



MAJANDUS- JA  
KOMMUNIKATSIOONI-  
MINISTEERIUM



# Meremajanduse valge raamat 2022–2035

Foto: Kaupo Kalda

Meremajandus on mere peal toimivate või merega seotud poliitika ning majandustegevuste konkurentsivõimeline, keskkonnahoidlik ja kompetentsil põhinev jätkusuutlik süsteem, mis tagab inimeste ja kaupade liikuvuse, tootmise, töötlemise, ressursside kasutamise ning vajalike teenuste osutamise. Meremajanduse valge raamat käsitleb eelkõige teemasid, mis puudutavad laevandust ja meretransporti ning ettevõtluskeskkonda.

Meremajanduse valge raamat on põhjalik ülevaade spetsiifilise valdkonna probleemistikust ja võimalikest lahendustest. Valges raamatus käsitletakse reeglina poliitikavaldkonda, mis vajab arengudokumenti muudatuste planeerimiseks.

Meremajanduse valges raamatus:

- sõnastatakse visioon, arengu aluspõhimõtted või eeldused, mis on vajalikud soovitud eesmärkideni jõudmiseks;
- lepatakse kokku valdkonna arengu jaoks olulisemates eesmärkides, mis arvestavad riigi strateegiliste sihtidega;
- kirjeldatakse valdkonna hetkeolukorda, toetudes uuringutele ning statistilistele andmetele;
- kaardistatakse peamised valdkonna probleemid ehk arenguvajadused;
- pakutakse võimalikke lahendusi sõnastatud probleemidele.

### Valge raamatu eesmärk

Koostöös erinevate riigi- ja ametiasutustega, sidusrühmade ja teiste partneritega ning üldsusega visioonide ja eesmärkide seadmine, olukorra kaardistamine ning lahenduste otsimine. Valges raamatus ei planeerita rahalisi vahendeid (seda tehakse seotud arengukavade valdkondlikes programmides) ning see ei eelda laiaulatuslikke ametkondlikke ja poliitilisi kokkuleppeid, vaid kajastab spetsiifilise valdkonna arendamiseks võimalikke ja mõistlikke samme.

### Vastutaja (kaasvastutajad)

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.  
Kaasvastutajad: Keskkonnaministeerium, Haridus- ja Teadusministeerium, Justiitsministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium, Kaitseministeerium, Maaeluministeerium, Kultuuri- ministeerium ning Sotsiaalministeerium ja ministeeriumide valitsemisalade asutused.

### Sisu lühikokkuvõte

Eesti Vabariigi territooriumi lahutamatu osa on mereala kuni territoriaalmeres välispiirini, kus viiakse ellu majanduslikke, kultuurilisi, keskkonnavalalaseid ja julgeoleku huvisid. Samas teadvustame, et merendusega seotud küsimused on sageli laia rahvusvahelise mõjuga ning merenduse areng saab toimuda ainult konstruktiivses rahvusvahelises koostöös. Samuti on väga oluline keskne koordineerimine riigisiselt, eesmärgiga viia edukalt ellu meremajanduspoliitikat. Tulenevalt oma geograafilisest asendist soovib Eesti olla strateegiline partner ülemaailmses tarneahelas ja tagada Eestis pakutava transporditeenuse konkurentsivõimelise kvaliteedi.

Eesti merenduse arengu suundadeks on:

- ettevõtjasõbralik ettevõtluskeskkond, mis on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline ning innovatsiooni toetav;
- keskkonnasäästlik, kestlik, turvaline ja ohutu meremajandus;
- tulevikukompetentse ja -vajadusi arvestav kaasaegne valdkonna teadus- ja arendustegevus ning mereharidus;
- atraktiivne rannaäärne elu- ja külastuskeskkond, mis soodustab rannikuturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning merekultuuripärandi säilimist;
- innovaatiline ja konkurentsivõimeline meretööstus;
- nii Eesti riiklike kui ka meie liitlaste strateegiliste vajadustega integreeritud merendus.

Riigikaitse vaatest on meremajanduse valdkonna ohutuse ja turvalisuse arendamine oluline selleks, et tagada nii Eesti üksuste liikumise kui ka liitlaste vastuvõtmise võimalikkus. Territoriaalse terviklikkuse tagamine ning riigi suveräänsuse kaitse võimaldab mereliste ressursside kasutamise Eestis majandusvõõndis ja territoriaalmeres.

### Juhtimiskorraldus

Meremajanduspoliitika elluviimist korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös teiste ministeeriumidega.

Meremajanduspoliitika elluviimises osalevad ministeeriumid, ametid ja teised asutused koostavad igal aastal oma vastutusalaselt jäävate meetmete ja tegevuste rakendamise kohta ülevaate ja esitavad selle hiljemalt iga järgmise aasta 1. aprilliks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile. Kokkuvõtete alusel koostab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium transpordi ja liikuvuse arengukava 2022-2035 juhtkomisjoni alla moodustatud merenduse teemakomisjonile aruande. Kinnitatud aruanne avaldatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koduleheküljel.



# Sisukord

|  |    |
|--|----|
| <b>Kasutatud mõisted ja lühendid</b>   | 4  |
| <b>Sissejuhatus</b>  | 5  |
| Seos teiste arengukavadega   | 5  |
| Säästva arengu eesmärgid   | 5  |
| Seos Eesti 2035 sihtidega  | 6  |
| Seos Euroopa Liidu poliitikaga   | 7  |
| Kaasamine  | 7  |
| <b>1. Eesti merendus Euroopa Liidu ja rahvusvahelises konkrentsis</b>  | 8  |
| 1.1. Rahvusvahelised trendid   | 11 |
| 1.2. Merendussektori SWOT analüüs  | 13 |
| <b>2. Meremajanduse arenguprogramm</b>   | 14 |
| 2.1. Meremajanduse valdkonna visioon   | 14 |
| 2.2. Prioriteetsed suunised ja eesmärgid meremajanduse edendamiseks  | 14 |
| 2.2.1. <b>PRIORITEET 1</b> – Meremajanduse ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik, rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline ning innovatsiooni toetav                          | 15 |
| Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline   | 17 |
| Kogemustega merendusspetsialistide järelkasv on jätkusuutlik ning toetab sektori arengut   | 20 |
| Kaubavood Eesti sadamate kaudu on suurenenud   | 22 |
| Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud   | 24 |
| Eesti meretööstus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline   | 26 |
| 2.2.2. <b>PRIORITEET 2</b> – Meremajandus on keskkonnasäästlik, jätkusuutlik, turvaline ja ohutu   | 29 |
| Laevateede rajamine ja rekonstrueerimine   | 30 |
| Navigatsiooniteabe kogumine, töötlemine, edastamine  | 32 |
| Navigatsioonimärgistuse edasiarendamine  | 33 |
| Otsingu- ja päästevaldkonna arendamine   | 34 |
| Mereside töhustamine   | 36 |
| Sadamate ohutuse ja turvalisuse tagamine   | 37 |
| Laevade tehnilise järelevalve ja klassifitseerimise töhustamine  | 37 |
| Avaliku sektori võimekuse suurendamine merekeskkonnakaitset planeerida, keskkonnareostusi ära hoida ja nende tagajärgi leevendada  | 38 |
| 2.2.3. <b>PRIORITEET 3</b> – Avaliku sektori poliitikad, tegevused ja teenused toetavad ning tagavad meremajanduse järjepideva arengu  | 40 |
| 2.2.4. <b>PRIORITEET 4</b> – Eesti mereharidus ning valdkonna teadus- ja arendustegevus on kaasaegne ning tulevikukompetentse ja -vajadusi arvestav                          | 44 |
| Merendusala teadus- ja arendustegevus on kaasaegsel tasemel ning tulevikukompetentse ja -vajadusi arvestav   | 47 |
| Eestis antav mereharidus kindlustab kõigile merendussektori valdkondadele vajalik spetsialistide kaasaegse õppe tasakaalustatud mahus  | 48 |
| 2.2.5. <b>PRIORITEET 5</b> – Rannäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut, merekultuuripärandit kantakse edasi | 49 |

# Kasutatud mõisted ja lühendid

**Meremajandus** - mere peal toimuvate või merega seotud poliitikate ning majandustegevuste konkurentsivõimeline, keskkonnahoidlik ja kompetentsil põhinev jätkusuutlik süsteem, mis tagab inimeste ja kaupade liikuvuse, tootmise, töötlemise, ressursside kasutamise ning vajalike teenuste osutamise.

**Meretööstus** – laevade, paatide ja ujukonstruktsioonide ehitus, ümberehitus ja remont ning mereseadmete ja -varustuse tootmine.

**Avameretööstus** – avamerel toimuv ressursside (taastuenergia, elusressursid, maa- ja loodusvarad jms) tootmine, hankimine ja väärindamine.

**Laevaõnnetus** - sündmus või sündmuste jada, mis on otseselt seotud laeva käitamisega ja millega kaasneb: inimese surm, inimesele põhjustatud tervisekahjustus, mis väljub isiku töövõimetusel kauem, kui 72 tundi seitsme ööpäeva jooksul vigastuse saamisest arvates, isiku kadunuks jäämine laevalt; laevahukk, eeldatav hukk või hülgamine, laeva kahjustamine, laeva madalikule sõit, vigastamine või laeva osalemine kokkupõrkes; kaldaehitise, navigatsioonimärgi või hüdrotehnilise rajatise kahjustamine; keskkonnareostus.

**Ohtlik juhtum** - sündmus või sündmuste jada, mis ei ole laevaõnnetus ja mis on aset leidnud seoses laeva kasutamisega ning mis ohustab või juhul, kui ei rakendata meetmeid, võib kahjustada laeva, selle pardal asuvaid inimesi, teisi inimesi või keskkonda.

**AIS** – automaatne tuvastussüsteem

**EMDE** – elektrooniline mereinfosüsteem

**GNSS** – ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem

**GOFREP** – Soome lahe laevaettekannete süsteem

**HELCOM** – Helsingi Komisjon ehk Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon

**JRCC** (Joint Rescue Coordination Centre) – pääste- ja koordinaatsioonikeskus, dokumendis Merevalvekeskus

**EL** – Euroopa Liit

**IALA** – Rahvusvaheline Navigatsioonimärkide Organisatsioon

**IHO** – Rahvusvaheline Hüdrograafiaorganisatsioon

**IMO** – Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

**MSOS** – meresõiduohutuse seadus

**RIKS** – Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus

**SOLAS** – rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel

**MLC** – rahvusvaheline meretöö konventsioon

**IHR-2005** – rahvusvahelised tervise eeskirjad

**TRAM** – Transpordiamet

**MKM** – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

**KEM** – Keskkonnaministeerium

**HTM** – Haridus- ja Teadusministeerium

**SA** – Statistikaamet

**SOM** – Sotsiaalministeerium

**SIM** – Siseministeerium

**KAM** – Kaitseministeerium

**MEM** – Maaeluministeerium

**JUM** – Justiitsministeerium

**EIS** – Ettevõtluse ja Innovatsiooni Sihtasutus

**EMERA** – Eesti Mereakadeemia

**MM** – Meremuuseum

**MERL** – Meretööstuse Liit

**SL** – Saarte Liinid

**RAM** – Rahandusministeerium

**VÄM** – Välisministeerium

**MSI** – TalTech Meresüsteemide Instituut

**TA** – Terviseamet



# Sissejuhatus

Riikliku arengukava „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2035“ alla kuuluv laiendatud meremajanduse visioon koondab strateegilised eesmärgid ja nende saavutamiseks vajalikud tegevused merendussektori arengu soodustamiseks. Meremajanduse valge raamat sisaldab hinnangut probleemidele, nende ulatusele, lahendamata jätmise tagajärgedele ja lahendamiseks välja pakutavate meetmete mõjule.

Meremajanduse valge raamat on koostatud ministriumidevahelises koostöös, kaasates kõiki arengudokumentidest huvitatuid. Oma sisendi on andnud nii ettevõtted, erialaliidud, haridus- ja teadusasutused kui ka mittetulundusühingud. Meremajanduse valge raamat on valdkondadeülene ja see on seotud mitmete kehtivate ning väljatöötatavate arengukavade ja teiste strateegiliste planeerimise dokumentide ning arenguprogrammidega. **Samas on eesmärgiks vältida dubleerimist ning seetõttu annab meremajanduse valge raamat mitmete teemade osas üldise suunise edaspidisteks tegevusteks ning täpsemad meetmed ja tegevused kajastatakse valdkondlikes dokumentides.**

Meremajanduse valge raamat koostatakse „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ peatüki 6 „Hästi ühendatud Eesti. Konkurentsivõimeline transport ja taristu“ alapeatüki 6.3 „Mereriik Eesti, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport“ alusel. Meremajanduse valge raamat koostatakse aastateks 2022–2035 ja on jätkuks arengukavale „Eesti merenduspoliitika 2012–2020“. Meremajanduse valge raamat võtab arvesse eelmisel perioodil (Merenduspoliitika rakendusplaan 2017–2020) seatud eesmärkide täitmist ja omandatud praktilisi kogemusi, tuginedes edukamate riikide parimale praktikale.

## Seos teiste arengukavadega

Meremajanduse valge raamat on tihedalt seotud mitmete teiste strateegilise planeerimise dokumentidega nagu näiteks strateegiaga „Eesti 2035“<sup>1</sup>, Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitikaga<sup>2</sup>, Euroopa Liidu Läänemere strateegiaga<sup>3</sup>, HELCOMi Läänemere tegevuskavaga<sup>4</sup>, põllumajanduse ja kalanduse arengukavaga aastani 2030<sup>5</sup>, siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030<sup>6</sup>, heaolu arengukavaga 2016–2023<sup>7</sup>, riigikaitse arengukavaga 2017–2026<sup>8</sup>, teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse (TAIE) arengukavaga 2021–2035<sup>9</sup>. Meremajanduse valge raamat omab seost koostatava rohepoliitika tegevuskavaga<sup>10</sup>. Samuti on meremajanduse valgel raamatul seos mereala planeeringutega (Eesti mereplaneering<sup>11</sup>, Hiiu ja Pärnu mereplaneeringud). Sealjuures on võimaluse korral välditud teemade käsitlemise dubleerimist.

Meremajanduse valges raamatus käsitletakse teemasid, mis on otseselt seotud laevanduse ja meretranspordi konkurentsivõime, selle suurendamise ja keskkonnahoiuga ning rannaäärse elu- ja külastuskeskkonna arendamisega, eesmärgiga säilitada merekultuuripärandit. Arengudokumentis ei käsitleta põhjalikult kalanduse valdkonda, sest kalanduse arengu planeerimisega tegelevad Maaeluministerium ja Keskkonnaministerium, lähtudes arengukavast „Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030“.

## Säästva arengu eesmärgid

ÜRO allorganisatsiooni Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) osalisriigina rakendab Eesti IMO poliitikaid ja põhimõtteid meresõiduohutuse ja merekeskkonnakaitse tagamisel rakendades IMO väljatöötatud regulatsioone. IMO peamine eesmärk on arendada ja hallata ühtset rahvusvahelist laevanduse regulatsiooni. Viimase eesmärk on

1 <https://valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/materjalid>  
2 <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/et/sheet/121/euroopa-liidu-integreeritud-merenduspoliitika>  
3 <https://www.vm.ee/rahvusvaheline-suhtlus-uleilmne-estlus/est-est-euroopa-liidu-euroopa-liidu-jaanemere-strateegia>  
4 <https://envir.ee/keskkonnakasutus/merekeskkonna-kaitse/laanemere-kaitse>  
5 <https://www.agri.ee/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>  
6 <https://www.siseministerium.ee/stak2030>  
7 <https://www.sm.ee/et/heaolu-arengukava-2016-2023>  
8 <https://mil.ee/kaitsevagi/uldinfo/riigikaitse-arengukava/>  
9 <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>  
10 <https://www.valitsus.ee/valitsuse-eesmargid-ja-tegevused/rohepoliitika>  
11 <https://www.rahandusministerium.ee/et/planeeringud>

tagada mereohutus ja -turvalisus, säästa keskkonda, lahendada juriidilised küsimused ning fikseerida tehniline koostöö. IMO strateegilised eesmärgid on seotud viieteistkümne ÜRO säästva arengu eesmärgiga (*United Nations Sustainable Development Goals*). Nende eesmärkide elluviimise toetamisel teeb organisatsioon tihedat koostööd liikmesriikide ja ÜRO institutsioonidega.

Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (ILO) on ÜRO organisatsioon, mille liige on Eesti aastast 1992. Muudest rahvusvahelistest organisatsioonidest erinevalt põhineb kogu ILO tegevus kolmepoolsusel, s.t kogu organisatsiooni tegevus lähtub kolme kooslusrühma – valitsused, tööandjad ja ametiühingud – väljendatavatest huvidest ja prioriteetidest. ILO tähtsaimaks töövormiks on rahvusvahelise tööregulatsiooni kehtestamine, mis toimub konventsioonide ja soovitude vastuvõtmise kujul. ILO ei võta vastu üldsiduvaid rahvusvahelisi tööseadusi, vaid fikseerib minimaalse õigusliku tasandi, millest konventsiooni ratifitseerinud riik peab ilmtingimata kinni pidama või millest (soovituse puhul) soovitatakse juhinduda.

Euroopa Komisjon võttis 2012. aastal vastu Sinise Kasvu Strateegia (*The Blue Growth Strategy*), millega seati pikaajaline poliitikaraamistik ookeanide ja meredega seotud majandustegevuse arengule EL-is. Lisaks anti Euroopa Rohelise leppe võimendamiseks 2021. aastal välja teatis kestliku sinise majanduse arendamiseks EL-is, mis annab selged üleeuroopalised suunised, kuidas muuta kogu merega seotud majandustegevus säästlikuks, aidates kaasa rohe- ja digipöördele. Samuti on rida EL-i ja regionaalset instrumente, mis reguleerivad inimtegevust merekeskkonnas ja sinimajanduse poliitikavaldkonda, lähtudes säästlikkuse aspektist: HELCOMi Läänemere tegevuskava ning erinevad EL-i direktiivid (merestrategie direktiiv, loodusdirektiiv, veepoliitika raamdirektiiv).

## Seos Eesti 2035 sihtidega

Meremajanduse valge raamatuga panustatakse "Eesti 2035" kõikidesse strateegilistesse sihtidesse (inimene, ühiskond, majandus, elukeskkond ja riigivalitsemine).

Foto: Tallinna Sadam



## Seos Euroopa Liidu poliitikaga

Tulenevalt merenduse rahvusvahelisest mõõtmest, on meremajanduse valge raamat tugevalt mõjutatud Euroopa Liidu vastavasisulistest dokumentidest ja käsitleb teemasid, mis Euroopa Liidu tasandil on merenduses prioriteetseteks seatud. Eesti eesmärgid ühtivad Euroopa Liidu seatud eesmärkidega, eelkõige Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitikas tooduga.

Euroopa Liit on kutsunud liikmesriike üles koostama integreeritud merenduspoliitika arengudokumente, kuna merendusteemad on killustunud ja vajavad ühtset lähenemist. Eesmärgi saavutamiseni jõutakse vaid kõiki valdkondi ühtse tervikuna käsitledes. Integreeritud merenduspoliitika on kõigi merega seotud Euroopa Liidu poliitikasuundade terviklik käsitlus. Tuginedes arusaamale, et poliitikasuundade koordineerimise abil võib liit saada meredest ja ookeanidest rohkem kasu, ent mõjutada keskkonda negatiivselt vähem, hõlmab integreeritud merenduspoliitika erinevaid valdkondi nagu kalandus ja vesiviljelus, laevandus ja meresadamad, merekeskkond, merealased teadusuuringud, avamere energia, laevaehitus ja teised merega seotud tööstusharud, mereseire, mere- ja rannikuturism, tööhõive, rannikualade arendamine ja välissuhted merendusküsimustes.

## Kaasamine

Meremajanduse valge raamatu koostamise eesmärk on välja töötada meremajanduse sektoreid omavahelises koostöös käsitlevad suunised meremajanduse edendamiseks, et realiseerida kestlikult ja keskkonnahoidlikult Eesti potentsiaal mereressursi kasutamisel ning säilitamisel. Ühest küljest sõltub merendusest suur osa Eesti majandusest, kuna Statistikaameti andmetel vähemalt 60% Eesti ekspordist ja impordist toimub meritsi. Teisest küljest võimaldab avatus merele koos asukohaga suurte kaubavoogude teel Eestil teenida olulist sissetulekut rahvusvahelisest kaubaveost, sadamate ümber paiknevast meretööstusest, turismist ning kalandusest. See on aga võimalik ainult siis, kui otseselt merendusega seotud majandustegevust toetavad efektiivsed avaliku sektori teenused ja õiguslik regulatsioon, hea ettevalmistusega tööjõud, oskuste ja teadmiste üldine kõrge tase ning turuosalistevaheline koostöö.

Lisaks majandustegevusele mõjutavad meri ning siseveed inimeste elukeskkonda ja inimese tegevus mõjutab omakorda otseselt merekeskkonda. Seega tuleb majandustegevused planeerida keskkonnahoiust lähtuvalt ja käsitleda neid koos elukeskkonna ja regionaalarengu teemadega.

Kuigi juba praegu toimivad paljud merenduse valdkonnad efektiivselt, on merenduse terviku potentsiaal Eestis siiski maksimaalselt kasutamata. Potentsiaali maksimeerimiseks lähtutakse käesolevas dokumendis seisukohast, et kõik merega seotud küsimused on omavahel seotud, toetavad üksteist ja neid peab käsitlema tervikuna. Selle tulemusena jõutakse olukorrani, kus suureneb merendusega seotud ettevõtluses loodav lisandväärtus, on loodud täiendavaid võimalusi väikeettevõtluseks, kaldaäärne elukeskkond on atraktiivne ja soodustab inimeste paikseks jäämist rannikuäärsetesse regioonidesse, samas väheneb keskkonna koormus ning õnnetused merel, veekogudel ja sadamates ning Läänemere keskkonnaseisund ei ole halvenenud.

Meremajanduse valge raamatu koostamise kaasamisprotsessiga alustati 2019. aasta suvel, mil paluti huvigruppidel esile tuua sektori probleemid ja esitada sisend visioonile, milline peaks Eesti merendussektor olema aastal 2035. Huvigruppidele laekus kokku 174 ettepanekut-tähelepanekut. Tagasiside põhjal korraldati huvigruppidega mõttetalgud. Kokku toimus perioodil detsember-veebruar 2020 viis kaasamisüritust. Kohtumiste eesmärk oli koos huvigruppidega valmistada ette põhjalik meremajanduse arengustrateegia dokument, mis aitab kaasa merendussektori konkurentsivõime ja tööhõive kasvule ning võtab arvesse uusi keskkonnastandardeid. Lisaks kaasati erinevaid osapooli ka väikestes gruppides. 2020. aastal saadud sisendi põhjal sisustati transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 merenduse alavaldkond ja nähti ette, et koostatakse eraldi meremajanduse valge raamat, leppimaks kokku detailsemad suunised meremajanduse arenguks. Aastal 2021–2022 korraldati samuti erinevaid kaasamisüritusi.

Dokumendi koostamisel on arvestatud ka teiste riikide meretranspordipoliitika strateegiliste dokumentide sihtidega. Eesti lähenemine on sarnane Rootsi sihtidele, milles püütakse arengusuundades leida sünergia sektori konkurentsivõime ja keskkonnavalaste sihtide vahel.



# 1. Eesti merendus Euroopa Liidu ja rahvusvahelises konkurentsivõimelises

Meremajandus on mere peal toimivate või merega seotud poliitika ning majandustegevuste konkurentsivõimeline, keskkonnahoidlik ja kompetentsil põhinev jätkusuutlik süsteem, mis tagab inimeste ja kaupade liikuvuse, tootmise, töötlemise, ressursside kasutamise ning vajalike teenuste osutamise.

Alljärgnevalt toome Eesti meremajanduse esialgse kaardistuse. Meremajandus koosneb paljudest näitajatest ja tegevustest. Tulevikus on vajalik veelgi täpsustada statistika kogumist ja piiritleda merendussektor konkreetsemalt.





Äriklastest on mingis piirkonnas paiknev ja laiemalt või kitsamalt määratletud tegevusvaldkonnas tegutsev ettevõtete ja institutsioonide võrgustik. Klasterisse kuuluvad sarnasete majandushuvidega omavahel seotud üksused, mis aitavad suurendada rahvusvahelist konkurentsivõimet.<sup>12</sup>

Ka merendus on valdkond, milles tegutsevad ettevõtted võivad aidata kaasa vastastikusele produktiivsuse suurenemisele. Tugeva merendusklasteri eksisteerimiseks peavad realselt eksisteerima ka selle erinevate osade vahelised seosed.

Euroopa Komisjon on määratlenud Euroopa Liidu merendusklasteri osad oma töödokumendis „*Maritime Cluster*”. Eesti kontekstis lähtume me suure osas Euroopa Komisjoni käsitlusest, arvestades meie merendussektori rõhuasetusesi. Erinevalt Euroopa Komisjonist käsitleme me haridusvaldkonda koos teadustöö ja -uuringutega, sest Eestis on need tihedalt seotud ning haridusel on kriitiline tähtsus merenduse konkurentsivõime tõstmisel.

Termin „merendus” on mõiste, mida võib sisustada mitmeti – seda võib käsitleda ainult kui kaubanduslikku meresõitu või hõlmata sinna ka teised valdkonnad, nagu kalandus, avameretööstus jms. Viimastel aastakümnetel on merendust hakatud uurima süsteemsemalt.

Klastripõhiselt vaadeldakse merendust laiemalt, püüdes haarata pea kõike vetel tehtavat, mitmetel juhtudel käsitlevad riigid ka siseveelaevandust merenduse osana.

Euroopas loob merenduses 5,4 miljonit inimest lisandväärtust 485 miljardi euro ulatuses (Blonk, 2015). Euroopa merendussektori konkurentsivõime ja jätkusuutlikkuse tagamiseks on vajadus rakendada initsiatiivi „Sinine kasv” - aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduse ning tööhõive kasv ookeanidel, meredel ja rannikul. Merenduse tähtsust Euroopa jaoks näitab ka see, et 75% Euroopa rahvusvahelisest kaubandusest (*Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping, 2015*) ja 40% Euroopa Liidu sisekaubandusest toimub meritsi (*European Commission, 2016*). Nimetatud näitajad on põhjuseks, miks rahvusvahelises kaubanduses osalevate sadamate areng on Euroopa Liidu jaoks oluline. Euroopa sadamates töötab 1,5 miljonit inimest. Eesti sadamate alamklasteris töötab hinnanguliselt 2500 inimest (Merendussektori majandusmõju uuring, 2016). Selleks, et Euroopas saaks välja arendatud üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T võrgustik), on määratletud 329 võtmesadamat, mille eelisarendamine peaks tagama toimiva sadamavõrgustiku. Eestist kuuluvad TEN-T võrgustikku Muuga sadam, Paldiski lõunasadam, Vanasadam, Sillamäe sadam, Pärnu sadam, Heltermaa, Rohuküla ja Virtsu, Kuivastu sadamad. Toimiv sadamavõrgustik tähendab ühtlasi seda, et sadamate tegevusse on integreeritud ka teenindus- ja vahendustegevus.

Kogumahutavuse (GT) põhise arvestuse kohaselt kontrollivad Euroopa laevaomanikud 41% maailma laevastikust (*United Nations UNCTAD e-handbook of statistics, 2019*). Eesti vastav näitaja sama allika järgi on 0,02%. Laevandus panustab Euroopa sisemajanduse kogutoodangusse 149 miljardi euroga aastas (*The Economic Value of the EU Shipping Industry, 2020*) ja pakub 2,3 miljonit töökohta pardal ja kaldal (*European Community Shipowners' Associations, 2016*), mis teeb sellest olulise sektori Euroopa jaoks ning seepärast on oluline, et Euroopa laevandus oleks maailma mastaabis jätkusuutlik ja konkurentsivõimeline. Kalandus ja vesiviljelus on Euroopas samuti tähtsal kohal, kuna osutab teenust maailma suurimale mereandide turule, Euroopale. Selleks, et kalandus ja vesiviljelus kasutaks vastavat ressursi jätkusuutlikult, on Euroopa Liidus vastu võetud ühine kalanduspoliitika. Vesiviljelus moodustab Euroopa kalatoodangust 20%. Laevaehituse alla loetakse Euroopa Liidus suuremate (reeglina merelaevade) laevade ehitust ja remonti. Euroopas

<sup>12</sup> Porter, M. E. 1998, Clusters and the new economics of competition, Harvard Business Review, 1998.

on 150 suurt laevatehast, milles töötab 120 tuhat inimest (Euroopa Komisjon, 2016). 2020. andmete sisuga oli Eestis kaks töölaevade ehitajat ning 12 väikelaevaehitajat (Eesti laevaehitusettevõtted 2020, TalTech Väikelaevaehituse kompetentsikeskuse uuring).

Merendusklustrite ülevaatele tuginedes (Portsmouth, Hunt, Terk, Nõmmela, & Hartikainen, 2011) (Nõmmela, 2012) saab järeldada, et võrreldes teiste merendusriikidega, on Eesti merendussektorit terviklikult uuritud suhteliselt vähe, keskendudes peamiselt sektori laiaulatuslikule käsitlusele, kuid alamklustrite omavahelisi seoseid ja sõltuvust põhjalikumalt analüüsimata. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tellitud merendussektori majandusmõju uuringu I etapp viidi läbi aastal 2016.

Tuginedes senistele uuringutele ning teiste riikide näidetele saab Eesti merendusklatri jagada järgmisteks alamklustriteks:

- laevandus;
- sadamad;
- kalapüük ja vesiviljelus;
- laevaehitus;
- meretööstus, mis jaguneb omakorda meretehnoloogiaks ja -elektroonikaks ning laevaremondiks ja -hoolduseks;
- vesiehitus ja süvendamine, sealhulgas sadamate tehno- ja infosüsteemid;
- energeetika;
- huvilaevandus ja rekreatsioon;
- merendusala teenindus- ja vahendustegevus;
- merenduse IKT sektor ja küberturvalisus.

Merendus on oma olemuselt globaalne äri ning Eesti ettevõtted on seetõttu tihedas konkurentsiasendis teiste riikide ettevõtetega. Tuleb öelda, et turul ei konkureeri mitte ainult ettevõtted, vaid seda teevad riigid, kuna kaubaveo koridoride konkurentsivõime on laiem kui ühe ettevõtte või ettevõtete grupi tegevus. Siinkohal muutubki oluliseks ettevõtete omavaheline koostöö ning koostöö avaliku sektoriga konkurentsivõimelise ettevõtluskeskkonna ja kaubaveo koridori loomisel.

Foto: Tallinna Sadam





# 1.1 Rahvusvahelised suhted

Merendussektori neli tähtsamat märksõna, millega peame kohanema, on koroonaviirusest tingitud mõjud, kliimamuutused ja kaasnevad regulatsioonid ning tehnoloogia areng.

Globaalne rahvastiku arvu kasv ning ka nõudluse suurenemine maailma turgudel erinevate kaupade järele, on toonud kaasa meretranspordi järjest suureneva osatähtsuse transpordis tervikuna. Kui 2010. aastal veeti maailmas meritsi hinnanguliselt 8 miljardit tonni kaupu, siis 2021. aastal on jõutud 12 miljardi tonni piirimaile, mis tähendab, et erinevatel hinnangutel 80–90 % maailma kaupadest veetakse meritsi. **Laevade kandevõime (dedveit) on perioodil 2020–2021 suurenenud valdavalt 1,4-3,8% ning gaasitankerite puhul 5,12%.** Samas on uute laevade tellimine olnud pikemalt languses ning 2020. aastal ulatus isegi 16%-ni võrreldes 2019. aastaga. Covid-19 pandeemia eelnenud ning süvenenud konteinerikriis on toonud kaasa uute konteinerlaevade tellimise hüppelise kasvu, mis on jõudnud kahe aastakümne kõrgeimale tasemele.

Meremajanduse arenguks on oluline, et **nii laevadel kui ka kaldasektoris oleks saadaval piisava kogemusega merendusspetsialiste.** Merenduse eripäradest lähtuvalt on oluline, et nii kaldal kui ka merel töötavad spetsialistid omaksid meresõidukogemust. Uuringud näitavad, et meremeeste hinnanguline arv maailmas on võrreldes 2015. aastaga kasvanud 245 226 spetsialisti võrra, ulatudes 1 892 720 meremeheni 2021. aastal. 857 540 üldarvust olid laevaohvitserid ning 1 035 180 oli reakoosseis. Vajadus laevaohvitseride järele on kasvanud maailmas 11,8% ning kui puudujääki ei suudeta katta, siis puudujääk suureneb 2026. aastaks 26 000 ohvitserini, mõjutades sellega meremajandust laiemalt sh ka kaldasektorit. Suurimad tööjõupakkujad laevanduses olid Filipiinid, Vene Föderatsioon, Indoneesia, Hiina ja India. Filipiinid on hinnanud, et meremeeste töötasu panustab nende majandusse aastas ca 6,5 miljardit dollarit. Covid-19 pandeemia tõttu suurenes erinevatest piirangutest tulenevalt meremeeste hulk, kes olid sunnitud töötama kauem, kui nende algne tööleping ette nägi ning tihti ka üle lubatud 11 kuulise perioodi. Üle algset kokkulepitud perioodi töötamine on kasvutrendis olnud ka 2022. aastal, kuid negatiivset trendi on näitamas kauem kui 11 kuud töötavate meremeeste arv.

Surve efektiivsuse tõstmiseks meretranspordis ja tehnoloogilised arengud koos tööjõu puudusega on toonud **kaasa laevade autonoomsuse kasvu ning IMO tasandil valmistatakse ette suuremahulisi regulatiivseid muudatusi** (*Maritime Autonomous Surface Ships – MASS*), et eemaldada takistused autonoomsemate laevade kasutusele võtmiseks. IMO tasandil suudetakse regulatiivne raamistik välja töötada 2028. aastaks. Samas on mitmed riigid alustanud erinevate tehnoloogiate väljatöötamise ning katsetamisega. Edukaimad on olnud Norra ning Jaapan, kuid arendustegevustesse on kaastatud üle maailma mitmeid konsortsiume erinevatest riikidest.

Meretransport meremajanduse ühe osana on suurte muutuste ning valikute ees **kiiresti karmistuvate meretranspordiga seotud keskkonnanõuete tõttu**, mis esitavad väljakutse meremajandusele tervikuna - nii avalikule sektorile kui ka erasektorile, kuna nõuete täitmiseks on vaja täna panustada nii ametkondadel läbi töökoormuse kasvu kui ka laevaomanikel, tehnoloogiaettevõtetel ning laevaremondi ja ehitusettevõtjatel. Üks parim näide kiiresti karmistuvatest laiaulatuslikest keskkonnanõuetest on Euroopa „Eesmärk 55“ pakett, mille eesmärgiks on vähendada kasvuhoonegaaside koguseid 2030. aastaks vähemalt 55% ning oma panuse peab andma ka meretransport. Lisaks on prioriteediks kasvuhoonegaaside vähendamine ka globaalsel IMO tasandil, mis on 2023. aastal muuhulgas uuendamas oma kasvuhoonegaaside strateegiat ning kasvatamas ambitsioone laevanduse süsinikuneutraalseks muutmisel. See omakorda toob lähiaastatel kaasa vajaduse vahetada vanemad laevad välja, sest laevade ümberehitamine ei ole rentaabel.

Tehnoloogia areng on toonud kaasa laeva süsteemide laialdasema nõ võrkuühendamise, et tagada nende teenindamine kaldalt. Lähiajal on näha laevade autonoomsuse kasvu, mis omakorda teeb laevad küberrünnakutele haavatavamaks. Seetõttu on vaja luua küberrünnakutele vastupidavaid kommunikatsiooniprotokolle ning tõsta olulisel määral laevameeskondade ja JRCC teadlikkust küberohtudest ja valmisolekut küberintsidentidele reageerimiseks. Eesti laevanduse konkurentsivõime tõstmiseks tuleb panustada Eesti laevaregistrite konkurentsivõime tõstmisele. Samuti tuleb analüüsida võimalusi laevandussektori investeeringute soodustamiseks.

01.07.2020 jõustus laevanduse konkurentsivõime parendamisega seotud erinevate seadusemuudatuste pakett. Paketi eesmärgiks oli luua soodsamad tingimused välisriikide Eesti laevapereta prahitud laevade registrisse registreerimiseks ja Eesti lipu all sõitva laevastiku suurendamiseks. Esmane tagasiside ning seniste tingimuste esialgne analüüs näitab, et Eesti poolt pakutud teenus ja õiguslik regulatsioon ei vasta veel turu tingimustele, samuti nähti varasema paketi kehtestamisel juba täiendavate muudatuste vajadust ette. Seetõttu on vaja välja töötada järgmised meetmed, et luua konkurentsivõimeline registrite teenus koos konkurentsivõimelise õigusliku raamistikuga. Viimane loob eeldused laevade registreerimisele Eesti registrisse ja Eesti lipu alla ning oleks omakorda eelduseks kaldasektori arengule.

Eesti laevanduse konkurentsivõime tõstmiseks on vaja täpselt klientuurile sihitud hinnastamist ja konkurentsivõime loomist nii laevaomaniku kui ka riigi vaates, mis eeldab ka registrite süsteemi ülevaatamist ning merendusala seadusandluse ja välislepingute küsimustega tegelemist. Laevanduse lipu alla toomise tervikmeetmete paketi väljatöötamine on ka Vabariigi Valitsuse tegevusplaanis. Aprillis 2022 moodustati laevanduse tervikmeetmete paketi väljatöötamiseks juhtühendus ja töörühm, vajadusel moodustatakse töö käigus eraldi väiksemaid teemapõhiseid töörühmi.

Foto: Kaupo Kalda



## 1.2 Merendussektori SWOT analüüs

SWOT analüüsist tulevad välja Eesti meremajandussektori tugevused, nõrkused, võimalused ning ohud, mis potentsiaalselt avaldavad mõju vastastikuste seoste arengule ja tugeva merendussektori väljakujunemisele. Kuigi neid tegureid on võimalik loetleda oluliselt rohkem, on alljärgnevalt nimetatud vaid olulisemad:

### Tugevused

- Soodne geograafiline asukoht ja looduslikud tingimused
- Hea digitaaltehnoloogiline võimekus ning ärikliima
- Heal tasemel reisilaevandus ja väikelaevaehitus

### Nõrkused

- Merendussektori selge piiritlematus ja killustatus erinevate ministriumide vahel
- Multimodaalse (sadam-maantee-raudtee) transpordivõrgu arendamine
- "Pudelikaelad" transpordi taristus
- Merendusosalase riigihalduse võimekus ei vasta meremajanduse potentsiaalile
- Kvalifitseeritud ja tööjõuturu ootustele vastava piisavas mahus tööjõu puudus
- Meretöölepinguga töötajate maksusüsteem ei ole seadusandlikul tasemel konkurentsivõimeline naaberriikides kehtivaga
- Teaduse ja merehariduse killustatus

### Võimalused

- Ettevõtete efektiivsem koostöö omavahel ning riigi- ja haridusastutustega
- Meremajanduse arenguks konkurentsivõimelisema keskkonna loomine
- Innovatsiooni arendamine läbi IKT sektori ja merendussektori koostöö võimendamise. Innovaatiliste lahenduste kasutuselevõtt reisi- ja parvlaevaliikluse, meresõiduohutuse jne valdkonnas ning sellele vastav meretööstuse arendamine
- Meremajanduse arenguks konkurentsivõimelisema keskkonna loomine (vältida teiste riikide vigu merenduse arendamisel ning saavutada läbi selle parem konkurentsivõime)
- Regionaalselt oluliste sadamate parem ühenduvus veeteedega (sadamate aastaringse juurdepääsu tagamine kaasaegsete veeteede ja koordineeritud jäämurdmise teenusega)
- Sadamate arengureservi tagamine maismaal (planeeringute kiirem ja parem koordineerimine, kinnistute reservi võimaldamine, piisava teedevõrgu väljaehitamine)
- Keskkonnasäästlike rajatiste ja teenuste arendamine nii sadamates kui merendusega seotud logistikaahelates
- Merendusklatri loomine ja võimalikud arenduskonsortsiumid
- Killustumise vähendamiseks meremajandusega seotud ministriumide ülesannete konsolideerimine Majandus- ja Kommunikatsiooniministriumide koos vastava võimekusega
- Riigireformid ja konsolideerimine merenduses näiteks Riigilaevastiku loomine
- Kesk-Aasia transiidivõimaluste rakendamine

### Ohud

- Tugev konkurents teiste Läänemere äärsete riikide sadamatega sh. maksustamise erinevus
- Sõltuvus välisriikide ja rahvusvaheliste organisatsioonide otsustest ning ettevõtjate kohanemisvõimalused neile
- Eesti ei suuda täita kõiki endale võetud rahvusvahelisi kohustusi.
- Tööturu vajadustele mittevastav haridussüsteem ja õppurite vähene huvi, sellest tulenevalt ohustab sektorit merendusspetsialistide arvu langustrend
- Võimetus kliimamuutustega kohaneda (eelkõige sektori võimekus majanduslikult õigeaegselt vastu võtta otsuseid ja teha muudatusi ärimudelile selleks, et karmistuvate nõuete valguses saaks äritegevus jätkuda ja kulud oleks jaotatud perioodide peale. Siinkohal on oluline ka võimalusel riigipoolne toetus sektorile)
- Tulenevalt muutunud julgeolekualasest olukorrast maailmas ka Eesti asukoht
- Liiga kiirest rohepöörde tempost tulenev laevandussektori konkurentsivõime langus
- Sõltuvus Vene Föderatsiooni transiidist
- Puudulikud investeeringud ja toetusvõimalused riigi poolt meremajanduse valdkonda
- Meremajanduse investeeringuteks ja jätkusuutlikkuseks vajaliku tööjõu puudus sh EL-st ja kolmandatest riikidest



## 2. Meremajanduse arenguprogramm

### 2.1 Meremajanduse valdkonna visioon

Meremajanduse valges raamatus lähtume visioonist, mis ütleb, et Eesti meremajandussektor on kõrge lisandväärtusega, atraktiivne ja jätkusuutlik majandussektor, mis tagab merekeskkonna säilimise ning aitab kaasa rannaäärse elukeskkonna ja eluviisi arengule.

Tulenevalt oma geograafilisest asendist soovib Eesti olla strateegiline partner ülemaailmses tarneahelas ja tagada Eestis pakutava transporditeenuse kõrgeima kvaliteedi. Samas on väga olulised keskkonnateemad, et suudaksime tagada Läänemere ressursi kasutamise kestlikkuse.

### 2.2 Prioriteetsed suunised ja eesmärgid meremajanduse edendamiseksvisioon

| Prioriteetsed suunised ja eesmärgid meremajanduse edendamiseks  |   |  |
|---|---|--|
| <b>Meremajanduse ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik, rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline ning innovatsiooni toetav</b> | <b>Meremajandus on keskkonnasäästlik, jätkusuutlik, turvaline ja ohutu</b>  | <b>Avaliku sektori poolitkad, tegevused ja teenused toetavad ning tagavad meremajanduse järjepideva arengu</b>                                   |
| Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline  | Laevateede rajamine ja rekonstrueerimine  | Eesti mereharidus ning valdkonna teadus- ja arendustegevus on kaasaegne ja tulevikukompetentne ning vajadusi arvestav                            |
| Kogemustega merendusspetsialistide järelkasv on jätkusuutlik ning toetab sektori arengut                                      | Navigatsiooniteabe kogumine, töötlemine, edastamine   | Rannaäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut, merekultuuripärandit kantakse edasi |
| Kaubavood Eesti sadamate kaudu on suurenenud  | Navigatsioonimärgistuse edasiarendamine   |  |
| Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud  | Otsingu- ja päästevaldkonna arendamine  |  |
| Eesti meretööstus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline  | Mereside tõhustamine  |  |
|   | Sadamate ohutuse ja turvalisuse tagamine  |  |
|   | Laevade tehnilise järelevalve ja klassifitseerimise tõhustamine   |  |
|   | Avaliku sektori võimekuse suurendamine merekeskkonnakaitset planeerida, keskkonnareostusi ära hoida ja nende tagajärgi leevendada |  |



## 2.2.1 PRIORITEET 1 – Meremajanduse ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik, rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline ning innovatsiooni toetav

Eesti laevandusettevõtetele ja meremeestele tuleb tagada järjepidevalt võrdsed konkurentsitingimused muu maailmaga. Selleks, et ettevõtetele säiliks kindlus investeeringute tegemiseks, peab riiklik toetussüsteem sh seadusandlus olema pikaajaline, pidevalt seiratav ja vastavalt olukorrale vajadusel hõlpsalt korrigeeritav. Ettevõtete jaoks on suurim arengut pidurdav takistus uute laevade ostu finantseerimine, kuna oma vahendid investeeringuteks on piiratud ning laenude saamine keeruline. Seetõttu on vaja analüüsida riigi võimalusi laevandussektori investeeringute soodustamiseks ja vajadusel ka uusi meetmeid rakendada, et toetada ettevõtete konkurentsivõime ja ekspordivõimet samaväärselt meie naaberriikidega.

Sadamate konkurentsivõime sõltub paljustki juurdepääsust sadamale ning riigipiirini viivast transpordikoridorist tervikuna. Maismaa transporditaristu planeerimisel tuleb muu hulgas arvestada ka sadamate kaudu käideldava kauba mahuga ning investeeringuotsused peavad tagama sujuva kaubavoo liikumise sadamast kuni piirini. Ühtne andmete liikumine erinevate transpordiliikide vahel, konkurentsivõimeline veeteetasu ja keskkonnanahoidlikud innovaatilised lähenemised toetavad veelgi enam sadamate konkurentsivõimet ja arengut.

Reisilaevaliikluses jätkame sihil, et Eesti oleks väliskülastajatele kiirelt ja mugavalt kättesaadav, mida toetab kaasaegne taristu ning kaubaveod toimivad tõrgeteta.

Meremajanduse valge raamatu tegevuste raames võetakse arvesse heaolu arengukavas 2016–2023<sup>13</sup> sätestatud ning toetatakse tööandja investeeringute kasvu töötaja töövõime säilitamisse ning töötajale tervist hoidva töökeskkonna loomisesse.

### Hetkeolukord

Eesti meremajandus panustab Eesti SKP'sse hinnanguliselt 3,7-4%,<sup>14</sup> mis on võrreldav põllumajandusega. Kuigi see on juba arvestatav panus Eesti majandusse, võiks merenduses loodav lisandväärtus olla veelgi suurem – nii olemasolevate tegevuste tõhusamaks muutmise kui ka täiendavate töökohtade loomise kaudu. Arvestades Eesti üldisi demograafilisi arenguid, võib keskpikas perspektiivis eeldada üldist tööjõu puudust, mis tähendab, et olemasolevad ja lisanduvad töökohad peavad olema suure tootlikkuse ning lisandväärtusega. Meremajanduses on võimalik luua kõrge lisandväärtusega töökohti, mis aitaksid kaasa Eesti majanduse konkurentsivõime tõstmisele. Lisaks võimaldavad meremajanduses loodavad töökohad aidata ka riikliku regionaalpoliitika teostamisesse, sest näiteks töökohad laevadel ei eelda elukohta suurtes tõmbekeskustes. Selleks tuleb keskenduda tegevustele, milles meil on konkurentsieeliseid ning neid tugevdada.

<sup>13</sup> <https://www.sm.ee/heaolu-arengukava-2023-2030>

<sup>14</sup> <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/merendus>

### Mõjunäitajad:

- Merendussektori ettevõtetes loodava lisandväärtuse kasv aastas on samal tasemel SKP kasvuga (%). (Eesti Panga majandusproгноos 10.02.2022 SKP (%) eeldatav kasv aastal 2023 4%).
- Töötajate arv sektoris on 2035. aastaks 25 000.

Eelnevalt viidatud merendussektori majandusmõju uuringu 2016 andmete põhjal moodustasid merendusega seotud ettevõtted 3,7–4% SKPst ja töötajate arv sektoris oli hinnanguliselt 9100.

Mõjunäitajaid on hetkel ajakulukas hinnata, kuna vajaminevaid andmeid ja statistikat ei ole vajalikus mahus ja avalikult kättesaadavad ning seega nõuab analüüside koostamine käsitööd. Et hinnata merendussektori mõju majandusele, tuleb hetkel hinnata igat ettevõtet eraldi. **Pidevalt seirata ja kättesaadav statistika annaks võimaluse teha vahetult paremaid ja sektorit efektiivsemalt toetavaid otsuseid.** Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös Transpordiametiga on alustanud meremajanduse kaardistamisega. Statistilisi näitajaid vajab nii avalik kui ka erasektor pidevalt, eriti tänases muutunud maailmas. Vaja on võtta vastu kiireloomulisi otsuseid, mille mõjuanalüüsid saavad tugineda ainult usaldusväärsetel algandmetel. Andmed peavad olema kättesaadavad reaajas seiratavad.

### Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad      | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|----------------------------|---------------------------------|
| Määratleda ja piiritleda selgelt merendussektor. Merendussektori statistika kättesaadavuse sh vastava regionaalstatistika kättesaadavuse parendamine (merendussektori ettevõtete peamised majandusnäitajad, sektoris hõivatute arv ja osatähtsus, sadamakülastused, sadamate kaudu liikuvate kaubavoogude ja reisijate hulk jmt). Töö tulemusel valmib nõ tööriist, mida saab mõjunäitajate leidmisel/hinnangu andmisel edaspidi kasutada ja operatiivselt tulevikuotsuseid vastu võtta, samuti on vajalik sisustada Statistikaameti koduleheküljel olev merenduse juhtimislaud. | MKM jt. ministeeriumid, SA | Jah                             |

Foto: Vaas / Transpordiamet





## Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline

### Tulemusnäitaja:

Eesti lipu all sõitvate üle 500GT kauba- ja reisilaevade arv on 2035. aastaks 360.

Periodiliselt väljaantava *Shipping Industry Flag State Performance Table* järgi kõikides kategooriates roheline va Tokyo MOU.

### Hetkeolukorra kirjeldus

1. juulil 2020. aastal rakendus laevandussektori konkurentsivõimet tõstvate meetmete pakett, et luua soodsamad tingimused Eesti laevapere prahtide laevade registrisse registreerimiseks ja selle läbi Eesti lipu all sõitva laevastiku suurendamiseks. Seaduse muudatusega ei kaasne Eesti vetes ja Läänemeres liikuvate laevade arvu suurenemine, kuna muudatused ei mõjuta kauba liikumist läbi nende piirkondade. Laevade Eesti registris registreerimise tulemusena suureneb Eesti registrisse kantud ja Eesti lipu all sõitvate laevade arv ning läbi tekkiva mereriigi maine tekib Eestisse järjest enam kaldasektori ettevõtteid. See omakorda loob aluse Eesti majanduse kasvule.

Oluline on tagada Eesti laevandusettevõtetele võrdsed konkurentsitingimused vähemalt naaberriikidega. See tähendab nii laevade opereerimisega seotud kulude lähendamist konkurentidele kui ka laeva opereerimisega seotud administratiivsete toimingute efektiivsemaks muutmist. Sealjuures peab rakendatav süsteem olema pikaajaline, et tagada ettevõtetele kindlus investeringute tegemiseks. Laevastiku suurendamiseks ja uuendamiseks tuleb analüüsida laevandusettevõtete vajadusi arvestavate riiklike tagatiste andmise vajalikkust ja võimalusi. Eestil on märkimisväärne reisilaevastik. Kogumahutavusega 100 ja üle selle oli seisuga 01.01.2020 Eesti laevaregistris 16 reisilaeva, väiksemaid 6 laeva. Võrreldes 2019. aastaga on reisilaevade arv vähenenud mõlemas kategoorias ühe laeva võrra.

2019. aasta detsembris sai Eesti Euroopa Komisjonilt loa tonnažimaksu ning kaubalaevade laevapere liikmete tööjõumaksude maksusoodustuste kehtestamiseks, mis jõustusid 2020. aasta 1. juulil. Kaubalaevade maksusoodustuse kavandamise ajal sai reisilaevu puudutatavat regulatsiooni pidada heaks, kuna Eesti lipu all oli mitmeid reisilaevu ning majandus- ja konkurentsiolukord soodne. Koroonaviiruse leviku tõttu on reisilaevandusettevõtjad sattunud aga kriitilisse olukorda. Negatiivsete majandusmõjude leevendamiseks sektoris on vajalik rakendada meetmeid tööjõuga seotud maksukoormuse vähendamiseks. Sellest tulenevalt on Eesti välja töötanud toetusmeetme reisilaevandusettevõtjatele. Meetme kohaselt makstakse Euroopa Majanduspiirkonnas rahvusvahelisi reise tegevale reisilaevandusettevõtjale kord kvartalis toetust summas, mis on võrdne laevapere liikmele väljamakstud töötasult arvestatud tööjõumaksude ja maksubaasilt (vastavalt ametikohale 1,5 või 2,5 kuupalga alammäär) arvutatud tööjõumaksude vahega. Tulenevalt merenduse riigiabi suunistest laieneb toetus üksnes Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi või Šveitsi Konföderatsiooni kodanikust või nendes riikides seaduslikult elavast isikust laevapere liikmetele tasutud töötasule. Eesti soovib toetust maksta alates 2020. a III kvartalist kuni 2023. a IV kvartalini, st esimene väljamakse tehti 2020. a oktoobris ning viimane 2024. a jaanuaris. 02.06.2020 esitati Euroopa Komisjonile riigiabi eelteatis.

Foto: Tallinna Sadam



**2021. aasta seisuga oli laevapereta prahitud laevade esimesesse registrisse lisandunud 3 laeva ning teises laevapereta prahitud laevade registris 1 laev.** Vastavalt laevandussektori konkurentsivõime projektile oli seatud 2021. aasta sihttasemeks 10 laeva, 2023. aastaks 40 laeva. 2020. aastal kasutas meremeeste erimaksurežiimi Eesti residentidest 78 meremeest eraldiseisvalt ning 17 meremeest läbi tööandja. 2021. aastaks oli tööandja kaudu erirežiimi kasutavate meremeeste arv tõusnud 57 meremeheni ning erirežiimi rakendavate ettevõtjate arv kolmelt seitsmele. Siiski kasutas ainult üks ettevõtte tonnaažikorda ja meremeeste erirežiimi. Esmane tagasiside peamiselt välisriigi laevomanikelt ning seniste tingimuste esialgne analüüsimine näitab, et Eesti poolt pakutud teenus ja õiguslik regulatsioon ei vasta veel turu tingimustele, mistõttu vaja on täiendavaid muudatusi, et luua konkurentsivõimeline registreerimise teenus koos konkurentsivõimelise õigusliku raamistikuga. Viimane loob eeldused laevade registreerimisele Eesti registrisse ja Eesti lipu alla ning oleks omakorda eelduseks kaldasektori arengule. 2022. aastaks on meremeeste erimaksurežiimi kasutavate meremeeste arv tõusnud 96 meremeheni. Laevade arvus muutusi ei esinenud. Uue turunišši tekkimiseks pakuvad võimalust meretuuleparkide hooldusega laevad. Eestil on olemasoleva korra jaoks riigiabi luba 01.07.2020 kuni 30.06.2026. **Laevanduse lipu alla toomise tervikmeetmete paketi väljatöötamine on ka Vabariigi Valitsuse tegevusplaanis, mistõttu Valitsus andis ülesande Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil, Rahandusministeeriumil ja Sotsiaalministeeriumil analüüsida olemasolevaid meetmeid ning töötada vajadusel välja uus meetmete pakett hiljemalt 01.01.2025, millega luua eeldused veelgi enamate laevade tulekuks Eesti lipu alla.**

Eesti kalalaevad on meie lipu all ning Eesti kalalaevastikku suurendada ei saa, kuna Euroopa Liidu (EL) liikmesriikidele on kehtestatud EL tasemel kalalaevastiku püügivõimsuse laed, mida mõõdetakse kW ja GT-des. Küll aga võib tingimused, et EL õigusaktid (sh riigiabi reeglid) seda lubavad, kaaluda soodustusi tööjõu maksustamisel, käibemaksu vabastust laevade varustamisel vms.

## Väljakutsed

Viimane suurem kaubalaev lahkus Eesti lipu alt 2014. aastal ning 2020. aastal jõustunud erinevate meetmete paketiga on üle 500 GT kaubalaevade arv suurenenud 5 laevani (2022 seisuga), kuid märkimisväärset laevade arvu tõusu ning kaldaettevõtete tekkimist pole toimunud.

**Rahvusvahelisi reise tegevad reisilaevad on olulised Eesti merenduse konkurentsivõime ning merendusala kompetentsi hoidmisel, olles hüppelaevaks meremeestele, kes meremehe elukutse on valinud.** Lisaks annavad reisilaevad otseselt tööd ca 3000 tuhandele inimesele peamiselt Eestis ning ettevõtetelult ning tööjõumaksudena laekuvad riigile märkimisväärsed tulud nendelt laevadelt. Covid-19 pandeemiaga seotud piirangute tõttu on aga reisilaevade sektor sattunud raskesse olukorda ning pole 2022. aastaks veel kriisist suutnud välja tulla. **Riik on näinud ette toetusmeetmed 2022. aasta lõpuni. Samal ajal rakendavad ümberkaudsed riigid (Soome, Rootsi, Läti, Leedu) erinevaid alalisi meetmeid reisilaevanduse toetamiseks, mistõttu Eesti on ilma alaliste meetmeteta kaotamas lühiajalises perspektiivis reisilaevanduse konkurentsivõimes ning on reaalne oht laevade lahkumiseks Eesti lipu alt.**

**Laevandust eristab teistest valdkondadest ennekõike tema kapitalimahukus, mistõttu suurem osa laevu on kaetud hüpoteekidega ning sõltuvalt laevanduse majandustsüklist on vajalik kohustusi pidevalt ümber vaadata ning vajadusel ka täiendavat kapitali kaasata.** Seetõttu on oluline pakkuda riigil erinevaid krediidi ja eksporditoetuste skeme, mis aitaks suurendada valdkonna ettevõtjate ekspordiväljavaateid ja meelitada Eestisse ka välisinvesteeringuid. Nutikalt läbimõeldud tagatiste süsteem võimaldab kaasata ka kõrge lisandväärtusega tehnoloogiaettevõtjaid, kes täna Eestis tegutsevad.

Kaugpüügi suurimateks väljakutseteks on kvalifitseeritud tööjõu probleemid. Eesti ei ole ühinenud kalalaevade ohutuse ohutuse ohutuse käsitleva Torremolinose lepinguga. Viimaste teadmiste kohaselt on Eestis kõik selle lepinguga kaasuvad sätted juba meresõidu ohutuses rakendatud.

**Eesti asukoht suurte laevateede ääres pakub võimaluse osutada mööduvatele laevadele erinevaid teenuseid reidil, alates kütusega varustamisest kuni meeskonnavahetusteni välja.** Selliste teenuste pakkumine on oluline ekspordivõimalus mitmetele ettevõtetele, kuid need tegevused on õiguslikult reguleerimata.

**Lahendus:**

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad           | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Ankrualadel toimuvatele tegevustele keskkonnanõuete kehtestamine vastavalt tegevuste keskkonnamõjudele.  | KEM                             | Jah                             |
| Laevanduspaketi 2.0 tervikmeetmete paketi väljatöötamine ja ellurakendamine.   | MKM, RAM, SOM jt.               | Jah                             |
| Laevade infosüsteemi liidestamine e-laevaregistriga.   | MKM, JUM                        | Jah                             |
| Ühtse kontaktpunkti kontseptsiooni väljatöötamine laevade konkurentsivõime tõstmiseks.   | MKM, JUM, KEM jt ministeeriumid | Jah                             |
| Eesti kui lipuriigi järjepidev turundamine.  | MKM, VÄM, EIS                   | Jah                             |
| Laevandusettevõtjatele ja meretööstuse ettevõtjatele erinevate ekspordi- ja krediittagatiste süsteem, mis arvestab sektori eripärade ja vajadustega. | MKM                             | Jah                             |
| Reisilaevanduse tööjõumaksude tagastusmeetmega jätkamise analüüsimine ning vajadusel rakendamine (vajalik poliitiline otsus).                        | MKM, RAM jt ministeeriumid      | Jah                             |
| Kalalaevandussektori konkurentsivõimet toetavate meetmete väljatöötamine ja rakendamine.   | MEM                             | Jah. Koostada uuring            |



## Kogemustega merendusspetsialistide järelkasv on jätkusuutlik ning toetab sektori arengut

**Tulemusnäitaja:** Tegevmeremeeste arv on stabiliseerunud.

### Hetkeolukorra kirjeldus

**Ligikaudu 50% Eesti meremeestest töötab täna välislippude all sõitvatel laevadel, mistõttu Eesti laevandusettevõtete otsene käekäik ei mõjuta nende Eesti meremeeste olukorda.** Seetõttu tuleb jätkusuutliku järelkasvu tagamiseks jälgida ka nende meremeeste arvu muutuste trende, sest meresõidukogemusega merendusspetsialiste on vaja eeldatava kaldasektori suurenenud tööjõuvajaduse katmiseks.

Transpordiameti andmetel oli Eestis 2014. aastal kehtivate meresõidudokumentidega laevapereliikmeid 9600 ning 2019. aastaks oli see arv langenud 8205 inimeseni. Nimetatud langusest on võimalik hinnata, et ligikaudu 150–200 kehtivate meretöödokumentidega laevapereliiget on aastas suundunud tööle mõnele muule erialale, mis võib tuua sama trendi jätkumisel kaasa järgmisel kümnendil hinnanguliselt 1500–2000 laevapereliikme suundumise teise sektorisse ning seega tekitada kogemustega merendusspetsialistide defitsiidi. Defitsiit ei piirdu ainult laevadel töötavate meremeestega, vaid tugevalt on mõjutatud ka kaldasektori ettevõtjad, kus vajatakse meresõidukogemusega töötajaid – laevahaldurid, mehitusettevõtted, agenteerimisega seotud ettevõtted, sadamad, kindlustused, avaliku sektori asutused. Mereõppeasutuste lõpetanute arvus on samuti olnud aastatel 2015–2019 püsiv langustrend. Eestis pole seni läbi viidud põhjalikku uuringut, mis selgitaks asjaolusid, mis on konkreetset sellise trendi põhjustajaks.

**Transpordiamet käivitas 2021. aastal digitaalse meremeeste infosüsteemi, mis võimaldab meremeestel ja neile dokumente väljastavatel osapooltel suhelda üksteisega senisest oluliselt mugavamalt ja kiiremini.**

Meremeeste infosüsteem kujutab endast veebipõhist menetlussüsteemi, kus meremehed saavad esitada erinevaid taotlusi ning hoiustada oma kvalifikatsioonidokumente. Keskkond on loodud eesmärgiga edendada digitaalsete meresõidudokumentide väljaandmist. Süsteem on ligipääsetav välisveebi kaudu ning on kasutatav ka mobiilsetes seadmetes. Vaja on edasi arendada meremeeste infosüsteemi.

### Väljakutsed

**Põhiprobleemina saab välja tuua, et meremehe amet on ebastabiilne ja ebaatraktiivne, kuna puudub sotsiaalsete garantiide süsteem.** Eesti sotsiaalmaksu süsteem lähtub põhimõttest, et kes panustab, see saab hüvesid, kuid näiteks eraisikul ei ole ka tahtmise korral võimalik sotsiaalmaksu täna tasuda. Rahvusvaheline Meretöö Konventsioon (MLC) paneb kohustuse meremehe residentsusriigile tagada sotsiaalsete garantiide süsteem.

**Merele suunduvad noored satuvad rahvusvahelise maksustamise keskkonda ning satuvad teadmatuses koheselt maksuvõlglasteks, mis mõjutab ka nende otsust merel töötamise jätkamisel.** Maksusüsteem on küll muutunud marginaalsele osale Eesti meremeestest soodsamaks, kuid on endiselt oluliselt piiratud ulatusega, mis mõjutab omakorda negatiivselt noorte valikut elukutse valikul.

Samuti tekitavad meremehes ebakindlust tähtajalised töölepingud. Pangad peavad meremehe elukutset suurenenud riskiga ametiks ning tihti kohaldatakse rangemaid (kõrgem eluasemelaenu intress, kõrgem sissemakse jms) tingimusi. Näiteks noortel võib tekkida probleeme pangalaenuga kodu soetamisel, mis omakorda mõjutab elukutse valikut. Samuti on suurema osa meremeeste majandus- ja ettevõtlusalane haridus puudulik.

## Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus  | Täitja ja kaastäitjad  | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|---|--|---------------------------------|
| Analüüsida meremeeste sotsiaalseid tagatise ja tulemusena töötada välja lahendus, mis arvestab MLC nõuetega.  | SOM, jt ministeeriumid   | Jah                             |
| Soodustada meremeeste töötamist Eesti lipu all mh praktikakohtade tekkimise soodustamine Eesti lipu all.  | RAM, MKM jt ministeeriumid   | Jah                             |
| Maksukeskkond peab soodustama meremehe elukutse valikut võimalikult laiale Eesti residentidest meremeeste ringile.  | RAM, MKM   | Jah                             |
| Lua meremeeste maksustamise kohta detailsemad juhised.  | RAM, MKM   | Ei                              |
| Lisada merenduse õppekavadesse või luua eraldi kursused järgnevatel teemadel: ettevõtlus, meremeeste tööõigus, sotsiaaltagatiseid, rahvusvaheline maksustamine, töötervishoid ja -ohutus. | Kutsehariduse tasemel HTM, kõrghariduse korral avalik-õiguslikud ülikoolid | Jah                             |

Foto: Vaas / Transpordiamet



## Kaubavood Eesti sadamate kaudu on suurenenud

### Alaesmärgid:

1. Sadamakülastusega kaasnevad tasud on võrreldes naaberriikidega konkurentsivõimelised
2. Sadamateenused on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised

### Mõjunäitajad:

- Sadamate kaubakäive kasvab aastas vähemalt 4%.
- Konteinervedude maht aastatel 2021-2035 suureneb.

### Hetkeolukorra kirjeldus

Viimastel aastatel on stabiliseerunud ekspordile keskendunud sadamate kaubamahud, kuid üleilmse pandeemia tõttu on kaubamahud vähenenud. Lisaks mõjutab ka sõda Ukrainas majanduslikku olukorda, mille mõju ulatust ei ole võimalik hetkel veel hinnata. **Negatiivsete mõjude leevendamiseks vähendati seadusemuudatusega laevandusettevõtete kulusid perioodil aprill 2020 kuni märts 2021 veeteetasu maksmise kohutise ajutise peatamisega.** Suletud riigipiiridega olukorras oli laevandus- ja sadamaettevõtete jätkusuutlikkus ning säilimine strateegilise tähtsusega. **Veeteetasu vähendatud määraga jätkatakse ka 2023. aastal.**

Statistikaameti andmetel käideldi Eesti sadamates 2021. aastal 39,4 miljonit tonni kaupa, mis on 5% rohkem kui 2020. aastal. Laevade lastimine moodustas sadamate kaubamahust 26 miljonit tonni ja lossimine 13 miljonit tonni. Transiitkauba veo maht ei tõusnud oluliselt, jäädes 21 miljoni tonni juurde. Transiitkaupa lastiti 15,6 miljonit tonni ja lossiti 5,4 miljonit tonni. Merekonteinerite vedu kasvas aastaga samuti 5%: veeti 226 967 TEU-d. Konteinereid veeti Eestist välja 111 466 TEU jagu ja võeti vastu 115 501 TEU-d.

Põhiline meretranspordiga veetav kaubagrupp oli jätkuvalt rafineeritud naftatooted ja koks, mida veeti enamasti transiitkaubana välja ja mis moodustas, nagu ka eelmisel aastal, kolmandiku kõigist Eesti sadamates käideldud kaupadest. Teine suur kaubagrupp oli kemikaalid, keemia- ja kummi- ja plasttöötud, mis moodustas veetud kaupadest taaskord viiendiku ning liikus samuti peamiselt transiitkaubana Eestist välja. Suurima kaubagrupi vedu suurenes võrreldes eelmise aastaga 5%, suuruselt teise vedu aga langes 1,6%.

**Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres, tuleb riigil tagada piisav jäämurdevõimekus, et võimaldada stabiilset majandustegevuse jätkumist ka talveperioodil, kui meri jäätub.** Jääkatte ulatus Eesti vetes sõltub perioodi valdavatest tuultest ja on seetõttu muutlik. Viimased kolmkümmend aastat on olnud ülekaalus keskmised ja pehmed talved. Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurdeteenuse järele püsiv. Riik peab analüüsima olemasolevat jäämurdevõimekust ja hindama selle piisavust. Hetkel on Väinamere-äärsed sadamad 3–4 kuud talveoludes kaubavedudele suletud ja seega teiste sadamatega võrdluses halvemas konkurentsipositsioonis.

Eesti põhjarannikul paiknevad sadamad on üldjuhul hästi ligipääsetavate veeteega. Eesti lääneranniku suuremate sadamate puhul on avaliku liiniveo pakkumiseks kasutatavad veeteed probleemsed Rohuküla, Heltermaa, Pärnu ja Roomassaare, Kihnu-Munalaiu sadamates. Veeteede piisava sügavuse ja laiuse saavutamine on ühekordne mahukas investeering, mis võrrelduna maismaataristu objektidega on oluliselt väiksem ja pikema elueaga.

**Teine ja samaväärselt oluline aspekt on sadamarajatiste piisavus ohutu sadamateenuse pakkumiseks. Enamik Eesti kauba- ja reisisadamatest on avatud ja poolavatud veealade/akvatooriumitega, samal ajal kui paljudes kaasaegsetes võrreldavates sadamates konkureerivates riikides (Läti, Leedu, Poola, Rootsi) on sadamaalal lainemurdjad ja kaitsemuulid väga heade tingimuste tagamiseks olemas.**



Võttes arvesse asjaolu, et kliimamuutuste mõju on mitmesuunaline – kliima soojenemine on toonud kaasa sadamarajatiste senisest oluliselt kiirema amortiseerumise, kuna meri on sügis-talvisel tormiperioodidel üha kauem jäävaba – siis tuleb leida võimalus sadamate kaitserajatiste väljaarendamiseks ja selleotstarbeliste projektide rahastamiseks. Samuti peavad sadamas olevad laevad olema kaitstud tuule ja lainete kahjustava mõju eest, mistõttu tuleb enam tähelepanu pöörata sadamarajatiste ehitusele, et olla valmis muu hulgas kliimamuutustest tulenevate mõjudega kohanemiseks. **Sadamad ei saa toimida maapealse transporditaristuta, siinkohal on oluline vaadata sadamate arendamisel kogu transpordiahelat ehk tagamaad.**

Transiitkaubanduse puhul on osaliselt probleemiks poliitilised suhted Venemaaga, mis on viinud kaubavahetuse languseni maismaa transpordikoridoride ja Eesti sadamate kaudu. Samuti avaldab hetkel kaubavedudele negatiivset mõju raudtee infrastruktuuri kõrged tasud. Sadamate konkurentsivõime seisneb transporditava kauba või reisijate aastaringelt tagatud ja regulaarses toimetamises võimalikult lähedale lõplikule sihtkohale või multimodaalse logistikaskeemi puhul võimalikult lähedale ümberlaadimise kohale või transiitjaamale.

### Väljakutsed

2010. aastal tõsteti järsult veeteetasusid, mis tõstis Eesti sadamate külastuse maksumuse piirkonnas üheks kõrgeimaks, mistõttu kaubavood otsisid odavaimaid võimalusi peamiselt läbi Läti ja Leedu sadamate. Eesti sadamad ja logistikaettevõtted kaotasid tulus ning riik ka maksutululu.

Jäämurdja Tarmo on planeeritud jäämurde teenusega katma Põhja-Eesti piirkonda 2028. aastani ning igal aastal nõuab Tarmo töökorras hoidmine täiendavaid ressursse. Selleks, et tagada ligipääs sadamatele ning kaubavoogude liikumine läbi sadamate, on vaja analüüsida, millised on mõistlikud tulevikusuunad jäämurdeteenuse tagamiseks.

**Sadamad on mõjutatud rohepöördest nagu ka kõik teised valdkonna segmendid. See omakorda eeldab investeeringuid tehnoloogiasse ning protsesside optimeerimist, kasutades tarku lahendusi.**

### Lahendus

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|-----------------------|---------------------------------|
| Veeteetasude analüüs logistikaahela konkurentsivõime tõstmiseks.   | MKM                   | Saamata jäänud tulu             |
| Analüüsida jäämurdevõimekuse mahu vajadust ja koostada jäämurdmise pikaajaline kava koos kinnitatud suundade ja investeerimisvajadustega.    | MKM                   | Jah                             |
| Logistikaahela digiteerimine ning andmete liikumine erinevate transpordiliikide vahel (standardiseerimine). Eesmärk esitada andmed üks kord. | MKM jt.               | Jah                             |
| Rohuküla, Heltermaa, Ringsu ja Kihnu sadama kaitserajatiste ehitamine.   | MKM, SL               | Jah                             |

## Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud

### Mõjunäitajad:

- **Rahvusvahelistel liinidel on aastane reisijate arv alates 2022. aastast 2019. aasta tasemel (u 11 miljonit reisijat) ja kasvab.**
- **Kruisituristide arv kasvab.**

### Hetkeolukorra kirjeldus

Statistikaameti andmetel väisas Eesti sadamaid 2019. aastal üle 10,7 miljoni inimese rahvusvahelistel liinidel. Kruisihooajal saabus Eestisse ligi 676 400 kruisireisijat. 2018. a külastas Tallinna üle 645 000 kruisireisija, kes jätsid siia keskmiselt 80 eurot külastusega ehk kokku üle 50 miljoni euro ning andsid otseselt tööd hinnanguliselt sadadele inimestele. Peamistel Eesti-sisestel laevaliinidel oli sõitjaid ligi 2,6 miljonit ehk 104 500 enam kui 2018. aastal. Neil liinidel tehti üle 16 700 reisi ja teenindati 1,1 miljonit sõidukit, üle 50 900 sõiduki enam kui varasemal aastal. Sõidukitest 71% olid sõiduautod ning ligi neljandik veoautod ja haagised.

Eesti sadamate kaudu tegid reisijad rahvusvahelistel vedudel 2021. aastal ligi 3,7 miljonit sõitu. Välismaalt saabus neist 1,9 miljonit sõitjat ja Eestist välja lähetati ligi 1,8 miljonit sõitjat. Soomet ja Eestit ühendavatel liinidel teenindati 3,2 miljonit sõitjat, mis on ligi veerandi võrra vähem kui eelneval aastal. Eesti ja Rootsi vahel oli aga sõitjaid võrreldes 2020. aastaga 58% rohkem, kokku üle 426 400. Rahvusvahelistel laevaliinidel veeti sõidukeid üle 1,5 miljoni, neist 60% olid sõiduautod ning 38% veoautod ja haagised. Hooajal saabus Eestisse kolmandas ja neljandas kvartalis kokku üle 63 100 kruisireisija, mida on küll kümme korda vähem kui 2019. aastal, ent siiski enam kui 2020. aastal.

**Eesti on turistide poolt hinnatud ja väärtustatud sihtkoht meie imekauni looduse, kultuuri, ajaloo ja rahvapärandi tõttu. Turistide jaoks ei ole vähetähtis ka asjaolu, et Eesti on turvaline riik, kuna terrorismioht ja kuritegevuse tase on madal ning looduskatastroofide võimalikkus väike.** Arvestades suurenevat (kruisi)turistide hulka, on suurimaks väljakutseks Eesti kui sihtkoha taluvuspiir.

Arvestada tuleb ka stsenaariumiga, kus senise kruisiturismi mahule orienteeritud teenus muutub, mistõttu tuleb soodustada ka regionaalseid reisi- ja kruisilaevanduse arendamiseks suunatud arendusprojekte.

Eesti regionaalarengu strateegias 2014–2020<sup>15</sup> nähakse regulaarsete meritsi otseühenduste toimimist Läänemere lähiriikidega prioriteetsena just Lääne-Eesti saarte, Ida-Virumaa ja pealinnaregiooni vahel. Vajalik on analüüsida võimalikke uusi sihtkohti ja sesoonsete kruisiliinide vajalikkust nagu näiteks Väinamere ja Liivi lahe kruisiturism, Sillamäe reisi-, kruisi- ja väikelaevade sadama rajamine. Uute võimalike ühenduste loomiseks on vaja teostada eeluuringud, viia läbi teostatavus- ja tasuvusuuringud ning võimalusel kavandada investeeringutoetused ja dotatsioonid. Analoogselt lennuliiklusega tuleb kaaluda võimalusi rahvusvaheliste regionaalsete laevaliinide toetamiseks garantii-, laenu- või toetusmeetmetega.

Siinkohal on samuti hetkel raske hinnata, milline on üleilmse COVID-19 pandeemia ja Ukraina sõja mõju reisimisele ja turismile tervikuna. Kui aasta algul nägime, et olukord maailmas hakkab stabiliseeruma, siis viimaste kuude jooksul on maailmapilt muutunud, maailmas püsib ebakindlus ja teadmatus inimeste reisijulguse osas.

Pidevalt suureneva kruisilaevade reisijate arvuga suureneb Eestil WHO liikmena Rahvusvahelise Tervise-eeskirjade (IHR 2005) kohustuse täitmise tähtsus meretranspordil, mille eesmärgiks on vältida, kaitsta, kontrollida ja rakendada rahvatervise tõrjemeetmeid rahvusvahelise levikuga haiguste vastu viisil, mis vastab ja piirdub rahvatervise ohtudega ning mis väldib rahvusvahelise liikluse ning kaubanduse mittevajalikku häirimist.

<sup>15</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/302102018001>

**Lahendus:**

| Tegevuse kirjeldus  | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi                                 |
|---|-----------------------|---|
| Müüa Eestit kui sihtkohta – piiriülene koostöö ja ühtne sihtkoha turundus.  | MKM, EIS              | Jah   |
| Leida võimalusi hobiturismi arendamiseks merel (väikealused, huvialused...)   | MKM                   | Seotud EASi turismiettevõtete ärimudelite rakendamise toetusega |
| Eeluuringud, uute võimalike ühenduste loomiseks, samuti viia läbi teostatavus- ja tasuvusuuringud ning võimalusel kavandada investeeringutoetused ja dotatsioonid.  | MKM, EIS              | Jah   |
| Võimalikud toetusmeetmed sektorile kliimapaketist tulenevate nõuete toetamiseks.  | KEM jt                | Jah   |
| IHR 2005 eesmärkide saavutamine – aluseks on õigeaegselt kaasajastatud õiguskeskkond ning optimeeritud infovahetus ja koostöö rahvusvaheliste kauba- ja reisijatevedudega tegelevate ettevõtjate, rahvusvaheliseks liikluseks avatud sadamate ning seal kontrolli teostavate ametkondadega. | SOM, TA, MKM          | Ei  |

Foto: Visit Estonia





## Eesti meretööstus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline

### Mõjunäitaja:

**Meretööstuse lisandväärtus töötaja kohta on 2035. aastal vähemalt 40 000 eurot (2020. aasta näitaja 32 500 eurot), sealhulgas laevaehituse sektori lisandväärtus töötaja kohta on 2035. aastal vähemalt 53 000 eurot (2020. aasta näitaja 43 000 eurot).**

### Hetkeolukord

Eestis tegeleb laevaehituse ja -remondiga ligikaudu 200 ettevõtet, sektoris on hõivatud üle 2000 töötaja. Laevaehituse ja -remondi lisandväärtus<sup>16</sup> on 10 aasta jooksul kolmekordistunud, sektoris hõivatute arv on samal perioodil kasvanud 1,6 korda. Sektori käive oli 2020. aastal veidi üle 300 miljoni euro. Eestis põhitegevusena lõbusõidu- või töölaevu ehitavad ettevõtted teenisid 2020. aastal müügituluna kokku 53,9 miljonit eurot. 36,7 miljonit eurot ehk 68% valimi ettevõtete müügitulust teenis Baltic Workboats AS töölaevaehituses.<sup>17</sup>

**Eesti laevaehitust eristab teistest Läänemere regiooni tootjariikidest keskendumine suhteliselt väikestele laevadele, väikeseeriatootmisele ja eriprojektidele.** Laevaehitusele spetsialiseerunud ettevõtete lisandväärtus töötaja kohta oli 2021. aastal 43 tuhat eurot.

Suuremaid kui 100 meetriseid laevu Eestis üldjuhul ei ehitata, kuna selleks sobivaid sadamakohti on vähe, samuti on takistuseks vajaliku tööjõu puudumine (kvalifitseeritus, töötajate arv). Küll aga on Eestis mitu ettevõtet, kes tegelevad laevaehitusega ja laevade ümberehitusega väljaspool Eestit. Laevade ümberehitusele spetsialiseerunud suuremate Eesti ettevõtete lisandväärtus töötaja kohta oli 2020. aastal 47 tuhat eurot.<sup>18</sup>

**Sektori ettevõtted on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised, eksportides valdava osa oma toodangust ja kontrollides väärtusahelat tootearendusest turunduse ja müügini.**

<sup>16</sup> Lisandväärtuse leidmiseks kasutatakse valemit ärikasum+tööjõukulu+põhivara/ töökohtade keskmine arv

<sup>17</sup> <https://www.scc.ee/ee/wp-content/uploads/2021/12/Eesti-lobusoidu-ja-toolaevaehituse-ettevõtted-2020-Vaikelaevaehituse-kompetentsikeskuse-uuring.pdf>

<sup>18</sup> RITA tegevus 7: Arendusnõunikud ettevõtete erialaliitudes - Eesti Teadusagentuur (etag.ee)

Foto: Renee Altrov



Veesõidukite seadmete ja varustuse tootmine on Eestis kujunemisjärgus, suund on võetud keerukamate toodete valmistamiseks. Püügivahendite tootmise osakaal on 10 aasta jooksul vähenenud ning kasvab mõõte- test- ja navigatsiooniseadmete tootmise valdkond.

Meretööstusele vajaliku teadusarendustegevusega tegeleb Eestis peamiselt TalTech, teadmusteenuste ja arendusprojektide puhul on sektori koostööpartneriks TalTech väikelaevaehituse kompetentsikeskus, mis on spetsialiseerunud rakenduslikele koostööprojektidele ja tootearendusteenustele meretehnoloogia ja laevaehituse valdkonnas.

**Meretööstuse konkurentsivõime tõstmise eeldusteks on piisaval hulgal kvalifitseeritud tööjõu kättesaadavus, pikaajalised ekspordigarantiid eelkõige kapitalikaupadele ning vajaliku taristu arendamine.**

### Väljakutsed

Arvestades sektorit mõjutavate trendide ja suundumuste intensiivsust ja realiseerumise tõenäosust, on valdkonnas oodata murrangulisi arenguid, mille ärakasutamisest või vähemalt nendega kohandumise võimest sõltub sektori edasine konkurentsivõime ja edukus. **Võib öelda, et sektori peamine edutegur konkurentsipositsiooni säilitamisel saab lähema 10 aasta jooksul olema võime arendada, juurutada, tootestada ja realiseerida uusi tehnoloogilisi lahendusi, eelkõige uute energiakandjate ja laevade automatiseerimise valdkonnas.**

**Trendidest mõjutavad meretööstust enim rohepööre ja info- ja kommunikatsioonitehnoloogia areng.** Rohepöörde vajadused ja tehnoloogia arengujärgust lähtuvad võimalused muudavad meretööstuses kasutatavaid energiaallikaid ja materjale ning avavad tehisintellekti ja suurandmete töötlemise potentsiaali.

**Karmistuvate keskkonnanõuete surve, tootmissisendite hindade tõus ja tõrked tarneahelates nõuavad uute ärimudelite ja toodete arendamist.**

Tehnoloogilist innovatsiooni hoogustavad tööjõukulude kasv ja inimeste soov teha ohutut, mitterutiinset, „tarka“ ja hästi tasustatud tööd.

Kuigi mitmete tehnoloogiliste lahenduste puhul takistab nende kasutuselevõtmist kõrge hind, tehnoloogia ebaküpsus ning meretööstuses kehtivad ranged nõuded ja regulatsioonid, tekitatakse poliitiliste instrumentidega jätkuvalt ka äri- ja teadusvajadust uusi tehnoloogiaid rakendada (keskkonnatasud, riigihanked, saastennormid, tööohutus- ja tervisekaitse nõuded ja teiselt poolt innovatsioonitoetused ja -teenused jne).

Uute energiakandjate laialdane kasutuselevõtt võib avada ka mitmeid uusi äri- ja teadusvõimalusi (avamere-vesinikutanklad, energiaautonoomsed sadamad, autonoomsed laevad ja avameretaristud).

**Meretuule- jt mereenergiaparkide teke Eestisse suurendab tõenäoliselt nõudlust olemasolevate meretööstustoodete järele, aga pikemas perspektiivis aitab tuua Eestisse ka täiesti uusi tootearenduse suundi.** Milline osa avameretaristute sidusärist jääb Eestisse, sõltub esmajoonel sellest, kui suur on Eesti meretööstuse võimekus avameretööstuste arendajate vajadustele vastata.

Juhul, kui Eesti meretööstus ei suuda turu muutustele õigeaegselt reageerida või ei suuda uuendusi oma toodetesse kohandada, on mõju sektori konkurentsivõimele negatiivne.

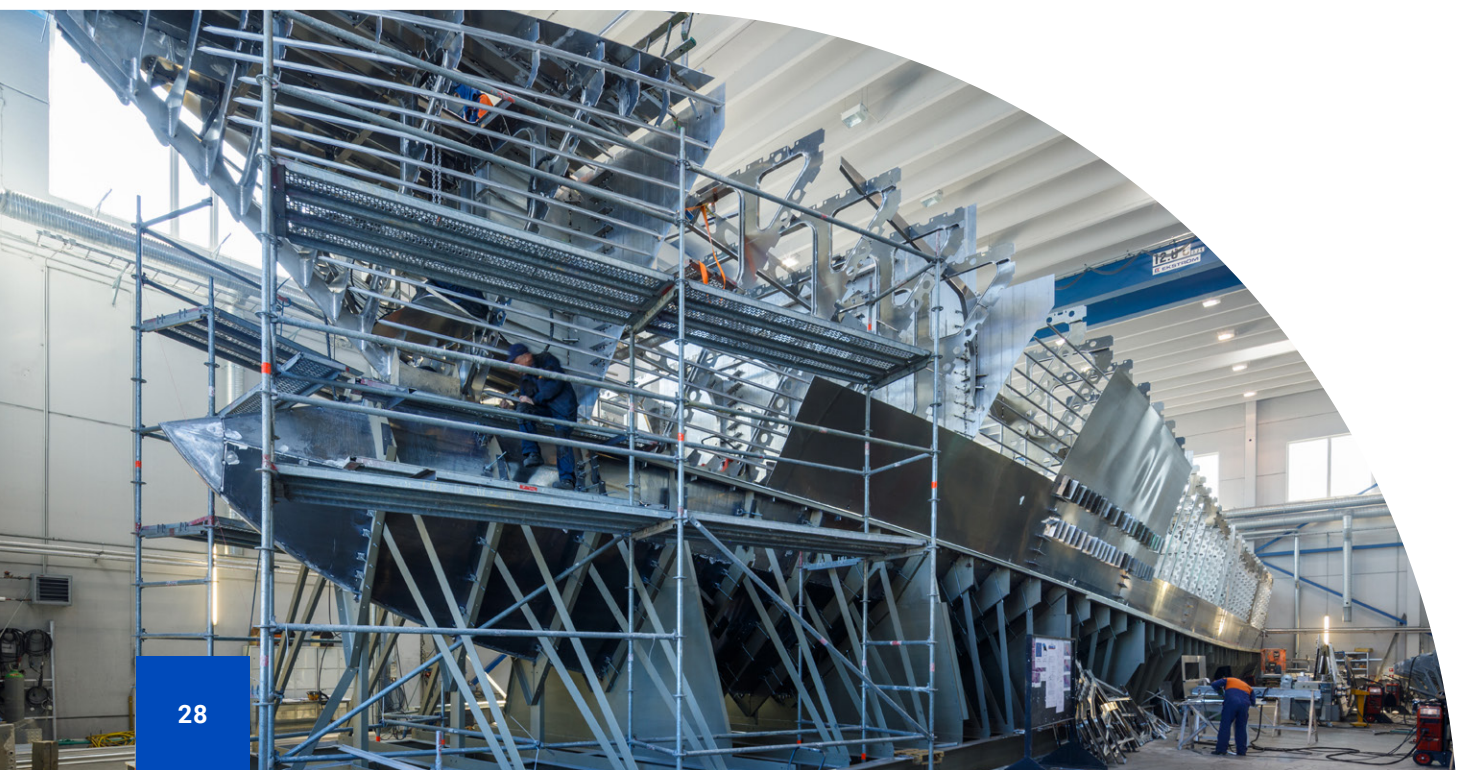
Peamised takistused meretööstuse potentsiaali realiseerimisel on kapitali, sildfinantseeringute, ekspordigarantiide ja krediidi kättesaadavus ning piisaval hulgal kvalifitseeritud tööjõu ebapiisavus. Mõlema teguri takistav mõju kasvab koos sektori liikumisega järjest keerukamate ja kallimate toodete valmistamiseks.

**Lisaks meremajanduse valges raamatus toodule koostatakse huvipoolte eestvedamisel hiljemalt 2023. aasta lõpuks Eesti meretööstus 2035 teekonnakaart, millega seatakse üksikasjalikumad ootused ja lahendustepanekud meretööstuse valdkonna arenguks.**

## Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus  | Täitja ja kaastäitjad  | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|---|--|---------------------------------|
| Eesti meretööstus 2035 teekonnakaardi koostamine.   | Meretööstuses tegelevad ettevõtjad, ministriumid jt huvipooled | Ei                              |
| Periodilised ümarlaua kohtumised valdkondlike probleemide lahendamiseks ja info jagamiseks.                                     | Meretööstuses tegelevad ettevõtjad, ministriumid jt huvipooled | Jah                             |
| Leida võimalused ettevõtete krediitvõimekuse toetamiseks.   | MKM  | Jah                             |
| Avameretööstuse arengut ja meretööstuse innovatsiooni toetava sadamate võrgustiku väljaarendamise toetamine.                    | MKM, EIS   | Jah                             |
| Tootearendus- ja eksporditurundusalase kodumaise ja rahvusvahelise koostöö soodustamine ja tegevuste toetamine.                 | MKM, EIS   | Jah                             |
| Analüüsida laevade maismaatranspordi korralduse tõrgete põhjuseid ja võimalusel muuta transpordikorraldus tarbijale mugavamaks. | MKM  | Ei                              |

Foto: Baltic Work Boats





## 2.2.2 PRIORITEET 2 – Meremajandus on keskkonnasäästlik, jätkusuutlik, turvaline ja ohutu

**Ohutu veeliikluse tagamine tugineb paljude näitajate koostoimele nagu näiteks hüdrograafiliste mõõdistustööde usaldusväärsed andmed, taristu, liikluskorraldus, ohutud laevad jne.** Kõigi eelpoolnimetatute edukas koostoime tagab ohutu veeliikluse. Läänemere intensiivse veeliikluse tingimustes suureneb laevaliikluskorralduse osatähtsus ohutuse tagamisel. Väga oluline on vajaliku navigatsiooniteabe, nagu näiteks navigatsioonihoiatused, olemasolu ja kättesaadavus ning erinevad innovaatilised lähenemised teabe edastamiseks või kättesaadavaks tegemiseks.

Rahvusvaheliselt ja ka siseriiklikult on põhitähtis otsingu- ja päästetööde ning merereostustõrje teenuse kättesaadavus Eesti vastutusallas.

Riiklikult ja regionaalselt olulistesse sadamatesse viivad veeteed peavad olema rekonstrueeritud, kaasaegsed ja regulaarselt hooldatud. Sadamate ehitus peab tagama turvalise sildumise ja viibimise sadamas ka ekstreemsete ilmaolude korral.

### Mõjunäitajad:

**Meretranspordisektor liigub kliimaneutraalsuse poole.**

**Merel juhtuvate õnnetuste ja mereabisündmuste hulk väheneb vähemalt 30% (aastas hetkel u 250 juhtumit).**

**Laevaõnnetuste koguarv on aastas alla viie.**

Keskonnaalased valdkondlikud probleemid, millega tuleb arvestada, hõlmavad järgnevat: õhusaaste laevadelt, reovesi laevadelt, naftareostus, laevakerede kattumisvastased värvid, ballastvee ja laevakerega seotud võõrliikide sissetoomine, laevadelt pärinev prügi, laevade põhjustatud müra (sh veelune), laevade põhjustatud lainetuse mõju rannikule, mõju elupaikadele ja liikidele.

**Peame tähtsaks jätkusuutlike alternatiivkütuste kasutuselevõtu arendamist laevandussektoris nii suuremahulises meretranspordis kui ka sisevee laevanduses, mille heitmete mõju inimesele on vahetum.** Jätkusuutlike alternatiivkütuste kasutuselevõttu tuleb laevandussektoris kindlasti arendada. Alternatiivkütuste kasutuselevõtul/merekütuste dekarboniseerimisel võiks eeskujuna võtta maanteetranspordis tehtud/tehtavast tööst. Sealhulgas tuleks sarnaselt maanteetranspordis kasutatava biokütusega hinnata ka laevanduses kasutusse võetavas kütuses kogu kütuse elukaare süsinikujalajälge.

**Laevanduses kasutamist saavatel alternatiivkütustel tuleks hinnata koguheitte mahukust, et vältida situatsiooni, kus CO2 heide küll väheneb, kuid suureneb mõni muu heide, mis on keskkonnale või inimese tervisele kahjulik.**

**Toetame teadusuuringute rahastamise suurendamist**, eesmärgiga selgitada välja efektiivsemaid ja keskkonnasäästlikke tehnoloogilisi lahendusi alternatiivkütuste kasutamiseks laevanduses, nii uute kui ka olemasolevate laevamudelite puhul. Kai ääres seisvate laevade õhusaastet aitavad vähendada toimivad digitaaltehnilised lahendused, millega on võimalik vähendada laevade asjatuid seismisi sadamas ja reidil, muutes töö operatiivseks.

### Kliimaneutraalsuse saavutamisele aitavad kaasa:

- Emissioonivabad laevad sadamas seistes ja sissesõidul. Laevadel kaldaelektri (*OPS – on-shore power supply*) või analoogsete keskkonnasäästlike tehnoloogiate kasutamise soodustamine (ja ka toetamine) regulaarsetele reisilaevadele sh laevade lülitumist kaldalelektrivõrguga sadamas seismise ajal (soodsamad tariifid ja maksude soodustamine). Siinkohal tuleb arvestada, et laev ei muutu emissioonivabaks ka kaldaelektrit kasutades. Osasid laeva seadmeid ei saa kaldaelektrisse lülitada seni, kuni pole ehitatud päris uusi laevu.
- Energiatõhusate kaasaegsete tehnoloogiate kasutuselevõtu soodustamine.
- Jäätmete ringmajanduse osakaalu suurendamine.
- Keskonnaalased diferentseeritud sadamatasud sadamates, vältimaks konkurentsi keskkonnasäästu arvelt.
- Võimaldada Eesti lipu all olevatel laevadel kasutada EL-i sobivaid toetusmehhanisme laevade energiaefektiivsuse saavutamiseks, sh kasutatakse merendusele mõeldud toetusvahendeid sektori toetamiseks.



**Eesti sadamate laevateede, akvatooriumite ja kaldarajatiste arendamisel tuleb arvestada kliimamuutuste mõjuga keskkonnale.** Jäävabad tormiperioodid eeldavad sadamate kaitserajatiste väljaarendamist järgneva 10–15 aasta jooksul, tagamaks olemasolevate ja arendatavate sadamarajatiste säilimist ja investeeeringute otstarbekust ja kasulikkude eluiga. Samuti on väga olulisel kohal teaduspõhiste lahenduste väljatöötamise toetamine ja kommunikatsiooni koordineerimine (keskkonnasäästlikud laevakütused ja tehnoloogiad, digiteerimine) ning üldine mereolukorra teadlikkus ja info jagamine.

### Laevateede rajamine ja rekonstrueerimine

Navigatsiooniteabes on avaldatud 79 laevateed, millest 58 on üldkasutatavad laevateed.

**Selleks, et laevaliiklus laevateel oleks võimalikult ohutu, on vaja veeala mõõdistada, vajadusel süvendada, tähistada navigatsioonimärkidega, avaldada navigatsiooniteave, pakkuda laevade automaatse tuvastamise süsteemi (AIS), VHF- ning diferentsiaal-GPS (DGPS) teenust, tihedaima liiklusega aladel laevaliikluse juhtimise teenust ning jääkatte tekkimisel jäämurde teenust.**

Eesti laevateede mõõdistusvõimekus on kaasaegsel tasemel ja kogu vajaminev info on elektrooniliselt kättesaadav. Suurtele ja kõige olulisematele (TENT-T võrgustikku kuuluvatele) sadamatele on väga hea ligipääs. Küll aga ei saa seda öelda paljude teiste sadamate kohta, kus laevateed vajavad kaasajastamist. 2022. aastal koostati ühtne kava veeteetaristu hoiu korraldamiseks.

Probleemina saab välja tuua ka Kakra sääre laevatee kohandamise Kihnu-Munalaiu liiniparvlaevale. Laevatee vajab kitsamas osas lisamärgistust ja süvendamist, mis vähendaks parvlaeva teekonda Kihnu ja Munalaiu sadamate vahel ca 2,5 meremiili, mis omakorda annab ajavõidu ülesõidul ja pikemas perspektiivis tuntava kütuse kokkuhoiu.

**Üha rohkem lisandub merele konkureerivaid tegevusi ja seega on siseriiklikult oluliste laevateede või marsruutide prioritseerimine vajalik, et uued valdkonnad (nt kalakasvatuste arendajad) oskaksid meretranspordi vajadustega arvestada.** Järjest tiheneva mereruumi kooskasutuse tingimustes tuleb leida võimalused ja otsida erinevate toimijate tegevuste vahel kompromisse, et ka kalapüüdjad saaksid oma tegevust traditsiooniliselt väljakujunenud mere püügi aladel jätkata.

### Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|-----------------------|---------------------------------|
| Veete hoiukavast tulenevate tegevuste täitmise rahastamise korraldamine (laevateede ja kanalite seire ning hooldus, hüdrograafiline mõõdistamine, navigatsioonimärgistuse tagamine, navigatsiooniteabe koostamine ja avaldamine, jäämurde teenuse tagamine sadamatesse). | MKM                   | Jah                             |

| Tegevuse kirjeldus  | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|---|-----------------------|---------------------------------|
| Sisevete pargase ehitus.  | MKM                   | Jah                             |
| Multifunktsionaalse poilaeva ehitus.  | MKM                   | Jah                             |
| AIS võrgustiku loomine sisevetele.  | MKM                   | Jah                             |
| Eesti värava süvendamine – kanalis on tagatud projekteeritud sügavused ning kanalit hooldatakse regulaarselt.   | MKM                   | Jah                             |
| Praaga kanal - kanalis on tagatud projekteeritud sügavused ning kanalit hooldatakse regulaarselt.   | MKM                   | Jah                             |
| Rukki kanali laiendamine - kanali laiendamist moreeni leviku piirkonnas, et võimaldada laevaliikluse hajutamine kanali telgjoone suhtes. See vähendaks laeva sõukruvidest tekkivat turbulentsi, mis kulutab kanali servi ja seega vähendaks kitsa kuhjevalli tekkimise kiirust kanali keskel. Kuivarahu kanali süvendamine, mis oleks varu kanaliks või alternatiiviks Rukki kanali kasutamisele. | MKM                   | Jah                             |
| Madala süvisega möödistuslaeva ehitamine.   | MKM                   | Jah                             |

Foto: Baltic Work Boats



## Navigatsiooniteabe kogumine, töötlemine, edastamine

Eesti merealadest on mõõdistatud umbes 60%. **Positiivse näitena võib välja tuua rakenduse „Nutimeri“, mille edasiarendus võiks kuvada kaardil ka kasutaja asukoha, mis oleks kasulik eelkõige väikelaevnikule, kel puudub tasuline kaardirakendus.**

**Samuti on heal tasemel operatiivne mereohutusteabe kättesaadavus.** Eesti veed on kaetud navigatsioonikaartidega (paberkaardid, elektronkaardid, Nutimeri rakendus). Navigatsiooniteabe edastamine on operatiivne ja võimalik mitme erineva kanali (VTS, RIKS, TRAM) kaudu. Navigatsioonihoiatuste portaali on välja arendatud ja toimib.

Navigatsiooniteabe kättesaadavus on korraldatud vastavalt meresõiduohutuse seaduse ja IMO SOLAS konventsiooni nõuetele. Eesti veed on kaetud navigatsioonikaartidega (paberkaardid – 65 tk, elektronkaardid (ENC) 139 tk). Navigatsiooniteabe publikatsioonid - Teadaanded Meremeestele, Lootsiraamat, Navigatsioonimärgid Eesti vetes on kättesaadavad digitaalsete väljaannetena. Navigatsioonihoiatuse edastatakse läbi navigatsioonihoiatuste veebirakenduse, Tallinn raadio (RIKS) ja NAVTEX-i kaudu. Positiivse näitena navigatsiooniteabe avaldamise arendamisest võib välja tuua veebirakendused Nutimeri ja Navigatsioonihoiatuste rakendus. Transpordiameti kartograafiaosakonnas on tugev navigatsiooniteabe alane kompetents ja oleme aktiivselt esindatud Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni (IHO) ja Läänemere Hüdrograafiakomisjoni (BSCH) töögruppides, aidates kaasa navigatsiooniteabe tuleviku standardite väljatöötamisele ning Läänemere navigatsiooniteabe harmoniseerimisele.

**Tulevikus on navigatsiooniteabe avaldamise peasuunaks IHO andmemudelil S-100 põhinevate andmestike koostamine ja avaldamine.** Andmestike koostamine ja avaldamine peab toimuma arvestades kasutajate ja elektroonikatootjate valmidust ning IHO ja Läänemere regiooni hüdrograafiakomisjoni soovitusi. Esmajärjekorras alustatakse ENC standardi S-57 üleminekuga S-101 standardile.

### Väljakutsed

Hetkel on **suurim väljakutse navigatsioonikaartide uuele kõrgussüsteemile (EH2000/BSCD2000) üleviimine, mis nõuab kõikide kaartide uuesti koostamist.** Lisaks tuleb muuta ülemineku käigus vastavalt Läänemere Hüdrograafia Komisjoni (BSHC) soovitusel navigatsiooniteabe harmoniseerimiseks Läänemeres osade ENC-de (*Electronic Navigational Chart*) mõõtkavasid. Pikemas perspektiivis on väljakutseks S-100 andmestike koostamine. Kuna lisaks uuele ENC standardile (S-101) on uuringud toonud esile, et navigeerimiseks olulised andmestikud on näiteks ka navigatsioonihoiatused (S-124), pinnahoovused (S-111), veetaseme info (S-104) ja ka teised andmekoosseisud, siis on võimalik, et ohutuseks vajaliku navigatsiooniteabe tagamiseks on vaja täiendavaid ressursse nii tarkvara kui ka tööjõu osas. Uuele ENC standardile (S-101) ülemineku juures tuleb arvestada, et ülemineku perioodil, mis kestab aastaid, tuleb avaldada ja korrigeerida ka praeguse standardi (S-57) alusel koostatud ENC-sid. **Samuti laieneb sadamate arvu kasvamisega pidevalt navigatsiooniteabe hulk, mida tuleb jooksvalt ohutuse tagamiseks korrigeerida.**

### Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|-----------------------|---------------------------------|
| IHO S-100 andmestike koostamise võimekuse tagamine.  | MKM                   | Jah                             |
| Mere ilmainfo (lained, hoovused, veetaseme) koondamine parema teenuse pakkumiseks laevandusele, arvestades IHO S-100 andmemudelit (avameri + sadamad rahvusvahelistes sadamates ja riiklikult olulistest sadamates). | MKM, KEM              | Jah                             |

## Navigatsioonimärgistuse edasiarendamine

### Hetkeolukord

**Navigatsioonimärgistuse paigutamisel tuleb lähtuda ohutuse tagamisest, hinnates samas majanduslikke mõjusid. Oluline, ja meresõitjatele ohutuse tagamisel kasulik, oleks ka mere hetke ilmainfo kättesaadavus ühest usaldusväärsest allikast.**

Eesti geograafilisest asendist tingitud pikk ja liigendatud rannajoon, arvukad saared ning madalad ja nende lähedal paiknevad aktiivse kasutusega rahvusvahelised laevateed, tingivad vajaduse erinevat liiki navigatsioonimärgistuse järele. Meresõiduohutuse tagamise seisukohast vaadatuna muudab olukorra keerukamaks kogu Eesti rannajoont kattev sadamatevõrk ning territoriaalmer piirjoonega väga lähedal olevad ning Liivi lahel territoriaalmerd lõikavad rahvusvahelised laevateed. Rannikul paiknevad püsिमärgid teenindavad lisaks Eesti sadamatesse suunduvale liiklusele ka rahvusvahelist liiklust. Seetõttu, erinevalt mõnest teisest riigist, peab Eestis navigatsioonimärgistus katma kogu rannajoone ja lisaks sellele ka märkimisväärse mereala. Eesti rannikul ja rannikuvetes asub arvukalt navigatsioonimärke. TRAM poolt on 2022. aasta seisuga paigaldatud 134 püsिमärki ning 651 ujumärki. Lisaks rendib TRAM välja sadamatele ujumärke, mida ka hooldab ja paigaldab. Kokku hallatakse 1121 ujumärki, millest 198 on poid. Ka haldab TRAM ametiabi korras ja lepingute alusel 72 tulepaaki. Kõik tulega püsिमärgid (123) ja 145 ujumärki on monitooringus, s.t nende oleku kohta saadakse reaajas infot.

**Eesti püsिमärgid erinevad paljuski nii suuruse kui konstruktsiooni poolest ning tihti on need raskesti ligipääsetavad.** 14 püsिमärki on kantud kultuurimälestiste riiklikusse registrisse arhitektuurimälestistena. Need eritingimused suurendavad märkide korrashoiu ja renoveerimise maksumust. Tuletornid on lisaks merekultuuriloo ning kohaliku identiteedi lahutamatud osad.

### Väljakutsed

**Hoolimata kaasaegsest navigatsioonitehnoloogiast ei ole visuaalsed püsिमärgid oma rolli kaotanud ning nad toimivad jätkuvalt peamiste navigatsiooniohutust tagavate vahenditena.** Navigatsiooniks keerulistes piirkondades (kitsustes, madalate läheduses, sadamate sissesõiduteedel) ei ole visuaalsetele püsिमärkidele alternatiive. Eraldi sihtrühma, mis kiiresti kasvab, kuuluvad väikelaevad, mille sõidupiiirkond on erinevalt suurtest laevadest rannikumeri. Kasvav väikelaevaliiklus toob kaasa kindla vajaduse navigatsioonimärgistuse valdkonna edasiarendamiseks.

### Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus                          | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|---|-----------------------|---------------------------------|
| Laiendada nutipoid võrku.                   | MKM, MSI              | Jah                             |
| Töötada välja nutirakendus – virtuaalpoi.   | MKM, MSI, KAM         | Jah                             |
| Püsिमärkide renoveerimine.                  | MKM                   | Jah                             |
| Uute planeeritavate laevateede tähistamine. | MKM                   | Jah                             |



## Otsingu- ja päästevaldkonna arendamine

Siseturvalisuse arengukavas 2020–2030 ja selle elluviimisele suunatud programmides on kaardistatud valdkondlikud probleemid ning võimalikud lahendused, milleks on:

- merealadel ja piiriveekogudel teostatakse pidevat reostusseiret;
- suurendatud on lennu- ja merepääste ning reostusseire ja -tõrje suutlikkust<sup>19</sup>;
- tagatud on ohtlike ja kahjulike ainete õnnetuste lahendamise suutlikkus merealadel;
- tagatud on valmisolek reageerida õnnetusele suuremahulise päästeoperatsiooniga;
- otsingu- ja päästetööde koordineerimiseks ja läbiviimiseks on tagatud nüüdisaegsed lahendused, tehnika ja varustus.

Lisaks luua merevalvekeskusesse kaasaegsed tehnilised võimalused kiiremaks merepäästesündmusele abi väljasaatmiseks ning otsingu- ja päästeoperatsiooni juhtimiseks, arendada laevadega seotud küberintsidentide reageerimise võimekust. Samuti tõsta vabatahtliku merepääste võimekust ning tagada vabatahtlike merepäästjate suurem toetamine. Ühtlasi haakub selle teemaga mereseire taristu uuendamine ja radarite väljavahetamine ning merelise ressursi tugevdamine. Üheks probleemiks on päästesündmustele reageerivate üksuste veesõidukite veeskamise võimaluse puudumine väikesadamates.

**Viimastel aastatel on suurenenud Eestis nii veesõidukite arv kui laevaliikluse intensiivsus Läänemerele. Lisaks eeldab prioriteedi 1 eesmärkide 2 „Kaubavood Eesti sadamate kaudu on suurenenud“ ja 3 „Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud“ saavutamine olemasoleva laevaliikluse tihenemist, mis omakorda toob kaasa suurema töönaosuse merereostuse tekkeks.**

Riigile kuuluvate veesõidukitega seotud tegevused Eestis ei ole hetkel lahendatud parimal võimalikul viisil. PPA, TRAM-i, PääA, KeA ja Eesti Loots AS-i poolt opereeritavad veesõidukid on alakoormatud – keskmine kasutusmäär on 3,84 %, samuti on organisatsioonide käsutuses veesõidukeid, mida üldse ei kasutata. Iga asutus ja organisatsioon planeerib ning haldab oma veesõidukeid iseseisvalt, mis tähendab rollide dubleerimist, kompetentsi killustumist ja personali ebahühtlast taset. Veesõidukipargi arendamine lähtub iga ameti või organisatsiooni kitsastest ülesannetest, takistades pikaajalist ja multifunktsionaalset arendamist ning uute tehnoloogiate rakendamist.

Laevade ületulek ühtse juhtimise alla annab võimaluse hakata tegelema veesõidukite aktiivsema riskasutusega, samuti tagab ka üleriigilise ühtse standardi ja kvaliteedisüsteemi kasutuselevõtu. Riigilaevastiku näol tekib kompetentsikeskus, kuhu saab koondada parimad laevade opereerimise ja haldamisega seotud tehnilised teadmised. Lisaks on võimalik läbi mastaabiefekti ja uue ülesehituse kaudu saavutada kuluefektiivsus.

<sup>19</sup> Reostusseire merealadel on alates 2023. aastast Kaitseministeeriumi vastutusala.

Foto: Baltic Work Boats



Riigilaevastikku koondataks hetkeseisuga Politsei- ja Piirivalveameti (PPA), Transpordiameti (TRAM), Päästeameti (PäA), Keskkonnaameti (KeA) ja Eesti Lootsi opereeritavad veesõidukid, millede arv kokku on 293. Nii koonduks riigilaevastikku kompetents ka ülikoolide veesõidukiparkide ja riigile kuuluvate parvlaevade tehniliseks juhtimiseks ja arendamiseks.

#### Loodava Riigilaevastiku põhiülesanded saavad olema:

- veesõidukite tehniline juhtimine;
- veesõidukite tehniline valmisolek ja korrashoid;
- rohetehnoloogiate kasutuselevõtu toetamine;
- veesõidukite logistiline tugi (sh hanked);
- veesõidukite mehitamine meremeestega;
- riigile kuuluvate tsiviilveesõidukite arendus ning uuendamine, sh riikliku kontseptsiooni loomine ja kaasajastamine;
- veesõidukite kasutamise üleriigiline planeerimine;
- veesõidukitega seotud eelarvete, sh investeeringute juhtimine;
- jäämurdetööd;
- ujuvnavigatsioonimärgistuse haldus ja korrashoid;
- lootsimise teenuse osutamine ja arendamine;
- reostustõrje ja merepääste teenus;
- osapoolte kokkuleppel veesõidukite rendi- ja haldamise teenuse osutamine ülikoolidele ja erasektorile, ametiabi väliselt kui ka ametiabi korras.

Riikliku mereseire ehk mereolukorra teadlikkuse näol on tegemist valitsemisalade ülese funktsiooniga, mille saavutamine eeldab erinevate mereolukorra teadlikkusse panustavate valitsemisalade ja asutuste omavahelist integreeritud koostööd riigi julgeolekupoliitiliste eesmärkide saavutamiseks merekeskkonnas.

#### Vabatahtlikud merepäästjad aitavad tagada ohutust ning seeläbi hoiavad ühtlasi atraktiivsena ka rannaäärset elu.

Vabatahtlike merepäästjate reageerimispunktidega on kaetud üldjoontes kogu Eesti rannik ning piiriveekogude kaldad.

#### Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus  | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|---|-----------------------|---------------------------------|
| Tegevused riikliku merepääste ning vabatahtlike merepäästeseltside arendamiseks, mh piirkonnaspetsiifiliste päästevahendite soetamiseks.  | SIM jt                | Jah                             |
| Võtta kasutusele uued tehnoloogiad otsingu- ja päästetöödeks, merereostusseireks ja mereseireks – droonid, iselaevad, tarkade poide võrk, navigatsioonimärgistuse kasutamine mereseireks. | SIM, KEM, MKM jt      | Jah                             |
| Merepääste võimekuse paiknemine (riigi poolt katmata alad, asukohad). Riskialade määratlemine, siduda prioritseeritud sadamate võrgustikuga, sh vabatahtlike tegevusega.                  | SIM, MKM jt           | Jah                             |

## Mereside tõhustamine

### Hetkeolukord

Eesti omab kaasaegset mereside võrku, millega tagatakse Eesti territoriaalvetes ja merepääste vastutusalas pidev GMDSSi vastav katvus. Mereturvalisuse eest vastutavad ametkonnad kasutavad seda võimalust. Politsei ja Piirivalveamet (PPA) ja Transpordiameti Veeliikluse juhtimise üksus kasutavad riigi ametkondade vahelist Riigi Infokommunikatsiooni SA (RIKS) mereside võrku nii merepääste ülesannete kui ka laevaliikluse korraldamise süsteemi (VTS/GOFREP) käitamisel Eesti territoriaalmeres ja GOFREP vastutusalas Soome lahel. Päevakorral on amortiseerunud AIS baasjaamade väljavahetamine uuel tehnoloogial põhinevate VDE baasjaamade vastu. Samuti oleks vaja kaaluda alternatiivse meresidevõrgu loomist juhaks, kui hetkel aktiivselt kasutatav võrk rivist välja langeb. NAVTEX informatsiooni sisend saadetakse Rootsi mereadministratsioonist otse Tallinn Raadiotelevisiooni kaudu korda ööpäevas, st 24/7/365 edastatakse MSI teateid.

### Väljakutsed

**Tõhus ja pidev infovahetus aitab tagada turvalisema keskkonna, selleks on oluline sadamate ja Transpordiametiveelgi tõhusam koostöö hüdrograafia, kartograafia, navigatsioonimärgistuse, ka lootsimise ja VTS valdkondades.**

Vastavalt ITU RR App18 on VHF kõnekanalite arv oluliselt vähenenud (kõnekanaleid on eraldatud andmeside jaoks). See on loonud olukorra, kus kõnekanaleid on puudu. Teiseks oluliseks riskikohaks on analoogside mõjutatud raadiohäiretest uute (digi)tehnoloogiate poolt, mis sadamates ja laevadel kasutusele on võetud. Seepärast ollakse välja arendamas VHF analoogside kõnekanalite üleminekut digitaalseks, mille juures Eesti on suunanäitajaks teistele (vastavad tööd puudutavad nii teadustöö arenguid, innovaatilisust, ohutut meresõitu jne).

### Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|-----------------------|---------------------------------|
| Sideühenduste väljatöötamine lähtudes tuleviku tehnoloogilistest arendusvajadustest (nutipoid, iselaevad, väikelaevanduse vajadus) | SIM, MKM KEM          | Jah                             |

Foto: Vaas / Transpordiamet



## Sadamate ohutuse ja turvalisuse tagamine

**Tulemusnäitaja: intsidentide ja õnnetuste arv on vähenenud.**

### Hetkeolukord

Uute sadamate planeerimisel tuleb lähtuda atmosfääriõhu kaitse seadusest ja tagada välisõhus leviva müra normtasemed.

### Väljakutsed

Sadamad, eriti regulaarse kauba ja/või reisiliiklusega sadamad peavad olema kaitstud ekstreemsete ilmastikutingimuste korral, et tagada laevade ohutu sildumine ja seismine sadamas.

Sadamate süvendustööd on otseselt seotud laevaliikluse ohutuse tagamisega. Süvendustöid tehakse enamikes sadamates ja mitmed sadamad paiknevad lähestikku. Süvenduspinnase kaadamise koht peab olema sadamale või lähedal paiknevate sadamate grupile mõistlikul kaugusel.

### Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus  | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|---|-----------------------|---------------------------------|
| Võimalusel rannikuvetes laeva liikumiskiiruste reguleerimise õiguse andmine KOVile või muule pädevale asutusele või üldine piirangu kehtestamine. | MKM, KEM              | Ei                              |
| Võõrliikide seire sadamates ja varajase hoiatuse süsteemi töölerakendamine.   | KEM, TRAM             | Jah                             |

## Laevade tehnilise järelevalve ja klassifitseerimise tõhustamine

**Tulemusnäitaja: Eesti on Pariisi MoU valges nimekirjas**

### Hetkeolukord

**Laevade tehniline järelevalve on reguleeritud meresõiduohutuse seadusega. Järelevalve ülesanded on jagatud TRAM-i ja volitatud klassifikatsiooniühingute vahel.**

### Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|-----------------------|---------------------------------|
| Merenduslaste konventsioonide tõlkimine eesti keelde ja menetlemine vastavalt põhiseadusele. | MKM, KEM, SOM         | Jah                             |
| Piisava hulga järelevalveinspektorite pideva järelkasvu planeerimine ja koolitamine.         | MKM, KEM              | Jah                             |
| Veesõidukite registrite ja info ühtlustamine ja konsolideerimine.                            | MKM, MEM              | Jah                             |
| Võõrliikide seire sadamates ja varajase hoiatuse süsteemi töölerakendamine.                  | KEM, TRAM             | Jah                             |



## Avaliku sektori võimekuse suurendamine merekeskkonna kaitset planeerida, keskkonnareostusi ära hoida ja nende tagajärgi leevendada

**Merekeskkonna kaitse strateegiline dokument on merestrateegia ja selle meetmekava. Igasugune mererasutus peab muuhulgas tagama nende eesmärkide saavutamise.** Keskkonnakaitseliste eesmärkide täitmiseks ja progressi jälgimiseks on oluline saada Eestis terviklik ülevaade kõikide meremajanduse tegevusvaldkondade keskkonnakaitselistest aspektidest, mis aitaks suunata tegevusi kestlikkusele ja neid selles toetada. **Eestile on oluline paika panna sihid, kriteeriumid ja mõõdikud selle täitmiseks, et tagada valdkondade üleselt kestlik mere kasutus ja majandamine.** Neid tegevusi tuleb planeerida kooskõlas Euroopa Komisjoni poolt välja antud teatisega, mis käsitleb säästva sinise majanduse arendamise uusi lähenemisviise Euroopa Liidus meremajanduse ümberkujundamiseks kestliku tuleviku nimel.

**Tulemusnäitaja: on tagatud ametkondadevaheline tõhus koostöö merekeskkonna kaitse ning merealaste uuringute tulemuste arvestamine merekeskkonna kaitse kavandamisel.**

Tagamaks HELCOM soovitude täitmist ning riigi võimekust reageerida merereostuse õnnetustele, minimeerimaks kahjusid merekeskkonnale ja ka rannikule, on mõistlik kaaluda võimalust lisada igale soetatavale riigi laevale merereostuse avastamiseks ning likvideerimiseks vajalik tehnika.

Läänemeri on maailma üks intensiivsema laevaliiklusega piirkondi, idakalda sadamate tõttu on kasvanud pidevalt ka naftasaaduste vedu. Aastas veetakse kuni 150 miljonit tonni naftaprodukte, kümneid miljoneid tonne kemikaale. Naftatankerite liiklus on tihe Soome lahe keskosas, kus lastita tankerid liiguvad Venemaa sadamatesse (Primorsk, Ust Luga) ja Venemaalt suunduvad täislastis tankerid Euroopa sadamatesse väljapoole Läänemerd.

Navigatsioonipiirkonna muudavad ohtlikuks arvukad madalikud ja karid. Oma geograafiliste iseärasuste tõttu on Läänemeri vähese veevahetusega (madal ja suletud) meri, mistõttu on laevaõnnetusega kaasneva merereostuse mõju Läänemere keskkonnale oluliselt drastilisemate tagajärgedega kui see oleks mujal.

Kõige ohtlikumateks kohtadeks peetakse Läänemeres laevateede ristumiskohtasid, kus on tõenäosus suuremateks laevaõnnetusteks, mis puudutavad kahte või enam laeva. Eesti piirkonnas toimub kõige aktiivsem mereliiklus Tallinna ja Helsingi vahelisel alal, kus ristuvad intensiivse liiklusega põhja-lõunasuunalised reisilaevade teed ida-läänesuunaliste tankerite ja kaubalaevade teedega. See on koht, kus ilmastikutingimuste või inimliku eksituse tõttu võivad toimuda laevade kokku-põrked, mille tulemuseks võib olla ulatuslik merekeskkonna reostus või kannatanute- ning ka ohvriterohke laevaõnnetus.

### **Kõige tõenäolisem ja suurim:**

- potentsiaalne merereostuse risk on 150 000 tonnise tankeri kahe küljetanki lekkimine ja nende kokkupõrge.
- kompleksõnnetus on võimalik reisilaeva/kruisilaeva ja tankeri vahel, kus korraga tekib vajadus päästa tuhandeid inimesi ning hoida ära tankeri lekkimisel tekkiv merekeskkonna reostus (s.h võib õnnetusega kaasneda plahvatus, kemikaalide leke jms).

**Oluline on õnnetuste puhul nüanss, et kõige kiiremini valgub reostus laiali lekke esimestel tundidel ja tugevamate tuulte korral. Läänemere sattunud naftareostus jõuab rannalale keskmiselt kolme ööpäeva jooksul.**

HELCOM soovitudest lähtuvalt peab reostustõrjelaev õnnetuspaikajõudma kuue (6) tunni jooksul ja alustama täiemahulise reostustõrje operatsiooniga 12 tunni vältel alates teate saamisest. Avamere reostustõrjevõimekuse miinimumsoovituse tase on 4,5 ruutkilomeetrit 24 tunni jooksul (4,5 km<sup>2</sup>/24 h). Ühe laeva merereostusõnnetustele reageerimise suutlikkuse merel on 0,6 km<sup>2</sup>/24 h. Reostusseiret õhust tuleb teostada vähemalt kolmel (3) korral nädalas (neist üks lend hämaras, pimedal ajal). Riigil peab olema olemas teatud hulk erinevaid poome, skimmereid jne. Merereostuse likvideerimist peetakse edukaks, kui seda suudetakse teha esimese 36 tunni jooksul ja välditakse reostuse kandumist randa, kus selle koristamine on töömahukam ja aeganõudvam.

Kaitseväl on merereostuse likvideerimise võimekusega laevad PVL-101 „Kindral Kurvits“ (hangitud EL Regionaalarengufondi vahenditest, võetud kasutusse 2012. aastal) ja PVL-203 „Raju“ (hangitud EL Ühtekuuluvusfondi

vahenditest, võetud kasutusse 2018. aastal), merereostustõrjekonteinerid, erinevad poomid (meri ja piiriveekogud), skimmerid jne. Lisaks Kaitseväe merereostuse likvideerimise võimekusega laevadele on vastava võimekusega laevad olemas ka Transpordiametil. Nendeks on EVA 316 ja Sektori, millest viimane on Soomest prahitud (leping kehtib aastani 2023). Seega on Eesti Vabariigi võimekus kokku 2,4 km<sup>2</sup>/24 h ehk ligikaudu pool HELCOM-i avamere reostustõrjevõimekuse miinimumsoovituse tasemest 4,5 ruutkilomeetrit 24 tunni jooksul (4,5 km<sup>2</sup>/24 h).

**Lahendus:**

| Tegevuse kirjeldus  | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|---|-----------------------|---------------------------------|
| Merereostustõrje kontseptsiooni 2023-2035 koostamine.   | KAM, SIM, KEM         | Ei                              |
| Kaardistada kestlikkuse aspektist lähtuvalt meremajanduse valdkondade tegevuste hetkeseis, ülesanded ja vajalikud arendustegevused.   | KEM, MKM, KIK jt      | Ei                              |
| Seirepoide võrgu laiendamine sh seirepoide kasutamise funktsionaalsuse testimine ja vajadusel nende rakendamise kohustuse kehtestamine kõrge riskiga merealadel (naftasadamad, punkerdamise ankuralad, reostuse koondumispaigad laevateedel, tuulepargid jne.). | MKM, KEM, KAM         | Jah                             |
| Teadlikkuse tõstmine merikasutajate hulgas.   | Ministeeriumid        | Jah                             |

Riigikaitse vaatest on meremajanduse valdkonna ohutuse ja turvalisuse arendamine oluline selleks, et tagada nii Eesti üksuste liikumise kui ka liitlaste vastuvõtmise võimalikkus. Territoriaalse terviklikkuse tagamine ning riigi suveräänsuse kaitse võimaldab mereliste ressursside kasutamise Eesti majandusvööndis ja territoriaalmeres.

**Väljakutsed**

Eesti merealadele julgeolekule on oluline nii majandustegevus kui ka navigatsioonivabadus Läänemerele. Arvestades Eesti geograafilist asukohta, on riigi julgeolekuks vaja tagada kaupade ja liitlaste vaba liikumine merel ka kriisi erinevatel astmetel. Sii hulka kuulub kaubanduslikus merenduses Eesti ja Eestis opereerivate laevaomanikega kriisiaegne infovahetus.

**Lahendus:**

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|-----------------------|---------------------------------|
| Merejulgeolekualane keskne juhtimine ja ohuhinnangute koostamine. Oluline on kõikide merel tegutsevate ametkondade koostöö oma valdkonna infovajaduste ja tegevust mõjutavate ohtude hindamisel. | KAM, SIM jt           | Jah                             |

### 2.2.3 PRIORITEET 3 – Avaliku sektori poliitika, tegevused ja teenused toetavad ning tagavad mere- ja majanduse järjepideva arengu

**Tulemusnäitaja: meremajandusvaldkonna asutuste ülene koordineerimine on paranenud ja kriitilised reformid efektiivse meremajandusvaldkonna toimimiseks on ellu viidud. Samuti on rahvusvaheliste õigusaktide muudatused õigeaegselt menetletud, konventsioonidest tulenevad teavitamiskohustused täidetud ja IMO auditi mittevastavused/märkused õigeaegselt kõrvaldatud.**

#### Hetkeolukord

Avaliku sektori esmaseks ülesandeks on tõhusa ja ajakohase õigusraamistiku ja avalike teenuste rahastamise toimimise ning sujuva merenduse arengut toetava juhtimise tagamine. Ohutuse seisukohalt on väga oluline mereala olukorrateadlikkus, valmisolek reageerida ja osutada abi.

Avalik sektor peab tagama soodsa keskkonna merendussektoris tegutsevatele ettevõtetele, kolmanda sektori institutsioonidele ja inimestele. Keskkond tähendab antud kontekstis nii õiguslikku baasi, avalikult kasutatavat taristut kui ka avaliku sektori pakutavaid teenuseid. Teiseks on avalikul sektoril oluline roll merendusklasteri arengueelduste loomisel tegevuste ja toetamise, sh rahvusvahelistes organisatsioonides nõuete väljatöötamises osalemise kaudu. Seda alates konkreetsetest sektorit toetavatest projektidest, nt merenduse kompetentsikeskuse loomisest/arendamisest, kuni kaudsemate/toetavate tegevusteni, mis võimaldavad sektoril infot ja kogemusi vahetada ning on hea koostöövõimaluste loomisest.

**Avaliku sektori tegevused peavad olema eesmärgipärased, tõhusad ja toetama sektori tegevusi koostöös rahvusvaheliste standarditega, et tagada konkurentsivõime.**

Merendusega tegelemine on jaotatud praktiliselt kõikide ministeeriumide vahel. Kuigi see tekitab kohati probleeme, on tegu paratamatusega, kuna merenduses saavad kokku erinevate ministeeriumide hallatavad teemad.

Eesti on mitmete rahvusvaheliste organisatsioonide liige ning osaleb erinevate foorumite töös. Põhitähelepanu on koondunud Läänemerega seotud teemadele, sealhulgas eriti meresõiduohutus, merekeskkond, meretranspordi konkurentsivõime jne. Suurima osa avaliku sektori töömahust moodustab osalemine Euroopa Komisjoni komiteedes/ ekspertgruppides ning Euroopa Liidu Nõukogu töögruppides ja seal Eesti seisukohtade esindamine.

Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse komisjoni (HELCOM) peamiseks eesmärgiks on kaitsta Läänemere piirkonna merekeskkonna seisundit kõikidest reostusallikatest pärineva reostuse eest ning taastada ja kaitsta tema ökoloogilist tasakaalu. HELCOM on Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse alase poliitika kujundaja, töötades välja ühiseid keskkonnakaitse eesmärke ja tegevusi. Helsingi Komisjon on nii järelevalveorgan kui ka koordineeriv keskus, võttes arvesse Läänemere piirkonnale omaseid keskkonna, sotsiaalseid ja majanduslikke tingimusi. Tegemist on olulise piirkondliku rahvusvahelise lepinguga, mis täiendab Euroopa Liidu õigust ja meetmeid, kuna selle töös osaleb ka Venemaa, kelle panus on määrava tähtsusega Eesti merealale.

Laevanduse, meresõiduohutuse ja merekeskkonna kaitsega seotud peamised regulatsioonid töötatakse välja ÜRO allorganisatsioonis IMO, mille liige Eesti on alates 31. jaanuarist 1992. Merendusriikide üldine lähenemine on, et võimalik reguleerimist vajav probleem esitatakse arutamiseks IMOle, kus reeglid lepivad kokku rahvusvaheliste laevanduse, tööstuse ja keskkonnaekspertidega koostöös ning samuti on seal kaasatud ka olulisemad huvigrupid. Seetõttu on IMO töös osalemine riigi jaoks eriti oluline, sest seal toimuvates protsessides ja nendele eelnevatel EL-i koordineerimiskohtumistel, saab võimaldada riigi ja sektori prioriteetide arvestamist juba õigusaktide kujundamise käigus.

4. detsembril 2013. aastal võttis IMO assamblee vastu IMO õigusaktide rakendamise koodeksi<sup>20</sup> (edaspidi III koodeks), kuna osalisriigid ei ole olnud rahul IMO vastuvõetud õigusaktide ebaühtlase rakendamisega osalisriikides. Probleemi lahendamiseks on kokku lepitud rahvusvahelises järelevalves, mis viiakse läbi nõ IMO auditina igas osalisriigis. Eestis kohaldatakse III koodeksit, mis on vastu võetud IMO assamblee resolutsiooniga A.1070(28).

<sup>20</sup> [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1070\(28\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1070(28).pdf)

Lähtuvalt III koodeksi üldosa 3. punktist on IMO õigusaktide rakendamise strateegia otstarve määrata:

1. kuidas rakendatakse riigile võetud rahvusvahelised kohustused lipu-, sadama- ja rannikuriigina;
2. meetodika strateegia tõhususe hindamiseks ja selle rakendamiseks;
3. pidevalt hinnata ja vajadusel täiendada seda riigi võimekuse parendamiseks lipu-, sadama- ja rannikuriigina.

**IMO audit on planeeritud Eestis läbi viia aastal 2024. Selle ettevalmistamisega ja vajalike tegevuste koordineerimise eest vastutab majandus- ja kommunikatsiooniministri käskkirja alusel Transpordiamet. Ettevalmistamiseks on koostatud tegevuskava, mis on kooskõlastatud osalevate asutustega.**

IMO auditi tulemusi kasutatakse rahvusvahelises võrdluses ja need mõjutavad laevaomanike ja lipuriigi konkurentsivõimet. Näiteks arvestatakse auditi tulemusi võrdluses, mida rahvusvaheline laevanduskoda (*International Chamber of Shipping, ICS*)<sup>21</sup> koostab lipuriikide toimimise kohta. Riigi tulemus lipuriikide tabelis võib mõjutada otsuseid, kui valitakse laeva kauba transportimiseks ja piirata ka kauplemist teiste riikidega. Samuti arvestatakse lipuriigi IMO-auditi tulemusi USA programmis Qualship-21 (*Quality Shipping for the 21st Century*)<sup>22</sup>, mis tähendab, et kui lipuriigil peaksid tekkima probleemid auditi läbimisel, siis ei saa laevaomanikud programmi hüvesid kasutada ja kaotavad ka konkurentsieelse, mida see programm pakub.

**Kuna merenduse küsimuste lahendamine on jagatud erinevate ministeeriumide vahel, siis on oluline tagada ministeeriumidevahelise tööjaotuse selgus ja koostöö. Konkreetsete probleemidega peavad tegelema asutused, kellel on selleks parim pädevus, kindlustades infovahetuse samas ka teiste institutsioonidega. Selle väljundina peab ettevõtjatele ja teistele huvirühmadele olema kättesaadav õige ja ajakohane info ning kiire ja konstruktiivne probleemide lahendamine.**

Rahvusvaheline kaubavedu ja merendus on tihedalt seotud, seetõttu on merenduse arengu seisukohalt oluline välispoliitilisel tasemel selliste rahvusvaheliste suhete loomine, mis soodustaksid kaubavedu Eesti transpordikoridore kaudu. See tähendab vastastikuste kohtumiste ja kokkulepete teel heade kontaktide loomist ning hoidmist meie põhiliste ja potentsiaalsete partnerriikidega.

<sup>21</sup> [https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2022/01/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2021-2022\\_Final.pdf](https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2022/01/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2021-2022_Final.pdf)

<sup>22</sup> <https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Inspections-Compliance-CG-5PC-/Commercial-Vessel-Compliance/Foreign-Offshore-Compliance-Division/Port-State-Control/QS21/>

Foto: Vaas / Transpordiamet





Lisaks IMOle on ka teine rahvusvaheline organisatsioon, mille liikmesriik Eesti on aastast 1992 – Rahvusvaheline Telekommunikatsiooni Liit (ITU), seal luuakse mereside jaoks oluline regulatsioon. Lisaks Euroopa ning ka Läänemere CEPT regulatsioon, milles Eesti osaleb (hetkel juhib mereside teemadega seonduvat projektrühma).

Eesti kuulub samuti Rahvusvaheline Tööorganisatsiooni (ILO) liikmesriikide hulka, merenduse valdkonna jaoks on oluliseim ILO meretöö konventsioon. Tööinspeksioonile kaasneb sellega järelevalve funktsioon töötervishoiu, tööohutuse ja töösuhete nõuete täitmise üle (laevadel, sadamates, laevaehituses jne).

## Väljakutsed

**Probleemiks, vaatamata mereala suurusele Eesti jurisdiktsioonis ja võimalustest seal, on seotud protsesside juhtimise killustatus riigisektoris, samuti oleme sõltuvad välisriikide ja rahvusvaheliste organisatsioonide otsustest ning ettevõtjate kohanemisevõimalused neile on suureks väljakutseks. Majandusega kohanemiseks ja investeerimisplaanide tegemiseks on määrava tähtsusega õiguskindlus, millele tuginedes oskaks ettevõtja arvestada tegevusega kaasnevaid riske ja võimalusi.**

Hetkel on Eestil 2010. aasta IMO vabatahtlikus auditis lahendamata märkused, mis puudatavad valdkondlike välislepingute menetlemist, mis täpsemalt tähendab, et välislepingute lisasid pole tänaseni tõlgitud ning avaldatud. Lisaks on valdkonna kiiresti areneva tehnoloogia tõttu lähitulevikus karmistumas meresõiduohutuse ja keskkonnanõuded, mis esitavad juba niigi piiratud ressursside tingimustes väljakutse Eesti poolt välislepingutega võetud kohustuste täitmiseks.

Peamised Eestis läbi viidud IMO 2010. aasta vabatahtlikus auditis välja toodud probleemid:

1. puudub toimiv IMO nõuete ja soovitude rakendamise strateegia, mis määraks riigisisese tööjaotuse valdkonna korraldamisel ning IMO konventsioonidest tulenevate ülesannete jaotuse ministriumide vahel;
2. IMO konventsioonide muudatusi ei ole tähtaegselt menetletud, tõlgitud ega ettenähtud korras avaldatud;
3. IMO regulatsioonide efektiivseks ülevõtmiseks ja rakendamiseks ei ole mereadministratsioonis piisavalt spetsialiste;
4. Eesti ei täida nõutud mahus IMO konventsioonidest tulenevat raporteerimiskohustust.

Merendusvaldkonnaga seotud ülesanded on jaotatud praktiliselt kõikide ministriumide vahel. Kuigi see tekitab kohati probleeme, on tegu paratamatusega, kuna ka valdkonnaga tegelevate ametnike ettevalmistus vajaks parendamist valdkonnas kehtivate nõuete rohkusest ja eripärast lähtuvalt. Merenduses saavad kokku erinevate ministriumide hallatavad teemad. Oluline on rõhutada, et meresõiduohutuse ja keskkonnanõuete karmistumine esitab lähiaastatel valdkonnas tõsise väljakutse, sest olemasolevate ressurssidega ei ole võimalik välislepingutega võetud kohustusi täita.

**Täpsem IMO töös osalemise tegevuskava on meremajanduse valge raamatu lisan.**

**Riigikaitse vaatest on meremajanduse valdkonna ohutuse ja turvalisuse arendamine oluline selleks, et tagada nii Eesti üksuste liikumise kui ka liitlaste vastuvõtmise võimalikkus. Territoriaalse terviklikkuse tagamine ning riigi suveräänsuse kaitse võimaldab mereliste ressursside kasutamise Eesti majandusvööndis ja territoriaalmeres.**

Eesti merealadele julgeolekule on oluline nii majandustegevus kui ka navigatsioonivabadus Läänemeres. Arvestades Eesti geograafilist asukohta, on riigi julgeolekuks vaja tagada kaupade ja liitlaste vaba liikumine merel ka kriisi erinevatel astmetel. Siia hulka kuulub kaubanduslikus merenduses Eesti ja Eestis opereerivate laevaomanikega kriisiaegne infovahetus.

**Lahendus:**

| Tegevuse kirjeldus  | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|---|-----------------------|---------------------------------|
| Terviklik mereõiguse revisjon kõigis valdkondades ja kaasaegne õigussüsteem.  | MKM; KEM              | Jah                             |
| Riigilaevastiku loomine halduskulude ökonoomsema kasutamise ja koordineerituma juhtimise eesmärgil.   | MKM                   | Jah                             |
| Analüüsi koostamine välislepingutega võetud kohustuste täitmiseks vajaminevate ressursside kohta.   | MKM, KEM              | Jah                             |
| Valdkondliku juhtimise tõhustamine (meremajanduse teemakomisjon, perioodilised meremajanduse ümarlauad jne).  | MKM jt ministeeriumid | Jah                             |
| Merenduse korraldamise ülesannete fikseerimine ministeeriumide ja ametite vahel (konventsioonide täitmise ja järelvalve jaotus) ja vajadusel seadusemuudatuste tegemine. IMO koordinatsiooni töörühma senise funktsiooni laiendamine. | Ministeeriumid        | Ei                              |
| Analüüsida merendusvaldkonna killustatuse probleemi ja vajadusel välja töötada ettepanekud merenduse riigireformi elluviimiseks poliitilise toetuse korral.   | MKM jt ministeeriumid | Jah                             |
| Erinevate toetusmeetmete kohta käiva info koondamine ühtses keskses kohas, eesmärgiga, et need oleksid sihtrühmale hõlpsalt leitavad.   | MKM, KEM, SIM jt      | Jah                             |

Foto: Priidu Saart

## 2.2.4 PRIORITEET 4 – Eesti mereharidus ning valdkonna teadus- ja arendustegevus on kaasaegne ning tulevikukompetentse ja -vajadusi arvestav

Haridusasutuste (sh Eesti Meremuuseum) pakutav mereharidus peab olema kvaliteetne ja heal tasemel. Haridusasutused arvestavad uute õppekavade käivitamisel ja olemasolevate õppekavade arendamisel merenduse globaalseid ja tehnoloogilisi suundumisi ning sektori vajadusi, et tagada kvaliteetne sektori kasvu tingimusi arvestav tööjõud.

Mereuuringute ja -tehnoloogia arendamine aitavad saavutada majanduskasvu ilma, et keskkonnaseisund halveneks. Mereteadus, -tehnoloogia ning -uuringud on merega seotud tegevusvaldkondade säästva arengu jaoks esmatähtsad. Peame väga oluliseks valdkondlikku siseriiklikku kui ka rahvusvahelist teaduskoostööd. **Toetame Eesti saamist mereküberturvalisuse globaalseks keskuseks.**

**Mõjunäitajad:**

**Tööturu pakkumine on tasakaalus nõudlusega.**

**Õppetööd läbiviivate töötajate vanuseline proportsioon ning omandatud kvalifikatsioon toetavad valdkonna õpetamise jätkusuutlikkuse säilimist ning kvaliteedi tagamist.**

**Rahvusvaheline koostöö õppetöö läbiviimisel ning arendamisel.**

**Innovaatiliste ettevõtete osakaal % on suurem kui 75 (2020 64%).**

**Kiirendites osalevate merendusega seotud ettevõtete arv.**

### Hetkeolukorra kirjeldus

Eestis antakse merendusharidust kõikidel tasemetel. Riigi ja ülikoolide ning erasektori vahel on hea koostöö. TalTechis on käivitunud mehhanotehnika doktoriõppes merenduse peeriala.

Eesti Meremuuseumi teadusosakond on käivitanud Tartu Ülikooli Ajaloo- ning Arheoloogia osakonnas kaks valikainet: Eesti merenduse ajalugu ning Merearheoloogia. Samuti iga-aastane merenduse ajaloo (sh merearheoloogia) akadeemiliste konverentside seeria.

### Väljakutsed

**Eesti mereharidus ja -teadus kõikidel õppetasemetel (terviklahendus) ei taga vajaliku kiiruse ja paindlikkusega merendusvaldkonna konkurentsivõime tõstmiseks kõigis merendussektori valdkondades vajalike, sh tulevikukompetentse ja -vajadusi arvestavate pädevustega spetsialistide tööturule jõudmist.**

**Hetkel puudub merehariduse tervikvaade, sh üheselt mõistetav tervikvaade ning arenguvision merehariduse nõudluse ja pakkumise osas kõikidel õppetasemetel nii erialade kui pädevuste (sh uued erialad) lõikes.** Sellest lähtuvalt on valdkonna haridus ja teadustegevused killustatud ja osaliselt dubleeritud. Merehariduse sisuline pool on jäetud haridusasutuste kujundada ja korraldada, ning paraku ei lähtu see haridus- ja teadusrahastuse puuduses sageli merehariduse tervikvaatest ja vajadustest ning tööturu vaatest ja vajadustest, vaid haridusasutuse majanduslikest võimalustest ja muudest prioriteetidest. Vajadusepõhise lähenemise takistuseks on lisaks regulaarselt koondatavate seireandmete, valdkonna uuringute ja analüüside puudumine. **Olemasoleva olukorra üheseks mõistmiseks oleks vajalik koondada ja skemaatiliselt kuvada õpetatavad mereharidusega seotud erialad õppetasemete lõikes, samuti on vaja kaasata merehariduse kontseptsiooni koostamisse võimalikult kõik merehariduse ja teadus-arendustegevusega tegelevad asutused.** Ainult sellisel juhul on võimalik koostada tervikvaade nimetatud valdkonnale.

Kontseptsioonidokument peab tulenevalt koolitatavate spetsialistide vajadusest kindlaks määrama merehariduse andmise perspektiivid, merehariduse struktuuri, mahu ja muud olulised aspektid. Merehariduskontseptsioon (MHK) peab ennekõike andma vastused järgmistele küsimustele:

**Kuidas on võimalik saavutada ja säilitada tööjõu pakkumise ja nõudluse tasakaal Eesti merendussektori tööjõuturul lähima 10 aasta jooksul ning milliseid meetmeid see nõuab?**

**Kuidas saavutada, et kõikidel haridustasemetel õppetööd läbiviivate töötajate vanuseline proportsioon ja omandatud kvalifikatsioon oleksid optimaalsed merehariduse jätkusuutlikkuse säilimisel ning kvaliteedi tagamisel?**

Neile küsimustele vastamiseks tuleks lähtudes töajuturu nõudlusest otsustada, kui palju, mis tasemel, kus ja kuidas tuleks mereharidusega spetsialiste tasemeõppes järgmise vähemalt 10 aasta jooksul ette valmistada.

Samuti on vaja teada, kui palju merendussektori spetsialiste on otstarbekas ette valmistada rahvusvaheliste tööturgude nõudlust silmas pidades.

Lisaks tasemeõppele on vajalik, et MHK kajastaks ka merendusala täiendusõppe ja huvihariduse ning teadus- ja arendustegevuse arenguperspektiive vaadeldavaks perioodiks.

Lisaks oleks vajalik lisada ülevaated valdkonna uuringutest, sh töajuvajaduse uuringutest (OSKA, IAMU, EU raportid, BIMCO töajuvajaduse uuringud, jne) ning nende alusel analüüsida töajuru vajaduse ja pakkumise vahekorda ning võimalikke ebakõlaseid. Koondanalüüsi põhjal saab sisustada/kokku leppida konkreetset tegevused, et mereharidus vastaks töajuru nõuetele ja oleks kaasaegne, terviklik ja konkurentsivõimeline.

Töajuu vananemine, erialaspetsialistide ja oskustöajuu puudus ning kalanduse valdkonna vähenenud atraktiivsus noorte hulgas, vajab sektori jätkusuutlikkuse tagamiseks terviklikku käsitlemist: valdkonna positiivse kuvandi loomist, tõhusamat koostööd teadus- ja haridusasutuste, ettevõtete, muuseumite ja riigiasutuste vahel õppekavade kaasajastamisel ja täiendusõppe korraldamisel, vajalike erialaspetsialistide koolitamisel ning konsulentide nõuande tagamisel. Kalandusharidust käsitletakse ühe osana merendusharidusest.

Eesti haridusasutused peaksid pöörama rohkem tähelepanu hüdrotehniliste, veeteede ja sadamate ehituseks vajalike insener-tehniliste erialade õpetamisele ja praktikale, merenduse ajaloole (sh merearheoloogiale), samuti tuleb jätkuvalt enam tähelepanu pöörata Läänemere keskkonnanalasele seisukorrale ja tegelda uurimis- ja arendustegevusega, mis toetavad mereliste taastuvressursside kasutamist.

**Tulevik on seotud autonoomsete laevadega**, ka Eesti peaks siinkohal pöörama antud valdkonnale enam tähelepanu. Rahvusvahelise teaduskoostöö roll ja selles osalemine on valdkonna arenemisel väga oluline. Defitsiidiks on kujunenud spetsialistid, kes oskavad töötada sadamas kaasaegse laadimistehnikaga. Töötamine sadama laadimistehnikaga vajab sadamatöö eripära ja ka üldisemat laeva konstruktsiooni tundmist. Samuti on laevaehituse ja remondi osas alaline kvalifitseeritud töajuu puudus.

**Väikelaeva ehitussektoris on väljakutseks tootearendusvõimekus, uute tehnoloogiate rakendamine tootmises ja tõhus koostöö teadusasutustega.** Kahanevad töajukulud ja kasvavad keskkonnanõuded tingivad vajaduse senisest enam panustada innovatsiooni ja tootearendusse ja turundusse. Eesti mastaabi puhul saab tulemusi saavutada vaid tehes koostööd, sh teadusasutustega. Ettevõtetele peavad teadmused ja tootearendustegevused ning kvalifitseeritud töajud olema võimalikult kättesaadavad. Eesmärk on, et meretööstus oleks populaarne karjäärivalik ja töajud on pädev.

Foto: TalTech





2020. aasta juunis kinnitati SCC meretehnoloogia ja hüdrodünaamika teadustaristu ja –teenuste arendamise projekt Vabariigi Valitsuse korraldusel riikliku tähtsusega teadustaristute investeeringute kavasse. Investeeringute eesmärk on arendada välja meretehnoloogia ja hüdrodünaamikaga seotud teadusvaldkondadele vajalik eksperimentaaluuringu taristu, mis soodustab meretehnoloogiaga seotud erinevate teadusvaldkondade ülest koostööd ja Eesti vastava valdkonnaga seotud teaduse interdistsiplinaarset rakendamist, suurendades Eesti teadus- ja arendustegevuse konkurentsivõimet rahvusvahelisel tasandil. Samuti on puudus nõ „nutikast tööjõust“ meretööstuses, mistõttu digipädevusi tuleb tõsta, muutes läbivalt ka koolitusprogrammi, sh täiendkoolitustes.

**Lahendus:**

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad           | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Merehariduse ning valdkonna teadus- ja arendustegevuse tervikvaate loomiseks ametite ja ministeeriumide ülene ühtne koordineerimine (perioodilised kohtumised vms).              | MKM, HTM, MEM, MM, õppeasutused | Ei                              |
| Eesmärkide rakendamiseks merehariduskontseptsiooni koostamine hiljemalt 2023. aastaks.   | EMERA, õppeasutused, MM         | Ei                              |
| Perioodiline merendussektori tööjõuvajaduse uuring (näiteks iga kolme aasta tagant) mh sisaldab maakondlikku mõõdet, mis aitaks prognoosida vastavat tööjõuvajadust piirkonniti. | MKM, SOM, HTM, MEM              | Jah                             |

Foto: Baltic Work Boats



Merendusala teadus- ja arendustegevus on kaasaegsel tasemel ning tulevikukompetentse ja -vajadusi arvestav.

### Hetkeolukorra kirjeldus

Eesti investeringud teadus- ja arendustegevusse on viimasel viiel aastal suurenenud. 2021. aasta riigieelarves oli teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks esimest korda planeeritud 1% SKP-st.

**TAIE arengukavas seatud eesmärkide saavutamiseks vajab Eesti mitu korda rohkem teadlasi ja insenere, kui meil täna on, eriti väljaspool akadeemiat, nii era kui ka avalikus sektoris.**

### Väljakutsed

Teadusasutustel ja ettevõtetel napib motivatsiooni ja võimekust teha koostööd. Teadustöö tulemused ei leia Eesti ühiskonnas piisavalt rakendust. Teaduse, arendustegevuse, innovatsiooni ja ettevõtluse valdkonna osaliste koostöö on nõrk. Teadusasutused, ettevõtted, esindusorganisatsioonid, ministriumid, rakendusasutused jt osalised tegutsevad omaette, tegevused on killustunud, ühised sihid puuduvad. Eelpool toodud merehariduse kontseptsiooni koostamine aitaks lahendada ka nimetatud probleemi.

**Probleemiks on merendusala teaduse, arenduse ja innovatsiooni vähene maht ning kvaliteet, et toetada merendussektori arengut ning luua eeldused sektori teaduspõhiseks arenguks ja õppeks kõrghariduse erinevatel tasemetel (I, II ja III).**

Merendusala teadus- ja arendustegevus ei ole riigi prioriteetne valdkond, seetõttu on mahud ja kasutatav ressursid minimaalsed.

**Puuduvad otsesed riiklikud prioriteetid ja rahastusmeetmed, mis võimaldaksid arendada tsadamatega ja laevandusega ning meresõiduohutusega seonduvaid innovaatilisi lahendusi** (nii tooteid kui teenuseid). Kompetentsikeskuste toetused on ette nähtud väljaspoole Harju- ja Tartumaad, aga mitte valdkondlikult olulisust prioritseerides.

### Võimalikud planeeritavad tegevused, mis aitavad eesmärki täita

Vastavalt TAIE arengukavale on MKM-i vastutusallas ettevõtete TAI-mahukuse ja teadmussiirde võimekuse suurendamine. Meetme raames **arendatakse nii ettevõtete võimekust ja valmisolekut TAI-mahukateks tegevusteks kui ka võimestatakse innovatsioonisüsteemi tervikuna, et töötada välja üha efektiivsemaid teenuseid, mis lähtuvad ettevõtja vajadustest.**

**Merendusala tegutsevad asutused peavad tegema omavahel tihedamat ja tõhusamat koostööd.** Võimalusel luuakse riiklikud toetusmeetmed, mille eesmärk on kaasa aidata merendusala teadus- ja arendustegevuse teadmistaasi tugevdamisele ning innovatsioonile. Arendatakse välja merendussektori vajadustest lähtuvad spetsiifilised rahastusmeetmed nii ülikoolidele, ettevõtetele kui ka merenduse ajaloo tegelevate muuseumitele.

Merendusala haridust andvates ülikoolides ja Eesti meremuuseumis arendatakse välja konkurentsivõimelised ja tuguvad uurimisrühmad nii inimressursi kui materiaaltehnilise taristu osas.

Foto: Madis Rallmann



## Eestis antav mereharidus kindlustab kõigile merendussektori valdkondadele vajalike spetsialistide kaas- aegse õppe tasakaalustatud mahus

Eestis on süsteemne merealane kutse- ja kõrgharidus – Eesti Merekool ja Taltech Eesti Mereakadeemia, Merenduse Ajaloo Uurimiskeskus (Meremuuseum). Merendusharidus on kättesaadav ja kvaliteetne ning tagab elukutse.

**Suurimaks väljakutseks on uute põlvkondade pealetulek, kelle jaoks merendusharidus ei ole esimene valik, samuti lektorite järelkasvu tagamine.**

Arvestada tuleb ka rahvusvahelise riikidevahelise konkurentsi.

**Merendusharidust tuleb propageerida laiemalt eesmärgiga, et lisanduks õppijaid.** Eesti merendussektoris on kvaliteetse tööjõu puudus. Merendussektoris on tööjõu värbamisel väga oluline roll ka maksurežiimil, mis peab olema teiste riikidega konkurentsivõimeline.

### Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad   | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|---|---------------------------------|
| Merendussektorit toetav õigusruum ja poliitika ning pikaajaline vaade.   | MKM, RAM, KEM   | Ei                              |
| Analüüsida meremeeste täiendõppe maksustamise võimalust 0% käibemaksuga või käibemaksuvabastuse kehtestamist.  | RAM, MKM  | Jah                             |
| Probleemide põhjalik kaardistamine – tulevikutrendid ja dubleerimise vähendamine. Tegevus viiakse ellu paralleelselt merehariduskontseptsiooni koostamisega. | MKM, HTM,   | Ei                              |
| Olemasolevate õppekavade kohandamine, lähtudes sektori vajadustest ja õpetamiseks vajaliku infrastruktuuri arendamine.                                       | Õppeasutused, HTM, MKM, MEM, MM                                     | Ei                              |
| Meremajandusvaldkonna laiaulatuslik üleriigiline turundamine.  | MKM, MM   | Jah                             |
| Valdkonna teadus- ja arendustegevuse asutustevahelise koostöö suurendamine.  | Erinevad asutused   | Ei                              |
| Kutse- ja kõrgkoolide koostöö parendamine, sh õppekavade arendamisel.  | Õppeasutused HTM, MKM,  | Ei                              |
| Laevapere haridusnõuete analüüs.   | MKM, HTM, õppeasutused  | Jah                             |
| Olemasoleva praktikabaasi tõhusam kasutus (laevad, sadamad, ettevõtted, ametid, meremuuseum).  | MKM, MM   | Jah                             |
| Taastuenergia ja sinimajandusega seotud õppekavade ning kursuste väljatöötamine.   | Õppeasutused koostöös tööandjatega, HTM, MKM, MEM, õppeasutused, MM | Jah                             |



## 2.2.5 PRIORITEET 5 – Rannäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut, merekultuuripärandit kantakse edasi

Randlusel on kanda **kaks suuremat funktsiooni – kohaliku elukeskkonna, elustiili ja kultuuripärandi säilitamine, luues ka vastavaid töökohti ning merenduse vastu huvi tundvate inimeste kasvatamine, kes asuksid tulevikus tööle merendussektorisse.** Rannäärnes ettevõtluses on kesksel kohal turism, kalandus, kultuuritegevus ja traditsiooniline laevaehitus, mis on omavahel seotud nii taristu kui ka tegevuste kaudu.

### Tulemusnäitaja:

- Eesti sadamaid külastanud väikelaevade arv aastal 2035 on 25000 (TRAM andmete põhjal 2021. aastal u 13000).
- Aastaks 2035 on Eestis toimiv väikesadamate võrgustik koos ühtlaste kaasaegsete teenustega, mis põhinevad merekultuuril.
- Püüasustusega väikesaartega ühenduse pidamiseks vajalikud veeteed ja sadamad võimaldavad ühenduse pidamist saartega, sealhulgas vajalikus mahus kaupade, ehitusmaterjalide ja masinate vedu, samuti aluste ohutut hoidmist sadamates ebasoodsate ilmastikutingimuste ajal.
- Tuletornid on renoveeritud vastavalt tuletornide renoveerimise kavale ja nendeni on tagatud ligipääsetavus või vähemalt käiguteed.

**Eesmärk: merekultuuripärandi ja –traditsioonide säilimine on tagatud**

### Hetkeolukorra kirjeldus

Merekultuuripärandi ja -traditsioonide säilimisele aitab kaasa asjaolu, et Eestil on silmapaistev, toimiv ja arenev väikelaevaehituse sektor. Suures osas on välja ehitatud väikesadamate võrgustik. On loodud jätkusuutlikud merekultuuripärandil põhinevad üritused ja kohalikel on huvi neid korraldada. Eestis on veel mingil määral säilinud elav merepärimus. Meremuuseumid on heal tasemel – nii riiklikud kui ka erakätes olevad. Digiarhiivid toimivad ja andmekogusid täiendatakse pidevalt. Mõnedes rannikuäärsetes paikades toimivad merispordi- ja päästeseltsid. Kõik rannad (kallasrajad) on rahvale avatud. On näha, et viimastel aastatel kolivad inimesed tagasi rannaküladesse. Merekultuur ja traditsioonide väärtustamine on taastumas, millele on suuresti kaasa aidanud mitmed riiklikud toetavad meetmed.

Mere- ja rannikuturism on Euroopa suurim turismi alasektor, olulisim merega seotud majandusharu ning majanduslik võtmetegur paljudes rannikupiirkondades ja saartel.

Areneb väikesadamate võrgustik: korrastatakse vanu sadamaid ja ehitatakse ka päris uusi. Looduslikult ebasoodne sadamakoht tähendab eelkõige suuri kulusid (nt korduvsüvenduse vajadus soovitud sügavuse säilitamiseks, vajadus ohtrama navigatsioonimärgistuse järele vms). Uute väikesadamate rajamine ja olemasolevate rekonstrueerimine on otseselt sõltuv sobivate toetusprogrammide olemasolust, mille abil valdav osa suuremahulistest investeeringutest tehakse.

Väikesadamate võrgustiku kontseptsiooni kehtivusaeg sai läbi 2020. aastal. Enne uue koostamist, on esmalt vaja kaardistada hetkeseis väikesadamates, uuendada sadamaregister, vaadata üle sadamate liigitus. Analüüsi põhjal tuleb

Foto: Oskar Kelk





väikesadamate funktsionaalsus, kasutajagruppide ja koostöövõrgustike määratlemine järgmiseks perioodiks kindlaks määrata. Väikesadamate võrgustiku investeringute ja ülalpidamispõhimõtted vajavad samuti analüüsi. Turismi eesmärgil vajavad väikesadamad kvaliteetset teavitus- ja turundustööpõhimõtteid ja toetusvõimalusi. Mereturismi arenguks on oluline parendada väikesadamate andmebaaside kvaliteeti (põhistatus edasiste otsuste tegemiseks) ja viia sadama teenused vastavusse konkurentidega. Oluline on ka kogukonna ja sihtkoha arendusega tegelevate organisatsioonide koostöö ning terviklik klienditeekond.

Mereturismi ja merenduse ning randlusega seotud ettevõtluse arendamisel on oluline, et rannaäärse elu- ja külastuskeskkonna, samuti reisijateveoks kasutatava meretranspordi ja selle teenindamiseks kasutatava keskkonna kujundamisel ja arendamisel arvestataks ka erivajadustega inimeste vajadustega, et tagada neile ligipääs turismi-objektidele ja meretranspordile.

**Uute väikesadamate arendamisel on oluline pöörata tähelepanu ohutuse ja turvalisuse tagamisele ning juurdepääsuteede võrgustiku rajamisele vastavalt vajaduste analüüsile ja kavale riigieelarve või struktuurifondide vahenditest ja kindlasti sadamakoha looduslike tingimuste sobivust.**

Laienev väikesadamate võrgustik toob kaasa ka väikelaevade ja väikelaevajuhtide arvu tõusu. Transpordiameti andmetel väljastati 2019. aastal 1415 väikelaevajuhi tunnistust. Aktiivseid väikelaevajuhtide koolitajaid oli 26. Uuel perioodil on vaja muuta kliendisõbralikumaks väikelaevajuhtide koolituse eksamikeskond ja samas muuta ka väikelaevade registreerimise nõuded paindlikumaks, kasutades selleks innovaatilisi lähenemisi, millega on võimalik muuta teenus kliendile mugavamaks ja samas vähendada halduskoormust. Eesti kui mereriigi maine tõstmisele aitaks kaasa väikelaevajuhtide väljaõppe ühtlustamine Euroopas tunnustatud tasemele.

**Rannakülad ja ajaloolised tuletornid on märkimisväärse turismipotentsiaaliga ning need on seotud terviklikeks turismiteekondadeks. Samuti kasvab iga aastaga allveeturismi populaarsus. Tuletorn on olnud läbi sajandite ohutu navigatsiooni sümbol.** Kuigi uued kaasaegsetel tehnoloogiatel põhinevad süsteemid leiavad meresõiduohutuse valdkonnas üha rohkem kasutust, ei ole traditsiooniline tuletorn oma rolli kaotanud ka tänapäevases navigatsioonis. Tegemist on unikaalse meremärgiga, mis aitab meresõitjal nii öösel kui päeval hoiduda ohtudest, selle järgi saab määrata asukohta ning sihina paigaldatuna aitavad nad laeval ohutult sadamasse jõuda. Lisaks ohutu meresõidu tagamisele on tuletornidel oluline koht ajaloolise merekultuuripärandi tutvustamisel ning mitmed neist on suurt potentsiaali omavad turismimagetid.

## Väljakutsed

**Suurimateks väljakutseteks on põlvkondade vahetusest tuleneva jätkusuutlikkuse tagamine.** Sadamateenuste kvaliteet on piirkonniti ebaühtlane. Tuleks pakkuda terviklikku lähenemist – piirist-piirini mööda rannajoont. Raske on leida tasakaalu meremajanduse ja turismi vahel. Merekuatuur on suuresti üles ehitatud turismile ja tahaplaanile on jäänud autentne rannakultuur ja selle säilimine. Tuleb leida tasakaal meremajanduse, turismi ning kinnisvaraarenduste vahel.

**Merekultuuripärandi puhul on vaja tegelda rannamajanduse arenduse teaduspõhise planeerimisega.**

## Lahendus:

| Tegevuse kirjeldus  | Täitja ja kaastäitjad                      | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|---|--|---------------------------------|
| Väikesadamate võrgustiku edasise tervikliku arendamise tegevusplaani loomine.   | Väikesadamate Arenduskeskus, MKM, RAM, MEM | Jah                             |
| Sadamate ja nendes pakutavate teenuste toetamise meetmete ülevaatamine, erinevate programmide ühildamine ning vastava info koondamine. Järjepidev toetuskeem ja kättesaadavus võimalikult paljudele sadamatele. | MKM, RAM, SOM, MEM                         | Jah                             |

| Tegevuse kirjeldus   | Täitja ja kaastäitjad | Vajab/ei vaja rahalist ressursi |
|--|-----------------------|---------------------------------|
| Merepärandi taaselustamine ja säilitamine läbi erinevate tegevuste, kaaluda spetsiifilisi sihttoetusi investeeringuteks (ajalooliste laevade ehitus, taastamine ja kasutamine kultuurisaadikutena, elava merepärandi hooldus ja tingimuste loomine objektide pikaajaliseks säilitamiseks, teadmiste säilitamine ja levitamine – uurimistööd, infomaterjalid, ürituste, rahvusvaheliste konverentside ja õppepäevade korraldamine). | MKM, KUM, MM          | Jah                             |
| Mereliikluse ja teeninduskeskkonna ohutuse tõstmine elavas merekultuuripärandis (ajalooliste laevade liiklemine ja nende teenindus vastab ohutus- ja keskkonnanõuetele, ohutusnõuetest tulenev varustus ei riku elava merekultuuripärandi ajaloolist ilmet).   | MKM, KUM              | Ei                              |
| Merealase teatmekirjanduse süsteemne koostamine ja väljaandmine.   | MKM, KUM, MM          | Jah                             |
| Teadlikkuse tõstmine - konverentsid, näitused, merekultuuripärandi kogumisega seotud ekspeditsioonid jne.  | MKM, MM               | Jah                             |
| Põhjalik ja laiaulatuslik lähteuuring merekultuuripärandist ja traditsioonidest – järeldused regulatsioonide meetmete ja erisuste osas.  | MKM, KUM, MM          | Jah                             |
| Merendusega seotud ehitiste, rajatiste, „maamärkide“ kaardistamine ja süsteemne taastamine (võimalusel spetsiifilised toetusmeetmed) ning terviklike turismiteekondade loomine.  | MKM, KUM, MM          | Jah                             |
| Meremuuseumide kaasamine üldhariduse õppetöösse (muuseumitund, haridusprogrammid).   | MKM, HTM, KUM, MM     | Ei                              |
| Püeiasustusega väikesaarte kaubaveo jm vajaduste katmiseks vajaliku (uue laeva ehitamine või mõne olemasoleva sobiva ümberehitamine) laeva soetamine riigilaevastiku koosseisu.  | MKM RAM jt            | Jah                             |



MAJANDUS- JA  
KOMMUNIKATSIOONI-  
MINISTEERIUM

Meremajanduse valge raamatu koostas:

**Reet Laos, meremajandusosakonna peaspetsialist**  
Reet.Laos@mkm.ee; tel. 625 6334



Foto: Priidu Saart





MAJANDUS- JA  
KOMMUNIKATSIOONI-  
MINISTEERIUM



# Meremajanduse valge raamatu lisa

Foto: Tallinna Sadam



## IMO töös osalemise tegevuskava

Käesoleva tegevuskava eesmärk on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) õigusaktide ühtlane ja ühetaoline rakendamine Eesti õigusruumis; IMO õigusaktidest tulenevate kohustuste ja vastutuse selgelt piiritlemine õigusloomes ja rakendusasutuste tööplaanides; vastavuse hindamine ja saavutatust IMO teavitamine, järeltuste tegemine ning pidev arenemine lipu-, sadama- ja rannikuriigina kohustuste täitmisel.

Samuti aitab see kaasa riigisiseste meremajanduse eesmärkide täitmisele:

- Välislepingutega võetud kohustuste täitmine;
- Eesti merendussektori konkurentsivõime tõstmine;
- Eesti kui mereriigi kuvandi tugevdamine;
- Eesti mereteaduse arendamine;
- koostöö suurendamine teiste riikidega;
- Eesti merendusvaldkonna Euroopa Liidu ja IMO suunaliste poliitikate parem omavaheline integreerimine.

### I osa – Rahvusvaheline Mereorganisatsioon<sup>1</sup>

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (inglise keeles *International Maritime Organization* - IMO) on rahvusvaheline merendusele spetsialiseerunud organisatsioon ÜRO juures, mis tegeleb rahvusvahelise koostööga nii valitsuste tasandil kui ka koostöös tööstusharu esindajatega, et edendada meresõidu ohutust ja vältida merereostust.

IMO missioon on edendada ohutut, turvalist, keskkonnasõbralikku, tõhusat ja jätkusuutlikku laevandust läbi koostöö.

IMO peamine ülesanne on luua regulatiivne raamistik laevandussektorile, mis oleks oma olemuselt õiglane ja tõhus ning üleilmselt heaks kiidetud, vastu võetud ja rakendatud. Teisisõnu, IMO roll on luua võrdsed tingimused selliselt, et laeva ohutuse, turvalisuse ja keskkonnasõbralikkuse arvelt ei tehtaks kompromisse ja järeleandmisi näiteks laevandusettevõtete finantsküsimumuste lahendamiseks. Selline lähenemine soodustab innovatsiooni ja tõhusust.

Rahvusvaheliselt transporditakse laevadega hinnanguliselt 90 protsenti maailma kaupadest ja reisijatest üle maailma. Laevandus on seega kõige tõhusam ja kuluefektiivsem meetod rahvusvahelisteks vedudeks enamike kaupade puhul. Laevandus on juba oma iseloomult rahvusvaheline, mistõttu saab see toimida üksnes siis, kui regulatsioonid ja standardid on sektoris tegutsejate vahel kokku lepitud, vastu võetud ja rakendatud rahvusvahelisel tasandil. IMO on rahvusvaheline foorum, kus see protsess saab toimuda.

IMO meetmed hõlmavad kõiki aspekte rahvusvahelises laevanduses, sealhulgas laevade projekteerimist, ehitamist, varustamist, mehitamist, opereerimist ja ringlusse võtmist (utiliseerimist). IMO meetmed tagavad, et tegevused on ohutud, keskkonnasõbralikud, energiasäästlikud ja turvalised.

IMO tegutseb aastast 1959 (IMO eelkäija oli IMCO, mis loodi juba 1948. a). 2022. aastal on IMO-l 175 liikmesriiki ning 3 assotsieerunud liiget. Kuigi valitsusvälised rahvusvahelised organisatsioonid ei ole IMO liikmed, on neil õigus saada nõuandev staatus, kui see organisatsioon suudab oluliselt panustada IMO töösse – nõuandva staatuse on saanud 2022. aastaks 85 rahvusvahelist valitsusvälist organisatsiooni. IMO võib sõlmida koostööleppeid teiste valitsustevaheliste organisatsioonidega ühist huvi pakkuvates küsimustes, eesmärgiga tagada nendes küsimustes maksimaalne koordineeritus. 2022. aastaks on IMO-ga sõlminud koostöölepped 66 valitsustevahelist organisatsiooni<sup>2</sup>.

Eesti Vabariik allkirjastas IMO asutamiskonventsiooni<sup>3</sup> 31. jaanuaril 1992 ning ühines konventsiooniga 11. veebruaril 1992. aastal Ülemnõukogu otsusega.

<sup>1</sup> <https://imo.org/>

<sup>2</sup> <https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>

<sup>3</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/220062012003>

## IMO struktuur ja töökorraldus

IMO koosneb assambleest, nõukogust ja viiest peamisest komiteest (meresõiduohutuse komitee, merekeskkonna kaitse komitee, õiguskomitee, tehnilise koostöö komitee ja hõlbustamise komitee) ja nende tööd toetavatest alamkomiteedest ning sekretariaadist.

Kui konventsioonis või assambleele, nõukogule või komiteedele ülesandeid andvas rahvusvahelises välislepingus ei ole ette nähtud teisiti, kohaldatakse nendes organites toimuva hääletamise puhul põhimõtteid, et igal liikmel (IMO asutamiskonventsiooni osalisriigil) on üks hääl ja otsused langetatakse kohalviivate ja hääletavate liikmete lihthääletenamusega.

**Assamblee** on IMO juhtorgan, mis tavaliselt koguneb kord kahe aasta jooksul. See koosneb kõikidest IMO liikmetest. Assamblee vastutab IMO tööplaani ja eelarve kinnitamise eest ning määrab kindlaks organisatsiooni rahastamise korra.

**Nõukogu** on IMO täidesaatev organ. Nõukogu koosneb assamblee valitud 40-st liikmest. Nõukogu liikmete valimisel lähtub assamblee kriteeriumidest, et 10 liiget on rahvusvaheliste mereveeteenuste osutamisel suurimat osakaalu omavad riigid; 10 liiget on rahvusvahelises merekaubanduses suurimat osakaalu omavad teised riigid; 20 liiget on meretranspordi või navigatsiooni alal erihuve omavad riigid, keda ei valitud eelmise 20 liikme hulka ja kelle valimine tagab maailma kõigi peamiste geograafiliste piirkondade esindatuse nõukogus.

Pidades silmas organisatsiooni üldisi huve ja prioriteete, koostab nõukogu IMO tööplaani ja eelarve ning esitab need assambleele. Nõukogu määrab ametisse peasekretäri, kelle assamblee peab kinnitama.

**Meresõiduohutuse komitee** (MSC, inglise keeles *Maritime Safety Committee*) koosneb kõigist IMO liikmeist. MSC koguneb vähemalt üks kord aastas. MSC tegeleb selliste IMO pädevusse kuuluvate küsimustega, mis on seotud navigatsioonivahendite, laevaehituse ja -varustuse, ohutu mehitemise, laevakokkupõrgete vältimise eeskirjade, ohtliku lasti käitlemise, meresõiduohutuse meetmete ja nõuete, laeva turvalisuse, sh laevapõhise küberturvalisuse, hüdrograafilise teabe, logiraamatute ja navigatsioonandmete, laevaõnnetuste uurimise ning otsingu ja päästetöödega ning teiste meresõiduohutust otseselt mõjutavate küsimustega.

**Õiguskomitee** (LEG, inglise keeles *Legal Committee*) koosneb kõigist IMO liikmeist. Õiguskomitee koguneb vähemalt üks kord aastas ja tegeleb organisatsiooni pädevusse kuuluvate õigusküsimustega.

**Merekeskkonna kaitse komitee** (MEPC, inglise keeles *Marine Environment Protection Committee*) koosneb kõigist IMO liikmeist. MEPC koguneb vähemalt üks kord aastas. MEPC tegeleb selliste organisatsiooni pädevusse kuuluvate küsimustega, mis on seotud laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrollimisega ning täidab eelkõige järgmisi ülesandeid: organisatsioonile antud laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrollimise rahvusvaheliste konventsioonidega või nende alusel, eelkõige seoses nimetatud konventsioonides sätestatud eeskirjade ja muude sätete vastuvõtmise ja muutmise; arutab nimetatud konventsioonide jõustamist hõlbustavaid meetmeid; hangib riikidele, eelkõige arengumaadele edastamiseks mõeldud teaduslikku, tehnilist ja muud praktilist teavet laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrollimise kohta ning vajaduse korral annab soovitusi ja töötab välja juhiseid; edendab koostööd laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrollimisega tegelevate piirkondlike organisatsioonidega; tegeleb organisatsiooni pädevusse kuuluvate muude küsimustega, mis võivad aidata vältida ja kontrollida laevade põhjustatavat merereostust, sealhulgas keskkonnakoostööga teiste rahvusvaheliste organisatsioonidega ja võtab seoses nendega vastu vajalikke meetmeid.

**Tehnilise koostöö komitee** (TCC, inglise keeles *Technical Cooperation Committee*) koosneb kõigist IMO liikmeist ja koguneb vähemalt üks kord aastas. Tehnilise koostöö komitee rakendab organisatsiooni pädevusse kuuluvate tehnilise koostöö projekte, mida rahastatakse vastavast ÜRO programmist ja mille puhul organisatsioon on täidesaatev asutus või koostööasutus või mida rahastatakse organisatsioonile vabatahtlikult eraldatud sihtfondist ning tegeleb organisatsiooni tehnilise koostöö valdkonda kuuluvate muude küsimustega. TCC jälgib sekretariaadi tööd tehnilise koostöö valdkonnas.

**Hölbustuskomitee** (FAL, inglise keeles *Facilitation Committee*) koosneb kõigist IMO liikmeist ja koguneb vähemalt üks kord aastas. FAL tegeleb selliste organisatsiooni pädevusse kuuluvate küsimustega, mis on seotud rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamisega (eelkõige kaldapoolsete tegevustena), eelkõige täidab ülesandeid, mis on organisatsioonile antud rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise rahvusvaheliste konventsioonidega või nende alusel ning seoses nimetatud konventsioonides sätestatud eeskirjade ja muude sätete vastuvõtmise ja muutmise.

**Alamkomiteed** toetavad MSC ja MEPC komiteede tööd, mis on samuti avatud kõigile liikmetele. Need alamkomiteed on: inimfaktori, koolituse ja vahiteenistuse alamtöögrupp (HTW, inglise keeles *Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping*); IMO õigusaktide rakendamise alamkomitee (III, inglise keeles *Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments*); navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetööde alamkomitee (NCSR, inglise keeles *Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue*); reostuse vältimise ja reostustõrje alamkomitee (PPR, inglise keeles *Sub-Committee on Pollution Prevention and Response*); laeva projekteerimise ja ehituse alamkomitee (SDC, inglise keeles *Sub-Committee on Ship Design and Construction*); laevasüsteemide ja seadmete alamkomitee (SSE, inglise keeles *Sub-Committee on Ship Systems and Equipment*); kauba- ja konteineriveo alamkomitee (CCC, inglise keeles *Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers*).

**Sekretariaat** koosneb peasekretärist ja teistest IMO-le vajalikest töötajatest. Peasekretär on IMO kõrgeim ametnik, hoiab liikmeid organisatsiooni tegevusega kursis ja määrab ametisse sekretariaadi töötajad. Sekretariaat hoiab kõiki organisatsiooni ülesannete tõhusaks täitmiseks vajalikke dokumente ning koostab, kogub ja levitab kõiki organisatsiooni tegevuseks vajalikke materjale, dokumente, päevakordi, protokolle ja teavet.

## IMO konventsioonid:

Enamik konventsioone, mis on IMO egiidi all vastu võetud või mille eest IMO vastutab muul viisil, jagunevad kolme põhirühma: esimene rühm on seotud meresõiduohutusega; teine rühm on seotud merereostuse vältimisega ja kolmas rühm on seotud vastutuse ja kahjude hüvitamisega, eelkõige seoses reostusest põhjustatud kahjuga. Väljaspool neid rühmi on veel mitmeid konventsioone, mis tegelevad mereliikluse hõlbustamise, laevade mõõtmisega, laevandusevastaste tegudega, päästetöödega jms. Kokku on IMO-s välja töötatud ca 60 konventsiooni ja protokolle, milledest 42-ga on Eesti käesolevaks hetkeks ühinenud<sup>4</sup>.

Lisaks konventsioonidele ja protokollidele on IMO-s nende alusel kehtestatud ca 35 koodeksit<sup>5</sup>. Samuti on IMO heaks kiitnud hulgaliselt õigusaktide tõlgendamise juhiseid nende paremaks rakendamiseks.

Käesoleva dokumendi II osa – IMO strateegias kirjeldatud õigusaktide riigisisese rakendamise käsitlus, laieneb kõigile IMO-s väljatöötatud konventsioonidele ja nende alusel kehtestatud õigusaktide, mille Eesti on heakskiitnud.

<sup>4</sup> <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

<sup>5</sup> Nt SOLASi konventsiooni alusel on 33 koodeksit heakskiidetud, mida valdkonnas toimuvate muutuste tõttu muudetakse, et neid ajakohasena hoida. Koodeksite arv on ajas kasvanud. Ka MARPOLi konventsiooni alusel on 4 koodeksit heaks kiidetud, mis omakorda ajas muutuvad.

## II osa – IMO strateegia

Käesolev strateegia käsitleb eelkõige järgmisi IMO õigusaktide rakendamise koodeksi (IMO resolutsioon A.1070(28)) (*III koodeks*) kohaldamisalas olevaid IMO konventsioone ja nende muudatusi, millega Eesti on ühinenud: SOLAS - 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel ning selle protokollid ja muudatused (inglise keeles *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended*); MARPOL - 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon ning selle protokollid ja muudatused (inglise keeles *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto*); STCW - 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon ning selle muudatused (inglise keeles *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended*); LL - 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsioon ning selle protokollid ja muudatused (inglise keeles *International Convention on Load Lines, 1966, as amended*); TONNAGE - 1969. aasta rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon ning selle muudatused (inglise keeles *International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, as amended*); COLREG - 1972. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon ning selle muudatused (inglise keeles *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended*).

Eesti peab tagama oma lipu-, sadama- ja rannikuriigi kohustuste täitmise vastavalt eespool nimetatud rahvusvahelistes välislepingutes sätestatule.

### 1. Pädevad asutused – vastutaja määramine

Merenduse valdkonna üldine koordineeriv roll on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumil (edaspidi: MKM). Keskkonnavaldkonna eest vastutab Keskkonnaministerium (edaspidi: KeM), siseturvalisuse ning otsingu ja päästetööde korraldamise eest Siseministerium (edaspidi: SiM) ja merereostuse avastamise, lokaliseerimise ja likvideerimise eest Kaitseministerium (edaspidi: KaM) ning välislepingute ja rahvusvaheliste suhete eest Välisministerium (edaspidi: VäM).

Pädev asutus vastutab IMO õigusaktidest tulenevate nõuete õigeaegse ülevõtmise eest Eesti õigusesse ja rakendamise korraldamise vastavalt Vabariigi Valitsuse reglemendis<sup>6</sup>, Välisministeriumi välislepingute riigisisese menetlemise juhisele<sup>7</sup> ja Riigikantselei poliitikakujundamise ja õigusloome protsessis<sup>8</sup> toodud nõuetele, et tagada rahvusvahelise merenduse nõuete tõhus täitmine Eesti jurisdiktsioonis lipu-, sadama- ja rannikuriigina. Uute ettepanekute või muudatuste osas on oluline järgida ka uute regulatsioonidega kaasneva mõju<sup>9</sup> nii õigusloome vajaduse kui rakendamise seisukohast. Nõuete ülevõtmisel peab vastutav asutus tagama eelnõu lisamise Justiitsministeriumi õigusloomeplaani ja selle jõustumisel rakendamisega seotud kulude arvestamise riigieelarves.

Pädeva asutuse määramise eriarvamuste korral otsustakse määramine IMO töös osalemise riigisisese koordineerimise töörühmas, mille majandus- ja taristuminister on käskkirja alusel kokku kutsunud valdkonnaüleste teemade rahvusvaheliseks esindamiseks, või vajadusel valitsusasutuste koostöös. Pädev asutus tagab, et riigi seisukohtade kujundamine, esindamine välissuhtluses ja riigisisese menetlused on tehtud vastavalt eespool viidatud nõuetele ja sellest on teisi asutusi aegsasti teavitatud.

IMO-s esindatavate seisukohtade kujundamisel tuleb silmas pidada asjaolu, et IMO-s esindavad riigid iseennast. Sellele eelneb Euroopa Liidu (EL) pädevusse jäävate teemade koordineerimine EL Nõukogu koostöö tasandil. Riik peab tegema koostööd heas usus ja oskama ette näha nii EL huvide seisukohast kui ka IMO tasandil riigi huvide esindamise kitsaskohti ja koordineerima need eelnevalt huvigruppidega riigis.

6 <https://www.riigiteataja.ee/akt/119012011004?leiaKehtiv>

7 <https://vm.ee/rahvusvaheline-oigus-ja-kuberdiplomaatia/rahvusvaheline-oigus/valislepingute-riigisisese-menetlemise>

8 <https://riigikantselei.ee/valitsuse-too-planeerimine-ja-korraldamine/poliitikakujundamise-ja-oigusloome-protsess>

9 [https://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/elfinder/article\\_files/mojude\\_hindamise\\_metoodika.pdf](https://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/elfinder/article_files/mojude_hindamise_metoodika.pdf)



Asutused ja IMO õigusaktidest tulenevad ülesanded nendes asutustes:

## **MKM**

1. Valdkonna koordinaator
2. Meresõidu ohutuse poliitika ja mereliikluse hõlbustamise poliitika väljatöötamine ja rakendamine.
3. Merendusvaldkonna, va merekeskkonnaalane, õigusloome

## **SiM**

**(Flag State, Coastal State)**

1. Riigi sisejulgeolek, avaliku korra kaitse
2. Piirivalve
3. Otsingu ja päästetööd,
4. Kodakondsus ja ränne

## **KaM**

**(Coastal State)**

1. Merejulgeolekualane keskne juhtimine ja ohuhinnangute koostamine.

## **KEM**

**(Coastal State)**

1. Mereressursside kaitse ja kasutamise korraldamise poliitika kujundamine ja rakendamine;
2. Laevandusega seotud ülesanded järgneva loeteluna:
  - jäätmetekke vähendamise, saasteainete tekke ja mõju vähendamise poliitika kujundamine ja rakendamine;
  - põhimääruse kohaselt: korraldab rahvusvahelise merekeskkonna kaitse poliitika kujundamist;
  - merekeskkonna kaitset ja kestlikku kasutamist reguleerivate rahvusvaheliste kokkulepete rakendamist nii Eesti jurisdiktsioonis oleval merealal kui ka rahvusvahelistes vetes,;
  - kliimapoliitika väljatöötamine ja rakendamine, riigi esindamine keskkonna- ja kliimaalastes tööorganites.

## **VM**

1. Rahvusvahelised suhted
2. Välislepingud

## **Politsei- ja Piirivalveamet (PPA) (CS)**

1. Järelevalve
2. Otsingu- ja päästetööde tegemine

## **Päästeamet (PäA) (CS)**

1. Otsingu- ja päästetöödel osalemine kaldalähedasel merel
2. Rannikureostuse likvideerimine

## **Merevägi (MV) (CS)**

1. Merereostuse avastamine, lokaliseerimine ja likvideerimine
2. Riigipiiri valvamine merel

## Transpordiamet (TRAM)

1. Laevaregistri pidamine ja laevade registreerimine.
2. Laevade tehnilise seisundi ja meresõiduohutuse nõuetele vastavuse kontrollimine ja sertifitseerimine (FS).
3. Eestisse saabuvate laevade meresõiduohutuse riikliku järelevalve teostamine (PS) ning õnnetusjuhtumite ja rikkumiste menetlemine.

## Ohutusjuurduse Keskus (OJK)

1. Laevaõnnetuste uurimine

## Keskonnaamet (KKA)

1. Ohtlike ainete ja jäätmete käitlemiseks keskkonnalubade andmine.
2. Jäätmearuannete vastuvõtt.
3. Korraldab keskkonnale tekitatava kahju vältimist.
4. Jäätmeseadusest tulenevate nõuete täitmise riiklik järelevalve.
5. Keskkonda ohustava reostuse tekkimise asjaolude ja reostaja väljaselgitamine ning sunnivahendite kohaldamine ning süüteo raames vastutusele võtmine.
6. Keskkonnaohutuse pidev järelevalve.

## Tööinspeksioon (TI) (FS)

1. Töötervishoiu ja tööohutuse nõuete täitmise järelevalve ettevõtete kohapealse kontrolli käigus.
2. Tarnitavate isikukaitsevahendite turujärelevalve.

## Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) (FS)

1. Teostab riiklikku järelevalvet tösteseadmete, masina- ja elektriõhutuse ning ehituse valdkondades.
2. Kontrollib rajatise projekti ja ehitamist.

## 2. Kaasamine

Välispoliitika kohaselt on Eesti väikese, avatud ja ekspordist sõltuva riigina haavatav üleilmsetest muutustest. Välissuhtluses on oluline lähtuda kestlikust arengust ja stabiilse äri- ning ettevõtluskeskkonna loomisest. Juhindutakse põhimõttest, et mida suurema mõjuga on otsus, seda suurem peaks olema osalemisvõimalus. Rakendamise seotud asutuste ja huvigruppide kaasamine peab looma eeldused Eesti välispoliitiliste eesmärkide võimalikult tõhusaks saavutamiseks.

Riigikantselei koostatud „Poliitikakujundamise ja õigusloome protsess“<sup>10</sup> loob samm-sammult juhise IMO regulatsiooni väljatöötamise kavatsusest kuni regulatsiooni riigis ülevõtmiseks vajalike sammude kohta.

Huvigrupid, keda IMO-s vastuvõetavad poliitilised eesmärgid ja regulatsioonid puudutavad, tuleb kaasata menetlusse esimesel võimalusel kaasamise hea tava<sup>11</sup> kohaselt ning arvestades IMO töös osalemise riigisisese koordineerimise töörühma ülesandeid ja tähtaegu.

3. IMO-s heakskiidetud regulatsiooni ülevõtmine riigisisesse õigusesse toimub vastavalt Välisministeeriumi välja töötatud välislepingute riigisisese menetluse juhendile<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> <https://riigikantselei.ee/valitsuse-too-planeerimine-ja-korraldamine/poliitikakujundamise-ja-oigusloome-protsess>

<sup>11</sup> <https://riigikantselei.ee/kaasamise-hea-tava>

<sup>12</sup> <https://vm.ee/rahvusvaheline-oigus-ja-kuberdiplomaatia/rahvusvaheline-oigus/valislepingute-riigisisese-menetlemise>

## 4. Rakendamine

Õigusloome käigus ja rakendamisel tuleb arvestada, et õigusaktid kehtivad kogu Eesti Vabariigi territooriumil, sealhulgas ka merel. Strateegia järelevalve roll on IMO töös osalemise riigisisese koordineerimise töörühmal, kes hindab käesoleva strateegia rakendamise tõhusust ja vajadusel lisameetmete rakendamist. Strateegia rakendamisel on peamiseks töövahendiks ja juhitudakse IMO assamblee resolutsioonist „*Non-exhaustive list of obligations*“ (A 32/Res.1157<sup>13</sup>), mida assamblee vaatab üle ja uuendab igal kohtumisel, kus fikseeritakse konkreetsete normide eest vastutav asutus ja kohustuse sisu.

## 5. Aruandlus ja IMO teavitamine

IMO regulatsioonides ja dokumentides<sup>14</sup> on sätestatud riigi aruandluse esitamise nõuded. Pädev asutus vastutab oma valdkonna aruandluse õigeaegse ja korrektse esitamise eest. Peamine aruandluse esitamise platvorm on IMO veebipõhine GISIS andmebaas<sup>15</sup>. Teatud juhtudel loetakse IMO teavitatuks EL veebipõhise andmebaasi THETIS<sup>16</sup> täitmisel. Sellisel juhul peab pädev asutus veenduma, et andmed edastatakse IMO-le.

## 6. IMO töös osalemise riigisisese koordineerimise töörühma roll ja ülesanded käesoleva strateegia rakendamisel

IMO töös osalemise riigisisese koordineerimise töörühma moodustab valdkonna üldist koordineerivat rolli omav majandus- ja taristuminister.

Pädev asutus annab ülevaate vähemalt 1 kord aastas IMO töös osalemise riigisisese koordineerimise töörühma kohtumisel käesoleva strateegia rakendamisest oma haldusalas, sealhulgas järgmisest punktidest:

- III koodeksi reguleerimisalasse jäävate konventsioonide muudatuste ülevõtmise hetkeseis ja sellekohane ülevaade õigusloomeplaanis (ülevõtmisel olevad aktid ja IMO-s vastuvõetud ning riigis menetlemist vajavad aktid - memodest „järgmised tegevused ja regulatsioonide ülevõtmine“ (memo vorm lisatakse IMO töös osalemise riigisisese koordineerimise töörühma käskkirjale));
- kaasamise tulemused;
- rakendamise hetkeseis ja probleemid (näiteks: mis on vahepealsel perioodil lahenenud, mis vajab valdkonnaülest koordineerimist - kohustuste nimekiri IMO assamblee resolutsioonist „*Non-exhaustive list of obligations*“);
- aruandlus oma pädevusalas;
- ülevaade mittevastavuste ja märkuste kõrvaldamise hetkeseisust;
- tähelepanekud ning ettepanekud parendusteks.

<sup>13</sup> <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/MSAS/Basic%20documents/A%2032-Res.1157.pdf>

<sup>14</sup> [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1139\(31\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1139(31).pdf)

<sup>15</sup> <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

<sup>16</sup> <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis>

