

## 1. Seadusandlus (MKM)

Eesti astumisel Euroopa Liitu tuli siseriiklik õigus harmoniseerida ELis kehtinud aktidega. Sageli võeti EL õigus üle kiirustades ning seetõttu on merendusala seadusandlus kohati killustatud ning rahvusvahelise õiguse sätteid on kirjutatud enamasti meresõiduohutuse seadusesse, mis on muutunud ebaühtlaseks ja kaugenenuks oma eesmärkidest.

Erinevate muudatuste tulemusena on meresõiduohutuse seadus mahukas ja aina mahukamaks muutub, sest varemalt kehtinud määrused tuleb üle vaadata ning tihti selle ülevaatamise käigus rida määruse sätteid seadusesse kirjutada, tuleb merendusseadusandlust hakata kodifitseerima.

Enne kodifitseerimist tuleks välja töötada erinevad kitsamad seadused:

- Avalik-õiguslik meresõiduseadus
- Merekeskkonnakaitse seadust (MARPOL, HELCOM)
- Merealade seadus (tingimused ja nõuded tegutsemiseks territoriaal- ja sisemeres, samuti sätestada järelevalve, UNCLOS)
- mereõnnetuste juurdmise seadus (peatselt võetakse vastu vastav direktiiv)
- meremeeste väljaõppe ja diplomeerimise seadus
- huvilaevade seadus (aeg oleks see russitsism „väikelaev“ ära unustada)
- veeliikluse seadus, selle alla võiks kuuluda laevade lootsimine, aga mõeldav on ka eraldi lootsimise seadus
- Merre uppunud vara seadus
- Merre ehitamise regulatsioon
- Ratifitseerida merendusala seaduse konventsioonid (Nairobi, Ateena 2002)

## 2.3. OHUTU VEELIIKLUSE TAGAMINE (autor VTA)

### 2.3.1. Laevateede rajamine ja rekonstrueerimine

#### 2.3.1.1. Olukord

Eesti merealade laevateede kogupikkus on 1663 km, kusjuures rahvusvahelise tähtsusega laevateed (HELCOM-i laevateed) moodustavad sellest üle poole (950 km). Sisevete laevateede pikkus ulatub 335 km. Tänapäeva veeliikluse vajaduste rahuldamine ja ohutuse tõhustamine eeldab uute laevateede rajamist ja olemasolevate rekonstrueerimist.

2009.a. esimesel poolel on valmimas Lääne-Eesti saarestiku laevateede kaasajastamise raames (EL Ühtekuuluvusfondi projekt nr. 2002/EE/16/P/PA/009) piirkonna olemas-olevate laevateede rekonstrueerimise ja uute rajamise projektid, mis tagavad optimaalse ja ohutu veeliikluse Väinamere ja Liivi lahe merealadel. Eesti siseveekogude laevateede kaasajastamise raames (EL Struktuurifondi projekt nr 4.0101-0122) on rekonstrueerimisel Emajõe laevatee ja Eesti Väravate laevatee Lämmijärve piirkonnas ning koostatud Emajõe ja Narva jõe laevateede projektid.

### 2.3.1.2. Eesmärgid

Üha intensiivistuva veeliikluse tingimustes on hädavajalik uute laevateede kavandamine ja olemasolevate rekonstrueerimine. Sealhulgas tuleb olemasolevate projektide alusel rekonstrueerida Lääne-Eesti saarestiku laevateed kaasates selleks EL ühtekuuluvusfondi vahendeid.

Põhja-Eesti rannikumere veeliikluse olukorra analüüsi ja arengusuundumuste hindamise alusel tuleb välja töötada selle mereala optimaalse ja ohutu veeliikluse tagamise kontseptsioon, mille alusel hakkab toimuma olemasolevate laevateede rekonstrueerimise kavandamine ja vajadusel uute rajamine.

Ohutu veeliikluse tagamiseks laevatatavatel siseveekogudel on vajalik olemasolevate veeteede regulaarne hooldamine ja kaasajastamine vastavalt veeliikluse intensiivistumisele ning ohutusnõuete muutumisele. Siinjuures on põhieesmärgiks sisevete laevateede ühtse süsteemi väljaarendamine, mis võimaldaks turvalist veeliiklust kogu sisevete ulatuses (Narvast – Võrtsjärveni) ning tagaks sisevetel liiklejatele vaba pääsu Soome lahele.

### 2.3.1.3. Meetmed

Eesmärkide saavutamiseks on vajalik:

- - Lääne-Eesti saarestiku laevateede kaasajastamine ajavahemikul 2010-2015 a.;
- - Põhja-Eesti laevateede kaasajastamise võimaluste uurimine ja projektide koostamine (2010-2012) mille alusel saaks toimuda uute laevateede rajamine ja olemasolevate rekonstrueerimine (2015-2020);
- - sisevete laevateede rekonstrueerimine, sealhulgas süvendustehnika olemasolu tagamine merest eraldatud sisevetel, lüüsi rajamine Narva jõele Omuti kärestiku piirkonnas ja laevalüüsi või tõstuki rajamine Narva veehoidla tammi piirkonda;
- - Veeteede Ameti halduses oleva Hundipea sadama rekonstrueerimine veeteede hooldamiseks vajaliku infrastruktuuri raames (2009-2010).

## 2.3.2. Hüdrograafilised mõõdistustööd

### 2.3.2.1. Olukord

Eesti merealad (ca 36300 km<sup>2</sup>) ja laevatatavad siseveed (ca 1800 km<sup>2</sup>) on mõõdistatud eri aegadel erineva tiheduse ja kvaliteediga. Rahvusvaheliste standardite kohaselt on seisuga 01.01.2009 mõõdistatud 6600km<sup>2</sup> (18,2%) merealad, sh. rahvusvahelisi laevateid Soome lahes (HELCOM-i laevateed) 2793 km<sup>2</sup> ulatuses ja 290 km<sup>2</sup> (16%) siseveekogude veeteid. Merealadel on suuremat tähelepanu pööratud tihedama laevaliiklusega alade mõõdistamisele Soome ja Liivi lahes ning Väinameres. Sisevetest on mõõdistatud Narva jõgi ja veehoidla, Emajõgi ning Lämmijärv. Aladel, mis ei ole mõõdistatud rahvusvahelise standardi kohaselt on sügavusteave katkendlik, suures osas ebatäpne ning rakendusteks ebapiisav.

Veeteede Ametil on sisevete ja rannikumere (kuni 50 m) mõõdistamiseks kokku 3 spetsialiseeritud mõõdistuskaatrit ning üks suuremate veesügavusega merealade

möödistamiseks kohandatud poilaev. Avamere möödistamiseks sobiv möödistusalus puudub.

Eesti Vabariigis on vastavalt kehtestatud korrale Veeteede Ameti ülesandeks Eesti merealade ja laevatatavate sisevete hüdrograafilise möödistamise korraldamine ja koordineerimine ning riigi esindamine rahvusvahelises hüdrograafiaalases suhtluses IHO ja piirkondlikult Läänemere Hüdrograafiakomisjoni kaudu.

#### 2.3.2.2. Eesmärgid

Hüdrograafia valdkonnas on merenduspoliitika suunatud usaldusväärse ja piisava informatsiooni olemasolu tagamisele Eesti merealade ja laevatatavate sisevete kohta ning selle saavutamiseks möödistamise korraldamisele ja strateegilisele juhtimisele vastavalt rahvusvaheliselt aktsepteeritud standardeile. Põhieesmärkideks siinjuures on Eesti merealade ja laevatatavate sisevete möödistamine, eraettevõtjate hüdrograafiaalase tegevuse kooskõlastamine ning koordineerimine ja Eesti veealade hüdrograafilise andmekogu haldamine. Viimase kaudu luuakse merendusvaldkonnas võimalused hüdrograafilistele andmetele tuginevate rakendusülesannete lahendamiseks. Alates 2009. a. on esmaülesandeks avamerel asuvate HELCOM-i laevateede möödistamine lähtuvalt rahvusvahelise laevaliikluse vajadustest.

#### 2.3.2.3. Meetmed

Püstitatud eesmärkide saavutamiseks on vajalik:

- - avameretöödeks sobiva möödistusaluse soetamine 2009-2011.a. jooksul, mis on vältimatult vajalik Eesti rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks (2016-ndaks aastaks) seoses HELCOM-i laevateede möödistamisega;
- - hüdrograafilise andmekogu evitamine 2009-2010.a., mis võimaldaks kõigil merendusvaldkondadel saada oma rakenduste tarbeks korrektseid batümeetrilisi alusandmeid (kooskõlas Euroopa Liidu INSPIRE direktiivi põhimõtetega);
- – hüdrograafide pidev täiendõpe nii iseseisva õppimise kui erialastest rahvusvahelistest kursustest ja töötubadest osavõtu kaudu ja nende varustamine vajalike tehniliste vahenditega ning erialane motiveerimine.

### **2.3.3. Navigatsiooniteabe kogumine, töötlemine ja edastamine**

#### 2.3.3.1. Olukord

Navigatsiooniteabe haldamine toimub vastavalt rahvusvaheliste konventsioonide ja standarditega sätestatud nõuetele. Eesti merealade kohta on koostatud vajalikes mõõtkaades navigatsioonikaardid nii elektron- kui paberkuul (72 ENC ja 62 erinevat paberkaarti ning 3 kaardiatlast). Tõrgeteta töötab ka kaartide meresõitjatele edastamise süsteem. Meresõitjate kasutada on “Eesti lootsiraamat” (eesti ja inglise keeles) ja teatmik “Navigatsioonimärgid Eesti vetes”. Kaartide korrigeerimiseks antakse välja perioodiliselt ilmuvat navigatsioonialast bülletääni “Teadaanded meremeestele”. Operatiivse navigatsiooniteabe levitamine Eesti merealade kohta toimub rahvusvaheliselt NAVTEX-i vahendusel ja rannikumere osas kohalike navigatsioonihoiatuste abil.

Sisevete veeliiklejate tarbeks on koostatud “Emajõe kaardialbum” (Tartu-Peipsi), Narva jõe alamjooksu navigatsioonikaardid ja Narva jõe kaardialbum (valmimas) ning kolm kaarti Peipsi kohta. Navigatsioonialased teatmeteosed, teatmikud ja operatiivse navigatsiooniteabe levitamise süsteem sisevete kohta senini puudub.

#### 2.3.3.2. Eesmärgid

Põhieesmärgiks on tagada navigatsiooniteabe usaldusväärsus ja piisavus ohutu veeliikluse tagamiseks ja selle kättesaadavus veeliiklejatele. Sellest tulenevalt on vajalik:

- olemasolevate kaartide pidev täiendamine ja uuendamine;
- süsteemi rakendamine, mis võimaldaks operatiivinfo automaatset sisestamist elektronkaartidele ja internetipõhistesse kaardirakendustesse;
- üleminek paberkaartide seeriaviisiliselt väljaandmiselt “trükkimisele nõudmiseni” ja “kaart nõudmisel” tehnoloogiale;
- navigatsioonimärgistuse infosüsteemi edasiarendamine suunas, mis võimaldaks omada pidevat ülevaadet kõigi navigatsioonimärkide seisukorrast ja anda vastavat navigatsiooniteavet ning edastada AIS sõnumite kujul teavet ujumärkide kohta reaalajas;
- veetaseme infosüsteemi loomine, mis võimaldaks veeliiklejail saada reaalajas informatsiooni veetaseme kohta meie merealadel ja veetaseme muutumise lühiajalist prognoosi (48 tundi);
- siseveeteede teabesüsteemi väljaarendamine, mis võimaldaks veeliiklejatel saada informatsiooni oluliste muutuste kohta navigatsioonitingimustes ja edastada navigatsioonihoiatusi ning kasutada veebipõhiselt veetaseme, lainetuse jm veeliiklusele olulist informatsiooni sisaldavaid andmekogusid.

#### 2.3.3.3.Meetmed

Vajalikud tegevused seonduvad põhiliselt navigatsiooniteabe süsteemide tõhustamisega ja nende edasiarendamisega, milleks on vajalik:

- navigatsioonimärgistuse infosüsteemi edasiarendamine;
- digitaalkartograafia juurutamine ja kartograafia infosüsteemi loomine;
- paberkaartide väljaandmisel üleminek “trükkimisele nõudmisel”;
- e-Navigatsiooni elemendina reaalaja veetaseme ja hüdrometeoroloogilise informatsiooni kogumine, töötlemine ja edastamine veeliiklejatele;
- siseveeteede infosüsteemi väljaarendamine.

### 2.3.4. Navigatsioonimärgistuse edasiarendamine

#### 2.3.4.1. Olukord

Eesti veeteede navigatsioonimärgistus, mis koosneb 41 tuletornist, 209 tulepaagist, 41 päevamärgist, 291 poist ja 393 toodrist, vastab üldreeglina tänapäeva nõuetele. Valdav osa navigatsioonituledest on automatiseeritud ja viidud ühtsesse kaugseire süsteemi. Suurema osa tuletornide ja –paakide tehniline seisund on rahuldav. Erandiks on Keri ja Sorgu tuletornid, millised vajavad hävinemise vältimiseks kapitaalremonti. Ujuvmärgistuse (poid ja toodrid) reservid on ammendunud ja nad on moraalselt vananenud.

2009.a. sügiseks on valmimas Lääne-Eesti saarestiku laevateede kaasajastamise raames piirkonna uute navigatsioonimärkide rajamise (Kumari madala, Põõsaspea ja Manilaiu) ja olemasolevate rekonstrueerimise projektid.

#### 2.3.4.2. Eesmärgid

Põhieesmärgiks on navigatsioonimärgistuse töökindluse, efektiivsuse ja teenuse kvaliteedi tõstmine uute lahenduste kasutuselevõtuga, kaasaegsete ujuvmärkide soetamine ja ajalooliste tuletornide säilimise tagamine.

#### 2.3.4.3. Meetmed

Eesmärkide saavutamiseks on vajalik:

- - navigatsioonimärkide seadmete üleviimine energia- ja keskkonnasäästlikele tehnilistele lahendustele;
- - navigatsioonitulede käideldavuse tagamine minimaalselt IALA nõuete tasemel (I kategooria 99,8%, II – 99%, III – 97%);
- e-Navigatsiooni elemendina ujuvmärkide reaalaraja informatsiooni edastamine meresõitjatele AIS sõnumite kujul;
- - Keri ja Sorgu tuletornide kapitaalremont;
- - võimaluste otsimine ajalooliste tuletornide alternatiivseks kasutamiseks;
- - avamere tingimustele sobiva mitmeotstarbelise poilaeva soetamine 2013.a.;
- - uute ujuvmärkide konstruktsiooniliste lahenduste väljatöötamine ja kasutusele võtmine ning vahendite tagamine nende hoolduseks.

### 2.3.5. Laevaliiklusteenindus (VTS)

#### 2.3.5.1. Olukord

Veeteede Ameti koosseisus olev Laevaliikluse korraldamise osakond osutab laevaliiklusteenuseid Tallina, Kopli ja Muuga lahes ning opereerib Soome lahe laevaettekannete süsteemi Eesti vastutusalas (GOFREP). Vajaliku tehnilise toe moodustavad radarid, automaatse identifitseerimise süsteemi (AIS) baasjaamad, raadiosüsteemid, andmebaasid ja monitooringusüsteem.

#### 2.3.5.2. Eesmärgid

Peamiseks eesmärgiks on aidata kaasa veeliikluse ohutuse tagamisele merel hoidmaks ära mereõnnetusi ning vähendamaks õnnetustega seonduvaid keskkonnariske, kusjuures oluliseks tegevuseks siinjuures on ka vajaliku informatsiooni edastamine asjakohastele pääste- ja otsingutöid korraldatavatele institutsioonidele hädaolukordade puhul ja informatsiooni töötlemine ning vahetamine huvigruppidega.

Tulenevalt eelnimetatust on laevaliikluse korraldamise edasine areng seotud eelkõige infovahetuse tõhustamisega, tehnika ja teenuste kvaliteedi tõstmisega ning sõltuvalt laevaliikluse intensiivsuse kasvust tegevuspiirkondade laiendamisega s.h. laevaettekannete süsteemi laiendamisega Läänemere avaosale. Kuna laevaettekannete süsteemi opereeritakse rahvusvahelistel vetel koostöös naaberriikidega, siis on oluline osalemine vastavatel rahvusvahelistel initsiatiividel ja töögruppide töös.

Laevaliiklusteeninduse osalemine rahvusvaheliste kontseptsioonide *E-Navigation*, *SafeSeaNet* ja *Single Window* arendamisel ja juurutamisel võimaldab tõsta mereohutuse taset ja tõhustada infoliikumist merenduse erinevate huvigruppide vahel.

### 2.3.5.3. Meetmed

Eesmärkide saavutamiseks on vajalik:

- Veeteede Ameti ja Piirivalveameti radarite ja AIS info vahetuse projekti realiseerimine ning selleks vajaliku riist- ja tarkvara soetamine (2009-2012);
- olemasolevate raadiosüsteemide töökindluse parendamine, riist- ja tarkvara kaasajastamine;
- *SafeSeaNet* andmevahetussüsteemi väljaarendamine, mis võimaldab edastada ja saada laevaliikluse ohutusega seotud informatsiooni rahvusvahelisel tasemel (2009-2012);
- *Single Window* kontseptsiooni rakendamine, mis lihtsustab infovahetust laeva meeskonna ja erinevate huvigruppide vahel nagu Toll, Piirivalvaamet, Veeteede Amet, Keskkonnainspeksioon, sadamad jne.;
- laevaettekannete süsteemi opereerimise ja laevaliiklusteenuste osutamise sertifitseerimise tingimuste ja korra sätestamine.

## 6. MERESÕIDUOHUTUSE TAGAMINE (autor VTA)

### 6.1. JÄRELEVALVE

#### 6.1.1. Olukord

Laevade tehniline järelevalve on reguleeritud meresõiduohutuse seadusega. Meresõiduohutuse seadus annab raamistiku kes, kuidas ja millise sagedusega teostab tehnilisi ülevaatusi ja sätestab suhted volitatud klassifikatsiooniühingutega.

Põhiprobleemideks täna on:

1. seadusandluse lünklikkus ja puudulikkus ning ülesannete konkreetne jaotamine ametkondade (ministeeriumide vahel), seda eriti rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevate riigi kohustuste osas;
2. liigne ülesannete delegeerimine volitatud klassifikatsiooniühingutele;
3. järelevalvefunktsiooni jätkusuutlikkuse tagamine lähitulevikus tulenevalt töötavate järelevalveametnike kõrgest vanusest, mis omakorda tuleneb väga kõrgetest järelevalveametnikele rahvusvaheliselt kehtestatud valikukriteeriumidest (vähemalt suurema kui 3000 kogumahutavusega laeva kapteni või suurema kui 3000 kW efektiivse peamasinate koguvõimsusega laeva vanemmehaaniku diplom).

Kui kolmandast punktist tuleneva riski realiseerumisel on võimalik Eesti lipu all sõitvate laevade tehnilise järelevalve suhteliselt kiiresti volitatud klassifikatsiooniühingutele ümber suunata, siis välisriigi lippu kandvate laevade kontrolli riik delegeerida ei saa ja rahvusvaheliselt võetud kohustused võivad jääda täitmata.

### 6.1.2. Eesmärgid

Seadusandluse täiendamine ja kaasajastamine käib jooksvalt. Käesoleval ajal toimib meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamine ning ettepanekute tegemine alamaktide kaasajastamiseks, tulenevalt rahvusvahelise õiguse muutustest või tuginedes järelevalve tulemuste analüüsile. Lõpptulemus peaks olema selline, kus erinevad rahvusvahelised konventsioonid ja neist tulenevad ülesanded on konkreetset ja üheselt jagatud ning järelevalve piirid ametkondade vahel määratud. Veeteede Ameti peadirektoril peaks olema suurem sõnaõigus rahvusvaheliste konventsioonide tõlgendamiseks ja kohustuste kehtestamiseks. Näiteks peaks Veeteede Ameti ringkiri (dokumendi nimetus võib ka midagi muud olla), mille aluseks on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon või ringkiri, omama konkreetset seaduslikku jõudu, mitte olema soovitusliku iseloomuga ja täitmine vabatahtlik.

Sobiva tasakaalu leidmine ülesannete delegeerimisel klassiühingutele, mis vastaks Veeteede Ameti võimalustele ja võimekusele, seda eelkõige tulevikku, mitte olevikku silmas pidades. Teisisõnu tähendaks see Veeteede Ametile osade kohustuste tagasi võtmist ja seadusliku delegeerimise piiri tõstmist (täna peavad kõik suurema kui 75 kogumahutavusega laevad kuuluma ka klassiühingu järelevalve alla). Sellega tõuseks Veeteede Ameti kontrollide väärtus ja tähtsus ning kaoks tänase skeemi kohaselt toimuv topeltkontroll ning tehniline järelevalve muutuks laevaomanikule odavamaks.

Järelevalveametniku ametikoha väärtustamine ja atraktiivsuse tõstmine, et „meelitada“ merelt inimesi mereadministratsiooni tööle, et tagada järjepidevus nii inimressurssi kui ka teadmiste edasiandmist silmas pidades.

### 6.1.3. Meetmed

Seadusloomes pidev osalemine, et anda piiratud ressursside juures oma parim. Käesoleval ajal toimub meresõiduohutuse seaduse, sadamaseaduse ning nende alamaktide väljatöötamine/muutmine. Lisaks on alustatud ettevalmistusi IMO vabatahtliku auditi Eestisse kutsumiseks 2010/11, milleks loodi 2008 kevadel ametkondadevaheline töögrupp. Ühe eesmärgina on töögrupile pandud seadusandluse kaardistamine ja vastavate ettepanekute tegemine probleemvaldkondade lahendamiseks, et Eesti seadusandluses kajastuks rahvusvaheliste konventsioonidega ühinemisel võetud kohustused. Meresõiduohutuse seadus peaks/võiks anda suuremad volitused Veeteede Ameti peadirektorile. Näiteks Taanis annab majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega võrdväärset õigusaktid välja mereadministratsiooni peadirektor.

Vastavad ettepanekud on tehtud meresõiduohutuse seaduse eelnõusse, kus kogumahutavuse alampiir kust edasi peab kuuluma volitatud klassifikatsiooniühingu alla, tõuseb 500-ni. See alampiiri tõus puudutab nii kõiki laevu olenemata sõidupiirkonnast.

Täna on eelkõige probleemiks see, et riik ei suuda pakkuda järelevalveametniku kvalifikatsioonile ja kogemustele vastavat konkurentsivõimelist palka, mis oleks võrreldav vastava kvalifikatsiooniga kapteni või vanemmehaaniku palgaga.

## **6.2. LOOTSINDUS**

### 6.2.1. Olukord

### 6.2.2. Eesmärgid

### 6.2.3. Meetmed

## **6.3. LAEVADE KLASSIFITSEERIMINE**

### 6.3.1. Olukord

Täna on Veeteede Ameti poolt tunnustatud 7 klassifikatsiooniühingut (ABS, BV, DNV, GL, LR, RINA, RMRS). Neist RINA järelevalve all ei ole hetkeseisuga ühtegi laeva. Eesti laevastiku suuruse kohta on sellisest volitatud klassifikatsiooniühingute hulgast enam kui küll. Euroopa suurtel merendusriikidel nagu Suurbritannia ja Malta on sama palju volitatud klassifikatsiooniühinguid. Probleemsemaks valdkonnaks võib tulevikku silmas pidades kujuneda volitatud klassifikatsiooniühingute üle järelevalve teostamine, sest täna teeme seda eelkõige tehnilise järelevalve käigus ja kui ülevaatuste maht väheneb, väheneb ka informatsiooni maht klassifikatsiooniühingute poolt tehtava töö ja selle kvaliteedi kohta, mida kogutakse tehniliste ülevaatuste käigus.

### 6.3.2. Eesmärgid

Jätkata senise süsteemiga, kus Veeteede Amet teeb tehniliste ülevaatuste käigus ühtlasi ka klassiühingute üle järelevalvet. Samuti tuleb arendada võimekust ja süsteemi klassifikatsiooniühingute auditeerimiseks kohapeal (Eesti esinduste, piirkondlike kontorite, peakontorite külastamine/auditeerimine).

### 6.3.3. Meetmed

Järgmise kaheaastase hindamisperioodi jooksul on plaanis läbi viia ka kõikide 7 volitatud klassifikatsiooniühingu auditeerimine.

