **AJP-01(D) = Allied Joint Doctrine**. 2010. NATO Standardization Agency, December 2010, Art. 0407.

⁵⁹ **Mahan, A. T.** 1890 (1987). *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*. Boston: Little, Brown, and Company; viidatud 1987. aasta faksiimiletrükilt (New York: Dover Publication). [**Mahan** 1890/1987]

⁶⁰ **Corbett, J.** 1911 (2004). *Some Principles of Maritime Strategy*. London: Longmans, Green and Co; kasutatud 2004. aasta faksiimiletrükki (Dover Publications, Inc.). [**Corbett** 1911/2004]

⁶¹ **Till, G.** 2012. *Merevõim*. Teejuht 21. sajandisse. Teine väljaanne. Tallinn: AS Ajalehtede Kirjastus. [**Till** 2012]

⁶² **Vego, M.** 2010. *Technological Superiority is Not a Panacea*. – United States Naval Institute Proceedings. October 2010, p. 29. [**Vego** 2010]

funktsioonidele⁶³. Uurimuse mahtu ja ühisest kultuuriruumist tulenevat kontseptsioonide terviklikkust arvestades kasutab autor peamiselt lääne-maailma kirjandust ja jätab edaspidise uurimise jaoks üksikute eranditega kõrvale Vene meresõjateooria.

Töö teise osa eemärk on leida merejõudude ülesanded. Laevastike ülesannete analüüs põhineb Boothi⁶⁴ ja Grove'i⁶⁵ käsitlustel ning mereriikide nüüdisaegsetel meredoktriinidel (Suurbritannia, Austraalia). Eesti merejõudude ülesannete analüüsimisel kasutatakse Tilli, Vego⁶⁶, Sloggetti⁶⁷ ja Børreseni⁶⁸ käsitlusi, mereriikide meredoktriine ning NATO meresõjapidamisdoktriini⁶⁹. Doktriin on kogum põhimõtteid, millest relvajõud oma tegevuses lähtuvad, et saavutada püstitatud eesmärged, ja neid leidub nii strateegia-, operatsiooni-, taktika- kui ka tehnilisel tasandil. Kui esimesel juhul on doktriin üsna laiahaardeline, keskendudes küsimusele, millest mõelda, siis viimasel juhul ettekirjutav, keskendudes küsimustele, kuidas mõelda või tegutseda⁷⁰. Eestis, nagu paljudes teistes NATO väikestes liikmesriikides, ei ole oma mereoperatsioonide doktriini, sest doktriiniarendus nõuab palju vahendeid ning võimalusi seda katsetada. Seetõttu toetutakse peamiselt NATO doktriiniarendusele. Isegi Ühendkuningriik, Euroopa mõistes suurriik, toetub suures osas NATO doktriinile ja loob riiklikku vaid valdkondades, kus NATO doktriini pole⁷¹. Kuna Eesti sõjaline kaitse on kavandatud koostöös liitlastega Põhja-

⁶³ **Booth, K.** 1977. *Navies and Foreign Policy*. London: Croom Helm Ltd., p. 16. [**Booth** 1977]

⁶⁴ **Booth** 1977.

⁶⁵ **Grove, E.** 1990. *The Future of Sea Power*. Annapolis, MD: Naval Institute Press. [**Grove** 1990]

⁶⁶ **Vego** 1999.

⁶⁷ **Sloggett, D.** 2013. *The Anarchic Sea. Maritime Security in the Twenty-First Century*. London: Hurst & Company. [**Sloggett** 2013]

⁶⁸ **Børresen, J.** 2004. *Coastal Power: The Sea Power of the Coastal State and the Management of Maritime Resources. – Navies in the Northern Waters 1721–2000*. Hobson, R., Kristiansen, T. (ed). London, Portland, OR: Frank Cass. [**Børresen** 2004]

⁶⁹ Mereoperatsioone puudutav NATO doktriin sisaldub peamiselt publikatsioonides „**AJP-3.1 Allied Joint Maritime Operations**” ja „**MTP-1(E)**, Vol. I: *Multinational Maritime Tactical Procedures and Instructions*”, aga ka paljudes teistes kitsamaid valdkondi katvates liitlaspublikatsioonides.

⁷⁰ **Till, G.** 2006. Introduction. *British naval thinking: a contradiction in terms.* – Till, G. (ed). *The Development of British Naval Thinking. Essays in memory of Bryan McLaren Ranft*. London and New York: Routledge, p. 11.

⁷¹ **British Maritime Doctrine. JDP 0-10.** 2011. Shrivenham: The Development, Concepts and Doctrine Centre. Ministry of Defence, August 2011, pp. 3–5. [**British Maritime Doctrine. JDP 0-10**, 2011]

Atlandi lepingu 5. artikli operatsioonina⁷², peab ka rahuaegne merekaitse põhinema samal alusel.

Töö kolmandas osas leitakse merejõudude ülesannetele ja piiratud ressurssidele vastav laevastiku platvormiline koosseis, kusjuures on arvestatud sõjalaevaehituse arengusuundi ning teiste riikide kogemusi. Peale erialase ajakirjanduse põhineb käsitlus autori isiklikul kogemusel, mis on saadud Kuningliku Taani Mereväeakadeemia taktikaharu mereväehvitseri põhikursusel ning teenistusel Eesti mereväes.

Autor tänab käsitluse aluseks olnud magistritöö juhendajat Villu Tamulit sisukate kommentaaride eest, Risto Saimlat, kellega koos mõlgutatud mõtted on olnud suur inspiratsiooniallikas, ja oma abikaasat Sigridit toetuse eest.

1. Eesti merevõim

Esimene peatükk käsitleb Eesti merejõudude eesmäärke. Siin vaadeldakse Eesti merelist konteksti, tuginedes merevõimu mõistele, ning käsitletakse nii Eesti geograafilist asendit kui ühiskonda, majandust ja riiki. Lisaks selgitatakse merejõudude eesmäärke.

1.1. Eesti mereline kontekst ja merevõimu osad

Tänapäevast mere ja inimkonna suhet kirjeldab nn 70-80-90-reegel: 70% maakera pindalast moodustab vesi, 80% maakera elanikkonnast elab maailmamere läheduses ning 90% maailma kaubanduse mahust veetakse meritsi⁷³. Merel on ajalooliselt neli inimkonnale olulist kasutusvaldkonda: maailmameri on olnud ja on nii ressursiallikas, transpordi-, infovahetus- kui ülemvõimu saavutamise keskkond⁷⁴. Need neli aspekti on mänginud olulist rolli Eesti ajaloos ning on tähtsal kohal ka XXI sajandil. Kuigi Eestil pole olulisi merepõhjaressursse, on kalandus ajalooliselt olnud randlaste tähtis elatusala. Tänapäeval on rannakalanduse maht kalavarude vähenemise ja kvootide kehtestamisega vähenenud. Siiski on Eesti kalandus osa globaalsest tööstusharust: Eesti ettevõtted püüavad ookeanidel ja töötlevad kala ning seda müüakse võib-olla teisel pool maakera. Ajaloolisel ida-lääne kaubateel asudes on meretransport olnud Eestile alati oluline: selle hea näide on Hansa

⁷² Eesti julgeolekupoliitika alused 2010, lk 13.

⁷³ Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Waters koduleht. <<http://www.coecsw.org/our-work/our-expertise/>>, (16.02.2014).

⁷⁴ Till 2012, lk 59.

Liit. Kuigi maa- ja õhustranspordi areng on laevanduse tähtsust mõnevõrra vähendanud, ei ole raskete ja suuremahuliste kaupade kiireks liigutamiseks meretranspordile alternatiivi. Nii liigub umbes 60% Eesti ekspordist ja impordist meritsi⁷⁵ ning võimaliku kriisi korral see osakaal suureneb. Ka reisijavedu meritsi Soome ja Rootsi mängib olulist rolli. Kokkuvõttes mõjutab meretransport Eesti sisemajanduse kogutoodangut üsna suurel määral.

Informatsiooni vahendamise keskkonnana on mere tähtsus tänapäeval pealtnäha vähenenud: kaugetes sadamates käinud meremeeste asemel jõuavad maailmauudised meieni interneti vahendusel. Meri on alati olnud pigem ühendaja kui eraldaja ning seda toetab tehnoloogia kiire areng. Informatsiooni vahendamise mõõtmel on tänapäeval üsna füüsiline väljendus: Eestit muu maailmaga ühendavad sidekaablid asuvad Läänemere põhjas ja nende häirimine pole võimalikul vastasel kuigi keerukas. Ka mere viimati nimetatud ajaloolisel omadusel – meri kui ülemvõimu saavutamise keskkond – on Eesti jaoks kindel roll. Nii on paljud võõrvallutajad saabunud meritsi, Vabadussõda peeti olukorras, kus ülekaal Läänemeres ja Soome lahes oli Kuninglikul Mereväel, samuti loodame XXI sajandi alguses kollektiivkaitse rakendumisel liitlasvägede kiirele kohalesaatumisele eeskätt just meritsi. Kui isikkoosseis jõuab Eestisse õhustranspordi abil, siis sõjatehnika transpordiks pole merele alternatiivi.

Riigi võimet merel tegutseda, seal oma huve kaitsta ja arendada kirjeldab merevõimu mõiste (*seapower*), mille võttis esimesena kasutusele tänapäevase meresõja ajaloo ja teooria looja, Ameerika Ühendriikide mereväekapten⁷⁶ Alfred Thayer Mahan 1890. aastal ilmunud raamatus „The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783”. Mahan ei defineerinud merevõimu kuigi täpselt, kuid kirjeldas selle koostisosi, tuginedes meresõja ajaloole. Merevõimu koostisosadeks pidas Mahan riigi asukohta, geograafiat (lahed, poolsaared, ranniku tüüp jne), territooriumi ulatust piki rannikut, rahvaarvu ning rahva ja valitsuse eripära⁷⁷.

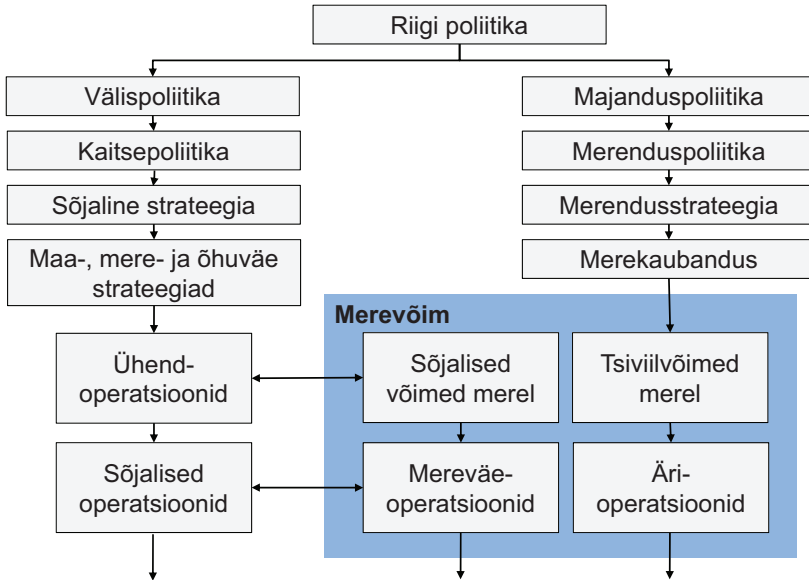
Suurbritannia nüüdisaegne juhtiv meresõjateoreetik professor Geoffrey Till vaatleb merevõimu n-ö sisendite ja väljunditena. Traditsiooniliselt on merevõimu sisenditeks peetud mereväge, merepiirivalvet, meremajandust (tänapäeval nn sinine majandus, *blue economy*), aga ka õhu- ja maaväe panust. Joonisel 1.1. on toodud merevõimu aspektid ja nende asukoht riigi

⁷⁵ Eesti merenduspoliitika 2012–2020, lk 3.

⁷⁶ Kuigi pärast erru minekut omistati A. T. Mahanile kontradmirali auaste, eelistas ta ise kasutada oma viimast tegevteenistuses saadud auastet.

⁷⁷ Mahan 1890/1987, p. 28.

võimsuse avaramates määratlustes, kust on näha, et erinevalt maa- ja õhuvõimust toetub merevõim alati kahale sambale: sõjalisele ja kaubanduslikule.⁷⁸



Joonis 1.1. Merevõimu aspektid⁷⁹

Juba Mahan tõdes, et vajadus mereväe järele tekib ja ka kaob koos kaubandusliku meresõiduga, mida on vaja kaitsta. Erandiks on siinkohal riigid, mille merevägi on pelgalt sõjaline vahend agressiivsete huvide elluviimisel. Seega ei sõltu riigi merevõim mitte ainult sõjalistest võimetest merel, vaid ka rahumeelsest merekaubandusest.⁸⁰ Selle tõdemuse eitamine on Eestis üks olulisi probleemiallikaid, sest olemuslikult pole võimalik merevõimu aspekte – merelist julgeolekut, merekaitset ja merekaubandust – üksteisest eraldada. Mahani väide kinnitab ka Eesti merenduse ja merekaitse vastastikust sõltuvust: nii merendus kui merekaitse on taasiseseisvumisest alates üsna kesises seisukorras.

NATO mereoperatsioonide ühenddoktriini sõnastuses on merevõim laiemas tähenduses sõjaline, poliitiline ja majanduslik võim, mis avaldub mere kasutamises ja milleks rakendatakse nii mere-, õhu- kui maismaaresse⁸¹.

⁷⁸ Till 2012, lk 55.

⁷⁹ Till 2012, lk 56.

⁸⁰ Mahan 1980/1987, pp. 26, 28.

⁸¹ AJP-3.1, 2004, Art. 0101.

Till peab aga olulisemaks merevõimu defineerimist just väljundite kaudu, pidades tulemusi sisenditest ning eesmäärke vahenditest tähtsamateks⁸². Briti meresõjateoreetik Julian Corbett sedastab, et kuna inimesed ei ela merel, vaid maismaal, on suuri küsimusi sõdivate rahvaste vahel – mõnda haru-harva juhtumit arvestamata – alati otsustatud kas sellega, mida teie sõjavägi saab teha vaenlase maa-ala ja riigi eluvõime vastu, või siis hirmuga selle ees, mille tegemise teie laevastik teie sõjaväe⁸³ jaoks võimatuks muudab⁸⁴. Sellist lähenemist toetab ka Briti 2011. a meredoktriin, mille järgi on merevõim suutlikkus kuvada jõudu merel ja merelt, et mõjutada inimeste käitumist ja sündmuste käiku⁸⁵. Kuigi mõnevõrra kitsamalt sõnastatud, rõhutab Briti meredoktriin asjaolu, et oluline pole tegevus merel, vaid see, kuidas tegevus mõjutab inimese loomulikku elukeskkonda maal. Nüüdisaegsete mereväeoperatsioonide rõhuasetus on nihkunud tegevustelt *merel* tegevustele *merelt* ja nii on külma sõja järgset ajastut nimetatud juba ka post-merevaeliseks, sest 1916. aasta Jüütimaa merelahingu sarnased kokkupõrked pole tänapäeval enam mõeldavad⁸⁶. Kõige laiahaardelisema merevõimu definitsiooni esitab Austraalia 2010. a meredoktriin, mille järgi on riigi merevõim kõikide füüsiliste, demograafiliste, geograafiliste, majanduslike ja sõjaliste ressursside summa, mis on saadud merest või sõltuvalt merest ja mida kasutatakse riigi huvide edendamiseks. Kitsamalt tähistab *merevõim* riigi võimet kaitsta oma merelisi huve.⁸⁷

Merevõim on suhteline nähtus: mõnel riigil on seda rohkem, teisel vähem, st tegu on astmelise nähtusega⁸⁸. Eesti merevõimu käsitlemine on seega asjakohane, hoolimata asjaolust, et Eesti kui väikeriik erineb oluliselt sellistest suurriikidest nagu Ameerika Ühendriigid, Suurbritannia või Venemaa, kelle merevõimust kõnelemine tundub tavapärasem. Järgnevates alapeatükkides vaadeldakse merevõimu muutumatut aspekti, s.o geograafiat, ja muutujaid, milleks on riik, ühiskond ja majandus.

⁸² Till 2012, lk 55.

⁸³ Ingl k *military*, kõnealuses kontekstis maaväe tähenduses.

⁸⁴ Corbett 1911/2004, p. 14.

⁸⁵ **British Maritime Doctrine. JDP 0-10**, 2011, p. V.

⁸⁶ Palmer, D. A. R. 2010. Merevägede ajastu lõpp. – NATO Teataja. Nr. 2 (2010). <http://www.nato.int/docu/review/2010/Maritime_Security/end_of_naval_era/ET/index.htm>, (16.01.2014). [Palmer 2010]

⁸⁷ **Australian Maritime Doctrine** 2010, p. 206.

⁸⁸ Till 2012, lk 57–58.

1.1.1. Geograafia

Geograafia on oluline faktor nii poliitika, majanduse kui strateegia seisukohast, sest see on muutumatu⁸⁹. Mahani arvates on neil riikidel, kellel pole vajadust end maismaalt kaitsta ega huvi oma territooriumi laiendada, eelised kontinentaalsete riikide ees⁹⁰. Puhtgeograafiliselt võib Eesti puhul sellist eelist täheldada, sest suurem osa vabariigi piirist asub veekogudel. Teisalt on aga selge, et Eestil on oluline maismaapiir, mis nõuab kindlasti kaitsmist. Seega on Eesti geograafiline asukoht merelis-kontinentaalne.

Riigi geograafiline asend võib Mahani arvates põhjustada merejõudude koondamist või hajutatust⁹¹. Viimase näiteks on Prantsusmaa ja Hispaania, kes peavad jagama oma laevastikke Atlandi ookeani ja Vahemere vahel. Eesti mereala võib samuti tinglikult jagada kaheks. Ühelt poolt Soome laht ja Läänemere avaosa, teiselt poolt Väinameri ja Liivi laht. Kui merekaubanduse seisukohalt on oluline peamiselt esimene, siis julgeoleku seisukohalt on tähtsad mõlemad. Sõjalise kaitse vaatenurgast on Lääne-Eesti saartel juba ajalooliselt suur tähtsus⁹². Ühelt poolt lisab saarestik oma topograafia ja batümeetriaga mereoperatsioonidele asümmeetrilisust, teisalt on tegu kõige haavatavama territooriumiga sellisele riigile, kellel puudub kaitse merelt lähtuva ohu vastu.

Mahan märgib, et geograafiline lähedus vaenlasele on pigem eelis, sest võimaldab rakendada asümmeetrilisi strateegiaid, nagu kaapersõda (*guerre de course*)⁹³. Kuigi kaapersõda on tänapäeval, eriti Läänemerele, raske ette kujutada, viitavad mitmed analüütikud sellele, et vastastikusel sõltumisel on piirid ning merekaubanduse häirimine on seetõttu tuleviku meresõjapidamise kindel osa⁹⁴. Eesti paiknemine ida-lääne kaubateel on tegur, mis annab nii majandusliku eelise kui võimaldab merekaubandust kontrollida. Seega võimaldab Eesti geograafiline asend kriisi korral mõjutada võimaliku vastase sõjalist ja tsiviilotstarbelist meretransporti.

Transpordi ja telekommunikatsiooni arengu tõttu on tänapäeva maailmas geograafilise asukoha osatähtsus mõnevõrra vähenenud. Lennuki ja

⁸⁹ Owens, M. T. 1999. In Defence of Classical Geopolitics. – Naval War College Review. Autumn 1999, Vol. LII, No. 4, p. 59. [Owens 1999]

⁹⁰ Mahan 1890/1987, p. 29.

⁹¹ Mahan 1890/1987, p. 29.

⁹² Santpank, J. 1937. Eesti Läänemere saarestiku meresõjaline tähtsus. – Merendus, nr 6 (1937), 17. detsember, lk 278–284.

⁹³ Mahan 1890/1987, p. 30.

⁹⁴ Vego, M. 2014a. Chinese Shipping Could Be Risky Business. – United States Naval Institute Proceedings. April 2014, pp. 39–42.

rakettrelvade kasutuselevõttuga on geograafia tähtsus ka nn strateegilises võrrandis tunduvalt vähenenud⁹⁵. Nii ei pea sõjalaev selleks, et mõjutada sündmusi Eesti maismaaterritooriumil, viibima Läänemerel, sest näiteks Tomahawki tiibrakettide laskekaugus võimaldab neid välja lasta ka teiselt poolt Jüütimaad⁹⁶.

Oluliseks asjaoluks riigi geograafia juures peab Mahan rannajoone eripära ning sadamaid. Mida ligipääsetavam rannajoon ja rohkem sadamaid, seda enam kalduvad inimesed seda eelist kasutama, et muu maailmaga ühendust pidada.⁹⁷ Eesti rannikut iseloomustab hea ligipääsetavus mere poolt, mille tulemusena on Eestil piisavalt sadamaid nii n-ö suure mere kui rannalaevanduseks. Teisalt mõjutab rannajoon ka merekaitset: Eesti rannikul on palju meredessandiohtlikke kohti, mida on ajaloo jooksul rohkesti kasutatud⁹⁸.

Sõjaliselt jagatakse merd tinglikult siniseks, rohelseks ja pruuniks veeks (*blue, green and brown water*). Neist esimene tähistab avaookeani, teine rannikulähedast mereala, mida saab mõjutada kaldal asuvate relvade ja lennukitega, ning viimane lahtesid, jõgesid ja estuaare⁹⁹. Meresõjaliselt koosneb rannikuala merealast, mida peab valdama, et toetada operatsioone maismaal, ja maa-alast, mida saab merelt otseselt toetada ja kaitsta¹⁰⁰. Võrreldes ookeaniga on rannikualal mereoperatsioonideks hoopis rohkem juriidilisi, geograafilisi ja tehnilisi piiranguid, mistõttu on olukorradeadlikkuse saavutamine palju keerukam ning reaktsiooniajad väiksemad kui ookeanil. See omakorda tingib kaldalähedaste operatsioonide suure tempo ja intensiivsuse.¹⁰¹ Eesti, nagu kogu Põhja-Euroopa, asub rannikualal ning kõik Läänemere piirkonnas toimuvad sõjalised operatsioonid on olemuselt kõiki sõjapidamiskeskondi ja väeliike hõlmavad amfiibsed ühendoperatsioonid.

Mahani püüid näidata, et merevõim on maailma valitsemise võti, oli geopolitiline, kuigi mõistet ennast polnud XIX sajandi lõpus veel olemas. Geopoliitika seletab poliitilise võimu seoseid geograafiaga, kusjuures peamised

⁹⁵ Grove 1990, p. 224.

⁹⁶ Nii pealvee- kui allveelaevalt lastava Tomahawk TLAM-i suurim laskekaugus on 2500 km, vt IHS *Jane's Weapons: Naval 2012–2013*. 2012. Fuller, M., Ewing, D (ed). IHS Global Limited, pp. 25 ja 71.

⁹⁷ Mahan 1890/1987, p. 35.

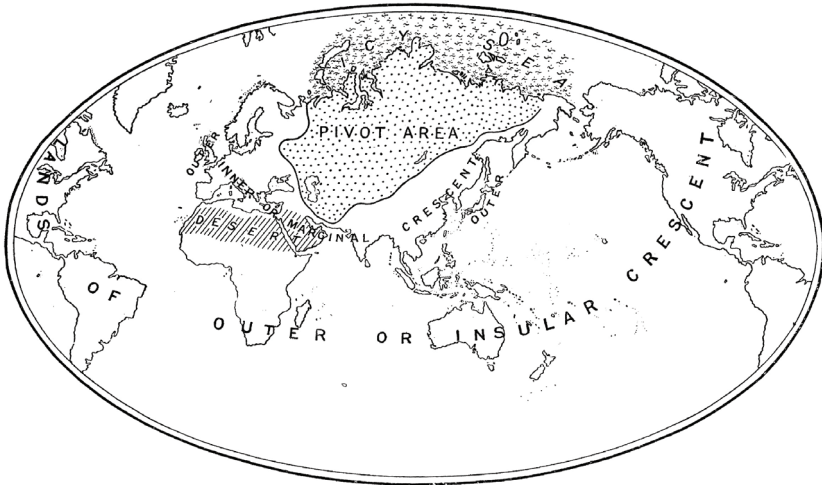
⁹⁸ Urb, T. 2012. Meredessandid Eesti vetes 20. sajandil. – Kaitse Kodu!, nr 5 (2012), lk 36–38.

⁹⁹ Rubel, R. C. 2010. Talking About Sea Control. – Naval War College Review. Autumn 2010, Vol. 63, No. 4, pp. 45–46.

¹⁰⁰ Vego 1999, pp. 7, 184–185

¹⁰¹ Stocker, J. 1998. Nonintervention. Limited Operations in the Littoral Environment. – Naval War College Review. Autumn 1998, Vol. LI, No. 4, pp. 45, 54. [Stocker 1998]

jaotused on olnud Lääs ja Ida, merevõim ja maavõim, mereline ja kontinentaalne jne.¹⁰² Geopoliitika merelise koolkonna – geostrateegia – rajaja sir Halford Mackinder jagas maailma teljealaks (*pivot area*, hiljem ka *heartland* ehk südamaa), kuhu puudus ligipääs veeteid pidi, sisemiseks ehk marginaalseks poolkaareks (*inner or marginal crescent*), mis olemuselt oli poolmereline, ning mereliseks välimiseks ehk saarte poolkaareks (*outer or insular crescent*; vt joonis 1.2.). Eesti asub Euraasia südamaa ja sisemise ehk marginaalse poolkaare piiril, olles küll tihedalt seotud maailmamerega, kuid siiski küllaltki lähedal kontinentaalsele südamaale¹⁰³. Sellise jaotuse puhul võib alati vaielda, kas Euroopa on mereline poolsaar kahe ookeani osa – Lääne- ja Vahemere – vahel või on nimetatud kaks merd pigem südamaa siseveekogud. Kuigi maismaatranspordi ja transporditaristu areng on geograafia tähtsust tänapäevaks kahandanud, on see mõjutanud riikide ja nende strateegiliste kultuuride arengut.



Joonis 1.2. Maailma geopoliitiline jaotus sir Halford Mackinderi järgi¹⁰⁴

Paljude merevõimu eestkõnelejate arvates on geograafia määranud merelise demokraatia ja kontinentaalse mittedemokraatia piirjooned ning olnud eelduseks tänapäevase demokraatia arengule. Ajaloo vältel on merevõimu omavaid

¹⁰² Owens 1999, pp. 60–63.

¹⁰³ Mackinder, H. 1919. *Democratic Ideals and Reality; A Study in the Politics of Reconstruction*. London: Constable and Company Ltd, p. 135. [Mackinder 1919]

¹⁰⁴ Mackinder, H. 1904. *Geographical Pivot of History*. – *The Geographical Journal*. No. 4, April (1904), Vol. XXIII, p. 435. [Mackinder 1904]

riike iseloomustanud rikas kaupmeeste klass, mis on kaubandustegevuseks vajanud vabadusi ja avatud ühiskonnakorraldust ning mille tulemusena võib mereriike samastada tänapäevase demokraatliku läänemaailmaga. Territoriaalsed kontinentaalimpeeriumid seevastu on juba ajalooliselt keskendunud territooriumi kooshoidmisele, kaitsmisele ja laiendamisele, mida on olnud kõige hõlpsam saavutada autoritaarse ühiskonnakorraldusega.¹⁰⁵ 2014. aasta Ukraina sündmustest alguse saanud Euroopa julgeolekuolukorra oluline muutus kinnitab sellise mõttekäigu paikapidavust ka tänapäeval.

Geopoliitiliselt asub Eesti demokraatliku läänemaailma ja mitte-demokraatliku Venemaa vahel, mida väljendavad Narva jõel kulgevad NATO ja Euroopa Liidu piirid. Mackinderi järgi on Ida-Euroopal otsustav tähtsus kogu maailmakorraldusele: „[K]es valdab Ida-Euroopat, valitseb südamaad; kes valitseb südamaad, valitseb maailma-saart [Euraasiat]; kes valitseb maailma-saart, valitseb kogu maailma”¹⁰⁶. Teise maailmasõja ajal arendas Mackinderi geostrategilist teooriat edasi ameeriklane Nicholas Spykman, kes nihutas rõhuasetuse Ida-Euroopalt merele, nn sisemisele poolkaarele, mille nimetas ääremaaks (*rimland*)¹⁰⁷. Nii Mackinderi marginaalne poolkaar kui Spykmani ääremaa kujutasid endast geopoliitilist konfliktide vööndit. Kuigi XXI sajandi konfliktivöö on liikunud mööda ääremaad lõunasse ja itta, on Eesti geopoliitiline asukoht endiselt ebastabiilne ja asub ilmselt ka tulevikus suurvõimude huviorbiidis. Eesti iseseisvuse seisukohalt on alati olnud oluline maailmamerd valitsev merevõim. Vabadussõjas tagas piisava üleoleku Läänemerel XIX ja XX sajandi alguse maailmamere valitseja Kuninglik Merevägi. Eesti taasiseseisvumise ja NATO-sse astumise tugevaim toetaja oli XX sajandi lõpu ainus globaalne merevõim USA¹⁰⁸, mis on tänapäeval ainus jõud, kes on ka tegelikult võimeline Eestit sõjaliselt abistama. Euroopa kirdepiiril paiknedes asub Eesti n-ö saare moodi poolsaarel, kus peamine tee vabasse maailma on mereteel. Huvitav on siinkohal märkida, et seoses võimalike Arktika mereteede avanemisega tulevikus võib Läänemere geopoliitiline ja geoökonomiline tähtsus oluliselt muutuda¹⁰⁹.

¹⁰⁵ **Padfield, P.** 2000. Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind. Naval Campaigns that Shaped the Modern World 1588–1782. London: Pimlico, p. 3. [**Padfield** 2000]

¹⁰⁶ **Mackinder** 1919, p. 194.

¹⁰⁷ **Owens** 1999, p. 68.

¹⁰⁸ **Kannike, S.** 2013. Elust mägedes ja mererannal. – Diplomaatia, nr 120, august 2013.

¹⁰⁹ **Antrim, C. L.** 2010. The Next Geographical Pivot. The Russian Arctic in the Twenty-first Century. – Naval War College Review. Summer 2010, Vol. 63, No. 3.

1.1.2. Riik, ühiskond ja majandus

Merevõimu osade teise poole moodustavad riik, selle majandus ja ühiskond, mis erinevalt geograafiast on muutuvad. Merevõimu puhul on üks olulisi faktoreid kaubanduslik meresõit, mis on ökonoomseim ning paljuski ainus võimalus suurte ja mahukate kaupade vedamisel. Näiteks on ühe auto-laadungi vedu Detroidist New Yorki kallim kui sama suure laadungi vedu Tokyost New Yorki¹¹⁰. Kaubanduslik meresõit on üleilmastumise üks ajaloolistest põhjustest ja ühtlasi selle tagajärg. Üleilmastumist võib defineerida kui üleilmset sõltuvuste võrgustikku¹¹¹, mille tulemusena on majanduse osatähtsus rahvusvahelistes suhetes suurenenud ja poliitika osa vähenenud. Kui Mao Zedong väitis, et võim tuleneb suurtükirauast, siis juba 1970. aastate naftakriis näitas ilmekalt, et tänapäevane võim tuleneb ka naftabarrelist¹¹².

Traditsioonilised merevõimust kirjutajad on esile toonud tugevaid seoseid merevõimu, täpsemalt merekaubanduse, ja vaba ühiskonna arengu vahel. Nagu eespool mainitud, nõuab kaubandus nii isiklike vabadusi kui informatsiooni vaba levikut, mis peavad haarama kogu ühiskonda, ja need on pannud aluse tänapäevasele demokraatlikule läänemaailmale. Territoriaalsed impeeriumid seevastu on keskendunud sisemise ühtsuse ja territooriumi terviklikkuse tagamisele autoritaarsema ühiskonnakorralduse kaudu, mille alustalaks on olnud maaomanikest sõdalaste klass (rüütlid) ja professionaalne bürokraatia.¹¹³

Eesti on nii 1918. kui 1991. aastal end kontinentaalsest impeeriumist n-õ vabaks rebinud, mis mõlemal korral mõjutas noore vabariigi arengut, ehkki sihiks oli kiire pääs lääne demokraatlike riikide leeri. Ajaloolased eristavad algupäraseid merevõime, mis on tekkinud ja arenenud loomulikul teel, ja kunstlikult tekkinud merevõime, mis on sündinud riigijuhil käsul. Kui esimeste näideteks on Suurbritannia, Rootsi ja Holland, siis käsu korras loodud on XVII sajandi Prantsusmaa, Peeter Esimese aegne Venemaa ja XIX sajandi lõpu Saksamaa.¹¹⁴ Kuna Eesti demokraatiatraditsioon pole loomulikul teel tekkinud ega arenenud, vaid on kahel korral rahva poolt kätte võideldud, ei

¹¹⁰ **Friedman, N.** 2007a. Naval Strategy. – Politics of Maritime Power. A Survey. Tan, Andrew T. H. (ed). First Edition London and New York: Routledge, p. 32.

¹¹¹ **Nye, J. S. Jr.** 2007. Understanding International Conflicts. An Introduction to Theory and History. Sixth Edition. New York: Pearson Longman, p. 205. [**Nye** 2007]

¹¹² **Nye** 2007, p. 210.

¹¹³ **Padfield** 2000, p. 3.

¹¹⁴ **Iliopoulos, I.** 2010. Merelise võimu strateegia ja geopoliitika ajaloos. Tlk Laanemets, O. – Akadeemia, nr 9 (2010), lk 1542. [**Iliopoulos** 2010]

ole ka Eesti merevõim ei esimese ega teisena nimetatud kategoorias, vaid on – kui üldse – kusagil nende vahepeal. Nii hakkas Eesti merendus baltisaksa kaupmeeste ja mõisnike toel arenema alles XVIII sajandi lõpul ja näiteks Vaiksele ookeanile seilas esimene Eesti laev XIX sajandi keskel¹¹⁵.

Merevõimu eestkõnelejad on ajaloost järeldanud, et maismaavõimu sõjaline režiim suudab end jõuga alal hoida, aga merevägi nõuab avalikku toetust¹¹⁶. Tänapäeva Eesti-suguste väikeriikide puhul kehtib avaliku toetuse vajadus kõikide esmapilgul kallite investeeringute puhul. Kui maaväe vajalikkuses kahtlevad vaid igasuguse riigikaitse eitajad, siis leidub merekaitse ja merenduse vajaduses kahtlejad Eestis piisavalt palju ning seda tõenäoliselt kontinentaalse mineviku tõttu. Kui võrrelda XX sajandi alguse Eesti merenduse ja merekaitse avaliku toetuse probleeme sama sajandi lõpu ja praeguse alguse olukorraga, siis pole need kardinaalselt erinevad¹¹⁷. Kui Eesti riigi loonud eliit oli hariduse saanud paljuski Vene impeeriumis, siis XX sajandi alguses elas Eesti rannarahvas täisverelist majanduselu – enamik Eesti mere meestest, laevaomanikest ja merendustegelastest oli pärit just rannaküladest ja saartelt, kus meresõit oli elu loomulik osa. Nõukogude okupatsioon ja piiritsoon hävitasid paraku selle traditsiooni ja nii oleme XXI sajandi alguseks üsna n-ö merepimedas seisukorras. Suurtes anglosaksi mereriikides mõeldakse merepimeduse (*sea blindness*) all sotsiopolitiilist olukorda, kus ühiskonnad ei teadvusta enam merd kui keskkonda, mis on riigi majanduse alus, ning kus mere vaba kasutamine ei ole iseenesest mõistetav¹¹⁸. Võrreldes näiteks Skandinaaviamaade, Läti või Leeduga, võib tänapäeva Eestis tõdeda, et isegi mere olemasolu pole teadvustatud, rääkimata sellest sõltumise tunnistamisest.

Nagu eespool näidatud, on merevõimu oluline osa majandus ja sellega kaasnev tehnoloogiline areng. Merevõimu teostamiseks peab riigil olema tugev majandus ning elanikkond (info)tehnoloogiliselt kirjaoskaja.¹¹⁹ Kuna tänapäevane tehnoloogia on kallid, mängib riigi makromajanduslik olukord olulist rolli nii laevandusäri kui merekaitse seisukohast. Riigi merejõud vajavad oma tegevuse toetamiseks ulatuslikku tööstus- ja tehnoloogiataristut

¹¹⁵ **Eesti ajalugu V. Pärissorjuse kaotamisest Vabadussõjani.** 2010. Andresen, A., Jansen, E., Karjahärm, T. *et al*; tegevtoimetajad Karjahärm, T., Rosenberg, T., peatoimetaja Vahtre, S. Tartu: Ilmamaa, lk 194–195.

¹¹⁶ **Iliopoulos** 2010, lk 1542.

¹¹⁷ Vt **Naber, R.** 2012. Johan Pitka. Ausa tahtega isamaa heaks! Tallinn: TEA Kirjastus.

¹¹⁸ **Haydon, P.** 2010. Editorial: Maritime Blindness, You Say? – Canadian Naval Review. Vol. 6, No. 3 (Fall 2010), p. 3.

¹¹⁹ **Grove** 1990, p. 227.

ning väiksemate riikide merejõudude puhul võib jääda mulje, et sellise taristu ulatus pole proportsioonis merejõudude enda suurusega¹²⁰. Kuigi majanduslik otstarbekus ei ole käsitluse teema, on selge, et merejõudude funktsioonide analüüsil peab põhinema ka finantsanalüüs.

Läänemere-äärsete riikide hulgas on Eesti laevanduse põhiprobleemiks ebasoodne maksukeskkond ja uute laevade finantseerimise keerukus Eesti laevaregistris¹²¹. Seetõttu puudub laevaomanikel huvi laevu Eesti lipu alla tuua ja seal hoida. Kui maksuküsimuste lahendamine ei nõua riigilt olulisi lisakulutusi ja on poliitilise tahte küsimus, siis tõsisem probleem on laevade finantseerimine. Kuna Eesti pankadel puudub merenduslik pädevus ja valdkonda peetakse liiga riskantseks, on investeringuid laevandusse Eestis raske leida. Teisalt puudub laevade finantseerimisele keskendunud välispankadel usaldus Eesti õigusruumi merenduspädevuse suhtes, mille tagajärjel ei jõua Eesti laevaomanike uusehitised Eesti laevaregistrisse. Viimase probleemi lahendamine nõuab aga juba suuri ja pikaajalisi investeringuid.

Ka merevõimu teise poole, merekaitse arendamine nõuab suuri investeringuid. Kuigi täpset numbrit pole õnnestunud välja selgitada, jääb Kaitseväge eelarvest mereväe kasutada 5–8%. Hoopis teistsuguse maa- ja merepiiri suhtega Soome kulutab mereväele igal aastal ainult relvajõudude hankeelarvest 15%¹²². Hinnanguliselt jaguneb NATO väikeriikide relvajõudude eelarve väeliigiti (maa-meri-õhk) vastavalt 50:25:25 kuni 40:30:30. Erinevalt suurtest saareriikidest on maismaapiiriga rannikuriigi tähtsaim väeliik maavägi, kuid kolme peamise sõjapidamiskeskonna võimete vahel tasakaalu puudumine teeb ka maaoperatsioonid võimatuks. Seega retoorilised küsimused stiilis „mitu tanki saaks soetada ühe miinijahtija eest?“ on sisutud, sest ühe sõjapidamiskeskonna eiramine muudab kogu sõjalis-strateegilise võrrandi lahendamise võimatuks.

¹²⁰ Till 2012, lk 166.

¹²¹ Eesti merenduspoliitika 2012–2020, lk 15.

¹²² Merivoimien kalusto. Soome mereväe koduleht. <

Norra kaitseuringute keskuses on järeldatud, et rannikuriigi eelisarendatav valdkond peab olema õhukaitse, mis võimaldab manööverdada nii merel kui maal. See on omakorda eelduseks liitlasabi kohalejõudmisele.¹²³ Eesti ressursijaotuse ja selle põhjused võttis üsna hästi kokku Eestis sõjalise nõustajana teeninud Briti armee kolonelleitnant Rupert Lucas: „Õhu- ja merevägi on Eesti kaitsejõudude üldises ülesehituses mänginud tagasihoidlikku rolli. /.../ Kui ma 2009. aastal lahkusin, kuulusid kõik võtmepositsioonid Eesti kaitsejõududes maaväehvitseridele, kellel oli Nõukogude soomus- või motolaskurvägede taust ja seetõttu loomulik instinkt mitte kulutada suuri rahasummasid mere- ega õhuväe arendamisele.”¹²⁴ Kuigi võtmepositsioonidel olevad isikud on vahetunud, illustreerib see siiski küllalt hästi üldist arusaama riigikaitsest.

Tänu transpordi- ja kommunikatsioonisüsteemide arengule on eri riikide majandussfäärid nii läbi põimunud, et riikidevaheline konflikt näib toovat osalistele pigem kahju kui kasu: kahju ühe riigi majandusele kandub teistele riikidele, sh agressori enda majandusele. Seetõttu võib tänapäevast üleilmset kaubandussüsteemi kirjeldada kujundlikult kui spagetikaussi, kus kaubandussidemed on keerulised, läbi põimunud, läbipaistmatud ja vahel vastuolulised. Nii pole enam võimalik ennustada, kuidas ja kuhu ühes kohas tekkinud globaalse tarneahela häired levivad ning kuidas need mõjutavad maailmamajandust tervikuna. Laevandus on muutunud tarneahela ja tegelikult kogu tootmise lahutamatu koostisosa. Füüsilise tarneahela paralleelsüsteem on infotehnoloogia. Näiteks võib toornaftat vedava laevandusettevõtte infosüsteemide kahjustamine tekitada sama palju kahju nagu Hormuzi väina füüsiline sulgemine.¹²⁵

Eesti majandus on väike ja seotud maailmamajandusega, kuna trendid maailmaturgudel mõjutavad otseselt meie majanduslikku käekäiku. Maailma kaubandussüsteemi häired mistahes kohas on üsna kiiresti ja negatiivselt tuntavad ka Eestis.

Laevandusäri globaliseerumise esimene tagajärg on keerulised omandisuhted olukorras, kus laevaregister, lipuriik, reeder, mehitusfirma ning laevapere on pärit eri riikidest. Teine tagajärg on oma riigi lippu kandvate

¹²³ **Børresen, J.** 1994. The Sea Power of the Coastal State. – Seapower: Theory and Practice. Till, G. (ed). Ilford: Frank Cass, pp. 155–156. [**Børresen** 1994]

¹²⁴ **Lucas, R.** 2012. Eesti on riigikaitset targalt arendanud. – Riigikaitse, 20.12.2012. <<http://riigikaitse.lehed.ee/2012/12/20/eesti-on-riigikaitset-targalt-arendanud/>>, (23.02.2014).

¹²⁵ **Carmel, S. M.** 2013. Globalization, Security, and Economic Well-Being. – Naval War College Review. Winter 2013, Vol. 66, No. 1, pp. 41–52.

kaubalaevastike allakäik¹²⁶, mille tõttu on merenduslik kompetentsus traditsioonilistes mereriikides oluliselt vähenenud. Kuigi kõiki nn mugavuslippe¹²⁷ ei seostata enam halva kvaliteediga, suurendavad avatud registrid rannikuriikide jaoks ohutus-, julgeoleku- ja keskkonnariske¹²⁸. Samuti on justkui kadumas otsene side sõja- ja kaubalaevastiku vahel, millele viitas Mahan XIX sajandi lõpul. Kuna laeva riikkondsuse määrab lipp, pole mugavuslippude all seilajatel võimalik oma riigi laevaomanikele kuuluvaid kaubalaevu kriisi korral riigi kasuks sundkoormata. Suurriigid saavad nimetatud probleemist üle kas luues ise mereväele transpordilaevastikke¹²⁹ või prahtides sõjaliste lastide veoks kaubalaevu kommertsalustel¹³⁰. Väikeriikidel puuduvad taolisteks lahendusteks majanduslikud võimalused. Seetõttu on näiteks Soomel õnnestunud hoida oma lipu all seilavate laevade osakaalu meretranspordis ca 40%¹³¹, mis on peale majandusliku kasu oluline ka transpordijulgeoleku seisukohast. Eesti kaubalaevastik on 2014. aastaks kokku kuivanud¹³² ja seda tuleb käsitada ohuna transpordijulgeolekule.

Teine mugavuslippude kasutamise tagajärg on laevanduse mereväelise kaitsmise juriidiline keerukus, sest võõra lipu all seilavad kaubalaevad ei ole kohustatud järgima merevägede nõuandeid, seilama konvoides jne¹³³. Nii saavadki erinevate riikide mereväed näiteks Adeni lahes vaid väheseid oma riigi lipu all sõitvaid kaubalaevu konvoeerida. Ülejäänud laevandust, mis läbib piraadiohtlikke merealasid ja mis olenemata lipust mõjutab samavõrra maailmamajandust, kaitstakse kaudsemalt ohtlikul merealal patrullides.

Eesti Vabariigi merealad – mille moodustavad vastavalt ÜRO 1982. aasta mereõiguse konventsioonile territoriaalveed ja majandusvöönd – on

¹²⁶ **Till** 2012, lk 177.

¹²⁷ Mugavuslipuks nimetatakse selle riigi lippu, mille riiklik laevade register on avatud välismaalastele vabaks laevade registreerimiseks. Mugavuslippu kasutatakse rohkesti, sest see võimaldab odava tööjõu, väikeste maksude, leebete ohutusnõuete jms kulul kasumit teenida (**Mereleksikon** 1996).

¹²⁸ **Hodgon, D.** 2010. National Security and Canada's Shipping Policy: Can We Do Better. – Canadian Naval Review. Vol. 6, No. 3 (Fall 2010), p. 18.

¹²⁹ Vt näiteks **Military Sealift Command** kodulehte, <<http://www.sealiftcommand.com/>>, (20.05.2014).

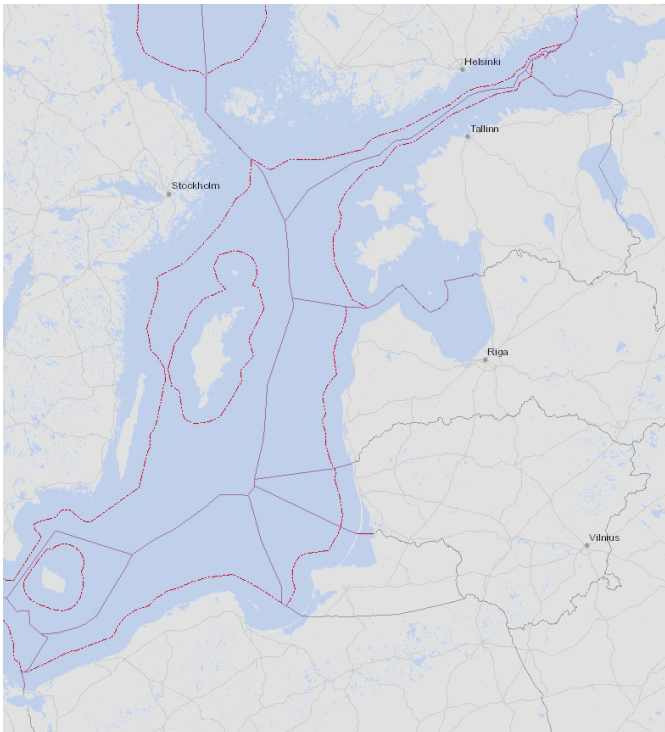
¹³⁰ Vt näiteks **ARK-projektet** kodulehte, <<http://forsvaret.dk/SOK/Internationalt/ark/Pages/default.aspx>>, (20.05.2014).

¹³¹ **Viitanen, M., Karvonen, T., Vaiste, J. et al.** 2003. The Finnish Maritime Cluster. – Technology Review, 145 (2003). Helsinki: Tekes, p. 79.

¹³² **Viimane suur kaubalaev lahkus Eesti lipu alt.** 2014. – Postimees. 30.04.2014. <<http://e24.postimees.ee/2778670/viimane-suur-kaubalaev-lahkus-estli-lipu-alt>>, (21.05.2014).

¹³³ **Australian Maritime Doctrine** 2010, p. 104.

defineeritud „Merealapiiride seaduses” (vt joonis 1.3.)¹³⁴. Nn mereomamis-idee, nagu ka nn maismaaomamisidee, tugineb XVII sajandi inglise õigus-teadlase John Seldeni mõttekäigule suletud merest (*mare clausum*), mis oli esitatud Inglise-Hollandi sõdade ajal vastukaaluks hollandlase Grotiuse *mare liberum*’ile (*meresõiduvabadus*, vt alapeatükk 2.3.1). Suveräänsus tähendab harilikult täielikku ja sõltumatut võimu mingi maa-ala üle, mere-line suveräänsus lihtsalt laiendab, küll väikeste eranditega¹³⁵, seda merealale. Nii peetaksegi territoriaalvett riigi territooriumi osaks.¹³⁶



Joonis 1.3. Läänemere riikide, sh Eesti territoriaalvete ja majandusvööndi piir¹³⁷

¹³⁴ **Merealapiiride seadus**, 10.03.1993 – RT 1993, 14, 217.

¹³⁵ Erandiks territoriaalmeres on kõikide laevade, sh sõjalaevade, rahumeelse läbisõidu õigus.

¹³⁶ **Till** 2012, lk 475.

¹³⁷ **HELCOM Map and Data Service** kaardirakendus.

<<http://maps.helcom.fi/website/mapservice/index.html>>, (29.05.2014).

Mereline suveräänsus esineb tänapäeval kahel eristataval kujul: (1) kaasavana ehk millegi sellisena, mida riigid vajavad mere hüvede kasutamiseks, ja (2) väljendavana ehk millegi sellisena, mis esindab sümboolselt riigi võimsust ja väärtusi. Eesti mereline suveräänsus kuulub esimesse kategooriasse, kuigi 1990. aastate riigiloomise segaduses ei saa välistada ka teise kategooria osa: merealade mahamärkimisel oli noorel riigil vaja n-ö ennast näidata, samal ajal võib-olla täielikult teadmata, miks ja mida see endaga kaasa toob. On oluline, et mereline suveräänsus peab olema kehtestatud, rakendatud ja vajadusel kaitstud, et teised riigid seda tunnistaksid.¹³⁸ Vastasel korral on oht, et tekkinud vaakumi täidavad teised. Just suveräänsuse demonstreerimise eesmärgil teostab Taani Kuningriik Gröönimaa põhjaosas üsna kulukaid ja keerukaid patrulle koortekelkudel¹³⁹. Samal eesmärgil paigutasid 2007. aastal Vene allveelaevad Lomonossovi seljakule Põhja-Jäämere põhjas titaanist Vene lipu¹⁴⁰.

1.2. Eesti julgeolekueesmärgid merel

Eesti julgeolekueesmärgid on sõnastatud 12.05.2010. aastal Riigikogus heaks kiidetud dokumendis „Eesti julgeolekupoliitika alused”, mis kajastab kõiki riigi julgeolekuvaldkondi. Dokumendi järgi käsitleb Eesti oma julgeolekut rahvusvahelise julgeoleku osana, mida mõjutavad nii sisemised kui välised ohud, kusjuures nüüdisaegne julgeolekukeskkond on raskemini ennustatav ja varasemast mitmekesisem. Eesti julgeolekupoliitika nurgakivi on avar julgeolekukäsitlus, mis võtab arvesse kõiki riigi julgeolekut mõjutavaid tegureid, olenemata nende tekkeallikast või -kohast, ning julgeolekupoliitika elluviimine hõlmab kõiki julgeoleku tagamiseks olulisi valdkondi. Terviklikult mõtestatakse ka nii riigikaitset kui turvalisuspoliitikat¹⁴¹.

Eesti julgeolekupoliitika eesmärgiks on kindlustada Eesti riigi iseseisvus ja sõltumatus, territoriaalne terviklikkus, põhiseaduslik kord ning rahva turvalisus¹⁴². Julgeolekupoliitika tegevussuunad on kaitse-, välis- ja turvalisuspoliitika ning ühiskonna toimepidevus ja sidusus. Vastavalt rahuaja

¹³⁸ Till 2012, lk 477.

¹³⁹ **Slædepatruljen SIRIUS har 60 års jubilæum den 18. august 2010.** – Søværnets Operative Kommando koduleht. <<http://forsvaret.dk/SOK/Nyt%20og%20Presse/oevrigenyheder/Pages/sisius60.aspx>>, (25.05.2014).

¹⁴⁰ **Partiff, T.** Russia plants flag on North Pole seabed. – The Guardian'i koduleht. <<http://www.theguardian.com/world/2007/aug/02/russia.arctic>>, (25.05.2014).

¹⁴¹ **Eesti julgeolekupoliitika alused** 2010, lk 13, 15.

¹⁴² **Eesti julgeolekupoliitika alused** 2010, lk 3-4.

riigikaitse seadusele¹⁴³ kehtestatakse julgeolekupoliitika alustele tuginedes riigikaitse strateegia, sõjalise kaitse arengukava ja kaitsetegevuse operatiivkava, mis käsitleb välise sõjalise ohu ennetamist ja tõrjumist. Turvalisuspoliitika (ka sisejulgeoleku) põhieesmärged on kirjeldatud dokumendis „Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015”¹⁴⁴.

Lähtuvalt kirjutise eesmärgist uurida merejõudude ülesandeid terviklikult, kasutab autor mereliste julgeolekuhuvide väljaselgitamiseks nimetatutest kõige üldisemat dokumenti: „Eesti julgeolekupoliitika alused”. Kuigi madalama tasandi dokumentides on merelisi eesmärged ja ülesandeid nimetatud, ei esine need süsteemsetena. Liiatigi võib siinse käsitluse autori hinnangul väita, et sõjalise kaitse planeerimises pole Eesti merealade olemasolu kohati arvestatudki. Tabelis 1.1. on toodud julgeolekupoliitika tegevussuunad ja nende alajaotised. Tabel tugineb „Eesti julgeolekupoliitika alustes” sõnastatud julgeolekupoliitika eesmärgile ning dokumentidele „Riigikaitse strateegia¹⁴⁵” ja „Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015”.

Tabel 1.1. Julgeolekupoliitika tegevussuunad ja sellest tuletatud ülesanded merel¹⁴⁶

Julgeolekupoliitika tegevussuunad		Tuletatud ülesanded merel
Välispoliitika	NATO	NATO üksustes, õppustel ja operatsioonidel osalemine
	Euroopa Liit	Euroopa Liidu sõjalistel operatsioonidel osalemine
	Kahe- ja mitmepoolsed suhted	Tahtekoalitsioonides osalemine
	Rahvusvaheliste konfliktide ennetamine ja kriisihje	Rahvusvahelistel operatsioonidel osalemine
	Arengukoostöö	Otseselt puuduvad
	Relvastuskontroll	Otseselt puuduvad
Kaitsepoliitika	Riigikaitse Sõjaline kaitse	Suveräänsuse tagamine Eesti merealadel

¹⁴³ **Rahuaaja riigikaitse seadus**, 12.06.2002. – RT I, 20.03.2013, 23.

¹⁴⁴ **Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015**, 17.06.2008. – RT I 2008, 25, 165. <<https://www.riigiteataja.ee/akt/12979629>>, (21.05.2014).

¹⁴⁵ **Riigikaitse strateegia** 2010.

¹⁴⁶ **Eesti julgeolekupoliitika alused** 2010 põhjal autori koostatud tabel.

Julgeolekupoliitika tegevussuunad		Tuletatud ülesanded merel
Turvalisuspoliitika	Põhiseadusliku korra kaitse	Eesti seaduste jõustamine merealadel
	Välispiiri valve	Piirirežiimi tagamine merealadel
	Hädaolukordade ennetamine ja tagajärgede likvideerimine	Ohutu laevaliiklus, sh merepääste ja jäämurdmine
	Terrorismi tõkestamine	Terrorismi leviku tõkestamine merealadel
	Võitlus rahvusvahelise organiseeritud kuritegevusega	Rahvusvahelise organiseeritud kuritegevuse leviku tõkestamine merealadel
	Küberkuritegevuse tõkestamine	Otseselt puuduvad
	Korruptsiooni tõkestamine	Otseselt puuduvad
Ühiskonna toimepidevus ja sidusus	Elutähtsate teenuste toimepidevus	Merealuste sidekaablite julgeolek
	Elektrooniline side	Merealuste sidekaablite julgeolek
	Küberjulgeolek	Otseselt puuduvad
	Transpordi infrastruktuur	Sadamate julgeolek merelt lähtuvate ohtude suhtes Mereteede infrastruktuuri julgeolek
	Energiajulgeolek	Merealuste torujuhtmete ja elektrikaablite julgeolek Sadamate julgeolek
	Keskonnaturvalisus	Merereostuste avastamine ja reostustõrje
	Finantssüsteemi turvalisus	Otseselt puuduvad
	Psühholoogiline kaitse	Otseselt puuduvad
	Lõimumine	Otseselt puuduvad
	Rahvatervise kaitse	Otseselt puuduvad

Kuna merekeskkond erineb nii füüsilises, õiguslikus, poliitilises, majanduslikus, julgeolekualases kui ka sõjalises mõttes oluliselt maismaast¹⁴⁷, ei ole tabelis 1.1. toodu ammendav ning vajab täpsemat lahtimõtestamist ja mereliste huvide selgemat poliitilist defineerimist. Nii ei saa nimetatud dokumentidest näiteks järeldada, et sõltuvus maailmamajandusest, sh mereteede julgeolek, oleks Eesti riigi jaoks oluline. Kui jätta kõrvale Eesti geograafiline

¹⁴⁷ **British Maritime Doctrine. BR 1806.** 2004. Third Edition. The Stationary Office, pp. 17–38. [**British Maritime Doctrine. BR 1806.** 2004]

asend, viib see omakorda küsimuseni, miks on Kaitseväe võimearendus merel keskendunud just miinitõrjele, mitte millelegi muule.

Nagu eeltoodust järeldub, on merevõimu osad – merekaubandus ja -majandus, julgeolek, riigi suveräänsusja riigikaitse – tihedalt ja lahutamatult seotud. Edasise analüüsi terviklikkuse huvides kasutab autor terminit *merekaitse*, mida ei ole autori andmeil enne defineeritud. Definiitsioonis tugineb autor „Eesti julgeolekupoliitika alustes”¹⁴⁸ sõnastatud Eesti julgeolekupoliitika eesmärgile. **Merekaitse** on niisiis kõik tegevused merel, mille eesmärk on kindlustada Eesti riigi iseseisvus ja sõltumatus, territoriaalne terviklikkus, põhiseaduslik kord ning rahva turvalisus.

2. Eesti merejõudude ülesanded

Teine peatükk käsitleb Eesti merejõudude ülesandeid. Siin analüüsitakse merejõudude rolle, nende arengut, laevastike ülesandeid ja nende täitmiseks vajalikke meresõjapidamise valdkondi, lähtudes esimeses peatükis sõnastatud merekaitse eesmärgist. Eelnenule tuginedes pakutakse välja Eesti meremudeli ja sõnastatakse merejõudude ülesanded.

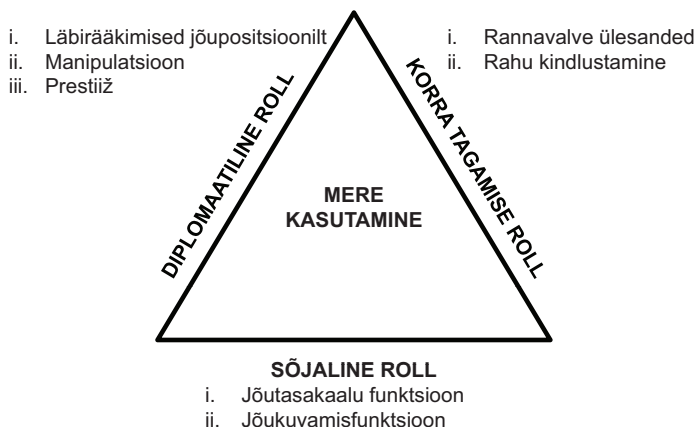
2.1. Merejõudude rollid ja nende areng

Merejõudude ülesannete liigitamist on kirjeldatud mitmete mudelitega. Osa neist põhineb konfliktispektril, kirjeldades laevastike tegevusi rahu-, kriisi- ja sõjaajal.¹⁴⁹ Teine osa kirjeldab merejõudude rolle kolmnurga ehk triaadina (*trinity*), millele pani aluse Ken Booth 1977. a. Kuna uurimisülesanne on sõnastada Eesti merejõudude ülesanded, need omavahel seostada ning leida nende elluviimiseks sobivad platvormid, kasutab autor just Boothi käsitlust, kuna see toob esile ülesannete omavahelised seosed. Booth tuvastas merejõudude rollide vahel seose, mis põhineb nn merkasutamiseleel (vt alapeatükk 1.2., mere neli ajaloolist omadust). Sellel ideel baseeruvad merejõudude kolm rolli: sõjaline roll, diplomaatiline roll ja korra tagamise roll (*policing*; vt joonis 2.1.).¹⁵⁰

¹⁴⁸ Eesti julgeolekupoliitika alused 2010, lk 3–4.

¹⁴⁹ Stocker 1998, p. 48.

¹⁵⁰ Booth 1977, p. 15.



Joonis 2.1. Merejõudude rollide triaad ja selle osad¹⁵¹

Triaadi aluse moodustab sõjaline roll, sest võimel kasutada jõudu või sellega ähvardada põhinevad teised kaks. Sõjaline roll jaguneb Boothi teoorias jõutasakaalu saavutamiseks (vt alapeatükk 2.2.2.) ja jõukuvamiseks, kusjuures neist esimene on teise eelduseks. Diplomaatilise tähenduse annab merejõududele sõjalise jõu tajumine ja selles rollis tegelevad laevastikud välispoliitika eesmärkide saavutamiseks otseselt sõjalist jõudu kasutamata. Korra tagamise roll on nii riigisisene kui rahvusvaheline. See hõlmab ühelt poolt rannavalve ülesandeid, nagu suveräänsuse kaitse, ressursikasutuse tagamine ja korra hoidmine, ning teiselt poolt rahu kindlustamist ja tsiviilühiskonna abistamist.¹⁵²

Booth peab oma mudeli kasutamisel oluliseks järgnevat¹⁵³: (1) silme ees tuleb hoida selget pilti sõjalaevast ja selle võimetest; (2) nagu igasuguse klassifitseerimisega, esineb ka siin tinglikkust, eriti kui vaadelda rahuageid mereväeoperatsioone, mis võivad täita kõigi kolme rolli eesmärgi samal ajal; (3) triaadi harud ei ole võrdse tähtsusega, sest riigid annavad neile erineva osakaalu, sõltuvalt oma eesmärkidest ja huvidest; (4) rollide liigitus ei põhine abstraktsetel ideedel, vaid kindlatel empiirilistel tõenditel.

Merejõudude rollide triaadi arendas edasi Briti meresõjateoreetik Eric Grove, nimetades rollidena sõjalist, politseilist (*constabulary*) ja diplomaatilist rolli. Grove teeb Boothi kolmnurgast 1980. aastate lõpule kohase üldistuse, kus kolmnurga külgi asendasid osaliselt kattuvad ringid, mis tõid esile

¹⁵¹ Booth 1977, p. 16.

¹⁵² Ibid., p. 16–24.

¹⁵³ Ibid., p. 17.

rollide ja ülesannete kattuvuse. 1990. aastal olid need ringid NATO liikmesriigi jaoks Ida-Lääne vastasseis, riiklikud huvid ning avalik kord.¹⁵⁴

Nii Boothi kui ka Grove'i käsitlus on aluseks paljude Anglo-Ameerika traditsiooni mereriikide kõrgema taseme meredoktriinidele. Briti meredoktriini kolmes väljaandes (1995, 1999 ja 2004) on merelise võimu rakendused sõjalised (nn kõvad), politseilised ja nn pehmed (*benign*). Sõjalised ülesanded nõuavad jõu kasutamist või sellega ähvardamist, hõlmates ka mereväe-diplomaatiat, sest diplomaatiliste eesmärkide saavutamiseks ei piisa bluffimisest, vaid vaja on reaalsel jõukasutusvõimet. Politseilised ülesanded on need, kus sõjalist võimet kasutatakse riigisisese seaduse või rahvusvahelise mandaadi jõustamiseks. Jõudu kasutatakse enesekaitseks või ainult sellisel määral, mis on vajalik seaduse vms jõustamiseks. Lahinguvõime ei ole korratagamisoperatsioonide peamine vahend, kuigi mõnes situatsioonis võib seda vaja minna. Sõjaline võime koos sõjaväelise organisatsiooni, toetusmehhanismide, eriteadmiste ja -võimetega aitab kaasa hulga selliste ülesannete täitmisele, kus vägivald või sellega ähvardamine ei ole ülesandega otseselt seotud. Nn pehmed ülesanded on humanitaar- ja katastroofiabi kohaletoimetamine, demineerimine, merepääste, hüdrograafia, laevaliikluse juhtimine jms.¹⁵⁵ Till märgib, et kõige intensiivsem tegevus – sõjapidamine – on esinemissageduselt üsna harv ja tänapäeval peamiselt kollektiivne ettevõtmine. Kõige sagedasem ja tavapärasem merejõudude tegevus on intensiivsuse skaala alumises otsas asuv korra tagamine.¹⁵⁶

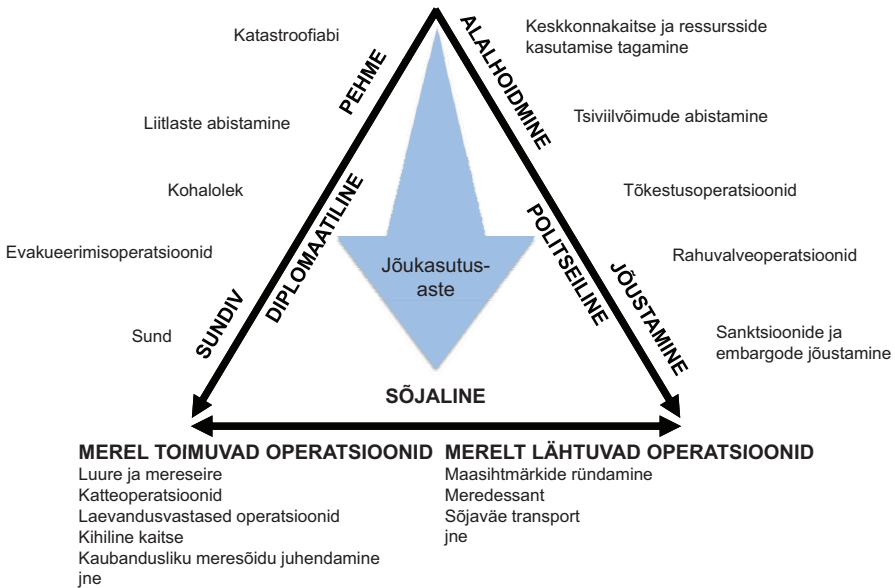
Kuninglikus Austraalia Mereväes tehti 2004. aastal mereoperatsioonide analüüs, mis kinnitas Boothi käsitlust (vt joonis 2.2.). Rollide seoseid ning nende kiiret vaheldumist illustreerib nool joonise 2.2. keskel, mis kujutab jõu kasutamise järkjärgulist eskaleerumist. Nimetatud uuring näitas veel kord, et merejõudude olemuses on määrav tähtsus sõjalisel rollil, sest võime täita politseilisi ja diplomaatilisi ülesandeid on sõjaliste vahendite ja oskuste rakendamise kaasnähtus.¹⁵⁷

¹⁵⁴ Grove 1990, pp. 232–235.

¹⁵⁵ **British Maritime Doctrine. BR 1806.** 2004, pp. 57–58.

¹⁵⁶ Till, G. 1994. *Maritime Power and the Twenty-First Century.* – Till, G. (ed). *Seapower: Theory and Practice.* Ilford: Frank Cass & Co. Ltd, p. 180. [Till 1994]

¹⁵⁷ **The Roles and Tasks of Maritime Forces.** 2004. – Semaphore. Issue 13, November 2004. [The Roles and Tasks of Maritime Forces 2004]



Joonis 2.2. Merejõudude rollide täiustatud jaotus¹⁵⁸

Briti meredoktriini 2011. aasta väljaandes on merejõudude kolm rolli ümber sõnastatud kui sõjapidamine, mereline julgeolek (*maritime security*) ja rahvusvahelised kohustused (*international engagement*), kusjuures rõhutatakse, et nende eristamine on üha keerukam.¹⁵⁹

Niisiis leiab merejõudude rollide triaad kasutust paljudes riikides ja on saanud merejõudude rollide ja ülesannete käsitlemisel ühtseks filosoofiliseks raamistikuks¹⁶⁰. Seetõttu võtab autor selle aluseks Eesti merejõudude ülesannete ning nendevaheliste seoste leidmisel. Rollide nimetamisel kasutatakse edaspidi viimases Briti meredoktriinis sõnastatud (sõjalised, merelise julgeolekuga seotud ja rahvusvahelised ülesanded), sest selline sõnastus haakub Eesti julgeolekupoliitika aluste peamiste tegevussuundadega: välispoliitika (rahvusvahelised ülesanded), kaitsepoliitika (sõjalised ülesanded) ja turvalisuspoliitika (merelise julgeoleku ülesanded).

¹⁵⁸ Australian Maritime Doctrine 2010, p. 100.

¹⁵⁹ British Maritime Doctrine. JDP 0-1. 2011, pp. 2–7.

¹⁶⁰ The Roles and Tasks of Maritime Forces 2004.

2.2. Meresõjalised ülesanded

Järgnevalt käsitletakse merejõudude rollide triaadi alust – meresõjapidamist – ning selle valdkondi ja strateegiaid.

2.2.1. Meresõjapidamine

Sõda on poliitika instrument, mida tavaliselt toidavad hirm, huvid või ideoloogia, mida iseloomustab organiseeritud vägivald ja mille eesmärgiks on ühe riigi või inimrühma tahte pealesurumine teisele riigile või inimrühmale. Globaalset julgeolekukeskkonda kujundavad paljud erinevad poliitilised, majanduslikud, religioossed, ühiskonnakorralduslikud ja keskkonnaalased arusaamad ning huvid, mille pörkumine võib viia vägivallaga ähvardamise või selle kasutamiseni. Seetõttu ei saa tänapäeval sõda ja rahu enam selgelt eristada. Kui sõda (*war*) on konflikt riikide või inimrühmade vahel, siis selle meetodiks on sõjapidamine (*warfare*).¹⁶¹ Sõjapidamises tavatsetakse XXI sajandi alguses kõnelda kõrge ja madala intensiivsusega konfliktidest. Neist esimesel juhul kohtub merejõud teise omasugusega, teisel juhul ei pruugi aga võitlust esineda. Samas on merejõud olemuselt paindlikud ja suudavad täita ülesandeid kogu konfliktispektri ulatuses ilma, et see olulist lisaressurssi nõuaks.¹⁶²

Traditsioonilise ettekujutuse järgi seisneb meresõjapidamine laevastikuüksuste vastastikusel lahingutegevuses. Nüüdisaegse lähenemise korral tuleb seda mõista kui sõjategevust, milles osalevad mere peal, kohal või vee all tegutsevad üksused ning mille tegevused on suunatud merelt mere-, maa- või õhusihtmärkide ning maalt ja õhust meresihtmärkide vastu.¹⁶³

Sõjalisi tegevusi ja võimeid merel jaotatakse meresõjapidamise valdkondadeks (*warfare areas*), mis on sarnases keskkonnas toimuvad, sarnaste vahendite ja eesmärkidega tegevused mereoperatsiooni eesmärkide täitmiseks. Meresõjapidamise valdkondi jaotatakse keskkonna järgi põhivaldkondadeks, nagu pealveetõrje, õhutõrje (*anti air warfare*, AAW) ja allveelaevatõrje (*anti submarine warfare*, ASW), ning toetavateks, nagu miinisõda, elektrooniline sõjapidamine (*electronic warfare*, EW), maasihtmärkide ründamine, meredessant, kaubandusliku meresõidu juhendamine (*naval cooperation and*

¹⁶¹ **British Defence Doctrine. JDP 0-01.** 2011. Fourth Edition. Shiverham: The Development, Concepts and Doctrine Centre, pp. 2-1–2-2.

¹⁶² **Sloggett** 2013, p. 151.

¹⁶³ **Tolderlund** 2004, s. 1-1.

guidance for shipping, NCAGS), infooperatsioonid ja kübersõda¹⁶⁴. Oluline on märkida, et nii õhutõrje, elektrooniline sõjapidamine, maasihtmärkide ründamine kui infooperatsioonid ja kübersõda on olemuselt ühendoperatsioonid, mis toimuvad mere-, maa- ja õhuväe koostöös. Töö eesmärgist lähtuvalt käsitletakse järgnevalt pealveetõrjet ja miinisõda.

Pealveetõrje tähendab kõiki tegevusi, mille eesmärgiks on vastase pealveetegevuste avastamine, tuvastamine ja tõrjumine¹⁶⁵. Pealveetõrje on mere sõja vanim ja jätkuvalt tähtsaim distsipliin, sest enamik laevu sõidab vee peal. Nii on kõikidel sõjalaevadel olemas pealveetõrjevõime vähemalt suurtüki või kuulipilduja näol. Spetsiaalselt pealveetõrjeks ehitatud laevad on raketikaatrid ja korvetid¹⁶⁶, mis on relvastatud laevavastaste rakettide ja suurtükkidega, varem ka torpeedodega.¹⁶⁷ Pealveetõrje- (ka õhu- ja allveelaevatõrje-) tegevused võib üldjoontes jagada kaheks faasiks: (1) sihtmärkide otsimiseks, avastamiseks ja tuvastamiseks (vt alapeatükk 2.2.4.) ning (2) reaktsioonideks, milles võidakse kasutada relvi (alates hoiatuslaskudest suurtükiga kuni raketitõrjennakuni) või mitte kasutada (nt raadiotelefonivestlus jms; vt joonis 2.3.).

Miinisõda jaguneb miiniveeskamiseks ja miinitõrjeks. Miinisõja olulisust tänapäeval illustreerib fakt, et 70% Ameerika Ühendriikide mereväe sõjalaevade lahingukahjustest alates 1950. aastatest on põhjustanud meremiinid¹⁶⁸. Lisaks on neid kasutatud kõikides suuremates külma sõja järgsetes konfliktides, viimati teadaolevalt 2011. aastal Liibüa operatsioonil¹⁶⁹. Meremiinid jagunevad ankurdatud kontaktmiinideks ja põhja- ehk mõjumiinideks, mille initsieerib möödasõitva laeva magnet-, akustiline või rõhuväli¹⁷⁰. Miin on odav, kuid efektiivne relv, mida kasutatakse nii laevade uputamiseks, sadamate blokeerimiseks kui merealade kasutamise takistamiseks vastase poolt. Kuigi tänapäeval kasutatakse ka üsna vanu ja lihtsa ehitusega miine, on modernset meremiini tehniliselt keeruline kahjutustada.¹⁷¹

¹⁶⁴ **AJP-3.1**, 2004, Art. 0140–0148.

¹⁶⁵ **Kristensen** 2006.

¹⁶⁶ Siin ja edaspidi lähtub autor lääne kultuuriruumis üldlevinud sõjalaevatüüpide jaotusest (vt alapeatükk 3.2.).

¹⁶⁷ **Tolderlund** 2004, s. 9-3.

¹⁶⁸ **Choi, T.** 2012. One Does Not Simply 'Close' the Strait of Hormuz. – Canadian Naval Review. Vol. 8, No. 1 (Spring 2012), p. 29. [**Choi** 2012]

¹⁶⁹ **Libya Conflict: Clearing Mines at Misrata Port.** – BBC News. <<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-13300510>>, (09.04.2014).

¹⁷⁰ **Joergensen, T. S.** 1998. U.S. Navy Operations in Littoral Waters. 2000 and Beyond. – Naval War College Review. Spring 1998, Vol. LI, No. 2, p. 22. [**Joergensen** 1998]

¹⁷¹ **Why Australia Needs a Mine Warfare Capability.** 2004. – Semaphore. Issue 7, July 2004.

Meremiine saab veesata pealveelaevadelt, allveelaevadelt ja lennukitelt, miinitõkkeid võib rajada vastase merealasse ründe- (*offensive mining*) või oma rannikumerre kaitsmise (*defensive mining*) eesmärgil. Meremiin on ka psühholoogiline relv, mille ülesanne on tekitada ohtu. Vastavalt 1907. a Haagi VII konventsiooni artiklile 3 tuleb veesatud miinidest kõiki osalisi teavitada¹⁷². Miiniohtu on seega võimalik tekitada ka miine veeskamata: lihtsalt deklareerides, et kindel mereala on mineeritud. Miinitõrje eesmärk on miiniohu vähendamine ning see koosneb miinitraalimisest ja -jahtimisest.

2.2.2. Mereala valdamine

Meresõjapidamise ajalooline eesmärk on olnud **mereülemvõimu** saavutamine, mis tähendab vabadust merd kasutada ja vastasele selle kasutamist keelata veeluses, veepealses ja vee kohal paiknevas keskkonnas¹⁷³. Juba tänapäevase meresõjateooria rajajale Mahanile oli selge, et üldjuhul ei tohiks suuremaid meresõjalisi operatsioone ette võtta juhul, kui merelise üleoleku tagamine piisavalt pika ajavahemiku jooksul pole tõenäoline¹⁷⁴. Erinevalt maismaast ei saa merd vallutada ega okupeerida ja seetõttu on meresõjapidamise eesmärk just mere kasutamine oma eesmärkidest lähtuvalt, mitte niivõrd veela kui sellise omamine.

Mereülemvõim ei saa olla täielik, vaid esineb erinevatel astmetel¹⁷⁵. Seoses meremiinide, torpeedode, allveelaevade ja lennuvahendite kasutuselevõtuga XX sajandil pole täielik mereülemvõim enam isegi suurvõimude puhul mõeldav ja seetõttu on alates 1970. aastatest kasutusele võetud **mereala valdamise** (*sea control*) mõiste¹⁷⁶. Teiseks oli XX sajandiks oluliselt kasvanud õiguslike ja poliitiliste piirangute hulk, mis ei lasknud suurriikidel merd enam nii vabalt kasutada, kui need oleksid soovinud¹⁷⁷. Mereala valdamine on olukord, mis tekib, kui kellelgi on teatud merealal mingi ajavahemiku jooksul tegutsemisvabadus oma eesmärkide saavutamiseks nii

¹⁷² **Convention (VIII) relative to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines.** 1907. The Hague, 18 October 1907, Art. 3 and 4. Rahvusvahelise Punase Risti koduleht. <<https://www.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/INTRO/215>>, (18.06.2015).

¹⁷³ **AAP-6**, 2014. Sub *command of the sea*. Militermi tõlge.

¹⁷⁴ **Till** 2012, lk 244.

¹⁷⁵ **Corbett** 1911/2004, p. 87, 100.

¹⁷⁶ **Turner, S.** 1974. Missions of the U.S. Navy. – Naval War College Review. Vol. XXVI, No. 5, March–April 1974. [**Turner** 1974]

¹⁷⁷ **Till** 2012, lk 248.

veealuses, veepealses kui vee kohal paiknevas keskkonnas¹⁷⁸. Kuna sõjalised lõppeesmärgid ei asu merel, vaid maismaal, on mereala valdamise kaugem siht maajõudude toetamine, s.o jõukuvamine, ning sõjalise ja mittesõjalise meretranspordi võimaldamine¹⁷⁹. Mereala valdamine loob manöövriala, mille abil on võimalik saavutada eesmäärke maismaal¹⁸⁰. Tegemist on sõja-aja terminiga: rahuajal lahendatakse mere kasutamise küsimused üldjuhul rahvusvahelise mereõigusega. Küll aga aitab rahuajaline mereväeline kohalolek (*naval presence*) vaenutegevuse puhkedes kiirelt saavutada mereala valdamist (vt alapeatükk 2.5.)¹⁸¹.

Ruumiliselt võib mereala valdamine olla üldine (nt terve Läänemeri) või lokaalne (nt Soome laht, meredessandi lähteala vms) ning see hõlmab peale veepinna ka veemassi ja õhuruumi¹⁸². Tänapäevased väeliigiülesed ühendoperatsioonid on toonud muuhulgas kaasa vajaduse luua lahinguruumi ülekaalu (*battlespace dominance*), milles mereala valdamine täidab olulist rolli¹⁸³.

Mereala valdamine jaguneb ajateljel ajutiseks või püsivaks ning valdamisastmelt piiratud valdamisest absoluutseni (vt tabel 2.1.). Piiratud valdamise puhul on mereala valdajal suur tegevusvabadus, samal ajal kui vastaspool tegutseb märkimisväärse riskiga. Absoluutne valdamine tähendab, et tugevam konfliktiosaline saab tegutseda ilma olulise riskita ja vastaspool ei saa üldse tegutseda. Tavapärane olukord on siiski vaidlustatud valdamine, kus kummalgi poolel pole piisavat ülekaalu.¹⁸⁴

Mereala valdamise astmed on suhtelised: neid peab vaatlema eesmärkide ja strateegilise olukorra kontekstis. Nii tekitab näiteks vastase pealveelahingugrupp meredessandiks vaidlustatud valdamise, kuid see ei pruugi avaldada mõju allveelaevade või merelennuväe tegevusele.¹⁸⁵

¹⁷⁸ AAP-6, 2014. *Sub sea control*.

¹⁷⁹ Vego, M. 2013. Getting Sea Control Right. – United States Naval Institute Proceedings. November 2013, pp. 64–65. [Vego 2013]

¹⁸⁰ Addison, V. G., Dominy, D. 2010. Got Sea Control? – United States Naval Institute Proceedings. March 2010, p. 19. [Addison, Dominy 2010]

¹⁸¹ Vego 2010, p. 30.

¹⁸² Vego 2013, p. 66.

¹⁸³ British Maritime Doctrine. BR 1806. 2004, p. 43.

¹⁸⁴ Vego 2013, p. 67.

¹⁸⁵ Addison, Dominy 2010, p. 20.

Tabel 2.1. Mereala valdamise astmed¹⁸⁶

1	Absoluutne valdamine Täielik vabadus segamatult tegutseda. Vaenlase tegutsemine on võimatu.
2	Praktiline valdamine Võimalus tegutseda suure vabadusastmega. Vaenlase tegutsemine on seotud suure riskiga.
3	Vaidlustatud valdamine Konfliktiosalised tegutsevad märkimisväärselt riskides. See hõlmab vajadust kehtestada kindlaks operatsiooniks piiratud alal piiratud ajavahemikus praktiline valdamine.
4	Praktiline valdamine vaenlase poolt Teine aste ümberpööratult
5	Absoluutne valdamine vaenlase poolt Esimene aste ümberpööratult

Mereala valdamise saavutamise viisideks pidas Corbett otsustavat lahingut ja laevastikublokaadi¹⁸⁷ (mida ei tohi segamini ajada merekaubanduse blokeerimise ehk kaubandusblokaadiga). Merelahing võib olla otsustava mõjuga järgnevatele sündmustele merel, aga ka maismaal. Tänapäeval saab otsustav võit merel harilikult mitte taktikatasandi üksikkokkupõrke tulemusena, vaid kumulatiivselt operatsioonitasandil.¹⁸⁸ Sellest hoolimata on Nõukogude Liidu admirali Gorškovi arvates lahing siiski kõige kiirem, tõhusam ja kindlam viis mereala valdamise saavutamiseks¹⁸⁹. Kuigi mere- lise julgeoleku eeskõnelejad väidavad, et traditsioonilised merelahingud on XXI sajandi alguseks ajalugu, näitavad sündmused nii Venemaal kui Hiinas pigem vastupidist¹⁹⁰.

Laevastikublokaadi tänapäevane vorm on väljumiskontroll (*sortie control*). Selle eesmärk on neutraliseerida vastase laevad ükshaaval, kui need sadamast väljuvad, ning pudelikaelte kontrollimine (*chokepoint control*), kus vallatakse geograafilisi sõlmpunkte, mida vastane ei saa vältida¹⁹¹. Väljumiskontrolli näiteks on 2008. aasta Vene-Gruusia sõda, kus Vene Föderatsiooni Musta mere laevastik hävitas Gruusia mereväe üksused ükshaaval sadamates või

¹⁸⁶ Till 2012, lk 249.

¹⁸⁷ Corbett 1911/2004, p. 168.

¹⁸⁸ Till 2012, lk 261–264, 277.

¹⁸⁹ Gorshkov, S. 1979. Sea Power of the State. Annapolis MD: Naval Institute Press, p. 224.

¹⁹⁰ Sloggett 2013, p. 167.

¹⁹¹ Turner 1974, p. 8.

siis, kui need üritasid merele pääseda¹⁹². Pudelikaelte kontrollimise näiteks on 1930. aastate Eesti-Soome salajane mereväekoostöö Soome lahe sulgemiseks, täpsemalt taheti sulgeda Nõukogude Balti laevastik Soome lahe idasoppi¹⁹³.

Võimaliku Eesti kaitsmise ja vabastamise operatsiooni eelduseks on lahinguruumi ülekaal ja Läänemere valdamine, et tagada nii tsiviil- kui sõjaline meretransport, maaväeüksuste väekaitse merelt lähtuva ohu vastu ning liitlaste jõukuvamine maale. Kuna Eesti pole selleks üksi suuteline ja peab enamalt jaolt toetuma liitlasabile, on väikese rannikuriigi suurim eesmärk mereala kohalik ja ajutine valdamine, et meretransport jõuaks turvaliselt sadamatesse ning et toetada maaväge¹⁹⁴.

Pole kahtlust, et võimaliku sõjalise kriisi või konflikti korral Läänemere regionis on agressori eesmärk saavutada mereala valdamine vähemalt mere idaosas, et toetada oma maaväeoperatsioone tiivalt – nagu ka külma sõja ajal¹⁹⁵ – või olla lihtsalt ähvarduseks, kasutades jõulist mereväediplomaatiat. Nii Gruusia-Vene sõda 2008. aastal kui Krimmi poolsaare annekteerimine 2014. aastal näitasid, et peamiseks kasutatud meetodiks on laevastikublokaad, millega kaasneb kaubandusblokaad. Kuna nii Gruusia kui Ukraina merevägi olid konflikti alguses sadamas ega näidanud initsiatiivi, teostas Vene Föderatsiooni Musta mere laevastik edukalt väljumiskontrolli, hävitades vastase laevad sadamates, sealt väljumisel või blokeeris sadama füüsiliselt¹⁹⁶.

Iseseisvalt saavutatavaks esmase kaitse ambitsiooniks Eesti-sugusele väikesele rannikuriigile võib seega pidada mereala väga piiratud valdamist. Sel otstarbel on vaja pealvee- ja miinitõrjevõimet, et tagada laevateede turvalisust. Piiratud ressursside tõttu on tegemist teise eesmärgiga. Esmane eesmärk on siiski mereala valdamise takistamine.

¹⁹² **Giragosian, R.** 2008. Georgian planning flaws led to campaign failure. – Jane's Defence Weekly. 22 August 2008, p. 23.

¹⁹³ **Leskinen, J.** 2000. Vendade riigisaladus: Soome ja Eesti salajane sõjaline koostöö Nõukogude Liidu võimaliku rünnaku vastu aastatel 1918–1940. Tallinn: Sinisukk.

¹⁹⁴ **Børresen** 1994, p. 156.

¹⁹⁵ **Gjelsten, R.** 2004. The Role of Naval Forces in Northern Waters at the beginning of a New Century. – Navies in the Northern Waters 1721–2000. Hobson, R., Kristiansen, T. (ed). London, Portland, OR: Frank Cass, 2004, p. 278. [Gjelsten 2004]

¹⁹⁶ **Russia sinks own ships to sink Ukrainian vessels, official says.** 2014. – Fox News. <<http://www.foxnews.com/world/2014/03/06/russia-sinks-own-ship-to-block-ukrainian-vessels-official-says/>>, (09.04.2014).

2.2.3. Mereala valdamise takistamine

Kui mereala valdamine on olemuselt ofensiivne, siis selle takistamine strateegiatasandil defensiivne tegevus. Viimane on nõrgema konfliktiosalise peamine eesmärk.¹⁹⁷ Nagu eespool öeldud, on mereala valdamise takistamine vastase takistamine mingi mereala valdamisel, suutmata seda ise vallata¹⁹⁸. Mereala valdamise takistamine ei ole mereala valdamise vastand, sest ka mereala vallates on vaja vastase tegevust takistada.¹⁹⁹ Ühendriikide admiral Turneri arvates on sisuliselt tegu merel toimuva sissisõjaga, kus vastasele antakse hoop iseenda valitud ajal ja kohas, et saavutada maksimaalne üllatusmoment. Mereala valdamise takistaja ei pea vastasega silmitsi seisma, vaid lööb ja kaob. Nii saab palju nõrgem jõud edukalt nurjata ülekaaluka vastase kavatsusi.²⁰⁰ Ühest küljest iseloomustab meresõjapidamist avamerel ofensiivsus taktikatasandil: võrdsete võimete korral võidab see, kes ründab esimesena. Seetõttu võib nõrgem konfliktiosaline mereala valdamise takistamiseks operatsiooni- ja taktikatasandil kasutada ründetegevusi.²⁰¹ Teisalt on kaitse rannikulähedastes vetes – nagu maismaal toimuv kaitsetegevus – alati sõjapidamise tugevam vorm nagu ka maismaal²⁰². Kaitsjale annavad eelise rannikulähedase keskkonna keerulisus ja tihedus (rohkem liiklust, mitmekülsem topograafia, rohkem tegevust elektomagnetspektris) ning kohalike olude hea tundmine (vt alapeatükk 2.5.).

Mereala valdamise takistamise meetoditena nimetab Corbett laevastiku kohalolu ja väiksemaid vasturünnakuid²⁰³, mida tänapäeval käsitletakse pigem koos. Laevastiku kohalolu tähendab kokkupõrgete vältimist ja ohu põhjustamist pelga olemasoluga. Selline strateegia on väärtuslik niisuguse laevastiku jaoks, kes teab, et jääb vastaspoolele arvult või kvaliteedilt alla, ega looda saavutada või vaidlustada mereala valdamist tavalisel viisil. Laevastiku kohaolu võib ulatuda keskmise intensiivsusega pealetungist skaala ühes otsas passiivse vastupanu ehk heidutuse teises. Selle eesmärk on pideva kimbutamise ja eestlipsamise abil võtta tugevamalt konflikti-

¹⁹⁷ Vego 2013, p. 64.

¹⁹⁸ AAP-6, 2014. Sub *sea denial*.

¹⁹⁹ **British Maritime Doctrine. BR 1806.** 2004, pp. 42–43.

²⁰⁰ Till 2012, lk 251.

²⁰¹ **Hughes, W. P.** 2000. *Fleet Tactics and Coastal Combat*. Second Edition. Annapolis MD: Naval Institute Press, p. 27.

²⁰² **Börresen** 1994, p. 150. Rünnaku ja kaitse vahekorra (maasõjapidamises) vt **Clausewitz, K. von.** 2004. Sõjast. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus, lk 467–480. [Clausewitz 2004]

²⁰³ **Corbett** 1911/2004, p. 168.

osaliselt võimalus oma üleolekust kasu lõigata või säästa laevastikku. Mahani sõnul peaks nõrgem osaline võimalikult palju viibima merel ning püüdma liikuvuse ja puhutise väljailmumistega vaenlast heidutada.²⁰⁴ Sellist kontseptsiooni võib nimetada merel toimuvaks väikesõjaks (*small war*).

Mereala valdamise takistamise meetodina on käsitatav ka kaapersõda, kuigi Till liigitab selle laevastiku kohaolu²⁰⁵ ja Corbett mereülemvõimu kasutamise alla²⁰⁶. Kaapersõda on suunatud ennast mitte kaitsta suutvate sihtmärkide (kaubalaevade) vastu ja selle eesmärk on efekti saavutamine maailmamajanduse kaudse mõjutamise või otseselt vastase varustusteede ära lõikamise kaudu²⁰⁷.

Rannikuriigi jaoks, mida ähvardab rünnakuoht merelt, on mereala valdamise takistamise strateegiaks rannakaitse. Tõrjutav oht on vastase jõukuvamine: laevastiku tuletoetus maaväeüksustele ja meredessant. Laevastiku tuletoetuse eesmärk on meredessandi või maaväe toetamine või siis oluliste sihtmärkide hävitamine iseseisvalt (nt sillad, elektrijaamad jne). Kuna kasutatavateks relvadeks on nii laevasuurtükid kui raketrelvad, saab suurt osa Eestist mõjutada merelt lähtuvate rünnakutega. Seetõttu tuleb kaitset merelt lähtuva ohu vastu pidada Eesti sõjalise riigikaitse lahutamatuks osaks, milleta pole võimalikud ka maaoperatsioonid.

Vastase meredessanti on kõige efektiivsem tõrjuda merel, kui maabumisüksus on laevadel ja laevad kompaktses formatsioonis²⁰⁸. Kuigi taktikaliselt on maabumisüksus kõige haavatavam siis, kui liigutakse dessantlaevadelt rannale, on dessandi lõppeesmärk üllatusmomenti kasutades vältida vastu-tegevust või seda edasi lükata. Meredessanti püütakse alati sooritada rannalõigul, kus ei ole vastase tõrjeüksusi. Nii saab otsustavaks kiirus: edu saadab seda, kes jõuab tuua dessandikohta kiiremini oma lahinguüksusi. Peale maabumist ja dessanti toetava laevastiku tuleulatusest väljumist on dessantüksuse tõrjumiseks vaja vähemalt kolmekordset jõudude ülekaalu²⁰⁹. Meredessandiga kaasneb alati laevastiku tuletoetus nii suurtükkide kui raketrelvadega. Seetõttu on vääri Eestis levinud arusaam, et ohtu merelt on võimalik tõrjuda rannal paikneva jalaväega. Esimeses Lahesõjas olid Iraagi poolel Pärsia lahel seilava USA 5. merejalaväe ekspeditsioonibrigaadi

²⁰⁴ Till 2012, lk 281–284.

²⁰⁵ Till 2012, lk 282, 336.

²⁰⁶ Corbett 1911/2004, p. 168.

²⁰⁷ Australian Maritime Doctrine 2010, p. 195.

²⁰⁸ Grove 1990, p. 51.

²⁰⁹ Smedberg, M. 1996. Om Sjökriget. Stockholm: Page One Publishing AB, s. 116.

tõrjeks valmiduses vähemalt neli diviisi, sest polnud teada, kus ameeriklased kavatsevad maabuda²¹⁰. Konflikti korral pole Eestil sellist ressursi võimalik leida, arvestades Venemaa pikaajalist ühendoperatsioonide kogemust, mis tähendab rünnakut kõikides sõjapidmiskeskkondades.

Rannakaitse strateegia rakendamise peamised meresõjalised võimed on pealveetõrje- ja miiniveeskamisvõime. Sõjapidamist rannikumeres nimetatakse rannikuala sõjapidamiseks (*littoral warfare*). Taani omaaegse kaptenleitnandi Tim Sloth Jørgenseni sõnul koosneb tänapäevane rannikuala sõjapidamine keskkonnaga integreeritud kihtidest, et tagada kaitse sügavus. Välimise kihi moodustavad geograafilistesse pudelikaeltesse ja vastase mereteedele paigutatud konventsionaalsed allveelaevad, mis on nende avastamatuse tõttu tänapäevalgi asümmeetrilist mõju omavad relvasüsteemid. Nii olid külma sõja ajal Taani ja Norra mereväe ainus meresõjaline võime, mida Nõukogude Liit tõsiselt võttis, just konventsionaalsed allveelaevad²¹¹. Järgmine kiht koosneb koordineeritud õhurünnakutest ning raketikaatrite ja liikuvate kalda-raketipatareide rünnakutest. Sellele järgnevad kaitse-miinitõkked (*defensive minefield*), mida võib veesata nii sõja- kui tsiviillaevadelt, samuti allveelaevadelt ja lennukitelt. Sisemise kihi moodustavad kaldasuurtükid ning maaväeksused.²¹²

Eraldiseisvana ei taga ükski nendest kihtidest tõhusat kaitset merelt lähtuva ohu vastu: edu on saavutatav vaid nende koostöös. Nii tuleb näiteks rannikuvettesse veesatud miinivälju kaitsta pealveetõrje abil²¹³. Niisiis on mineerimise üheks eelduseks pealveetõrjevõime.

Nagu esimeses peatükis mainitud, on Eesti asukohast võimalik häirida vastase merekommunikatsioone. Vene Föderatsiooni Balti laevastiku peamine tugipunkt asub Eestist läänes, Kaliningradi oblastis, ja sellel puudub maismaaühendus emamaaga. Meretransport Kaliningradi ja Soome lahe idasopi vahel on võimalikule vastasele strateegilise tähtsusega. Geograafiliselt pakub Soome laht head võimalust pudelikaela kontrollimiseks, mille eeldus on tihedam sõjaline koostöö Soome Vabariigiga. Teoreetiliselt on võimalik häirida vastase tsiviilmeretransporti, kuid esimeses peatükis

²¹⁰ **Brown, R. J.** 1998. U.S. Marines in the Persian Gulf, 1990–1991. With Marine Forces Afloat in Desert Shield and Desert Storm. Washington, DC: History and Museums Division, Headquarters, U.S. Marine Corps, pp. 118, 167.

²¹¹ **Gjelsten** 2004, p. 298.

²¹² **Joergensen** 1998, pp. 24–25.

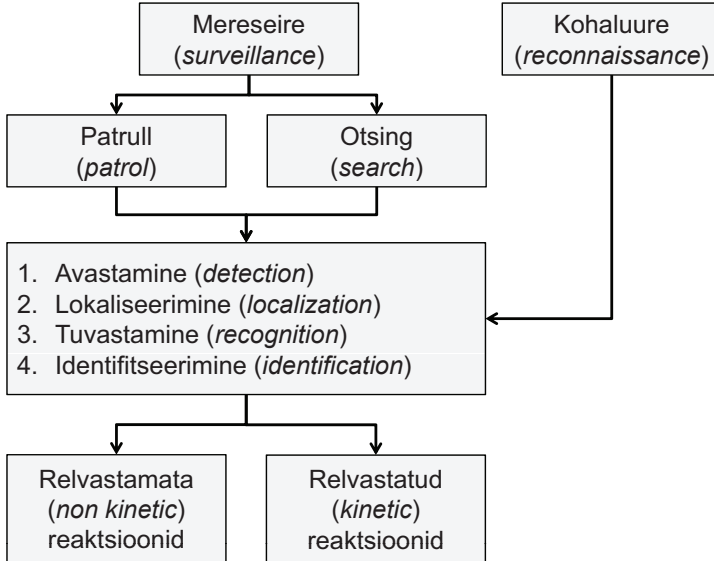
²¹³ **Vego, M.** 2014b. Coastal Defence. Systems, Solutions, Tactics. – Naval Forces, No. II, p. 18. [Vego 2014b]

mainitud meretranspordi globaliseerunud omandisuhted teevad selle juriidiliste ja poliitiliste tagajärgede etteaimamatuse tõttu äärmiselt keerukaks.

Seega on ka mereala valdamise takistamise sõjalised võimed pealveetõrje- ja miinisõjavõime (st mineerimisvõime). Selle tarvis kasutatavad platvormid võivad olla allveelaevad, raketikaatrid ja liikuvad kalda-raketipatareid ning relvad meremiinid, pealveetõrjeraketid ja torpeedod (vt alapeatükk 3.2.2.).

2.2.4. Mereluure

Meresõjapidamise aeganõudvaim tegevus on vastase või võimaliku vastase leidmine, mida nimetatakse mereluureks (*scouting*) ning mis jaguneb mere-seireks ja kohaluureks (vt joonis 2.3.). Kohaluure (ka *reke*; *reconnaissance*) eesmärk on visuaalse vaatluse või muude meetodite abil hankida informatsiooni vastase tegevuse ja ressursside või mereala meteoroloogiliste, hüdrograafiliste või geograafiliste näitajate kohta²¹⁴. See tähendab, et pärast esmase luureinfo saamist, mis viitab huvipakkuva objekti kohalolule, saadetakse välja kohaluureüksus, kelle eesmärk on objekt tuvastada ja selle kohta võimalikult palju infot koguda. Selleks kasutatakse nii peal- kui allveelaevu ja lennuvahendeid (ka mehitamata).



Joonis 2.3. Mereluure ülesehitus ja reaktsioonid²¹⁵

²¹⁴ AAP-6, 2014. Sub *reconnaissance*. Militermi tõlge.

²¹⁵ MTP-1(E), 2010. Vol. I, pp. 6–10 põhjal autori koostatud.

Mereseire (*sea surveillance*) on seevastu veepealsete ja -aluste alade süsteemne vaatlemine kõigi kättesaadavate ja otstarbekate vahenditega, et avastada ja tuvastada vee peal või all liikuvaid, sõbralike jõudude ja vaenlase laevu, allveelaevu ja muid veesõidukeid ning teha kindlaks nende liikumisandmeid²¹⁶. Tavapärane, kokkupörke vältimiseks tehtav radarvaatlus, mis toimub laeva sillal, on samuti osa mereseirest. Mereseiret tehakse alaliselt üksiklaeva või laevastikuüksuse ümber, huvipakkuval merealal või rannikuriigi huvialas (nt territoriaalvetes ja majandusvööndis). Mereseire tulemuseks on tuvastatud merepilt, mis on pealvee-, allvee-, amfiib- ja õhutegevusi kujutav, geograafiline töödeldud infokogum ning sisaldab lisaks kontaktiinfole ka geo- ja keskkonnateavet²¹⁷. Tuvastatud merepilti kasutatakse nii operatsioonitasandil otsuste langetamiseks kui taktikatasandil sihtmärgistamiseks. Kui operatsioonitasandi merepilt ei pruugi olla reaajas, siis taktikatasandil peab see olema reaajas. Mereseiret teostavad nii laevad, lennukid, allveelaevad, mehitamata süsteemid kui ka kaldavaatlus- ja kaldaradarijaamad. Meresõjapidamine on alates Teisest maailmasõjast olnud erinevalt maa- ja õhuväest n-õ pildipõhine: taktikaliste relvakasutusotsuste aluseks on tuvastatud merepilt. Tänapäevaste elektrooniliste lahingujuhtimissüsteemide kasutuselevõtuga on ka maa- ja õhuväed üle minemas reaajas, pildipõhisele juhtimisele.²¹⁸

Seega on riigi territooriumi kaitseks vajalike meresõjaliste tegevuste ja võimete vundament just mereseire. Ilma selleta jäävad muud arendatavad võimed nišivõimeteks, mida on riigi territooriumi esmaseks kaitseks keeruline kasutada.

Mereseire meetodid on patrullimine ja otsing. Patrullimine (*patrol*) tähendab üksuste paigutamist kindlale joonele või alale, kust ei soovita huvipakkuvate objektide märkamata läbisõitu, kusjuures eelduseks ei ole teadmine vastase kohalolust.²¹⁹ Mereseire teine meetod, otsing (*search*), on mereala süsteemne uurimine, et teha kindlaks huvipakkuva kontakti olemasolu või selle puudumine (nt allveelaevajaht, aga ka merepääste)²²⁰.

Eesti kaitseks vajalik operatsioonitasandi mereseire ala algab Briti saartega, hõlmates Inglise kanalit ja Põhjamerd. Selline ala annab piisava

²¹⁶ AAP-6, 2014. Sub *sea surveillance*. Militermi tõlge.

²¹⁷ **Maritime Situational Awareness** 2011, ANNEX A põhjal.

²¹⁸ **Friedman, N.** 2007b. Navies and Technology. – The Politics of Maritime Power. A Survey. Tan, T. H. A. (ed). First Edition. London and New York: Routledge, pp. 51–53.

²¹⁹ **Tolderlund** 2004, s. 9–4.

²²⁰ **MTP-1(E)**, 2010. Vol. I, Art. 6258.

eelhoiatuse ja sellise mereseire saavutamiseks kasutab Eesti NATO kollektiivkaitse vahendeid.

Eesti kaitseks vajalik taktikaline seireala hõlmab enam-vähem pool Läänemerd. Selle ala katmiseks on vaja vähemalt kolme patrulljoont. Esimene ulatub Kirde-Eesti rannikult Soomeni ja aitab avastada Soome lahe idasopist väljunud vastase üksusi. Teine samaväärne patrulljoon asub Gotlandi ja Läti lääneranniku vahel ning selle eesmärgiks on avastada läänest lähenevaid vastase üksusi. Kolmas patrulljoon kulgeb paralleelselt territoriaalvete piiriga, kusjuures piir ise on vaenutegevuse korral hävitusala piir (*kill line*)²²¹. Alalisse mereseiresse Läänemerel annavad panuse nii NATO riigid kui neutraalsed liitlased Soome ja Rootsi.

Rannikuriigi mereluure osa on kaldaradarite seiresüsteem, mille abil avastada ja jälgida vaenulikke pealveekontakte ning neid relvakasutuseks sihtmärgistada²²². Kaldaradaritel põhinev avastamissüsteem on aluseks ka mereolukorrateadlikkuse saavutamisele ja merelise julgeoleku ohtudele reageerimisele (vt alapeatükk 2.3.3.).

Nii patrullimis- kui otsingufaasideks on avastamine, lokaliseerimine, tuvastamine ja identifitseerimine. Avastamise käigus tehakse visuaalse vaatluse või sensorite, nagu radar ja elektroonilised vahendid, abil kindlaks kontaktide olemasolu või puudumine. Lokaliseerimise käigus selgitatakse välja kontakti asukoht ning liikumisandmed (kurss ja kiirus) üldjuhul radari või siis näiteks elektrooniliste sensoritega ristpeilimise abil.²²³

Pildiloomes tähtsaim osa on tuvastamine, mille käigus tehakse kindlaks kontakti tunnused (millise objektiga on tegu). Tuvastamise täpsus ulatub üsna umbmäärasest määratlusest „sõjalaev” või „mittesõjalaev” kuni laevaklassi või konkreetse laeva määramiseni. Teine oluline, tuvastamisega seotud mõiste on tuvastusaste (*recognition confidence level*). Kõrgeim tuvastusaste on kindel sihtmärk (*certain target*). See on visuaalselt tuvastatud kontakt, mille on tuvastanud vaatluse teel kompetentne isik ja mida jälgitakse pidevalt radariga. Keskmine tuvastusaste on tõenäoline sihtmärk (*probable target*), mis võib täita kindla sihtmärgi kriteeriume, kuid mida pole pidevalt radariga jälgitud, või sihtmärk, mis on tuvastatud mingi muu vahendiga kui visuaalne vaatlus. Kõige madalam tuvastusaste on võimalik sihtmärk (*possible target*), mis ei ole küll nõuete järgi tuvastatud, kuid mille puhul on alust ole-

²²¹ MTP-1(E), 2010. Vol. I, Art. 6123.

²²² Vego 2014b, p. 19.

²²³ MTP-1(E), 2010. Vol. I, Art. 6240–6242.

tusteks ning mis vajab täpsemat tuvastamist.²²⁴ Nõutav tuvastusaste sõltub olukorrast ja ressurssidest, kuigi taktikaliste otsuste tegemiseks on vaja nii detailset merepilti kui võimalik. Arvestades tänapäevaseid poliitilisi ja õiguslikke piiranguid, on relvakasutuseks üldjuhul vajalik kindla sihtmärgi olemasolu, sest ainult inimsilmaga on võimalik tuvastada objekte 100%-lise tõenäosusega. Tiheda laevaliiklusega Läänemeres ja eriti Soome lahes pole sõjaliste sihtmärkide tuvastamine muul moel kui visuaalsel teel mõeldav.

Tuvastamisele järgneb identifitseerimine, mille käigus antakse kontaktile vastavalt etteantud kriteeriumidele üks kuuest standardidentiteedist: vaenulik, kahtlane, tundmatu, neutraalne, oletatavasti sõbralik ja sõbralik²²⁵. Nimetatud kriteeriumid pannakse paika enne iga operatsiooni sõltuvalt olukorrast.

Kogu mereluure – nagu ka rannikuala sõjapidamise – ülesehitus on kihiline. Mereluure põhivahendid on horisoni taga olevated laevad ja lennubahendid, mis tegutsevad nii sensorikandjatena kui tuvastavad sihtmärke, rannikuvetes tegutsevad laevad, mis tegelevad peamiselt tuvastamisega, ning kaldapealsed paiksed ja liikuvad sensorid.

2.3. Merelise julgeoleku ülesanded

Alljärgnevalt analüüsitakse merejõudude rollide triaadi teist külge: merelise julgeoleku ülesandeid.

2.3.1. Mereline julgeolek

Terminil *julgeolek* on tänapäeval erinevaid tähendusi, mis sõltuvad vaatenurgast, tingimustest ja kirjeldatavatest nähtustest. Võib eristada kollektiivset ja individuaalset, riiklikku ja rahvusvahelist, sise- ja välisjulgeolekut. Samuti eristatakse nn pehmet ja kõva julgeolekut. Traditsioonilisele nn kõvale julgeolekule ehk riigikaitsele on lisandunud nn pehmed dimensioonid: sotsiaalne, majanduslik ja keskkonnaalane, mis on omavahel tihedalt seotud ja mõjutavad oluliselt nn kõva julgeolekut. Kui traditsiooniline nn kõva julgeolek on kollektiivne, siis nn pehme julgeolek on nii kollektiivne kui individuaalne.²²⁶ Siiski on nimetatud jaotiste vahel tänapäeval üha keerulisem vahet teha ja

²²⁴ Ibid., Art. 6243.

²²⁵ MTP-I(E), 2010. Vol. I, Art. 6244.

²²⁶ Stocker, J. 2013. The Exposed Flank: Maritime Security for the UK Homeland and the Role of the Royal Navy. – The Naval Review. Vol. 101, November 2013, No. 4, p. 354. [Stocker 2013]

seetõttu iseloomustatakse julgeolekut kui jagamatut ja terviklikku²²⁷. Kõige laiemalt tähendab julgeolek siiski üht – ohtude puudumist²²⁸.

Nii individuaalset kui kollektiivset julgeolekut ähvardavate looduslike ja inimtekkeliste ohtude nimekiri merel on pikk: ebaseaduslik kalapüük, looduskatastroofid, terrorism, narkokaubandus, piraatlus ja relvastatud rööv, keskkonnareostus, ebaseaduslik relvakaubandus, inimkaubandus, batümeetria muutused, vaidlused merealade üle, ohtlike kaupade vedu jne²²⁹. Kõige laiemas tähenduses kätkeb *mereline julgeolek* neid kõiki ja seetõttu puudub ühtne definitsioon. Nii on Ameerika Ühendriikide mereväe mereliste julgeolekuoperatsioonide (*maritime security operations*) eesmärk kaitsta merelist suveräänsust ja ressursse ning võidelda merelt lähtuva terrorismi, relvade leviku, rahvusvahelise kuritegevuse, piraatluse, keskkonna hävitamise ja illegaalse immigratsiooniga²³⁰. Laevandussektori jaoks tähendab mereline julgeolek kauba ohutut ja häireteta saabumist sihtsadamasse rahvusvahelise kuritegevuse ohvriks langemata. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (International Maritime Organization) käsitab merelist julgeolekut meresõiduohutuse (*maritime safety*) osana. Siiski on oluline vahet teha ohutusel ja julgeolekul (turvalisusel). Neist esimese eesmärk on vältida mereõnnetustest laevadest ja meremeeste inimlikest vigadest tingitud õnnetusi ning teise eesmärk kaitsta tahtlike seadusevastaste tegude eest.²³¹ Akadeemilisema ja üldisema definitsiooni annab Klein: mereline julgeolek on riigi maa- ja mereterritooriumi, infrastruktuuri, majanduse, keskkonna ja ühiskonna kaitsmine kindlate merel toimuvate sündmuste eest²³².

Kokkuvõttes on mereline julgeolek riigi julgeoleku merel asuvate ja merelt lähtuvate ohtudega tegelev osa²³³. Erinevalt teistest julgeolekuliikidest on mereline julgeolek alati rahvusvaheline, sest maailmameri on jagamatu ja isegi territoriaalvetes pole riigid täiesti suveräänsed²³⁴. Kuigi meresõja-

²²⁷ Eesti julgeolekupoliitika alused 2010, lk 4.

²²⁸ Rahman, C. 2009. Concepts of Maritime Security. A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand. Discussion Paper No. 07/09. Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington, pp. 3–15. [Rahman 2009]

²²⁹ Sloggett 2013, p. 35.

²³⁰ Naval Warfare 2010, p. 50.

²³¹ Klein 2011, p. 8.

²³² Klein 2011, p. 11.

²³³ Kinney, L. 2009. Canada's Maritime Security. – Canadian Naval Review. Vol. 4, No. 4 (Winter 2009), p. 15. [Kinney 2009]

²³⁴ Stocker 2013, p. 354.

pidamise õiguslik alus (rahvusvaheline sõjaõigus) erineb merelise julgeoleku tagamamise alusest (peamiselt riigisisene kriminaalõigus)²³⁵, on viimase üld-eesmärk sama mis meresõjapidamisel kitsamalt – tagada mere võimalikult ohutu kasutamine. Seega ei saa merelist julgeolekut jagada sise- või välis-julgeolekuks, vaid seda peab käsitlema terviklikult.²³⁶

Enamiku julgeolekuteoreetilisi käsitlusi ei keskendu merelisele julgeolekule²³⁷ ja nii pole merelise julgeoleku teoreetiline taust veel võrreldav meresõjateooriaga²³⁸. Siiski pole sellised ülesanded mereväele midagi uut – nendega on tegeletud kogu ajaloo vältel²³⁹. Erinevalt maa- ja õhuvõimust on merevõimu üks osa alati majanduslik, s.o merekaubanduse kaitsmine kõige laiemas mõttes. Tänapäevane arusaam merelisest julgeolekust tõusis esile peale külma sõja lõppu, kui võrdväärsete merevägede kokkupõrgete tõenäosus vähenes oluliselt ja merevägede peamine tähelepanu pöördus julgeoleku pehmematele külgedele.²⁴⁰ Siiski viitavad nii sündmused Ida-Euroopas (2008. aasta Vene-Gruusia sõda ja 2014. aastal alanud Ukraina kriis) kui Hiina esilekerkimine Kagu-Aasias (territoriaalsed vaidlused Lõuna-Hiina meres) rõhuasetuse muutusele vastupidises suunas, nn kõva julgeoleku poole.

Merelise julgeolekuga seotu lähtub Hugo Grotiuse XVII sajandil sõnas-
tatud meresõiduvabaduse (*mare liberum*) aluspõhimõttest, mille järgi on meri inimkonna ühisomand, mida keegi ei saa omada ja mida võivad seetõttu kõik vabalt kasutada. Seetõttu on mered ja ookeanid oma vähese reguleerituse tõttu soodsad lähtekohad terrorismile, kuritegevusele jms. Nii nagu meresõjapidamine ei ole eesmärk omaette, pole seda ka mereline julgeolek, sest see mõjutab otseselt julgeolekut maismaal, inimese loomulikus keskkonnas.²⁴¹

2.3.2. Merelise julgeoleku kontseptsioonid

Merelist julgeolekut võib käsitleda teoreetiliselt, s.o strateegilisest vaatepunktist, lähtudes mere omadustest ja tähtsusest inimkonnale, või praktiliselt, lähtudes ohtudest ja nende vältimiseks ettevõetavatest tegevustest.

²³⁵ **Luke, I.** 2013. Naval Operations in Peacetime. Not Just „Warfare Lite”. – Naval War College Review. Spring 2013, Vol. 66, No. 2, pp. 13, 15 [**Luke** 2013]

²³⁶ **Urb, T.** 2013. Kas Eesti mereline julgeolek on tervik? – Sõdur, nr 2(71), lk 41–44.

²³⁷ **Rahman** 2009, p. 5.

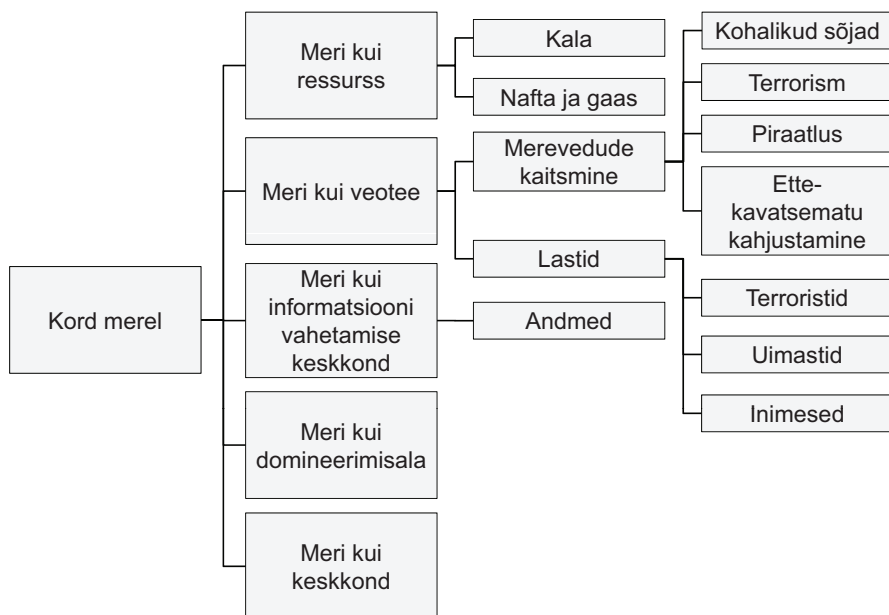
²³⁸ **Luke** 2013, p. 17.

²³⁹ **Sloggett** 2013, pp. 67–85.

²⁴⁰ **Palmer** 2010.

²⁴¹ **Klein** 2011, pp. 4, 7, 13.

Neist esimene lähenemine põhineb mere neljal ajaloolisel omadusel, mille on välja toonud Till²⁴²: meri kui ressursiallikas, transpordimeedium, informatsiooni vahetamise ja ülemvõimu saavutamise keskkond, millele on lisandunud keskkonna mõõde (vt joonis 2.4).²⁴³



Joonis 2.4. Mereline julgeolek²⁴⁴

Maailma kalalaevastiku püügivõimsus ületab enamiku tööstuslikult püütavate kalaliikide bioloogilise taastumisvõime²⁴⁵. Nii on kalapüügi kontrollimine ning ebaseadusliku püügi tõkestamine Eesti riigi oluline ülesanne nii koduvetes kui rahvusvaheliselt. Kuigi kalastuskontroll on olemuselt pigem politseiline ülesanne, võivad konfliktid püügiõiguste üle pädida väiksemate meresõjaliste vastasseisudega, nagu Ühendkuningriigi ja Islandi nn tursasõjad²⁴⁶ külma sõja ajal või Eesti-Läti piiritüli 1990. aastatel, mida tuntakse ka kilusõjana. Ressursiallikana on käsitatavad ka energiajulgeolekuks

²⁴² Kuna merelisele julgeolekule ei ole ühest definitsiooni, kasutab Till segaduse vältimiseks terminit *good order at sea*.

²⁴³ Till 2012, lk 452.

²⁴⁴ Till, G. 2004. *Seapower. A Guide for the Twenty First Century*. London, Portland OR: Frank Cass, p. 310. [Till 2004]

²⁴⁵ Till 2012, lk 455.

²⁴⁶ Stocker 1998, p. 57.

vajalikud, Eestit peamiselt Soomega ühendavad elektriikaablid ja tulevased gaasitorud, mille julgeolekut tuleb kindlustada nii rahu- kui kriisiajal.

Ohte merevedudele põhjustavad kohalikud sõjad, terrorism, piraatlus ning ettekatsemata ohud. Kuigi Läänemere julgeolekuolukorda peeti enne 2014. aasta Ukraina sündmusi suhteliselt stabiilseks²⁴⁷, tuleb nii sõjategevuse, terrorismi kui piraatluse ohuga ennetavalt tegeleda. Eesti sõltub võimaliku kriisi korral suurel määral merest, sest Balti riike Euroopaga ühendav maakitsus Leedu ja Poola vahel on ainult ca 70 km lai. Arvestades vajalikke veomahte pole kriisi olukorras terve riigi varustamine maismaatransporti kasutades võimalik. Lisaks saabub liitlaste raskesõjatehnika vaid meritsi.

Kui rahumeelne inimkond kasutab merd veoteena, saavad seda teha ka terroristid, piraadid ja organiseeritud kuritegevus²⁴⁸. Avalikku korda rikkuvaid stsenaariume merel võib laiemalt jagada kolmeks: esiteks rünnakud süsteemi enda, inimeste, laevade ja sadamate vastu (nt MV Limburgi plahvatus ja järgnenud põleng 2002. aastal²⁴⁹), teiseks võidakse süsteemi kasutada rünnaku korraldamiseks, st nii terroristide kui ebaseaduslike relvade salakaubaveoks (nt merelt lähtunud terrorirünnak Mumbais 2008. aastal²⁵⁰), ning kolmandaks võidakse kasutada süsteemi ennast relvana (nt kaaperdatud laevade kasutamine taristu ründamiseks; vrd 9/11 terrorirünnakuga Ameerika Ühendriikides).²⁵¹

Eelnevalt käsitletud merelise julgeoleku osadest vähem oluline pole ka mere roll informatsiooni hankimisel ja vahendamisel. Selle dimensiooni füüsiliseks väljenduseks on Eestit Euroopaga ühendavad sidekaablid, mille julgeolek on riigi toimimise seisukohast elulise tähtsusega. Teiseks hõlmab nimetatud dimensioon merd ennast. Mida rohkem merest teame, seda paremini ja säästlikumalt suudame kasutada tema hüvesid. Seetõttu on okeanograafia ja hüdrograafia merelise julgeolekuga otseselt seotud teadusharud.²⁵² Kuna merekeskkond on keeruline ja mõjutab inimtegevust merel rohkem kui maismaakeskkond inimtegevust maismaal, on selle tundmine ja mõistmine nii sõjaliste kui julgeolekualaste tegevuste aluseks. Hüdrograafia on

²⁴⁷ Kaljurand *et al* 2012.

²⁴⁸ Till 2012, lk 465–470.

²⁴⁹ **Limburg oil tanker attacked.** – GlobalSecurity.org. <http://www.globalsecurity.org/security/profiles/limburg_oil_tanker_attacked.htm>, (10.04.2014).

²⁵⁰ **2008-Mumbai Attack 22/11.** – GlobalSecurity.org. <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/indo-pak_2008.htm>, (10.04.2014).

²⁵¹ Kinney 2009, p. 15.

²⁵² Till 2012, lk 471.

otseselt seotud merepõhja kohaluurega ja merepõhjaobjektide andmebaasidega, millel põhineb ka miinisõda.

Viimasena nimetab Till merd kui domineerimisala, mis tähendab Eestile riigi suveräänsuse tagamist. Suveräänsuse esimene nõue on, et iga riik peab teadma, mis tema merealadel toimub. Kui mereala suurus ei võimalda pidevat kohalolekut, tuleb seda muul moel jälgida, et oleks tagatud riigi seaduste kehtimine. Lisaks sellele peab riik olema valmis seaduste rikkumistele reageerima.²⁵³ Seega kaasneb merealade omamisega vajadus neil füüsiliselt kohal viibida ja olla mereolukorratadlik.

Uue osana merelises julgeolekus toob Till välja mere enda ehk merekeskkonna. Ehkki inimene elab maismaal, mõjutab just maailmameri ilma ja kliimat. Kuigi põhjendused on erinevad, on kindel üks: merekeskkond on järjest enam ohustatud.²⁵⁴ Loodusressursside piiratus ja keskkonnareostus on saanud globaalset julgeolekut ohustavateks faktoriteks ja on seda üha nähtavamalt. Seetõttu on tänapäeva merevägi järjest rohkem seotud nii keskkonnareostuse ennetamise kui reostustõrjega²⁵⁵.

Järgnevalt vaadeldakse merelist julgeolekut praktilisemalt, lähtuvalt ohtudest ja tegevustest. Briti merelise julgeoleku ekspert Dave Sloggett kirjeldab merelist julgeolekut seitsme dimensioonina (vt tabel 2.2.), kus kõiki merelise julgeoleku aspekte ja nendevahelisi seoseid kajastatakse terviklikult. Seitse dimensiooni koosnevad kuuest vertikaalsest ja ühest horisontaalsest mõõtmest – okeanograafiast –, mis seob eelnevaid, sest arusaamine merekeskkonna füüsilisest, keemilisest ja bioloogilisest olemusest on igasuguse merel tegutsemise alus.²⁵⁶ Tabelis 2.2. on esitatud Sloggetti seitse dimensiooni koos seletustega ning selle põhjal on tuletatud Eestile olulised merelise julgeoleku valdkonnad. Et tõrjuda esimese kuue dimensiooni ohte, tuleb rannikuriigi merejõududel olla kohal oma merealal, pidevalt jälgida olukorda merel ja koguda infot ning olla vajadusel valmis kiirelt reageerima²⁵⁷.

²⁵³ Till 2012, lk 477.

²⁵⁴ Till 2012, lk 458.

²⁵⁵ Till 1994, p. 195.

²⁵⁶ Sloggett 2013, pp. 36–39.

²⁵⁷ Gjelsten 2004, pp. 285–286.

Tabel 2.2. Merelise julgeoleku seitse dimensiooni²⁵⁸

Dimensioon	Seletus	Eestile olulised valdkonnad
Riik vs. riik	Välistatakse (heidutamise või hävitamise teel) oht riigi suveräänsusele ja olulistele huvidele enne, kui oht ähvardab riigi terviklikkust, k.a. vaidlused majandusvööndi üle ning riikidevaheline vastasseis majanduslike ja poliitiliste küsimuste üle.	Kaubandusblokaad, jõukuvamine (meredessant ja laevastiku tuletoetus), asümmeetrilised ja mittekonventsionaalsed ohud, erimeelsused merealade üle, agressiivne mereväediplomaatia
Kaubanduse kaitse	Kõik laevad ja nende laadungid (k.a. reisi-laevad), mis lahkuvad lähtesadamast, jõuavad sihtsadamasse takistusteta ning nende meremehed ja reisijad päästetakse, kui laevad satuvad mereõnnetusse. See hõlmab merekommunikatsioonide kaitsmist ja nõuab kõikehõlmavat regionaalset koostööd, et võidelda laevandusvastaste ohtudega.	Piraatlus, röövimine, kaaperdamine, merepääste, asümmeetrilised ohud, meresõiduohutus, laevaliikluse juhtimine (<i>vessel traffic service</i> , VTS), sadamate turvalisus, jäämurdmine
Ressurside kasutamise juhtimine	Eesmärk on kindlustada riigi majandusvööndisse jäävate ressursside säästlik kasutamine. Hõlmab nii taastuvaid (kala, tuul ja lained) kui taastumatuid (nafta, gaas ja mineraalid) ressursse ning turismpotentsiaali.	Röövpüük, tuuleenergia tootmine merel, mere- turismi korraldamine (merepääste)
Salakaubavedu	Eesmärk on võidelda igasuguse salakaubaveoga kogu riigi majandusvööndi ulatuses.	Inimkaubandus ning narkoainete, relvade jms salavedu
Terrorism	Keskmes on merelt lähtuvad terroriaktid rannikulähedastele või seal asuvatele rajatistele, sadamatele, sildadele, reisiterminalidele, nafta rafineerimistehastele, elektrijaamadele ja suurematele linnadele.	Terrorirünnakud reisi- ja kaubalaevade, sadamate ja muu riiklikult tähtsa taristu vastu ning keskkonnaterrorism
Katastroofid	Fookuses on looduslikud ja inimtekkelised katastroofid ning nende mõju leevendamine rannikualadele.	Tormid, üleujutused, merekeskkonna reostus, ebaseaduslik kaadamine
Okeanograafia	Hõlmab loodete, hoovuste ja batümeetria aspekte, vetikate vohamist, biojulgeolekut, mandrilava ulatust ning uuringuid katastroofide tagajärgede likvideerimiseks.	Okeanograafia, hüdrograafia, merekeskkonna seire

²⁵⁸ Sloggett 2013, pp. 37–38, põhjal autori koostatud.

2.3.3. Mereolukorratedadlikkus

Merelise julgeoleku tagamise aluseks on mereolukorratedadlikkus. Termini võttis 1990. aastatel kasutusele Ameerika Ühendriikide rannavalve, et viia kokku merepääste, seaduste jõustamine ja keskkonnakaitse ning luua terviklik merepilt²⁵⁹. Kui traditsioonilise mereluure eesmärgiks on leida vastane, siis tänapäevases merekeskkonnas, kus nii sõjalised kui mittesõjalised ohud on olemuselt paljuski asümmeetrilised ja varjatud igapäevastesse, aina tihenevatesse elumustritesse, on üha olulisemaks muutunud vajadus omada terviklikku ülevaadet merekeskkonnast ja kõigist seal tegutsejaist. *Mereolukorratedadlikkus* on laiem mõiste kui puhtsõjaline *mereluure*. Tänapäeval on ohtudele viitavate tegurite leidmiseks vaja koguda mitmekesisemaid andmeid, mistõttu on oluliselt suurenenud ka andmemah, mida tuleb analüüsida, et leida ohtudele viitavaid kõrvalekaldeid²⁶⁰. Kui mereluure on tegevus, mille tulemusel sünnib tuvastatud merepilt, mis on objektiivne nähtus, siis mereolukorratedadlikkus on pildil kirjeldatud olukorra tõlgendus ja seega mõnevõrra subjektiivsem fenomen.

Mereolukorratedadlikkus tähendab arusaamist kõigest merekeskkonnas toimuvast, mis võib mõjutada riigi julgeolekut, meresõiduohutust, majandust ja keskkonda²⁶¹, ning hõlmab nii sõbralike kui vaenulike laevade ja allveelaevade leidmist, terve maailmakaubanduse tarneahela mõistmist, laevade pardal olevate inimeste tuvastamist, teadmisi merekeskkonnaga seotud taristust ja kõikides nimetatud valdkondades kõrvalekallete leidmist võrreldes tavaolukorraga²⁶².

Tavapärastest elutegevuse mustritest kõrvalekallete avastamiseks on vajalikud andmebaasid ning kohalike olude, nii geograafia kui inimtegevuse, hea tundmine ning kogemus. Eesti oludes saavad mereolukorratedadlikkusse panustada lisaks merejõududele kohalikud rannakogukonnad, vabatahtlikud merepäästeseltsid, võimalikud merekaitse liidu üksused (turvavaip Eesti merealadel), kalurid ning rannaliinidel sõitvad meremehed, kes oma kogemusest lähtudes teavad kõige paremini, mis antud ajal ja kohas on tavapärase, mis mitte.

²⁵⁹ **Murphy, M. N.** 2009. Lifeline of Pipedream? Origins, Purposes, and Benefits of Automatic Identification System, Long-Range Identification and Tracking, and Maritime Domain Awareness. – Lloyds's MIU Handbook of Maritime Security. Herbert-Burns, R., Bateman, S., Lehr, P. (ed). Boca Raton FL: CRC Press, p. 22. [**Murphy** 2009]

²⁶⁰ **Boraz, S. C.** 2009. Maritime Domain Awareness. Myths and Realities. – Naval War College Review. Summer 2009, Vol. 62, No. 3, p. 139. [**Boraz** 2009]

²⁶¹ **Naval Warfare** 2010, p. 49.

²⁶² **Boraz** 2009, p. 141.

Mereolukorratedadlikkuse suurendamisele aitavad kaasa erinevad tehnilised süsteemid, nagu automaatne identifitseerimissüsteem (*automatic identification system*, AIS). See oli algselt mõeldud kasutamiseks navigatsiooni- ja kokkupõrke vältimise vahendina kõigil üle 300 kogumahutavusega laeval. Kuigi AIS annab suure panuse mereolukorratedadlikkuse suurendamisele, on sel palju puudusi. Näiteks jäävad pildilt välja need laevad, mis AIS-i ei kasuta, ning süsteemi leviala piirdub kuni 20 meremiiliga. Ärisaladuse puutumatuses ei ole AIS-i kasutamine eelistatav tramplaevanduses²⁶³, samuti ei tarvitseta AIS-i kasutada kriisipiirkondades, nagu näiteks piraadiohtlikul Adeni lahel²⁶⁴. Uuringud näitavad, et AIS-i edastatavad andmed on kuni 30% ulatuses valed²⁶⁵, ning võimalikud vastased ja kurjategijad teavad täpselt, millal ja kuidas AIS-i kasutada või mitte kasutada²⁶⁶.

Nii nagu sõjaliste mereoperatsioonide aluseks on tuvastatud merepilt, on see ka mereolukorratedadlikkuse visuaalne väljendus²⁶⁷. Mereolukorratedadlikkust võib Eestis samuti kujutada kihilisena. Neist välimine hõlmab kogu Läänemerd. Kui võimalikku ohtu põhjustav kaubalaev, mille sihtsadam on Eestis, siseneb Läänemerre, on ohtude ennetamiseks vaja seda terve teekonna jooksul jälgida. Sellist mereolukorratedadlikkust aitab saavutada rahvusvaheline koostöö. Mereolukorratedadlikkuse sisemine kiht algab majandusvööndi piirist. Oluline on siinkohal märkida, et absoluutset mereolukorratedadlikkust pole võimalik saavutada ning tähtsal kohal pildiloomes on luureandmed ja ressursside efektiivne kasutamine.

2.3.4. Reageerimine merelt lähtuvatele julgeolekuohtudele

Mereolukorratedadlikkusest pole kasu, kui avastatud sündmustele ei reageerita²⁶⁸. Kui mereväetaktikas võib eristada faasidena tuvastamist ja sihtmärgistamist (*targeting*), siis sama mõttekäiku kasutatakse mereolukorratedadlikkuse loomisel ja ohtudele reageerimisel. Sihtmärgistamine ei seostu

²⁶³ Tramplaevanduses toimub kaubavedu ühekordsete veolepingute (nn tšarterite) alusel, kus konkurentsieelise annab turgude (*spot market*) hea tundmine ja ennustamine. Tiheda konkurentsi tingimustes ei pruugi sel moel tegutsev reeder soovida, et konkurendid näeksid tema laevade paiknemist.

²⁶⁴ **Murphy** 2009, p. 16.

²⁶⁵ **Carmel, S.** 2008. Commercial Shipping and the Maritime Strategy. – Naval War College Review. Spring 2008, Vol. 61, No. 2, p. 45.

²⁶⁶ **Boraz** 2009, p. 142.

²⁶⁷ **Sloggett** 2013, p. 28.

²⁶⁸ **Sloggett** 2013, p. 26.

siinjuures relvakasutusega, nt relvast sihtmärgi tabamisega, vaid tähendab hoiatuslaske, abordaažioperatsioone, sideühenduse pidamist kaubalaevadega, et selgitada välja nende kavatsusi, laadungeid jms.²⁶⁹

Kõige lihtsam reaktsioon tavapärasest elumustrist kõrvalekalde avastamisel on visuaalne vaatlus või sideühendus. Uurimuse autori kogemusele tuginedes võib väita, et suure osa eelmainitud AIS-i väärkasutusest põhjustab siiski inimlik eksitus, mille korrigeerimiseks piisab raadiotelefonikõnest. Erivahendeid mittenõudvateks reaktsioonideks on otsingu- ja merepäästeoperatsioonid.

Laevade ja nende tegevuste peatamiseks tuleb mõnikord kasutada sõjalist jõudu või sellega ähvardada. Selleks lastakse piisava kaliibriga suurtükist hoiatuslaske vööri ette, vööri pihta (*non-disabling fire*) või laeva pihta, et see füüsiliselt peatada (*disabling fire*).²⁷⁰

Laevade kontrollimiseks kasutatakse abordaažimeeskondi (ka *pardumis-meeskond; vessel board, search and seizure, VBSS*), mille eesmärk on laeva tegelike eesmärkide, dokumentide, kauba, meeskonna ja reisijate kindlaks tegemine. Eristatakse vastupanuta, mittekoostöövalmis ja vastupanuga abordaaže, kusjuures viimased nõuavad eriüksuste kasutamist. Abordaažioperatsioone sooritatakse nii paatidelt kui helikopteritelt.²⁷¹ On selge, et erinevad abordaažioperatsioonid nõuavad meeskondadelt erinevat väljaõpet: kalapüügikontroll kalalaeva pardal nõuab näiteks püütud kala kaalumise ja püügivahendite hindamise oskust, narkovastane abordaaž laeva detailse läbiotsimise oskust, reostustõrje abordaaž vedelikuproovide võtmise oskust jne.

Mõned reaktsioonid nõuavad ka erivahendeid. Kui merepäästevõime on iga piisava suurusega sõja- või rannavalvelaeval nagunii olemas, siis reostustõrjevõime nõuab eritehnikat ja sõltuvalt tehnilistest lahendustest ka erilaevu.

2.4. Rahvusvahelised ülesanded merel

Järgnevalt käsitletakse merejõudude rollide triaadi kolmandat osa: rahvusvahelisi ülesandeid merel. Sõda on poliitika jätkamine teistsuguste vahenditega, järeltas Clausewitz XIX sajandi esimesel poolel²⁷². Erinevalt aga maa- ja õhujõududest on laevastike oluliseks tegevusvaldkonnaks aegade vältel

²⁶⁹ Boraz 2009. p. 141.

²⁷⁰ Børresen 1994, p. 168.

²⁷¹ **Allied Maritime Interdiction Operations. ATP-71. Edition (A) Version (I).** 2013. NATO Standardization Agency, September 2013, Art. 0107.

²⁷² Clausewitz 2004, lk 49.

olnud just välispoliitika, täpsemalt mereväediplomaatia, sest merejõud on riigi poliitika üks instrumente.

Erinevalt sõduritest võivad sõjalaevad ilma erilise mandaadita rahumeelselt n-ö kohal olla, avamerel vabalt liikuda ja isegi riikide territoriaalvett rahumeelselt läbida. 1982. aasta ÜRO mereõiguse konventsioon rõhutab sõjalaevade rolli võitluses piraatluse ja inimkaubanduse vastu avamerel. Nagu kõik laevad, peavad ka sõjalaevad merehädalisi abistama ja võivad seda tehes teiste riikide territoriaalvetesse siseneda. Kui maaväele oleks tegu mandaati nõudva rahuvalveoperatsiooniga, siis mereväele on see üsna tavapärane tegevus.²⁷³

Kuigi mereväed on valmistunud sõjapidamiseks, on suurem osa igapäevasest teenistusest juba ajalooliselt täidetud mereväediplomaatiliste ülesannetega. Mereväediplomaatia tähendab siinkohal mõjuvõimu sõjapidamisvälist rakendamist rahvusvahelistes suhetes.²⁷⁴ Ka Eesti on alates NATO-ga liitumisest tegelenud mereväediplomaatiaga, seda küll NATO lipu all. Eesti miini- jahtijad on regulaarselt tegutsenud NATO esimese alalise miinitõrjegrupi (*Standing NATO Mine Countermeasures Group 1, SNMCMG1*) koosseisus, mille üks ülesanne on lipunäitamine ja alliansi ühtsuse demonstreerimine²⁷⁵.

Sõjalaev on olemuselt süsteemide süsteem, mis kannab kõike endaga kaasas – alates relva- ja sensorisüsteemidest, inimestest ja lõpetades inimeste elutegevuseks vajaliku toidu ja veega. Seetõttu on sõjalaevaga rahvusvahelistes operatsioonides osalemine oluliselt lihtsam kui näiteks maaväeüksustega. Sõjalaev sõidab ise operatsioonipiirkonda, sooritab nõutud tegevuse ja tuleb ise tagasi.²⁷⁶

Osalemine nii NATO, Euroopa Liidu kui tahtekoalitsioonide rahvusvahelistes operatsioonides on üks Eesti selgemini väljendatud julgeolekuhuvi (vt tabel 1.1.). On rõhutatud, et rahvusvahelistes operatsioonides osalemisel on peamiselt üks eesmärk: tagada liitlassuhete ja kogemuste kaudu meie enda riigi julgeolek²⁷⁷. Kui liitlassuhete arendamine näib iseenesestmõistetav, siis sama tähtis on rahvusvahelistel operatsioonidel osalemise kogemus. Nagu sissejuhatuses mainitud, on NATO doktriini rakendamine väikeriigi riigikaitse olulisi arengueelseid. Sama oluline on selle doktriini ellurakendamine rahvusvahelises kontekstis (nii õppustel kui operatsioonidel), kus on

²⁷³ **Williamson, H.** 2011. Editorial: The Light Blue Funnel Line: The 'Keeping the Peace' Role of Navies. – Canadian Naval Review. Vol. 6, No. 4 (Winter 2011), p. 2.

²⁷⁴ **Rowlands** 2012, pp. 89–96.

²⁷⁵ **Maritime Command MARCOM** koduleht. <<http://www.mc.nato.int/org/msg/Pages/default.aspx>>, (10.04.2014).

²⁷⁶ **Sepper, S.** 2013. Milleks meile lahtised mereteed. – Sõdur, nr 3 (72) 2013, lk 18.

²⁷⁷ **Terras, R.** 2013. Sõjaline julgeolek läbi lainurkobjektiivi. – Postimees, 19.01. 2013, nr 246.

võimalik harjutada enam, kui väikeriigi laevastik seda iseseisvalt suudab, ning võrrelda end teistega²⁷⁸.

Rahvusvahelise tegevuse eesmärki võib avardada veel ühe aspektiga. Merekaubanduse rahvusvahelistumise tõttu ja oma riigi lippu kandvate kaubalaevastike vähenemisest tingituna on merevägede rahvusvaheline ülesanne kogu globaalse meretranspordisüsteemi kaitsmine²⁷⁹. Nii oleks Eesti mereväe võimalikul missioonil Pärsia lahes²⁸⁰ peale liitlassuhete arendamise ka puhtmajanduslik põhjendus: Hormuzi väina võimalik sulgemine mõjutab kütuse hindu maailmaturul ja sellel on omakorda otsene mõju Eesti majandusele.

2.5. Eesti merekaitsemudel

Järgnevalt võetakse kokku merejõudude rollide eelkäsitletud triaad ja paigutatakse väikese rannikuriigi – Eesti – merekaitse konteksti. Siinjuures lähtutakse Jacob Børreseni rannikuvõimu (*coastal power*) teooriast. Rannikuriiki mõtestatakse praegusel juhul kitsamas tähenduses kui ÜRO mereõiguse konventsioonis: peale mereäärse asukoha on väikeriigi puhul oluline ka piisav seotus merega ja merelised huvid²⁸¹.

Väheste ressursside tõttu on väikese rannikuriigi merevõim piiratud nii intensiivsusest kui ulatuselt. Seetõttu ollakse iseseisvalt võimelised oma merealal suveräänsust tagama vaid rahu ja väheintensiivse konflikti korral²⁸². Pole saladus, et isegi külma sõja aegsed, suhteliselt hästi relvastatud Taani ja Norra merevägi polnuks üksi ega koos suutelised relvastatud konflikti ilma liitlaste abita lahendamata²⁸³. Rannikuriik ei suuda sõda võita ainult sõjaliste vahenditega ja seepärast on relvajõudude ülesanne sõja ärahoidmine ja heidutus – mitte ilmtingimata võitlemine, kuigi see on osa usutavast heidutusest. Nimelt on sõdimise ja sõja vältimise juures oluline erinevus nii doktriinis, laevastiku ülesehituses kui operatsioonides. Kui sõja võitmiseks on vaja kvaliteeti – kõrgtehnoloogilisi platvorme, mida isegi suurriigid saavad endale arvuliselt üha vähem lubada –, siis heidutuseks on vaja pigem

²⁷⁸ Børresen 2004, p. 273.

²⁷⁹ Luke 2013, p. 13.

²⁸⁰ Coffey, L. 2014. U.S. – Baltic Military Cooperation in the Persian Gulf. – The Heritage Foundation. Issue Brief, No. 4148, February 13, 2014. <<http://www.heritage.org/research/reports/2014/02/us-baltic-military-cooperation-in-the-persian-gulf>>, (10.04.2014).

²⁸¹ Børresen 2004, p. 250.

²⁸² Børresen 2004, pp. 250–251.

²⁸³ Gjelsten 2004, p. 298.

rohkem, aga odavamaid platvorme. Oluline on kohalolek ja olukorrateadlikkus. Rannikuriigi laevastik peab lisaks kohalolekule olema ka piisavalt relvastatud, et vältida *fait accompli*'d juhul, kui agressor kasutab piiratud eesmärkide saavutamiseks n-ö selget jõudu (*definitive force*²⁸⁴).²⁸⁵ Just sel viisil uputati 1939. a septembris Narva lahes aurik „Metallist”. Selle teoga avaldas Nõukoguse Venemaa Eestile survet läbirääkimistel, mis lõppesid kõigest päev pärast intsidenti vastastikuse abistamise pakti sõlmimisega.²⁸⁶

Rannikuriigi merejõud peavad olema piisavalt paindlikud, et tegutseda kahe äärmusliku olukorra – rahuaja ja sõja puhkemise – vahel. Selleks on vajalik tasakaalus laevastik (*balanced fleet*). Tasakaalus laevastik koosneb sellistest platvormidest ja relvadest, mille koosmõju on suurem kui igal üksikul eraldi võttes. Nii avaneb poliitilisel tasandil erinevaid võimalusi ettekerkivate probleemide lahendamiseks ja vastasel pole võimalik saavutada üllatusefekti. Tasakaalus laevastik suudab vähemalt piiratud mahus tegutseda kõigis meresõjapidamise valdkondades ja see on usutava merelise heidutuse eelduseks. Tasakaalus laevastiku vastandiks on praegune olukord: mereväe käsutuses on ainult miinitõrjevõimega niisilaevastik.²⁸⁷ Viimane võib küll kvalitatiivselt olla suurriikide omadega samaväärne, kuid sel ei ole heidutusefekti. Sama mõttekäik kehtib riigikaitse kohta laiemalt: ainult maismaategevustele keskendudes ja teisi sõjapidamiskeskondi unarusse jättes pole võimalik saavutada edu.

Eesti merejõudude ülesanded võib seega kokku võtta järgmiselt²⁸⁸:

- (1) turvata (*protect*) ja hallata riigi merealasi rannajoonest majandusvööndi välispiirini, sh merekommunikatsioone;
- (2) tagada riigi suveräänsus sisemeres ja territoriaalvetes;
- (3) koos maa- ja õhuväe ning liitlastega kaitsta riiki merel toimuva ja merelt lähtuva rünnaku eest;
- (4) osaleda rahvusvahelistel operatsioonidel.

Nii mere- kui ka tänapäevase julgeolekukeskkonna dünaamilisuse tõttu pole nimetatud ülesandeid otstarbekas jagada rahu-, kriisi- ega sõjaaegseiks, samuti on ülesannete täitmiseks sooritatavad tegevused üldjoontes samad.

²⁸⁴ **Cable, J.** 1994. *Gunboat Diplomacy 1919–1991*. Third Edition. London: Palgrave Macmillan, pp. 15–33.

²⁸⁵ **Børresen** 2004, pp. 253, 255.

²⁸⁶ **Petrov, P.** 2006. Punalipuline Balti Laevastik ja Eesti 1939. aasta septembris ning vahejuhtum aurikuga „Metallist”. – Akadeemia, nr 6, lk 1213–1236.

²⁸⁷ **Børresen** 2004, pp. 253–257.

²⁸⁸ *Ibid.*, p. 255.

Sõjaliselt võib kahte esimest liigitada mereala piiratud valdamiseks (Børsseni käsitluses rannikumere valdamiseks, *coastal control*) ja kolmandat mereala valdamise takistamiseks. Norra näitel ja Eesti asukohta arvestades võib lisada ainsa ofensiivsema sõjalise ülesande – vastase meretranspordi häirimise²⁸⁹. Teistpidi vaadatuna liigituvad kaks esimest merelise julgeoleku kindlustamise valdkonda ja kolmas – ühine kaitsetegevus liitlastega – tingib neljanda ehk vajaduse panustada ise kollektiivkaitsesse.

Nagu eeltoodust selgub, on rannikumere keskkond keeruline ja tihe, operatsioonid intensiivsed ja tempokad. Selleks, et liikuda kiirelt ja märkamatu rünnakupositsioonile ja peale rünnakut vastutulud vältides eemalduda, on vaja palju kogemusi, navigatsioonioskust ja keskkonna tundmist. Keskkonnast tulenev nn koduväljakueelis ongi põhjus, miks erinevalt avaookeanist on rannikuala sõjapidamises kaitse sõjapidamise tugevam vorm. Rahuajal peab rannikuriigi laevastik pidevalt merel viibima ja harjutama, et saada hakkama erinevates olukordades ja liialt lootmata tänapäevastele elektroonikaseadmetele.²⁹⁰

Rannikuriigi laevastiku ülesannete vahel on suur kattuvus²⁹¹, mille ühishimmetajaks on pidev merel viibimine – kohalolek (vrd merekasutamise idee Boothi triaadis alapeatükis 2.1). See on ka suur eelis mereala valdamise saavutamisele juhul, kui puhkeb vaenutegevus. Meresõja ajalugu näitab, et üldjuhul võidab lahingu see konfliktiosaline, kes on rohkem merel viibinud: meeskond, kes on harjunud laevas elama, töötama ja võitlema²⁹².

Kokkuvõttes on Eesti merejõudude põhitegevus nii rahu- kui sõjaajal mereväeline kohalolek (*naval presence*), mis²⁹³:

- (1) väldib julgeolekuvaakumit riigi merealadel ja väljendab teistele osalistele rannikuriigi kindlat huvi ja tahet oma suveräänsust kaitsta;
- (2) annab riigi poliitilisele juhtkonnale hoopis suurema paindlikkuse kriisi-ohjeks (sõjalaevad ei eskaleeri kriisi ning juba enne seda peab kõikidele osalistele olema selge, et mereväeline kohalolek on rannikuriigile norm, mitte erand);
- (3) tagab laevastiku pideva väljaõppe, oma merealade, keskkonna ja kohalike elumustrite tundmise;
- (4) tagab kõrge ja pideva valmisoleku, et reageerida kõikidele ohtudele.

²⁸⁹ Ibid., p. 271.

²⁹⁰ Ibid., p. 258.

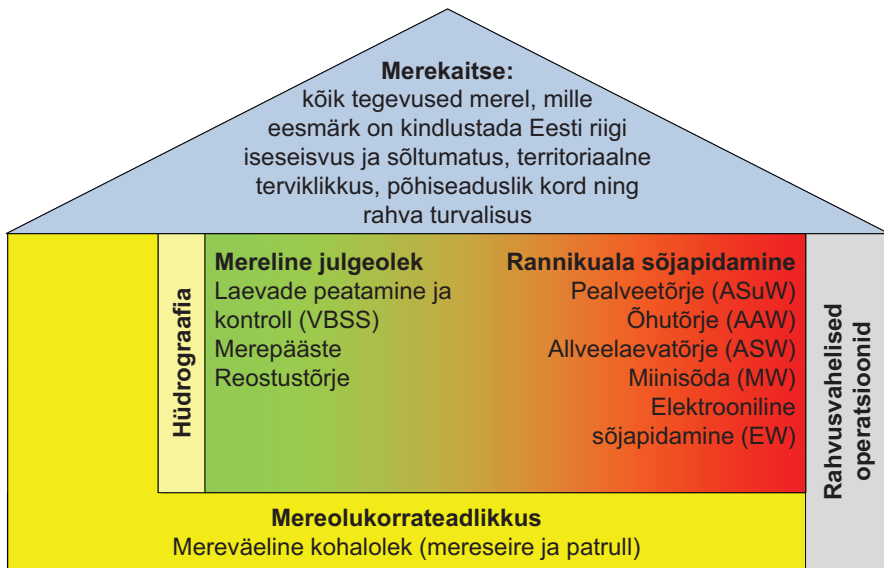
²⁹¹ Gjelsten 2004, p. 288.

²⁹² Børresen 1994, p. 172.

²⁹³ Ibid., p. 270.

Eesti-suguse rannikuriigi merejõudude tõhususe mõõdikuks ei ole mitte niivõrd tulejõud, kui sobiva platvormi kohalolek koos jõukohase relvastuse ja abordaaživõimega²⁹⁴.

Joonisel 2.5. on kujutatud Eesti merekaitsemudelit. Nagu jooniselt näha, moodustab merekaitse vundamendi ja ühe samba mereolukorratadlikkus. See on nii sõjalise riigikaitse kui julgeolekuohtudega tegelemise aluseks, kusjuures nimetatud jaotistel pole praktikas võimalik vahet teha. Mereolukorratadlikkuse füüsiline väljendus on patrullimine ja mereväeline kohalolek. Mereolukorratadlikkusele toetuvad nii hüdrograafia, mis on igasuguse merel tegutsemise eeldus, kui ka sõjalised ja julgeoleku tagamise reaktsioonid. Julgeolekualased tegevused on peamiselt merepääste, mis ei nõua erivahendeid, seaduste jõustamine, st kahtlustatavate laevade peatamine, milleks on vaja hoiatuslaskude laskmise võimet, ning laevade läbiotsimine, milleks on vaja abordaaživõimet. Sõjalised ülesanded (rannikuala sõjapidamine) hõlmavad peamiselt pealveetõrjet ja miinisõda, vähemal määral ka õhu- ja allveelaevatõrjet, ning ühendvõimeid, nagu elektrooniline sõjapidamine.



Joonis 2.5. Eesti merekaitsemudel²⁹⁵

²⁹⁴ Sloggett 2013, p. 179.

²⁹⁵ Joonis on loodud koostöös Risto Saimlaga ja eeskujuks on võetud "SACEURs Strategic Maritime Vision" (SACEURs Strategic Maritime Vision. SH/OPI/J3/SPOPS/MAO/JG/13-304066. Supreme Headquarters Allied Powers Europe, Belgium, p. 11).

Oluline on rõhutada tihedat seost mereolukorratadlikkuse ja sellele järgneva relvastatud jõukasutuse vahel – nii ajalist, füüsilist kui õiguslikku. Nii mereolukorratadlikkuse saavutamiseks kui meresõjalisteks ja merelise julgeoleku reaktsioonideks arendatavate võimetega tuleb panustada rahvusvahelistesse operatsioonidesse, et täita välispoliitilisi eesmärke, panustada kollektiivkaitsesse ning omandada vajalikku kogemust.

3. Eesti merejõud

Kolmandas peatükis käsitletakse riigikaitse ja julgeolekuülesannete täitmise vahendeid: merejõudude koosseisu ja laevatüüpe. Siinjuures lähtutakse teises peatükis sõnastatud merejõudude ülesannetest.

3.1. Merejõudude koostamise alused

Nagu eelnevast selgus, katavad merejõudude ülesanded koduvetes kogu konfliktispektri rahuajast madala intensiivsusega sõjalise konfliktini. Sellele lisandub panustamine rahvusvahelistesse operatsioonidesse. Niisiis peab olema merejõudude koostamise kõige üldisem alus tasakaalus laevastik. Eesti koduveed hõlmavad mereala, mis ulatub rannajoonest majandusvööndi välispiirini Läänemere avaosas, ja rahvusvahelised operatsioonid põhimõtteliselt kogu maailmamerd. Siin peitub esimene vastuolo: kui riigisiseste ülesannete täitmiseks on vaja väiksemaid platvorme, siis rahvusvahelistes operatsioonides ookeanikõlblikke²⁹⁶. Teine vastuolo ilmneb koduvetes ja rahvusvaheliseks tegutsemiseks vajalike võimeid vaadeldes: vahendeid, mida on vaja merelt lähtuva ohu tõrjumiseks (nt meremiine ja liikuvaid kalda-raketipatareisid), ei pruugi olla võimalik kasutada rahvusvahelisteks tegevusteks. Filosoofilises plaanis on tegu tasakaalu leidmisega modernistliku-postmodernistliku lähenemise vahel. Modernistlik lähenemine põhineb rahvusvaheliste suhete realistlikul käsitusel, mille järgi on riikidel huvid ning laevastikud on nende edendamise ja kaitsmise vahend. Postmodernistlik lähenemine põhineb rahvusvaheliste suhete liberalistlikul käsitusel, mille järgi saavutatakse julgeolek peamiselt koostöö kaudu ja laevastike üldisem ülesanne on tagada igakülgne tegutsemisvabadus maailmamerial.²⁹⁷ Kolmas ja suurim probleem on piiratud ressursid. Niisiis peab väikeriik laevastikku

²⁹⁶ Børresen 2004, p. 262.

²⁹⁷ Till 2012, lk 25–51.

üles ehitades mõtlema läbi eesmärgid, võimalused ja vahendid (*ends-ways-means*) nii selles kui vastupidises järjekorras ja leidma mõistliku tasakaalu.

Riikide merejõude liigitatakse tegevusulatuse, funktsioonide ja võimete alusel. Kõige lihtsam tüpologia on ookeani-, naaberalade- (*contiguous sea*) ja rannikumerejõud²⁹⁸. Grove esitab mõnevõrra detailsema jaotuse²⁹⁹: (1) globaalse ulatuse ja täieliku jõukuvamisvõimega merevägi, (2) globaalse ulatuse, kuid osalise jõukuvamisvõimega merevägi, (3) keskmise suuruse ja globaalse jõukuvamisvõimega merevägi, (4) keskmise suuruse ja piirkondliku jõukuvamisvõimega merevägi, (5) merevägi, kel on jõukuvamisvõime naaberaladele, (6) avamerel tegutsev territooriumikaitse merevägi, (7) rannikumerel tegutsev territooriumikaitse merevägi, (8) politseiliste ülesannetega merevägi ja (9) nn sümboolne merevägi. Huvitav on märkida, et praegusi Eesti riigilaevastikke on üsna keerukas sellisesse tüpoloogiasse paigutada: kui Politsei- ja Piirivalveameti laevastik kuulub kaheksandasse kategooriasse, siis nišivõimega mereväge pole üldse võimalik liigitada.

Merejõudude koostamise alus peab olema ühelt poolt Eesti geograafia, kuni 12 meremiili lai territoriaalvesi ja Läänemere avaossa ulatuv majandusvöönd (vt joonis 1.3.), ning teisalt eelmises peatükis defineeritud ülesanded: mereala haldamine ja suveräänsuse tagamine (8. kategooria), samuti territooriumi kaitsmine merelt lähtuva ohu vastu (7. kategooria).

Nagu mainitud, on Eesti suurim piirang majanduslik kandevoime. Seetõttu peab merejõudude koostamise eesmärk olema efektiivne, võimalikult vähestest laevaklassidest koosnev laevastik, mis rahuldaks väikeriigi vajadusi nii kvantiteedilt kui kvaliteedilt ja oleks piisavalt paindlik, et reageerida ettenägematutele ohtudele³⁰⁰. Valitud laevaklassid peavad vastama vähemalt kõikide merejõudude ülesannete ühisosa (mereline kohalolek ja patrull) vajadustele ja neid peab olema lihtne laevaklassi käitustsükli jooksul moderniseerida³⁰¹.

Standardne merekonteiner põhjustas revolutsiooni meretranspordis. Tänapäeval on sellised moodullahendused jõudnud ka laevaehitusse.³⁰² Moodulipõhist laevaehitust võib vaadelda nii projekteerimise, käitustsükli toetuse kui operatsioonide seisukohalt. Projekteerimise ja ehitamise vaatepunktist tähendab modulipõhisusega laev sellist laeva, mis pannakse kokku ostja

²⁹⁸ Booth 1977, p. 121.

²⁹⁹ Grove 1990, pp. 236–241.

³⁰⁰ Stocker 2013, p. 362.

³⁰¹ Smidt, M., Junge, M. A Modular Warship for 2025. – United States Naval Institute Proceedings. January 2014, p. 32.

³⁰² Thorsteinson, J. 2013. Modular Warships. – Canadian Naval Review. Vol. 8, No. 4 (Winther 2013), p. 29. [Thorsteinson 2013]

vajadustele vastavatest standardmoodulitest. Sellise sõjalaevaehituse näited on sõjalaevade perekonnad, nagu Saksa ThyssenKruppi MEKO (*Mehrzweck Kombination*)³⁰³ ja Hollandi Damen Schelde SIGMA (*Ship Integrated Geometrical Modularity*)³⁰⁴.

Eesti merejõudude koostamise eesmärgile tuginedes vaatleme järgnevas lähemalt konteineritesse paigutatud, võimepõhise moodullahendusega sõjalaeva operatsioonilisi ja käitustsükliga seotud aspekte.³⁰⁵

Selline laev koosneb kahest põhiosast. Esimese moodustab baasplatvorm koos baassensorite, -relvade ja muude baassüsteemidega. Teise osa moodustavad standardkonteineritesse sobitatud ülesandepõhised seadmed, millel on standardsed ühendused ja mis sobituvad baasplatvormi konteineri positsiooni-
desse (vt joonis 3.1.). Baasplatvormil on võimemoodulite (*mission module*)³⁰⁶ jaoks standardsed ühendused, nagu suruõhk, vesi, elekter ja võrguühendus³⁰⁷.



Joonis 3.1. 76 mm kaliibriga Oto Melara universaalsuurtükk *Standard Flex*-konteineris³⁰⁸

³⁰³ ThyssenKrupp Marine Systems koduleht.

<<https://thyssenkrupp-marinesystems.com/en/naval-surface-vessels.html>>, (25.04.2014).

³⁰⁴ Damen koduleht. <<http://www.damen.com/en/markets/defence-and-security>>, (25.04.2014)

³⁰⁵ Fish, T. 2008. High/low or modularity: navies explore the options. – Jane's Navy International. October 2008, p. 40. [Fish 2008]

³⁰⁶ Siin ja edaspidi tähistab võimemoodul (*mission module*) tehnilist, moodulina lisatavat ja äravõetavat seadet. Sama sõnaga on vahel tähistatud ka laeva tehniliste moodulitega muudetavat rolli.

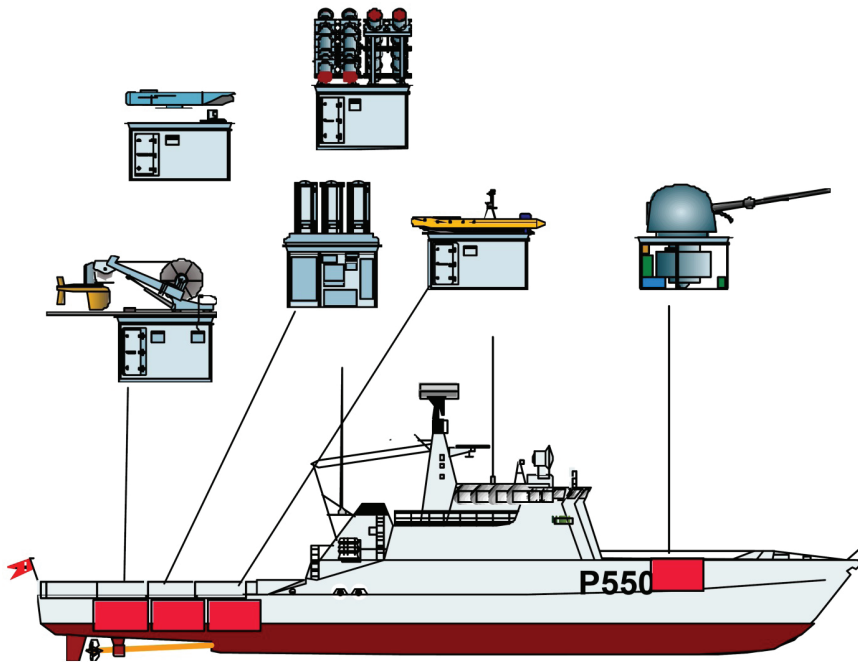
³⁰⁷ Smidt, Junge 2014, p. 30.

³⁰⁸ Flyvefisken class (SF 300), Denmark. Naval-Technology.com koduleht.

<<http://www.naval-technology.com/projects/fly/fly4.html>>, (27.04.2014).

Et võtta laeva käitustsükli jooksul kasutusele uute süsteemidega võimemoduleid, peab laevasisene võrgulahendus olema ülesehituselt avatud³⁰⁹. Samuti peab projekteerimisel arvestama vajadusega lisada edaspidi seadmeid, kaableid ja torustikke ning sellega kaasnevat laeva raskuskeskme tõusu, mis ei tohi põhjustada püstuvusprobleeme.

Laev koosneb baasplatvormist, mille hulka kuuluvad laevakere, jõu- ja abimasinad, käitur, baassensorid ja lahingujuhtimissüsteem, ning konteineritesse paigutatud võimemoodulitest, mille abil saab laeva rolli muuta. Flyvefisken-klassi laeval oli neli standardkonteineri positsiooni (vt joonis 3.2.)



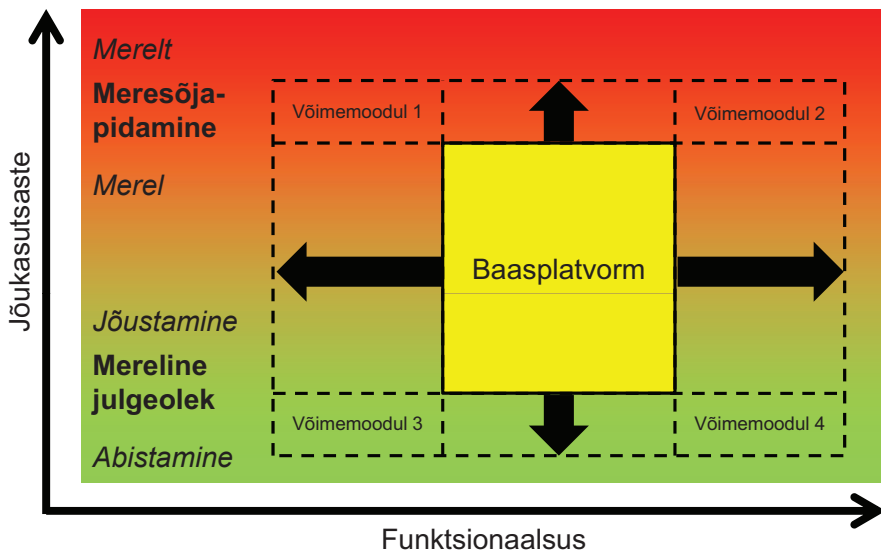
Joonis 3.2. Flyvefisken-klassi baasplatvormil oli neli *Standard Flex*-moodulkonteineri kohta, millega sai laeva rolli vastavalt vajadustele muuta³¹⁰. Joonisel on kujutatud ahtrist vööri suunas järgmisi mooduleid: muudetava sügavusega allveelaevatõrje sonar ja selle kohal torpeedoaparaadid, Sea Sparrow õhutõrjeraketite laskeseade ja selle kohal omakorda Harpoooni pealveetõrje raketite laskeseade, paadialus koos laoruumiga ning vööriatel 76 mm kaliibriga Oto Melara universaalsuurtükk.

³⁰⁹ **Thomas, D.** 2007. Warship Concepts: The Littoral Combat Ship. – Canadian Naval Review. Vol. 2, No. 4 (Winther 2007), p. 37.

³¹⁰ **NATO/PfP Working Paper on Small Ship Design.** 2004. NATO Naval Group 6, Specialist Team on Small Ship Design. May 2004, p. 79. [NATO/PfP Working Paper 2004]

ja kasutusel olid järgmisi süsteeme sisaldanud võimemoodulite konteinerid: SeaSparrow õhutõrjeraketid, Harpooni pealveetõrjeraketid, Oto Melara universaalsuurtükk, muudetava sügavusega järelveetav allveelaevatõrje sonar, torpedoaparaadid, tekikraana, miinitõrjevarustus, paadialus koos laorumiga, reostustõrjevarustus ja hüdrograafiaseadmed. Lisaks oli võimalus laeva ahtritekile kinnitada meremiinide veeskamiseks miinirelsid. Nii võis laev täita patrull-laeva, raketikaatri, allveelaevatõrjelaeva, miinijahtija, miiniveeskja, reostustõrjelaeva või hüdrograafialaeva ülesandeid. *Standard Flex*-konteineri sügavus on üks tekk ja seetõttu ei saa see sisaldada süsteeme, mis ulatuvad ühest tekist sügavamale. Samuti on piiranguks konteineri ja platvormil oleva konteinerikoha füüsiline suurus.³¹¹

Joonisel 3.3 on esitatud moodulipõhise lähenemise mõju laeva funktsionaalsusele. Piltlikult väljendades kujutab see tööriistakasti, kus moodulite abil saab baasplatvormi funktsionaalsust soovitud suunas nihutada.



Joonis 3.3. Baasplatvormi funktsionaalsuse paindlik laiendamine võimemoodulitega³¹²

³¹¹ Fish 2008, pp. 41–42.

³¹² NATO/PfP Working Paper 2004, p. 81 põhjal autori koostatud.

Moodullahendus tekitab sünergia, sest väiksema arvu platvormidega suudetakse täita rohkem ülesandeid. Kuigi moodulitel põhineval multifunktsionaalsusel on puudusi, on need minimaalsed, arvestades saavutatud kokkuvõidu, efektiivsust ja operatsioonilist paindlikkust³¹³. Sünergiat suurendab see, kui kõik laevaklassid kasutavad ühesuguseid moodulkonteinerid. Nii on 2015. aastal sisuliselt terve Taani laevastik üles ehitatud *Standard Flex*-kontseptsioonile. Samu moodulkonteinereid kasutavad kõik peamised laevaklassid: Iver Huitfeldt-klassi fregatid, Absalon-klassi toetuslaevad, Knud Rasmussen-klassi avamere patrull-laevad, Thetis-klassi fregatid ja Diana-klassi väikesed patrull-laevad³¹⁴. Nii sobib näiteks joonisel 3.1. kujutatud standardkonteineris 76 mm kaliibriga Oto Melara universaalsuurtükk *plug and play*-põhimõttel enamikule nimetatud klasside laevadest.

Suurriigid on rollipõhist moodullahendust põhjendanud operatsioonilise paindlikkusega: võimalusega laevu kiirelt ümber seadistada, platvormide parema kättesaadavusega (remondi puhul piisab konteineri vahetamisest teise samasuguse vastu) ja vajadusega omada vähem platvorme. Kõik see annab arvestatava kokkuvõidu.³¹⁵ Teisalt suurendab moodullahendus kogu laevastiku tegutsemistõhusust: väheneb väljaõppevajadus ning seadmete ja süsteemide hulk, mida toetada, hooldada ja remontida³¹⁶. Nii on paljud riigid asendamas monofunktsionaalseid laevu mitmeotstarbeliste, vahetatavate võimemoodulitega laevadega, mis ühelt poolt on vajalik eelarve vähenemise tingimustes, ent ka seetõttu, et tulevikuvajadusi on üha raskem ennustada.

Sõjalaeva kere käitustsükkel on umbes 35–40 aastat. Nimetatud ajavahemiku jooksul tuleb mitu korda uuendada ja ajakohastada relva- ja sensorisüsteeme. Seetõttu on oluline ehitada selline platvorm, mille puhul oleks süsteemide uuendamine võimalikult lihtne.³¹⁷ Konteineritesse paigutatud moodulite korral on uusi süsteeme lihtsam kasutusele võtta: selleks ei pea laev pikka aega laevatehases viibima, sest uus süsteem tuleb kõigepealt konteinerisse sobitada ja pärast selle paigaldamist peab laev teenistusest eemal viibima vaid töökindluse kontrollimiseks³¹⁸.

³¹³ Fish 2008, p. 44.

³¹⁴ Jane's Fighting Ships 2012–2013. 2012. Saunders, S. (ed). Coulsdon: IHS, pp. 190–194. [Jane's Fighting Ships 2012–2013]

³¹⁵ Thorsteinson 2013, p. 29.

³¹⁶ Smidt, Junge 2014, p. 29.

³¹⁷ Thomas, D. 2009. Warship Developments: A Shopping Guide. – Canadian Naval Review. Vol. 4, No. 4 (Winther 2009), p. 41. [Thomas 2009]

³¹⁸ Smidt, Junge 2014, p. 31.

Võimemoodulitega laeva rolli saab vajadusel kiiresti muuta. Ameerika Ühendriikide *Littoral Combat Ship*-laevatüübil kulub laeva rolli muutmisele (nt pealveetõrjest allveelaevatõrjeks) umbes neli ööpäeva³¹⁹. Ühe Taani *Standard Flex*-konteineri vahetamine võtab aega 30 minutit või veidi rohkem ja selleks on vaja kail paiknevat kraanat. Kogu Flyvefiskeri-klassi laeva rolli muutmiseks kulus ligikaudu 9 tundi.³²⁰ Moodulkonteinerite vahetamine hõlmab standardühenduste lahtiühendamist, konteineri eemaldamist, uue konteineri paigaldamist, standardühenduste kokkuühendamist, tarkvara seadistamist ning kogu uuendatud süsteemi merekatsetust. Ühe moodulkonteineri vigastuse või rivist väljalangemise korral piisab selle asendamisest teise samasugusega, ilma et terve laev peaks pikemalt teenistusest eemal, sadamas viibima.³²¹

Kahtlemata ei ole mitmeotstarbelised laevad üht kindlat ülesannet täites nii efektiivsed kui selleks ehitatud monofunktsionaalsed laevad³²². Lisaks tekitab küsitavusi tehnoloogiline küpsus: kõikide vajaduste rahuldamine moodulipõhise konteinerlahendusega ei pruugi olla tehnoloogiliselt võimalik. Eesti olukorras peitub aga moodullahenduses vastus küsimusele, kuidas merekaitset üldse korraldada. Praegused riigilaevastikud oma monofunktsionaalsete laevadega ei ole tulevikku silmas pidades ei inim- ega materiaalsete ressursside tõttu jätkusuutlikud. Moodulkonteineritega platvorm võimaldab laevastikul täita ülesandeid terve konfliktispektri ulatuses, mida toetab nii pakkumine laevaehitusturul³²³ kui liitlasriikide kogemused. Sellise kontseptsiooni eelis on väikeriigi ülalmainitud kvaliteedi-kvantiteedi dilemma lahendamine, sest laeva võimeid määravaid moduleid pole vaja korraga soetada³²⁴. Baasplatvormi olemasolul on juba tagatud merekaitse baasülesande täitmine ehk kohalolek. Lähtudes vajadustest ja võimalustest saab baasplatvormi igal ajal moderniseerida³²⁵.

Teiseks on Eesti merejõudude ülesehitust käsitledes olulisel kohal võimemoodulite ristikasutus erinevate laevaklasside vahel. See suurendab piiratud

³¹⁹ Fish 2008, pp. 44–45.

³²⁰ Fish 2008, pp. 41–42.

³²¹ Fish 2008, pp. 44–45.

³²² Vego, M. 2012. Corvette Programmes. A Worldwide Survey. – Naval Forces. VI/2012, p. 63. [Vego 2012]

³²³ Thorsteinson 2013, p. 30.

³²⁴ Fish 2008, p. 47.

³²⁵ Walsh, E. J. 2014. LCS Mission Packages Moving Forward. – United States Naval Institute Proceedings. February 2014, p. 86.

vahendite tingimustes lisaks kuluefektiivsusele operatsioonilist paindlikkust ja laevade kättesaadavust.

Kolmandaks peab laevastiku koostamise eesmärgist lähtudes kasutama baasplatvormide ehitamisel võimalikult palju standardsüsteeme ja sarnaseid lahendusi. Eesmärk on, et laevastikus kasutusel olevate, sama ülesandega seadmete ja süsteemide loetelu oleks minimaalne. Platvormide projekteerimisel ja ehitamisel on soovituslik nii palju kui võimalik kasutada tsiviilkäibes olevat tehnoloogiat, mis vähendab ehitus- ja hoolduskulusid³²⁶. Sõjalaevu ehitatakse vastavalt mereväeliste standarditele, mis on oluliselt rangemad kauba- ja reisilaevade tsiviilstandarditest. Siinses kirjutises ei määrata täpseid kokkuhoiukohti ega sõjalistest standarditest kõrvalekaldumise võimalusi. Valdkond, kus selliseid järeleandmisi tõenäoliselt teha ei saa, on laeva hukukindlus. Hukukindluse tagab kihiline kaitsevõime ehk relvasus, erinevate signatuuride vähendamine, oluliste konstruktsioonide ja süsteemide tugevus, mitmekordus (dubleerimine) ning vastupidavus³²⁷. Suurim võimalik kokkuhoiukoht, on signatuuride vähendamine või neist loobumine, millel on aga suurim mõju hukukindlusele lahinguolukorras.

Neljandaks muutub üha olulisemaks riigilaevade mehitamise küsimus, sest inimressurss on Eestis samuti piiratud. Ühelt poolt aitab mehitamise probleemi leevendada üldise ajateenistuskohustuse nõue. Teisalt tuleb kõik riigilaevad projekteerida suurendatud automatiseerituse ja standardse mitmetarbelise varustusega, et vähendada meeskondi³²⁸. Sellisteks lahendusteks on ühe inimesega mehitatud sild, mis on kokku ehitatud operatsioonide ruumiga, ja mehitamata masinaruumi keskujuhtimisplatt. Heaks näiteks on Taani Knud Rasmussen-klassi avamere patrull-laev, mille põhimeeskond koosneb vaid 18 liikmest³²⁹. Minimeeritud meeskonna puudusteks on piiratud avariitõrjevõime, samuti meeskonna võime teha remondi- ja hooldustöid ning jätkusuutlikkus lahinguolukorras.

Viimaseks merejõudude koostamise läbivaks aluseks on tehniline koostegutsemisvõime liitlastega. See tähendab peale väljaõppe ka side- ja juhtimissüsteemide ning merel varustamise süsteemide (*replenishment at sea*, RAS) s.o kütuse, vee jms ühenduste vastavust NATO standarditele (*Standardization Agreement*, STANAG).

³²⁶ Pape, A. In a class of their own: new corvettes take centre stage. – Jane's Navy International. September 2009, p. 31. [Pape 2009]

³²⁷ Warship Survivability. 2008. – Semaphore. Issue 10, August 2008.

³²⁸ Thomas 2009, p. 42.

³²⁹ Jane's Fighting Ships 2012–2013, p. 193.

Selleks, et omada pidevat võimet merel, ei piisa ainult ühe laeva omanisest, sest näiteks korralise remondi ajal ei saa remonditavat laeva sihtots- tarbeliselt kasutada. Vajaminevate laevade täpse arvu määramine pole täna- päeval enam kuigi hästi teostatav³³⁰, sest julgeolekukeskkond on muutunud liiga dünaamiliseks. Rusikareeglina peab vahendeid olema vähemalt kolme- kordselt, et võime oleks alaline. Kui üks laev on merel operatsioonivalmis, valmistub teine selleks väljaõppefaasis ning kolmas on remondis ja hool- duses. Seega kõikide laevaklasside laevu peab olema vähemalt kolm, et tagada ööpäeva- ja aastaringne võime. Lisaks tuleb Eesti merealade geo- graafia tõttu arvestada vajadusega, et korraga tuleb merel viibida rohkem kui ühe platvormiga (nt üks Soome lahes ja Läänemere avaosas, teine Väina- meres ja Liivi lahes), samuti vajadusega osaleda rahvusvahelistel operat- sioonidel. Eesti merejõudude puhul saab määravaks absoluutne miinimum, millega on võimalik võimeid jätkusuutlikult omada ja edasi arendada. Täpse laevade arvu määravad operatsiooni kontseptsioon ja finantsanalüüs.

3.2. Platvormid

Võimekandja merel koosneb kolmest osast: sensorist (nt radar, elektrooptika, sonar), efektorist (nt relvasüsteem või reostustõrjevarustus) ja neid kandvast platvormist, kusjuures sensor ja efektor ei pruugi asuda ühel ja samal plat- vormil. Võime kohal olla ja reageerida tähendab merel tegutsemist. Erinevalt maismaast on tegutsemisvõime merel ja õhus alati seotud platvormiga³³¹. Platvormil on mõnevõrra laiem tähendus kui pelk sensori- või relvasüsteemi kandja, sest mereliseks kohalolekuks on esmatähtis just merekindel platvorm.

Traditsiooniliselt on relvaplatvormiks merel olnud laev, allveelaev või lennavahend, kuid tänapäeval kasutatakse üha rohkem ka erinevaid droone. Nagu eespool öeldud, ei pruugi pealveetõrje relvaplatvormiks olla ainult pealveelaev või lennavahend, vaid selleks võib sobida ka kaldapealne liikuv raketipatarei. Oluline on siinkohal märkida, et peale relva (raketipatarei) on edukaks rünnakuks vajalik sensor – radar ja inimsilm –, kusjuures vaatleja ja radar peavad paiknema merel viibival platvormil. Seega pole ilma ühegi pealveeplatvormita võimalik täita merekaitse ülesandeid.

Merelises angloameerika kultuuriruumis jaotatakse pealveesõjalaevu (*surface combatants*) laevatüüpideks suuruse ja võimete alusel. Eristatakse ristlajaid, hävitajaid, fregatte, korvette ja patrull-laevu. Kui intensiivseks

³³⁰ Till 1994, p. 184.

³³¹ Stocker 2013, p. 361.

sõjategevuseks ehitatud laevu nimetatakse ka tänapäeval ülaltoodud jaotuse järgi, siis väiksema intensiivsusega tegevusteks kasutatakse erineva nime-tusega laevatüüpe³³². Corbett tõdeb, et laevastiku jaotus laevatüüpideks on riigi strateegiliste ja taktikaliste põhimõtete materiaalne väljendus, kusjuures eri riikides eksisteerib erinevaid nimetusi, laevatüüpideks jaotamise põhi-mõtteid jne³³³. Lisaks tehnilistele aspektidele allub sõjalaevade tüüpideks jaotamine ka poliitilisele suunisele ning platvormide multifunktsionaalsuse tõttu kasutatakse üha enam nimetusi, mis kirjeldavad laeva olemust paremini (nt Ameerika Ühendriikide fregati mõõtu *littoral combat ship*).

Külma sõja järel, 1990. ja 2000. aastatel, peeti rannikuriigi pealveelaevastiku põhilisteks koostisosadeks väikeseid, kiireid ja laevavastaste raketitelega relvastatud raketikaatreid, mis olid mõeldud koduvete kaitseks, ning suuremaid korvette või fregatte, et panustada kollektiivkaitsesse ning rahvusvahelistesse operatsioonidesse³³⁴. XXI sajandi alguse Eesti merejõudude ülesannetest ja Eesti mereala geograafiast tuleneb samuti vajadus ühe suure ja ühe väikese laevatüübi järele. Riigi piiratud ressursse silmas pidades kasutab autor nende kirjeldamiseks nimetusi *avamere patrull-laev* ja *ranniku-mere patrull-laev*. Tabel 3.1. kirjeldab seoseid merekaitse ülesannete, nende täitmiseks sooritatavate tegevuste, geograafia ning platvormide ja võime-moodulite vahel.

Tabel 3.1. Merejõudude ülesanded, nende täitmiseks sooritatavad tegevused ning vaja-minevad platvormid ja võimemoodulid

Ülesanded	Tegevused	Platvormid	Võimemoodulid
(1) Turvata ja hallata riigi merealasad rannajoonest majandusvööndi välispiirini, sh merekommunikatsioonid	Kohalolek sisemeres ja territoriaalvetes ning reageerimine merelise julgeoleku ohtudele	Rannikumere patrull-laev	Baasplatvorm
	Kohalolek territoriaalvetes ja majandusvööndis ning reageerimine merelise julgeoleku ohtudele	Avamere patrull-laev	Baasplatvorm Miinitõrje merekommunikatsioonide kaitseks

³³² Fish 2008, p. 41.

³³³ Corbett 1911/2004, p. 105.

³³⁴ Gjelsten 2004, p. 301.

Ülesanded	Tegevused	Platvormid	Võimemoodulid
(2) Tagada riigi suveräänsus sisemeres ja territoriaalvetes	Kohalolek sisemeres ja territoriaalvetes ning reageerimine suveräänsuse rikkumisele	Rannikumere patrull-laev	Baasplatvorm rahu ajal Pealveetõrje kriisi korral
	Kohalolek territoriaalvetes ja majandusvööndis ning reageerimine suveräänsuse rikkumisele	Avamere patrull-laev	Baasplatvorm rahu ajal Pealveetõrje kriisi korral
(3) Koos maa- ja õhuväe ning liitlastega kaitsta riiki merel toimuva ja merelt lähtuva rünnaku eest	Rannikuala sõjapidamine (pealveetõrje, miinisõda)	Avamere patrull-laev ja rannikumere patrull-laev	Pealveetõrje Miiniveeskamine Miinitõrje Allveelaevatõrje Õhutõrje
(4) Osaleda rahvusvahelistel operatsioonidel	Kõik eelnimetatud	Avamere patrull-laev	Vastavalt operatsioonile

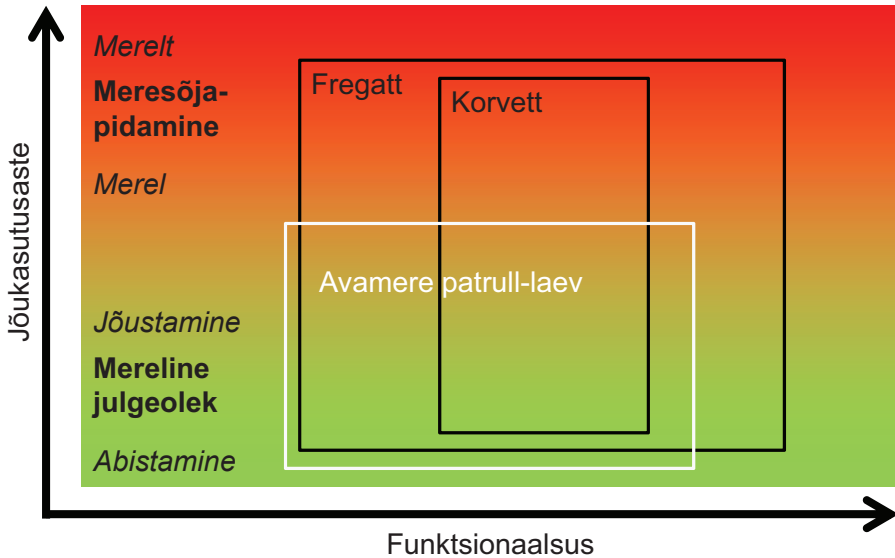
Nagu tabelist järeldub, on võimalik baasplatvormide abil täita merekaitse kaht olulisimat ülesannet: olla kohal merealal ja seeläbi luua mereolukorra teadlikkust. Alljärgnevalt vaadeldakse avamere patrull-laeva ja rannikumere patrull-laeva põhiolemust ja tööpõhimõtteid.

3.2.1. Avamere patrull-laev

Avamere patrull-laev peab olema võimeline tegutsema Läänemere avas osas kõikides ilmastikutingimustes, mis tähendab põhimõtteliselt ookeanikõlblikkust. Üks selliseid väikeriikides kasutatavaid sõjalaevu on korvett, mille veeväljasurve on 500–2000 tonni ja pikkus 70–100 meetrit³³⁵. Mereväe ülesannete rõhuasetuse kandumise tõttu sõjapidamiselt merelise julgeoleku tagamisele ning vajadusest kokku hoida nii inim- kui finantsressurssidelt on üha laiemalt kasutusele võetud korvetiga sama suur, kuid odavam ja mitmeotstarbelisem laevatüüp, mida nimetatakse avamere patrull-laevaks

³³⁵ Vego 2012, p. 55.

(*offshore patrol vessel*, OPV)³³⁶. Merelise julgeoleku ülesannete ja väheintensiivse konflikti korral on keskmise OPV funktsionaalsus 80–90% (vt joonis 3.4.), aga hind vaid 10–20% intensiivseks sõjapidamiseks ehitatud fregati või hävitaja omast³³⁷. Pidades silmas korveti hinda ja asjaolu, et korvett on siiski peamiselt sõjapidamiseks, st pealvee- ja allveelaevatõrjeks mõeldud laev, on Eesti merejõudude jaoks sobiv suurem platvorm, niisiis pigem just OPV.



Joonis 3.4. Fregati, korveti ja avamere patrull-laeva funktsioonide võrdlus³³⁸

Järgnevalt vaadeldakse OPV-le esitatavaid üldnõudeid, mis tulenevad ülesannetest ja tegutsemisalast. Eesti OPV veeväljasurve peaks olema 1000–1500 tonni ja pikkus 75–100 meetrit. Laeva süvis peaks olema piisavalt väike, et tegutseda ka ranniku lähedal, kusjuures määrav on Väinamere läbitavus põhjast lõunasse. Veeväljasurve ei ole OPV puhul piirang eeldusel, et „teras on odav ja õhk tasuta”, kuna arvestama peab tehnika arengut ja vajadust lisada platvormile erinevaid süsteeme³³⁹. Lisaks tagab suurem veeväljasurve parema merekindluse. Aastaringseks tegutsemiseks peab laeval olema ka jääklass.

³³⁶ Thomas, D. 2005. Canadian Offshore Patrol Vessel. – Canadian Naval Review. Vol. 1, No. 3 (Fall 2005), p. 36. [Thomas 2005]

³³⁷ Thomas 2005, p. 38.

³³⁸ NATO/PfP Working Paper 2004, p. 8 põhjal autori koostatud.

³³⁹ Pape 2009, p. 34.

OPV ei pea ilmtingimata olema ehitatud militaarstandardite järgi ega olema klassifitseeritud vastavalt klassifikatsiooniühingu sõjalaeva standarditele³⁴⁰. Peamised erinevused tsiviilstandarditest on seotud platvormi huku-kindlusega. Kuna Eesti iseseisvate sõjaliste mereoperatsioonide suurim intensiivsuse ei saa olla väheintensiivsest konfliktist oluliselt kõrgem, ei pea OPV hukukindlus olema võrreldav suure sõjalaeva omaga. Seetõttu vajavad OPV-d rahvusvahelistes suurema intensiivsusega konfliktides lisakaitset.³⁴¹ Siiski peab laev olema võimeline piiratud mahus taluma tabamusi ja olema kiiresti taastatav. Samuti peavad kõik olulised süsteemid ning seadmed olema paigaldatud elastsele vundamendile, et vähendada põrutustest tulenevaid kahjustusi ja nihkumist ning vähendada laeva akustilist signatuuri³⁴². Lisaks peab OPV kere olema jagatud paljudeks veekindlateks sektsioonideks ja tsitadelliks, mis võimaldab tegutseda nii tuuma-, bio- ja keemiarelva kasutuspiirkonnas kui tsiviilkatastroofide likvideerimisel.

OPV peab olema kasutatav Läänemere avaosas olenemata ilmast ning avaookeanil rahvusvahelistel operatsioonidel. Kuna laeva peamised ja kõige sagedasemad tegevused on kohalolek ja patrullimine, peab laeva jõuseade võimaldama sõitmist pikka aega madalal kiirusel. Ülesõidu keskmine kiirus peab olema vähemalt 20 sõlme ja suurim kiirus vähemalt 25 sõlme. Selliste kiirustega on võimalik laevastikuüksusega kaasas püsida ning ülesõidud operatsioonialasse toimuvad mõistliku aja jooksul. Viimane kujutab endast praeguste mereväe miinijahtijate suurt probleemi. Nii kütuse kui muude tagavarade varustusvälp peab ilma merel varustamata olema vähemalt kaks ja merel varustades kuni neli nädalat. OPV esmane ülesanne on kohalolu, mistõttu kaaluvad merekõlblikkus ja vastupidavus üles kiiruse nõude³⁴³.

Nagu laevastiku ülesannete analüüsist selgub, on üks merelise julgeoleku ohtudele reageerimise viise abordaažimeeskondade saatmine sihtmärgilaevadele. Selleks peab OPV-l olema paadiveeskamisvõime ka suhteliselt kõrge lainega. Peale tavapärase taavetite ja kraana peab laeval olema ahtri-ramp, mis teeb paadi veeskamise ohutumaks ja kiiremaks. Selline ramp on tulevikuväljavaatena vajalik ka erinevate mehitamata pealvee- ja allveesõidukite kasutamiseks. Lisaks peab OPV-l olema helikopteritekk: suur ja tasane tekiosa, mida saab tulevikus kasutada nii väiksemate helikopterite

³⁴⁰ Nt **DNV Rules for Classification of High Speed, Light Craft and Naval Surface Craft** – January 2014. <<https://exchange.dnv.com/publishing/ruleshslc/2014-01/>>, (02.05.2014).

³⁴¹ **Australian Offshore Combatant Vessels**. 2010. – Semaphore. Issue 04, May 2010.

³⁴² **Vego** 2012, p. 56.

³⁴³ **Scott, R.** 2008. Big is beautiful for RNLN's new Patrol Ship sentinels. – Jane's Navy International. June 2008, p. 17.

kui mehitamata lennuvahendite jaoks, ent ka ajutise kauba või lisaseadmete kinnitamiseks. Helikopteri maandamise võime on olulise tähtsusega rahvusvahelistel operatsioonidel.

OPV **baasrelvastusse** kuulub suurtükk nii hoiatuslaskude kui tõhus-tule andmiseks merelise julgeoleku ülesannete täitmiseks ning enesekaitseks pealvee- ja õhuuhu vastu. Siiski ei ole suurtükk piisavalt efektiivne kiirete laevavastaste raketide vastu. Seega peab suurtükk olema universaalne: seda peab saama kasutada nii pealvee- kui õhusihtmärkide vastu. Maailmapraktika näitab, et sellise relva kaliiber jääb tänapäeval vahemikku 40–76 mm. Kaliiber, mille suurus on 40 mm või väiksem, ei ole tõhus hoiatuslaskudeks, sest sihtmärk ei pruugi hoiatuslaske mürsu väiksuse tõttu märgata. Alates 76 mm kaliibrist on suurtükk võimeline andma merel tuletoetust kaldasihtmärkide tabamiseks, kusjuures sellise kaliibriga suurtüki tegevusulatus küündib sõltuvalt laskemoonast kuni 20 km-ni.³⁴⁴ Teisalt on 76 mm-st väiksemad kaliibrid, nagu 57 mm ja 40 mm, suurema laskekiiruse tõttu tõhusamad õhusihtmärkide vastu ja tõhusust aitab veelgi suurendada nüüdisaegne programmeeritav kildmoon.³⁴⁵ OPV suurtüki valik nõuab detailsemat taktikalis-tehnilist analüüsi, kuid eeltoodust lähtudes peab OPV universaalsuurtüki kaliiber jääma vahemikku 40–76 mm.

Lisaks suurtükile peab OPV olema relvastatud väiksekaliibriliste kuulipildujatega, mille laskenurgad katavad laeva ümbruse 360° ulatuses. Selliseid kuulipildujaid kasutatakse enesekaitseks asümmeetrilise ohu, s.o madalalt ja aeglaselt lendavate lennuvahendite ja kiirete ründepaatide vastu. Ressursside kokkuhoiu huvides on sellise relvana mõistlik kasutada teiste väeliikide relvastusse kuuluvat kuulipildujat, näiteks 12,7 mm raskekuulipildujat Browning. Kuigi käsitsilastaval, optiliselt sihitud ja stabiliseerimata relval on rida puudusi, võib kokkuhoiu mõttes ülalnimetatud lahendusega piirduda eeldusel, et OPV-l on eelkirjeldatud suure tabamistõenäosusega suurtükk. Õhutõrjeks saab OPV-le suhteliselt käepäraselt kohandada maaväe relvastuses olevaid lühimaa-õhutõrjerakette, nagu Mistral. Siiski jääb selliste relvasüsteemide tegutsemisvõime merelt lähtuvate ohtude vastu piiratuks, mistõttu ei asenda need õhutõrje kohakaitse-raketisüsteeme (*point defence missile system*).

³⁴⁴ **Pengelly, R.** 2008. Shooting match: Navies face gun-calibre multiple choice. – Jane's Navy International. May 2008, pp. 14–16.

³⁴⁵ **Hooton, E. R.** 2013. Naval Armaments – Part II: Naval Gun Systems. – Naval Forces, IV/2013, pp. 21, 24.

OPV **baassensorid** on navigatsiooni- ja seireradar ning tulejuhtimis-süsteem. Kui navigatsiooniradarina tuleb eelistada tsiviilkasutuses olevaid radareid, siis seireradarina tuleb kasutada kombineeritud pealvee- ja õhu-seireradarit.

Tulejuhtimiseks peab OPV-l olema kombineeritud tulejuhtimissensor, mis koosneb tulejuhtimisradarist, elektro-optilistest kaameratest (TV- ja infrapunakaamera) ning laserkaugusemõõtjast. Sellise kombineeritud sensori tegevuskaugus ulatub üle horisondi ning peale suurtüki ja raketide tulejuhtimise on selle ülesanne aidata kaasa sihtmärkide tuvastamisele.³⁴⁶ Alternatiivne võimalus on kasutada tulejuhtimisfunktsiooniga seireradarit (*track while scan radar*) ja eraldiseisvat elektro-optilist seireseadet.

Laevastiku juhtimine (*command and control, C2*) eeldab ühenduvust laevade ning laevade ja kalda vahel, võimaldades nii käskude ja ettekannete vahetamist kui informatsiooni laevasisest töötlemist. Selleks kasutatakse lahingujuhtimissüsteeme (*combat management system*), mis integreerivad sensoritest saadud andmed relvasüsteemidega ja võimaldavad laeva komandöril langetada taktikalisi otsuseid. Merejõudude OPV lahingujuhtimissüsteem peab olema ülesehituselt avatud ja kasutama nii palju kui võimalik tsiviilkasutuses olevat riistvara, v.a lahingujuhtimise standardkonsoolid, mis on mõeldud nii seireks kui tulejuhtimiseks.³⁴⁷ Süsteem peab võimaldama peale erinevate sensorite, nagu seireradarid, tulejuhtimisseadmed ja elektroonilised sensorid, ka sidesüsteemide liidetavust. Peamised sellised sidesüsteemid on erinevad lingid, mille ülesanne on andmeside: tuvastatud mere- ja õhupildi vahendamine laevade ning laevade ja kalda vahel. Lahingujuhtimissüsteemi olemasolu nii laevadel kui kaldapealsetes juhtimispunkti-des on tõhusa merekaitse eeldus. Vajadusel on linkide abil võimalik OPV seireradari õhupilt integreerida ka õhuväe tuvastatud õhupilti.

Ülalkirjeldatud baasplatvormist koos baasrelvastuse ja -sensoritega piisab selleks, et täita merekaitse põhieesmärki: tagada mereline kohalolek ja täita patrullülesandeid nii rahu- kui kriisiajal. Merejõudude ülesannete analüüsist lähtuvalt tuleb OPV-l täita ka erivarustust nõudvaid ülesandeid, milleks vajaminevate **võimemoodulite** esmane loetelu hõlmab vähemalt miini- ja pealveetõrjet.

³⁴⁶ Nitschke, S. 2013. Fire Control Systems for Surface Combatants. – Naval Forces, IV/2013, pp. 34–36.

³⁴⁷ Ebbutt, G. 2009. Less-capable vessels seek innovative solutions for C2. – Jane's Navy International. January/February 2009, pp. 28, 31.

Enamikus NATO riikides kasutatavad spetsiaalsed miinijahtijad on üha vähem ühildatavad kiire operatsioonitempoga ja ekspeditsioonioperatsioonide kontseptsiooniga, sest oma väikese kiiruse tõttu ei suuda miinijahtijad sõita koos laevastikuüksusega. Teine probleem on väike enesekaitsevõime, mistõttu tuleb ohupiirkondades eraldada nende kaitseks pealveesõjalaev. Kolmandaks, Eesti kontekstis olulisimaks probleemiks on miinijahtijate monofunktsionaalsus: nendega täidetavate ülesannete loetelu piirdub miinitõrjega. Seetõttu on paljudes riikides hakatud üha enam panustama moodulipõhisele miinitõrjevõimele, mida saab suurtele pealveesõjalaevadele lisada. Peale eelnimetatud taktikaliste puuduste on miinijahtijateks ehitatud laevad veeväljasurve ja hinna suhtarvult kallid laevad.³⁴⁸ Kuigi tuginedes NATO külma sõja aegsele arusaamale miinitõrjest on võimalik argumenteerida üheotstarbelise miinitõrjelaeva kasuks, on probleem just selle laeva monofunktsionaalsus, sest vajakajäämise tõttu kiiruses on piiratud ka nende patrullimisvõime. Lisaks tuleb arvestada vajadusega omada tasakaalus laevastikku ja riigi piiratud ressursidega.

Moodulipõhiseid miinitõrjekontseptsioone on arendatud paljudes riikides (nt Taanis, USA-s) ja Euroopa Kaitseagentuuris. Nende põhiidee on jätta emaplatvorm miiniväljalt eemale või selle piirile ning kasutada miinide avastamiseks, klassifitseerimiseks ja neutraliseerimiseks mehitamata süsteeme ja miinituukreid³⁴⁹. OPV miinitõrjemooduli peamine platvormi ehitust puudutav eeldus lisaks miinitõrjeoperatsioonide lahingujuhtimissüsteemidele on mehitamata allvee- ja pealveesõidukite veeskamise võime (vt eelkirjeldatud ahtriramp).

Moodulipõhiste miinitõrjelahenduste suurimaks puuduseks peetakse praegu tehnoloogia ebaküpsust ja sellest tulenevat vähest efektiivsust võrreldes üheotstarbeliste miinijahtijatega³⁵⁰. Teiseks pole veel selge, kas emaplatvormi on alati võimalik miiniohtlikust alast välja jätta. See omakorda toob kaasa oluliselt suuremad kulud, mis on vajalikud signatuuride vähendamiseks. Nimetatud probleem nõuab detailsemat tähelepanu, kuid kindlasti ei ole see Eesti piiratud ressursse arvestades nii suure kaaluga, et olla tugev vastuargument moodulipõhisest ülesehitusest loobumiseks.

³⁴⁸ **Hollosi, C.** 2010. Counter culture: removing the man from the minefield. – Jane's Navy International. May 2010, p. 12. [**Hollosi** 2010]

³⁴⁹ **Hollosi** 2010, p. 14.

³⁵⁰ **Craig, J. A.** 2013. Don't give up the ship(s)! – United States Naval Institute Proceedings. July, 2013, p. 69.

OPV-le peab olema võimalik lisada pealveetõrjerelvastust, kuigi laev on mõeldud pigem väheintensiivseteks tegevusteks. Kuna OPV ja rannikumere patrull-laeva pealveetõrjerelvastus on sarnased, käsitletakse seda järgmises alapeatükis. OPV pealveetõrjerelvastusse võivad kuuluda standardkonteineris pealveetõrjeraketid ja meremiinide veeskamise seadmed. Viimane eeldab piisavat tekipinda ja lihtsalt monteeritavaid miinirelsse.

OPV abil on võimalik täita ka reostustõrje ja hüdrograafia ülesandeid. Kuigi riigil on reostustõrjevõimes puudujääke, on probleemiks reostustõrjelaevade monofunktsionaalsus. Merelisi ülesandeid täitvatest institutsioonidest oli 2014. aastal kõige paremini korraldatud just Veeteede Ameti hüdrograafiateenistus, mistõttu hüdrograafialaevastiku kardinaalse ümberkorraldamise järele pole praegu vajadust. Nimetatud võimete võimalikul lõimimisel merejõudude ülesannetega saavad peale tehnilise teostatavuse määravaks peamiselt organisatsioonilised faktorid ja ressursijaotus.

3.2.2. Rannikumere patrull-laev

Merejõudude koduvetes tegutsevaks platvormiks on väike, kiire ja võimalusel hästi relvastatud laevatüüp, mida tavatsetakse nimetada raketikaatriks. Eesti majanduslikke olusid arvestades kasutab autor selle asemel tagasihoidlikumat nimetust *rannikumere patrull-laev*. Kalle Kõlli on oma magistritöös järeldanud, et parim selline platvorm on Rootsis toodetav ja maailmas laialt levinud kiirpaat Combat Boat 90³⁵¹ (L 14,9 m; B 3,85; D 18 t)³⁵². Kuigi nimetatud paadiklassi põhjal on võimalik luua asümmeetriline pealveetõrjevõime ja täita paljusid toetusülesandeid sisemerel, ei ole platvorm oma väiksuse tõttu piisavalt merekindel ega vastupidav, et tegutseda iga ilmaga nii sise- kui territoriaalvetes. Samuti pole sellise suurusega platvormile võimalik lisada vajamineva mõjuulatusega sensori- ega relvasüsteeme. Nimetatud puudused ei välista siiski võimalust sellise suurusega platvormide põhjal üles ehitada näiteks merekaitseleidiu merekaitset toetavat funktsiooni.

Rannikumere patrull-laev peab olema piisava suurusega, et tegutseda nii sise- kui territoriaalvetes ja hea ilmaga ka majandusvööndis. Teiseks peab platvorm olema suuteline kandma vajalikke võimemoduleid. Platvormi suurusele seab piirangu süvis, millega peab olema võimalik tegutseda Eesti merealade madalamates kohtades, nagu Väinameri (k.a Soela väin). Seega on

³⁵¹ **Combat Boat 90 H Product Sheet.** – Docksta Varvet. <http://www.dockstavarvet.se/Files/Products/CB90H/CB90H_Product_sheet.pdf>, (14.05.2014).

³⁵² **Kõlli** 2010, lk 58.

rannikumere patrull-laeva veeväljasurve ülempiir umbes 500 tonni ja süvis 1,5–2 meetrit. Rannikumere patrull-laeva oluliseks näitajaks on kiirus, mis on vajalik nii võimalike sõjaliste ülesannete (nt torpeedo-, raketirünnak) kui merelise julgeoleku ülesannete täitmiseks. Kõnealuse laeva puhul jääb see vahemikku 30–35 sõlme.

Rannikumere patrull-laev ei ole mõeldud rahvusvahelistel operatsioonidel osalemiseks, kuid koostegutsemisvõime liitlastega Eesti merealadel on siiski oluline. Seetõttu võib kiiruse arvelt olla laeval lühem tegutsemisaeg, mis siiski ei tohi olla alla viie päeva. Samas peab rannikumere patrull-laeval, nagu igal merejõudude laeval, olema vähemalt minimaalne jääklass, et tegutseda enam-vähem aasta ringi.

Rannikumere patrull-laeva baasrelvastus ja -sensorid peavad olema identsed eespool kirjeldatud avamere patrull-laeva omadega. Ka väiksemal platvormil peab olema universaalsuurtükk kaliibriga 40–76 mm, vähemalt kaks kuulipildujat enesekaitseks, kombineeritud pealvee- ja õhuseireradar ning tulejuhtimisradarist ja elektro-optilisest sensoritest kombineeritud tulejuhtimissüsteem.

Nagu eespool mainitud, on majandusliku ja operatsioonilise paindlikkuse huvides otstarbekas ehitada ka rannikumere patrull-laev moodullahendusega, kusjuures oluline on võimemoodulite riskasutus laevaklasside vahel. Väikese laevatüübi puhul saab erinevate rollide valikul piiranguks platvormi suurus. Siiski ei saa siinkohal välistada ei miinitõrjet, reostustõrjet ega hüdrograafiat, mille teostatavuse ja otstarbekuse määramiseks on vajalik põhjalikum analüüs. Peale kohaloleku on rannikumere patrull-laeva peamine ülesanne reageerimine merelise julgeoleku ohtudele, milleks peab laeval olema eelmainitud suurtükk, ja väikesemate abordaažide tarbeks paadiveeskamisvõime. Meresõjaliste pealveetõrjeülesannete täitmiseks võib rannikumere patrull-laev olla varustatud laevavastaste rakettide või pealveetõrjetorpeedodega.

Pealveetõrje põhirelvaks on tänapäeval rakett (*surface to surface missile*, SSM), kusjuures relvaplatvormiks võib olla nii laev, lennuvahend kui maismaasõiduk. Paigutades pealveetõrjerelva laevale, asuvad nii relv kui sihtmärgi avastamiseks, tuvastamiseks ja relva sihitamiseks vajalikud sensorid ühel platvormil. Sellisel juhul on laev üksi ilma välise abita võimeline sihtmärki mõjutama. Paigutades pealveetõrjerelva liikuvasse kalda-raketi-patareisse, on lisaks vaja platvormi, mis kannaks ülalnimetatud sensoreid ja annaks teavet sihtmärgi kohta (*target reporting unit*). Sel juhul sõltub kogu süsteem olulisel määral elektromagnetspektrist, mis on vastase poolt häiritav, ning nõuab tõhusat kaldal paiknevat lahingujuhtimisvõimet (C2). Kuigi

otstarbekaima pealveetõrjelahenduse peavad selgitama detailne taktikaliste tehniline ja operatsiooniline analüüs, on oluline paindlikkus. Ka pealveetõrjeraketid peavad olema moodulkonteinerites, et neid oleks võimalik suhteliselt lihtsalt erinevate platvormide vahel vahetada.

Pealveetõrjerelvana tasub kaalumist ka pealveetõrjetorpeedo, kuigi enamik NATO riikide külma sõja aegseid torpeedokaatreid on poliitilistel ja taktikalistel põhjustel maha kantud. Selle peamine taktikaline põhjus on rakettrelvastuse kiire areng, torpeedode väike kiirus ja laskeulatus. Siiski ei pruugi raketrelv olla võrreldes torpeedoga alati parim lahendus rannikumeres. Kuigi torpeedo ei ole oluliselt odavam kui pealveetõrjerakett, on selle eeliseks veekeskonnast tulenev asümmeetrilisus ja ühe relva suurem purustusvõime. Torpeedode kasutamisel on ainuvõimalik platvorm rannikumere patrull-laev, millel peab olema kaks kuni neli torpeedoaparaati.

Kuigi rannikumere patrull-laev on väike platvorm, peab sel olema võime veesata meremiine. Nagu OPV alapeatükis kirjeldatud, peavad laeval olema selleks miinirelsid.

Kokkuvõte

Rannikuriik on riik, mille mereline keskkond omab suurt mõju tema geograafilisele, majanduslikule ja strateegilisele dimensioonile. Eesti puhul ei toeta peale geograafia seda väidet otseselt ei julgeoleku- ega majanduspoliitika. Sellise olukorra peamiseks põhjuseks võib pidada Eesti ajaloost tulenevat n-õ merepimedust.

Geopoliitiliselt on võimalik maailma näha nii maalt kui merelt. Ajaloo tõttu on Eestis tänapäeval valdav peamiselt esimene. Eesti asukohast lähtuvalt on mõlemad vaated õigustatud, kusjuures küsimus ei ole merelisuses *või* kontinentaalsuses, vaid nende tasakaalus.

„Eesti julgeolekupoliitika alustes” esitatust on Eesti julgeolekuhuvid merel kuigivõrd tuletatavad, kuid neid sõnastades pole merelisest asendist lähtuvaid eeliseid ega piiranguid süsteemselt arvestatud. Merelisest vaatevinklist pole Eesti tänapäevane julgeolekukäsitlus ei avar ega terviklik, nagu julgeolekupoliitika alustes eesmärgiks seatud. Geograafilise asendi tõttu on Eestil merelised huvid, isegi kui seda otseselt ei teadvustata ega sõnastata, kuid nende eiramise tagajärjel jäävad kasutamata merevõimu nii majanduslikud kui strateegilised eelised. Eesti eelis on asukoht Ida-Lääne kaubateel, mis peale majandusliku potentsiaali võimaldab kontrollida võimaliku vastase strateegilisi mererekommunikatsioone. Peamine sõnastamata huvi, mis otseselt Eestit mõjutab, on mereteede julgeolek. Globaliseerunud maailmas sõltub

Eesti otseselt maailmamajandusest, kusjuures riiki edasi viiv majanduskasv johtub peamiselt ekspordist. Niisiis on mereteede julgeolek Eesti jaoks oluline nii Põhja-Euroopas kui ka piirkondades, millest sõltuvad tooraine ja valmiskaupade hinnad maailmaturul.

Selleks et aru saada julgeoleku tervikpildist, tuleb teadvustada ka merevõimu piirangutest tulenevaid ohte. Eestis jääb sellest vajaka. Võime küll teadmatuses neid ohte eirata ja väita, et merelt ohtu ei lähtugi³⁵³, kuid arvestades Vene Föderatsiooni relvajõudude ühendoperatsioonide traditsiooni, pole sellistel väidetest Eesti geopoliitilises asukohas alust. Eesti geograafiline asukoht tingib vajaduse merejõudude laevastiku järele, mis tagaks riigi sõjaliste võimete tasakaalu. Vastasel juhul pole riigi iseseisev sõjaline kaitsmine mõeldav.

Eesti Vabariigi merealad on territoriaalveed ja piiratud suveräänsusega majandusvöönd. Nende mõlema omamine eeldab merejõudude laevastikku, sest rahvusvahelise õiguse järgi tuleb deklareeritud suveräänsust merealal ka tegelikult kaitsta.

Kuna mereline riigikaitse ja mereline julgeolek ei leia kehtivates poliitika-dokumentides süsteemset käsitlust, defineeris autor „Eesti julgeolekupoliitika aluste” abil merekaitse mõiste. Merekaitse hõlmab kõiki tegevusi merel, mille eesmärk on kindlustada Eesti riigi iseseisvus ja sõltumatus, territoriaalne terviklikkus, põhiseaduslik kord ning rahva turvalisus.³⁵⁴

Merejõudude rolle kirjeldatakse tänapäeval triaadina, mis koosneb sõjalistest, merelise julgeoleku ja rahvusvahelistest ülesannetest. Kolmnurga külgi ühendab merekasutamise idee, mis eeldab omakorda laevastiku olemasolu. Merejõudude olemuse määravad just sõjalised ülesanded, sest nende täitmisega kaasneb paljude julgeolekuülesannete täitmine.

Eesti peamine iseseisev sõjaline ambitsioon on mereala valdamise takistamise, täpsemalt rannakaitse. Rannakaitsestrateegia peab aitama vältida vastase meredessantide ning tuletoetust merelt. Sellise strateegia tänapäevane rakendus – rannikuala sõjapidamine – koosneb omavahel seotud ja keskkonnaga integreeritud kihtidest, mille moodustavad konventsionaalsed allveelaevad, merelennuvägi, raketikaatrid, miiniväljad ja liikuva kalda-raketipatareid. Mereala valdamise takistamise peamised võimed on pealveetõrje- ja mineerimisvõime. Teine sõjaline ambitsioon on mereala piiratud valdamine, et tagada strateegiliste merekommunikatsioonide julgeolek. Nii mereala valdamiseks kui selle takistamiseks on vaja peamiselt pealveetõrje-

³⁵³ **Kaas, K.** 2012. Taktikalise dessanditõrje kursus. – Kaitse Kodu!, nr 4, lk 42.

³⁵⁴ **Eesti julgeolekupoliitika alused** 2010.

ja miinisõja-, s.o nii mineerimis- kui miinitõrjevõimet ning piiratud mahus ka allveelaeva- ja õhutõrje- ning elektroonilise sõjapidamise võimet.

Ka 1930. aastatel peeti Eesti sõjalaevastiku peamisteks ülesanneteks mereliste ühenduste avatuna hoidmist, rannakaitset ning vastase merekaubanduse tõkestamist, vaenlase laevade hävitamist, luure- ja valveteenistust ning mineerimisoperatsioone³⁵⁵. Peale tehnika arengu on XXI sajandi teisel kümnendil oluline erinevus osalemine kollektiivkaitses. Riigi geograafiline asend on küll muutumatu, kuid poliitiline geograafia on muutunud Eesti kahjuks: kui 1930. aastatel lähtus mereline oht Soome lahe idasopist, siis XXI sajandil johtub see tervelt Läänemerelt.

Merelist julgeolekut ei saa julgeoleku jagamatuse põhimõttest lähtuvalt ja merekeskkonna olemust arvestades jagada sise- või välisjulgeolekuks ega nn kõvaks või pehmeks julgeolekuks. Merelise julgeoleku alus on nagu ka mere-sõjalistel tegevustel mereolukorradeadlikkus, mis saavutatakse mereseire ja patrullimise abil ning mis kajastub tuvastatud merepildis. Reaktsioonid merelise julgeoleku ohtudele on erinevad ning hõlmavad peamiselt merepäästeoperatsioone, laevade peatamist ja läbiotsimist, aga ka erivarustust nõudvaid tegevusi, näiteks reostustõrjet.

Kõikide mereoperatsioonide eeldus ja merelise võimearenduse vundament on mereseire, mis hõlmab enam-vähem kogu Läänemerd ja väljendub mereolukorradeadlikkuses. Ilma mereseireta pole võimalik täita merel ei sõjalisi ega julgeolekuülesandeid, sest nii relvastatud kui mitterelvastatud reaktsioonide eeldus on sihtmärgi täpse asukoha määramine. Seetõttu pole otstarbekas enne mereseirevõimet arendada ühtegi teist võimet riigikaitseks merel. Mereolukorradeadlikkuse loomine eeldab platvormiga merealal viibimist ja patrullimist. Seega: **Eesti merejõudude peamine sõjaline ja julgeolekut tagav tegevus koduveses on mereline kohalolek.**

Eesti julgeoleku nurgakivi on kollektiivkaitses, kuhu tuleb ka ise panustada. Kolmest väeliigist on kõige hõlpsam seda teha just merejõudude platvormidega, mis ei nõua keerukaid logistikasüsteeme. Rahvusvahelistel operatsioonidel osalemine on Eesti üks selgemini defineeritud julgeolekuhuve ning neilt saadav kogemus annab väikeriigi tehnilise väeliigi arengule olulise eelise. Rahvusvahelistel operatsioonidel vajalike platvormide arendamisel ei teki Eestis suurt vastuolu, sest tegutsemine majandusvööndis Läänemere avaosas nõuab samuti ookeanikõlblikke laevu.

³⁵⁵ **Laanetu, L.** 2014. Meresõjaline mõte ajakirjas „Merendus” 1933–1940. Bakalaureusetöö. Tartu: Tartu Ülikool. [**Laanetu** 2014]

Kokkuvõttes on Eesti merejõudude ülesanded järgmised:

- (1) turvata ja hallata riigi merealasad rannajoonest majandusvööndi välispiirini, sh merekommunikatsioone;**
- (2) tagada riigi suveräänsus sisemeres ja territoriaalvetes;**
- (3) koos maa- ja õhuväe ning liitlastega kaitsta riiki merel toimuva ja merelt lähtuva rünnaku eest;**
- (4) osaleda rahvusvahelistel operatsioonidel.**

Meresõjalisi tegevusi tuleb pidevalt harjutada juba rahuajal. Kuna mereolukorrateadlikkuse loomine Eesti merealadel peab olema pidev protsess, mille eeldus on kohalike elumustrite ja keskkonna hea tundmine, pole seda võimalik rahuajal üksikute sõjaliste õppustena harjutada. Kuigi mereolukorrateadlikkus on jagamatu tervik, võib tuvastatud merepilt esineda erineva täpsusastmega, kusjuures relvakasutuseks on vaja kõrgeimat tuvastusastet. Ka rahuajal tuleb pidevalt luua sõjaliselt kasutatavat tuvastatud merepilti. Seetõttu peab sõjalise kaitse ülesanne olema samal laevastikul, kes loob mereolukorrateadlikkust. Siinse analüüsi põhijäreldus on, et arvestades riigi piiratud ressursse, on **Eesti merejõudude arendamise võtmetegur merekaitse ülesandeid täitva ühtse merejõudude laevastiku loomine.**

Eesti merejõudude laevastiku koostamise eesmärk peab olema efektiivne, võimalikult lühikesest loetelust koosnev tervik, mis pakuks nii kvantiteeti kui kvaliteeti ja oleks paindlik, et reageerida ettenägematutele ja tuleviku- ohtudele. Sellisele eesmärgile vastab maailmas üha laialdasemat kasutust leidev konteineripõhine moodullahendus, mis koosneb baasplatvormist koos baassensorite, -relvade ja muude baassüsteemidega, ning standardsetesse konteineritesse paigutatud võimepõhistest süsteemidest, milleks võivad olla relva- ja sensorisüsteemid, aga ka reostustõrje- ja hüdrograafiavarustus. Moodullahendus võimaldab täita rohkem ülesandeid väiksema arvu platvormidega, platvormi vastavalt vajadusele moderniseerida ja annab laevastikule suurema tegutsemispaindlikkuse. Moodullahenduse puhul tuleb siiski arvestada ka selle kasutamist raskendavate asjaoludega: meeskondade väljaõpe, sest erinevad võimed nõuavad erineva väljaõppe ja kogemusega isikkoosseisu, ning tehnoloogia küpsus, kuna moodullahendusega ei pruugi olla kõik võimed nõutud tasemel saavutatavad.

Rannikuriikide sõjalise merekaitse peamised platvormid on korvetid, mida kasutatakse peamiselt rahvusvahelistes operatsioonides, ja raketi- kaatrid, mida kasutatakse koduvetes. Arvestades Eesti ressursse on merejõududele sobivad baasplatvormid moodullahendusega avamere patrull-laev ja rannikumere patrull-laev. Avamere patrull-laev on mõeldud tegutsemiseks

Eesti majandusvööndis ja osalemiseks rahvusvahelistel operatsioonidel. Rannikumere patrull-laeva eesmärk on tagada merekaitse sisemeres ja territoriaalvetes.

Kui võrrelda merejõudude eelkirjeldatud ülesehitust Teise maailmasõja eelse Eesti meresõjalise olukorra ja plaanidega, on sarnasus ilmne. Tol ajal peeti kaitselaevastiku vajaminevateks platvormideks väikeseid mootor-torpeedopaate, allveelaevu ja miiniveeskjaid³⁵⁶. Sellise sarnasuse põhjus on muutumatu geograafia. Tänapäevaga võrreldes võib välja tuua kaks peamist erinevust: tol ajal puudus majandusvöönd ja vajadus osaleda kollektiivkaitses.

Nii avamere kui rannikumere patrull-laeva baasplatvormiga peab olema võimalik täita merekaitse põhiülesannet: mereseiret ja patrullimist. Mõlemad laevatüübid peavad olema riskasutatava moodullahendusega, mille täpsem ülesehitus peab selguma detailsemas analüüsis. Eesti merejõudude vajaminevate platvormide analüüsist selgus, et **enamikku riigi sõjalisi ja julgeolekuülesandeid on võimalik täita ühtse merejõudude laevastikuga**. Riigi sõjalisi ja julgeolekuülesandeid saab täita otstarbekalt projekteeritud, ehitatud ja kasutatud laevatüüpidega, kusjuures võti on laevaklasse läbiv moodullahendus. Sinne analüüs ei andnud lõplikke vastuseid selliste erivahendeid nõudvate tegevuste nagu reostustõrje, hüdrolaafia, jäämurdmine jms kohta. Siiski saab tõdeda, et nimetatud eriülesandeid on võimalik täita merejõudude avamere patrull-laevaga, kuid lahendused nõuavad lisaanalüüsi.

Sõjalised ja julgeolekuülesanded on omavahel lahutamatu seotud ja kohati kattuvad ning nende täitmiseks on sobivaim kasutada mitmeotstarbelisi moodulvõimetega laevu, mille tehniline sobivus ja otstarbekus on juba liitlaste kogemuses tõestust leidnud. Ülesannete kattuvuse eiramise tulemus on riigilaevastike praegune olukord, kus riigi geograafiast tulenevad huvid merel ja suveräänsus on tagamata, või mitme dubleeriva riigilaevastiku arendamine, mis pole otstarbekas ei rahaliselt ega riigikaitse laia käsituse vaatepunktist.

Autorile teadaolevalt on tegu esimese katsega süsteemselt ja terviklikult analüüsida Eesti Vabariigi merejõudude ülesandeid. Nii Politsei- ja Piirivalveametil kui Kaitseväel tuleb lähiaastatel hakata planeerima laevastike uuendamist: mereväe Sandown-klassi miinijahitajate käitustsükkel lõpeb 2020. aastate lõpus ning Politsei- ja Piirivalveamet tunnistab juba praegu, et olemasolev laevastik pole funktsionaalne ja vajab uuendamist. Laevastike

³⁵⁶ Laanetu 2014, lk 28–38.

uuendamine on pikaajaline protsess ja arvestama peab platvormide 35–40-aastase käitustsükliga. Seetõttu peavad otsustuspõhimõtted, millel on nii kaugeleulatuv mõju, olema riigi seisukohast hästi läbi mõeldud. Autor loodab, et uurimus aitab kaasa merekaitsest parema arusaama kujunemisele ning et järgmistes riigikaitse arengukavades on ühe valdkonnana kajastatud ka merekaitset, sest riigi geograafiast tuleneva eiramine ei ole pikemas perspektiivis jätkusuutlik.

Kirjandus

- 2008-Mumbai Attack 22/11.** – GlobalSecurity.org. <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/indo-pak_2008.htm>, (10.04.2014).
- AAP-6 = NATO Glossary of Terms and Definitions (English and French).** 2014. NATO Standardization Agency.
- Addison, V. G., Dominy, D.** 2010. Got Sea Control? – United States Naval Institute Proceedings. March 2010, pp. 18–23.
- AJP-01(D) = Allied Joint Doctrine.** 2010. NATO Standardization Agency, December 2010.
- AJP-3.1 = Allied Joint Publications. Allied Joint Maritime Operations.** 2004. NATO Standardization Agency, April 2004.
- Allied Maritime Interdiction Operations. ATP-71. Edition (A) Version (1).** 2013. NATO Standardization Agency, September 2013.
- Antrim, C. L.** 2010. The Next Geographical Pivot. The Russian Arctic in the Twenty-first Century. – Naval War College Review. Summer 2010, Vol. 63, No. 3, pp. 15–38.
- ARK-projektet** koduleht. <<http://forsvaret.dk/SOK/Internationalt/ark/Pages/default.aspx>>, (20.05.2014).
- Australian Maritime Doctrine: RAN Doctrine 1.** 2010. Sea Power Centre – Australia, Royal Australian Navy.
- Australian Offshore Combatant Vessels.** 2010. – Semaphore. Issue 04, May 2010.
- Booth, K.** 1977. Navies and Foreign Policy. London: Croom Helm Ltd.
- Boraz, S. C.** 2009. Maritime Domain Awareness. Myths and Realities. – Naval War College Review. Summer 2009, Vol. 62, No. 3, pp. 137–146.
- Børresen, J.** 1994. The Sea Power of the Coastal State. – Seapower: Theory and Practice. Till, G. (ed). Ilford: Frank Cass, pp. 148–175.
- Børresen, J.** 2004. Coastal Power: The Sea Power of the Coastal State and the Management of Maritime Resources. – Navies in the Northern Waters 1721–2000. Hobson, R., Kristiansen, T. (ed). London, Portland, OR: Frank Cass, pp. 249–275.
- British Defence Doctrine. JDP 0-01.** 2011. Fourth Edition. Shiverham: The Development, Concepts and Doctrine Centre.
- British Maritime Doctrine. BR 1806.** 2004. Third Edition. The Stationary Office.
- British Maritime Doctrine. JDP 0-10.** 2011. Shriverham: The Development, Concepts and Doctrine Centre. Ministry of Defence, August 2011.

- Brown, R. J.** 1998. U.S. Marines in the Persian Gulf, 1990–1991. With Marine Forces Afloat in Desert Shield and Desert Storm. Washington, DC: History and Museums Division, Headquarters, U.S. Marine Corps.
- Cable, J.** 1994. Gunboat Diplomacy 1919–1991. Third Edition. London: Palgrave Macmillan.
- Carmel, S.** 2008. Commercial Shipping and the Maritime Strategy. – Naval War College Review. Spring 2008, Vol. 61, No. 2, pp. 39–46.
- Carmel, S. M.** 2013. Globalization, Security, and Economic Well-Being. – Naval War College Review. Winter 2013, Vol. 66, No. 1, pp. 41–45.
- Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Waters** koduleht. <<http://www.coecsw.org/our-work/our-expertise/>>, (16.02.2014).
- Choi, T.** 2012. One Does Not Simply 'Close' the Strait of Hormuz. – Canadian Naval Review. Vol. 8, No. 1 (Spring 2012), pp. 29–30.
- Clausewitz, K. von.** 2004. Sõjast. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus.
- Coffey, L.** 2014. U.S. – Baltic Military Cooperation in the Persian Gulf. – The Heritage Foundation. Issue Brief, No. 4148, February 13, 2014. <<http://www.heritage.org/research/reports/2014/02/us-baltic-military-cooperation-in-the-persian-gulf>>, (10.04.2014).
- Combat Boat 90 H Product Sheet.** – Docksta Varvet. <http://www.dockstavarvet.se/Files/Products/CB90H/CB90H_Product_sheet.pdf>, (14.05.2014).
- Convention (VIII) relative to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines.** 1907. The Hague, 18 October 1907, Art. 3 and 4. Rahvusvahelise Punase Risti koduleht. <<https://www.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/INTRO/215>>, (18.06.2015).
- Corbett, J.** 1911 (2004). Some Principles of Maritime Strategy. London: Longmans, Green and Co; kasutatud 2004. aasta faksiimiletrükki (Dover Publications, Inc.).
- Craig, J. A.** 2013. Don't give up the ship(s)! – United States Naval Institute Proceedings. July, 2013.
- Damen** koduleht. <<http://www.damen.com/en/markets/defence-and-security>>, (25.04.2014)
- DNV Rules for Classification of High Speed, Light Craft and Naval Surface Craft** – January 2014. <<https://exchange.dnv.com/publishing/rules-hslc/2014-01/>>, (02.05.2014).
- Ebbutt, G.** 2009. Less-capable vessels seek innovative solutions for C2. – Jane's Navy International. January/February 2009, pp. 28–31.
- Eesti ajalugu V. Pärissorjuse kaotamisest Vabadussõjani.** 2010. Andresen, A., Jansen, E., Karjahärm, T. *et al*; tegevtoimetajad Karjahärm, T., Rosenberg, T., peatoimetaja Vahtre, S. Tartu: Ilmamaa.
- Eesti julgeolekupoliitika alused,** 12.05.2010. – RT I 2010, 22, 110. <http://www.kaitseministeerium.ee/files/kmin/nodes/9417_Julgeolekupoliitika_alused_2010.pdf>, (03.03.2014).
- Eesti merenduspoliitika 2012–2020.** – Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. <<http://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/Eesti%20merenduspoliitika%202012-2020.pdf>>, (5.12.2013).
- Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015,** 17.06.2008. – RT I 2008, 25, 165. <<https://www.riigiteataja.ee/akt/12979629>>, (21.05.2014).

- Erakonna Isamaa ja Res Publica Liit ning Eesti Reformierakonna valitsusliidu programm 2011–2015.** <<https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/tegevusprogramm/valitsuse-tegevusprogramm/Valitsusliidu%20programm%202011-2015.pdf>>, (26.01.2014).
- Fish, T.** 2008. High/low or modularity: navies explore the options. – Jane's Navy International. October 2008, pp. 40–47.
- Flyvefisken class (SF 300), Denmark.** Naval-Technology.com koduleht. <<http://www.naval-technology.com/projects/fly/fly4.html>>, (27.04.2014).
- Friedman, N.** 2007a. Naval Strategy. – Politics of Maritime Power. A Survey. Tan, Andrew T. H. (ed). First Edition London and New York: Routledge, pp. 29–44.
- Friedman, N.** 2007b. Navies and Technology. – The Politics of Maritime Power. A Survey. Tan, T. H. A. (ed). First Edition. London and New York: Routledge, pp. 45–61.
- Giragosian, R.** 2008. Georgian planning flaws led to campaign failure. – Jane's Defence Weekly. 22 August 2008, pp. 22–23.
- Gjelsten, R.** 2004. The Role of Naval Forces in Northern Waters at the beginning of a New Century. – Navies in the Northern Waters 1721–2000. Hobson, R., Kristiansen, T. (ed). London, Portland, OR: Frank Cass, pp. 276–304.
- Gorshkov, S.** 1979. Sea Power of the State. Annapolis MD: Naval Institute Press.
- Grove, E.** 1990. The Future of Sea Power. Annapolis, MD: Naval Institute Press.
- Haydon, P.** 2010. Editorial: Maritime Blindness, You Say? – Canadian Naval Review. Vol. 6, No. 3 (Fall 2010), pp. 2–3.
- HELCOM Map and Data Service** kaadirakendus. <<http://maps.helcom.fi/website/mapservice/index.html>>, (29.05.2014).
- Hodgon, D.** 2010. National Security and Canada's Shipping Policy: Can We Do Better. – Canadian Naval Review. Vol. 6, No. 3 (Fall 2010), pp. 16–21.
- Hollosi, C.** 2010. Counter culture: removing the man from the minefield. – Jane's Navy International. May 2010, pp. 12–17.
- Hooton, E. R.** 2013. Naval Armaments – Part II: Naval Gun Systems. – Naval Forces, IV/2013, pp. 18–24.
- Hughes, W. P.** 2000. Fleet Tactics and Coastal Combat. Second Edition. Annapolis MD: Naval Institute Press.
- IHS Jane's Weapons: Naval 2012–2013.** 2012. Fuller, M., Ewing, D (ed). IHS Global Limited.
- Iliopoulos, I.** 2010. Merelise võimu strateegia ja geopoliitika ajaloos. Tlk Laanemets, O. – Akadeemia, nr 9 (2010), lk 1539–1555.
- Jane's Fighting Ships 2012–2013.** 2012. Saunders, S. (ed). Coulsdon: IHS.
- Joergensen, T. S.** 1998. U.S. Navy Operations in Littoral Waters. 2000 and Beyond. – Naval War College Review. Spring 1998, Vol. LI, No. 2, pp. 20–29.
- Kaas, K.** 2012. Taktikalise dessanditõrje kursus. – Kaitse Kodu!, nr 4, lk 40–43.
- Kaljurand, R., Neretnieks, K., Ljung, B., Tupay, J.** 2012. Arengud Läänemere piirkonna julgeolekukeskkonnas kuni 2020. aastani. Tallinn: Rahvusvaheline Kaitseuuringute Keskus. <<http://www.riigikogu.ee/index.php?id=174722>>, (16.03.2013).
- Kannike, S.** 2013. Elust mägedes ja mererannal. – Diplomaatia, nr 120, august 2013.
- Kinney, L.** 2009. Canada's Maritime Security. – Canadian Naval Review. Vol. 4, No. 4 (Winter 2009), pp. 15–19.

- Klein, N.** 2011. *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.
- Kristensen, D. B.** 2006. ASUW. Principper, definitioner og organisation. TAK 303-06 (PPT slides). Action Information School. Royal Danish Navy.
- Kõlli, K.** 2010. Kiirkaatrite võimeanalüüs. Magistritöö. Tartu: Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused.
- Laanetu, L.** 2007. Totalforsvarets maritime komponent i Estland. Hovedopgave, VUT I/L. København: Søværnets Officersskole.
- Laanetu, L.** 2014. Meresõjaline mõte ajakirjas „Merendus” 1933–1940. Bakalau-reusetöö. Tartu: Tartu Ülikool.
- Leskinen, J.** 2000. Vendade riigisaladus: Soome ja Eesti salajane sõjaline koostöö Nõukogude Liidu võimaliku rünnaku vastu aastatel 1918–1940. Tallinn: Sinisukk.
- Libya Conflict: Clearing Mines at Misrata Port.** – BBC News. <<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-13300510>>, (09.04.2014).
- Limburg oil tanker attacked.** – GlobalSecurity.org. <http://www.globalsecurity.org/security/profiles/limburg_oil_tanker_attacked.htm>, (10.04.2014).
- Lucas, R.** 2012. Eesti on riigikaitset targalt arendanud. – Riigikaitse, 20.12.2012. <<http://riigikaitse.lehed.ee/2012/12/20/eesti-on-riigikaitset-targalt-arendanud/>>, (23.02.2014).
- Lugupeetud lugejaile!** – Merendus, nr 1 (1933), lk 1.
- Luke, I.** 2013. Naval Operations in Peacetime. Not Just „Warfare Lite”. – Naval War College Review. Spring 2013, Vol. 66, No. 2, pp. 11–26.
- Luttwak, E. N.** 2006. *Strateegia. Sõja ja rahu loogika*. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus.
- Mackinder, H.** 1904. Geographical Pivot of History. – *The Geographical Journal*. No. 4, April (1904), Vol. XXIII.
- Mackinder, H.** 1919. *Democratic Ideals and Reality; A Study in the Politics of Reconstruction*. London: Constable and Company Ltd.
- Mahan, A. T.** 1890 (1987). *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*. Boston: Little, Brown, and Company; viidatud 1987. aasta faksiimiletrükilt (New York: Dover Publication).
- Maritime Command MARCOM** koduleht. <<http://www.mc.nato.int/org/smg/Pages/default.aspx>>, (10.04.2014).
- Maritime Situational Awareness (MSA), EXTAC 790 (A).** 2011. NATO Standardization Agency, June 2011.
- Membership Action Plan. Estonian Annual National Programme.** 1999. Tallinn.
- Merealapiiride seadus,** 10.03.1993 – RT 1993, 14, 217.
- Mereleksikon** 1996. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus.
- Merivoimien kalusto.** Soome mereväe koduleht. <http://www.puolustusvoimat.fi/portal/puolustusvoimat.fi!/ut/p/c5/vZPdbqpAFIWfpQ9QZ0ZggEuQ6fA-jPwIqcEMA0aIOWIeC5emPSZOT9KJeNe51ubL3l6yVDTJwV1sMzaHom-64tziABGc7pHCumDZFKkadAy4-DOQ3fIHZDYAsSKObR8etiTacpPMK-b65UryI3V6Bp0dAmyI4hRRDiBTUEIVmyjOqMZb_Fnip3moDPco_Z-J_tB8h1Xv5OWcCMvA7Sg8LEP0bePBeIQj4qIBgsRWpGxVuO1LNA1frjvh_K3D38ZDYIUZPJvSdC5DOI_SulhxxKfxMFP4khP4vxdPzbImpLNxorN4EyFqqJgWVGRJEiicP-HMuU3gl1sj0aJ81V2ucrXe5RqxFxEND4v0lupmaw28el>

- fVY-ck5XxndptrFZySc2DZYXReKhQ17uFKaUUY9QNdw7Kav4VwMBiZWju9zz9eCVEbqfYnJgdnPqlFmz62CO5pOq3vWrgXuDb6_C-gHrGuMvNoYgV_zNrZVs3hJq9pp4or9pxfHkBntmxGlzYcCGhOSX_VWv_AJD-Z2c!/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?pcid=ae1909004085dfce8fa5df41769b726c>, (20.05.2014).
- Military Sealift Command** koduleht. <<http://www.sealiftcommand.com/>>, (20.05.2014).
- Militerm.** Sõjandusterminoloogia: eesti-inglise-prantsuse-saksa. Eesti Terminoloogia Keskus. Online: <<http://termin.eki.ee/militerm/>>.
- MTP-1(E) = Multinational Maritime Tactical Instructions And Procedures.** 2010. Vol. I. NATO Standardization Agency, March 2010.
- Murphy, M. N.** 2009. Lifeline of Pipedream? Origins, Purposes, and Benefits of Automatic Identification System, Long-Range Identification and Tracking, and Maritime Domain Awareness. – Lloyds's MIU Handbook of Maritime Security. Herbert-Burns, R., Bateman, S., Lehr, P. (ed). Boca Raton FL: CRC Press, pp. 13–37.
- Naber, R.** 2005. Mereväe algusaastad. – Jälle kakskümmend aastat mereväge. Naber, R., Konso, K. (toim). Tartu: KVÜÕA.
- Naber, R.** 2012. Johan Pitka. Ausa tahtega isamaa heaks! Tallinn: TEA Kirjastus.
- NATO/PfP Working Paper on Small Ship Design.** 2004. NATO Naval Group 6, Specialist Team on Small Ship Design. May 2004.
- Naval Warfare. Naval Doctrine Publication 1.** 2010. US Navy, March 2010.
- Nitschke, S.** 2013. Fire Control Systems for Surface Combatants. – Naval Forces, IV/2013, pp. 34–38.
- Nye, J. S. Jr.** 2007. Understanding International Conflicts. An Introduction to Theory and History. Sixth Edition. New York: Pearson Longman.
- OECD riigivalitsemise raport.** 2011. – Riigikantselei koduleht. <<http://www.valitsus.ee/et/riigikantselei/oece-raport>>, (17.03.2013).
- Owens, M. T.** 1999. In Defence of Classical Geopolitics. – Naval War College Review. Autumn 1999, Vol. LII, No. 4, pp. 59–76.
- Padfield, P.** 2000. Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind. Naval Campaigns that Shaped the Modern World 1588–1782. London: Pimlico.
- Paet, U.** 1997. Riigilaevastik säästaks raha. – Postimees, 3.9.1997. <<http://www.postimees.ee/print/2518307/riigilaevastik-saastaks-raha>>, (02.01.2014).
- Palmer, D. A. R.** 2010. Merevägede ajastu lõpp. – NATO Teataja. Nr. 2 (2010). <http://www.nato.int/docu/review/2010/Maritime_Security/end_of_naval_era/ET/index.htm>, (16.01.2014).
- Pape, A.** In a class of their own: new corvettes take centre stage. – Jane's Navy International. September 2009, pp. 29–34.
- Partiff, T.** Russia plats flag on North Pole seabed. – The Guardian'i koduleht. <<http://www.theguardian.com/world/2007/aug/02/russia.arctic>>, (25.05.2014).
- Pengelly, R.** 2008. Shooting match: Navies face gun-calibre multiple choice. – Jane's Navy International. May 2008, pp. 14–19.
- Petrov, P.** 2006. Punalipuline Balti Laevastik ja Eesti 1939. aasta septembris ning vahejuhtum aurikuga "Metallist". – Akadeemia, nr 6, lk 1213–1236.
- Rahman, C.** 2009. Concepts of Maritime Security. A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for

- New Zealand. Discussion Paper No. 07/09. Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington.
- Rahuaja riigikaitse seadus**, 12.06.2002. – RT I, 20.03.2013, 23.
- Reinsalu, U.** 2012. Kuku Raadio saade *Ministri vastuvõtt*, 25.05.2012. Saateminutid 23–24. <<http://podcast.kuku.ee/2012/05/25/ministri-vastuvott-2012-05-25/>>, (25.01.2014).
- Riigikaitse strateegia**. 2010. Tallinn. <http://www.kmin.ee/files/kmin/nodes/10701_Riigikaitse_strateegia_2010.pdf>, (03.04.2014).
- Rowlands, K.** 2012. Decided Preponderance at Sea. – Naval War College Review. Autumn 2012, Vol. 65, No. 4, pp. 89–105.
- Rubel, R. C.** 2010. Talking About Sea Control. – Naval War College Review. Autumn 2010, Vol. 63, No. 4, pp. 38–47.
- Russia sinks own ships to sink Ukrainian vessels, official says**. 2014. – Fox News. <<http://www.foxnews.com/world/2014/03/06/russia-sinks-own-ship-to-block-ukrainian-vessels-official-says/>>, (09.04.2014).
- SACEURs Strategic Maritime Vision**. SH/OPI/J3/SPOPS/MAO/JG/13-304066. Supreme Headquarters Allied Powers Europe, Belgium.
- Santpank, J.** 1937. Eesti Läänemere saarestiku meresõjaline tähtsus. – Merendus, nr 6 (1937), 17. detsember, lk 278–284.
- Santpank, J.** 1939. Kõik riigile kuuluvad laevad meie merekaitse töösse. – Merendus, nr 1 (1939), lk 5–9.
- Schvede, I.** 2003. Advantages and Disadvantages of Assigning Coast Guard Duties to the Estonian Navy. Individual Staff Paper. Colonels Course 2002/2003. Tartu: Baltic Defence College.
- Scott, R.** 2008. Big is beautiful for RNLN's new Patrol Ship sentinels. – Jane's Navy International. June 2008, pp. 16–25.
- Sepper, S.** 2013. Milleks meile lahtised mereteed. – Sõdur, nr 3 (72) 2013, lk 16–19.
- Slædepatruljen SIRIUS har 60 års jubilæum den 18. august 2010**. – Søværnets Operative Kommando koduleht. <<http://forsvaret.dk/SOK/Nyt%20og%20Presse/oevrigenyheder/Pages/sisius60.aspx>>, (25.05.2014).
- Sloggett, D.** 2013. The Anarchic Sea. Maritime Security in the Twenty-First Century. London: Hurst & Company.
- Smedberg, M.** 1996. Om Sjökriget. Stockholm: Page One Publishing AB.
- Smidt, M., Junge, M.** A Modular Warship for 2025. – United States Naval Institute Proceedings. January 2014, pp. 28–32.
- Speller, I.** 2014. Understanding Naval Warfare. London and New York: Routledge.
- Stocker, J.** 1998. Nonintervention. Limited Operations in the Littoral Environment. – Naval War College Review. Autumn 1998, Vol. LI, No. 4, pp. 42–62.
- Stocker, J.** 2013. The Exposed Flank: Maritime Security for the UK Homeland and the Role of the Royal Navy. – The Naval Review. Vol. 101, November 2013, No. 4, pp. 353–368.
- Sõjalise kaitse arengukava 2009–2012**. – Kaitseministeerium. <<http://www.kmin.ee/files/kmin/img/files/SKAK.pdf>>, (31.01.2014).
- Terras, R.** 2013. Sõjaline julgeolek läbi lainurkobjektiiv. – Postimees, 19.01. 2013, nr 246.
- Terve, M.** 2011. Soovitused mereturvalisust tagava riigilaevastiku ülesehituse muutmiseks Eesti näitel. Magistritöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

- The Roles and Tasks of Maritime Forces.** 2004. – Semaphore. Issue 13, November 2004.
- Thomas, D.** 2005. Canadian Offshore Patrol Vessel. – Canadian Naval Review. Vol. 1, No. 3 (Fall 2005).
- Thomas, D.** 2007. Warship Concepts: The Littoral Combat Ship. – Canadian Naval Review. Vol. 2, No. 4 (Winther 2007).
- Thomas, D.** 2009. Warship Developments: A Shopping Guide. – Canadian Naval Review. Vol. 4, No. 4 (Winther 2009).
- Thorsteinson, J.** 2013. Modular Warships. – Canadian Naval Review. Vol. 8, No. 4 (Winther 2013), pp. 29–30.
- ThyssenKrupp Marine Systems** koduleht. <<https://thyssenkrupp-marinesystems.com/en/naval-surface-vessels.html>>, (25.04.2014).
- Till, G.** 1994. Maritime Power and the Twenty-First Century. – Till, G. (ed). Seapower: Theory and Practice. Ilford: Frank Cass & Co. Ltd, pp. 176–199.
- Till, G.** 2004. Seapower. A Guide for the Twenty First Century. London, Portland OR: Frank Cass.
- Till, G.** 2006. Introduction. British naval thinking: a contradiction in terms. – Till, G. (ed). The Development of British Naval Thinking. Essays in memory of Bryan McLaren Ranft. London and New York: Routledge, pp. 1–18.
- Till, G.** 2012. Merevõim. Teejuht 21. sajandisse. Teine väljaanne. Tallinn: AS Aja-lehtede Kirjastus.
- Tolderlund, P.** 2004. Lærebog i søkrig. 3. Udgave. København: Søværnets Officersskole.
- Turner, S.** 1974. Missions of the U.S. Navy. – Naval War College Review. Vol. XXVI, No. 5, March–April 1974, pp. 2–17.
- Urb, T.** 2011. Cooperation of Coast Guards and Navies in Baltic Sea Region. Academic Essay. Riga: Latvian National Defence Academy, Naval Intermediate Command and Staff Course.
- Urb, T.** 2012. Meredessandid Eesti vetes 20. sajandil. – Kaitse Kodu!, nr 5 (2012), lk 36–38.
- Urb, T.** 2013. Kas Eesti mereline julgeolek on tervik? – Sõdur, nr 2(71), lk 41–44.
- Walsh, E. J.** 2014. LCS Mission Packages Moving Forward. – United States Naval Institute Proceedings. February 2014, p. 86.
- Warship Survivability.** 2008. – Semaphore. Issue 10, August 2008.
- Vego, M.** 1999. Naval Strategy and Operations in Narrow Seas. London, Portland, OR: Frank Cass.
- Vego, M.** 2010. Technological Superiority is Not a Panacea. – United States Naval Institute Proceedings. October 2010, pp. 28–32.
- Vego, M.** 2012. Corvette Programmes. A Worldwide Survey. – Naval Forces. VI/2012, pp. 54–63.
- Vego, M.** 2013. Getting Sea Control Right. – United States Naval Institute Proceedings. November 2013, pp. 64–69.
- Vego, M.** 2014a. Chinese Shipping Could Be Risky Business. – United States Naval Institute Proceedings. April 2014, pp. 38–43.
- Vego, M.** 2014b. Coastal Defence. Systems, Solutions, Tactics. – Naval Forces, No. II, pp. 18–22.

- Why Australia Needs a Mine Warfare Capability.** 2004. – Semaphore. Issue 7, July 2004.
- Viimane suur kaubalaev lahkus Eesti lipu alt.** 2014. – Postimees. 30.04.2014. <<http://e24.postimees.ee/2778670/viimane-suur-kaubalaev-lahkus-estli-lipu-alt>>, (21.05.2014).
- Viitanen, M., Karvonen, T., Vaiste, J. et al.** 2003. The Finnish Maritime Cluster. – Technology Review, 145 (2003). Helsinki: Tekes.
- Williamson, H.** 2011. Editorial: The Light Blue Funnel Line: The 'Keeping the Peace' Role of Navies. – Canadian Naval Review. Vol. 6, No. 4 (Winter 2011).

V-ltn **OTT LAANEMETS**, MSc
Eesti mereväe miinjahtija Sakala komandör