

---

**Majandus- ja  
Kommunikatsiooniministeerium**

---

---

**“Eesti merenduspoliitika”  
2012-2020**

---

## Sisukord

Sisukord.....	2
Sissejuhatus .....	3
1. Eesti merenduse hetkeolukord.....	5
1.1 Merenduse klastripõhine käsitlus .....	5
1.2 Seos teiste arengukavadega .....	7
1.3 Hetkeolukorra analüüs.....	8
1.3.1 Eesti merendus rahvusvahelises konkurentsisis.....	8
1.3.2 Merendussektori roll Eesti majanduses tervikuna.....	9
2. Merenduse arengukava.....	12
2.1 Merenduse visioon. ....	12
2.2 Prioriteetsed suunised ja eesmärgid merenduse edendamiseks. ....	13
PRIORITEET 1 – Merenduse ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline .....	13
Eesmärk 1 – Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline. ....	13
Eesmärk 2 – Kaubavood läbi Eesti sadamate on suurenenud.....	18
Eesmärk 3 – Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud.....	24
Eesmärk 4 – Eesti laevaehitus ja – remont on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised.....	28
PRIORITEET 2 - Merendus on ohutu, turvaline ja merekeskkonna seisund on paranenud .....	34
Eesmärk 5 – Ohutus ja turvalisus veeliikluses ja sadamates on paranenud. ....	34
Eesmärk 6 – Merekeskkonna seisund on paranenud.....	49
PRIORITEET 3 – Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut.....	55
Eesmärk 7 – Merenduse korraldus ja seadusandlik baas on tõhusamad .....	55
PRIORITEET 4 - Eesti merendusharidus ning teadus- ja arendustegevus on kaasaegsel tasemel. ....	63
Eesmärk 8 - Eestis antav merendusharidus kindlustab kõigile merendussektori valdkondadele vajalike spetsialistide kaasaegse õppe tasakaalustatud mahus. ....	63
Eesmärk 9 –Eestis loodud merenduse teadustöö maht ja kvaliteet on tõusnud.....	70
PRIORITEET 5 –Rannaäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut, merekultuuripärandit kantakse edasi. ....	72
Eesmärk 10 –Mereturism ja merenduse ning randlusega seotud ettevõtlus on arenenud. ....	73
Eesmärk 11 – Merekultuuripärandi ja -traditsioonide säilimine on tagatud.....	80
3. Arengukava elluviimine. ....	84
3.1 Juhtimisstruktuur.....	84
3.2 Maksumuse prognoos.....	85
3.3 Lühendite selgitus.....	93

## Sissejuhatus

Riiklik arengukava „Eesti merenduspoliitika 2012-2020“ on Vabariigi Valitsuse kinnitatud valdkondade ülene arengukava, mis koondab strateegilised eesmärgid ja nende saavutamiseks vajalikud tegevused merenduse arengu soodustamiseks. Poliitikadokumenti täiendab neljaks aastaks koostatud rakendusplaan, mis kirjeldab detailsemalt elluviimiseks planeeritavaid tegevusi, väljundeid, rakendajaid ja finantsplaani.

Arengukava on koostatud ministriumide vahelises koostöös, kaasates kõiki arengukavast huvitatud osapooli. Oma sisendi on andnud nii ettevõtted, erialaliidud, haridus- ja teadusasutused kui ka mittetulundusühingud. Arvestatud on varem tehtud valdkondlikke arengukavu, strateegiaid, arenguprogramme jms.

Kuna arengukava on valdkondade ülene, on see seotud paljude kehtivate ja väljatöötatavate arengukavade ja teiste strateegilise planeerimise dokumentidega. Samas üritatakse vältida dubleerimist ning seetõttu annab arengukava mitmete teemade osas üldise suunise edaspidisteks tegevusteks ning täpsemad meetmed ja tegevused kajastatakse valdkondlikes dokumentides. Samuti on arengukava põhifookus suunatud meremajandusega seotud tegevustele ja nende mõjudele. Nt merega seotud keskkonnanahoiu osas käsitletakse meremajanduse mõju, jättes välja tööstuse ja põllumajanduse mõju.

Tulenevalt merenduse rahvusvahelisest mõõtmest on arengukava tugevalt mõjutatud Euroopa Liidu vastavasisulistest dokumentidest ja käsitleb teemasid, mis ELi tasemel on merenduses prioriteetseteks seatud. Eesti eesmärgid ühtivad põhilistes aspektides ELi seatud eesmärkidega, eelkõige „Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitikas“ tooduga.

Merenduse arengukava koostamise eesmärk on välja töötada merenduse sektoreid omavahelises koostoimes käsitlevad suunised merenduse edendamiseks, et realiseerida maksimaalselt Eesti potentsiaal mereressursi kasutamisel ning säilitamisel. Ühest küljest sõltub merendusest suur osa Eesti majandusest, kuna u 60% Eesti ekspordist ja impordist toimub meritsi. Teisest küljest võimaldab avatus merele koos asukohaga suurte kaubavoogude teel Eestil teenida olulist sissetulekut rahvusvahelisest kaubaveost, 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 turuosaliste vaheline koostöö.

Lisaks majandustegevusele mõjutavad meri ning siseveed inimeste elukeskkonda, teistpidi mõjutab inimese tegevus omakorda merekeskkonda. Seega tuleb koos majandustegevusega käsitleda elukeskkonna, regionaalarengu ning keskkonnanahoiu teemasid.

Kuigi juba praegu toimivad paljud merenduse valdkonnad efektiivselt, on merenduse kui terviku potentsiaal siiski maksimaalselt kasutamata. Et potentsiaali maksimeerida, lähtutakse käesolevas dokumendis seisukohast, et kõik merega seotud küsimused on omavahel seotud, toetavad üksteist ja neid peab käsitlema tervikuna. Selle tulemusena jõutakse olukorrani, kus suurenenud on merendusega seotud ettevõtluses loodav lisandväärtus, on loodud täiendavaid võimalusi väikeettevõtluseks, kaldaäärne elukeskkond on atraktiivne ja soodustab inimeste paikseks jäämist rannikuaärsetesse regioonidesse, vähenenud on keskkonna koormus ning õnnetused merel, veekogudel ja sadamates.

Merenduse arengukava koostamisel lähtuti põhimõttest, et Eesti mereala on Eesti Vabariigi territooriumi lahutamatu osa<sup>1</sup>, kus Eesti viib ellu oma majanduslikke, kultuurilisi, keskkonna-alaseid ja

---

<sup>1</sup> Eesti merealana saab käsitleda ka majandusvööndit, mis antud kontekstis ei ole siiski Eesti Vabariigi

julgeoleku huvisid. Samas teadvustame me, et merendusega seotud küsimused on sageli laia rahvusvahelise mõjuga ning merenduse areng saab toimuda ainult konstruktiivses rahvusvahelises koostöös. Tulenevalt oma geograafilisest asendist soovib Eesti olla strateegiline partner ülemaailmses tarneahelas ja tagada Eestis pakutava transporditeenuse kõrgeim kvaliteet. Välja töötatud meetmed ja tegevused on kooskõlas Euroopa Liidu vastavasisuliste poliitikate ja juhistega. Eesti leiab, et Läänemere keskkonnaseisundit on võimalik parandada ja säilitada ainult rahvusvahelises koostöös. Eesti seisab rahvusvahelises suhtluses väärtuste eest, mis aitavad järeltulevate põlvete jaoks säilitada ja parandada Läänemere keskkonda.

# 1. Eesti merenduse hetkeolukord

## 1.1 Merenduse klastripõhine käsitlus

Äriklastri on mingis piirkonnas paiknev ja laiemalt või kitsamalt määratletud tegevusvaldkonnas tegutsev ettevõtete ja institutsioonide võrgustik. Klastrisse kuuluvad omavahel seotud üksused, mis aitavad suurendada konkurentsivõimet<sup>2</sup>.

Ka merendus on valdkond, milles tegutsevad ettevõtted võivad aidata kaasa vastastikusele produktiivsuse suurenemisele. Oluline on aga silmas pidada, et mere olemasolu ei tähenda veel ilmtingimata merendusklatri olemasolu. Tugeva merendusklatri eksisteerimiseks peavad reaalselt eksisteerima ka selle erinevate osade vahelised seosed.

Meremajanduse peatüki all kirjeldatud sektorite ja mõningate täiendavate sektorite (nt haridussüsteem, teadus- ja arendustegevus, maantee- ja raudteetransport) vahelised sidemed on kindlasti erineva tugevusega, kuid siiani ei ole nende sidemete tugevust reaalselt hinnatud. Seetõttu räägitakse arengukavas edaspidi mitte niivõrd merendusklatri, kui edaspidi merendussektorist ja meremajandusest ning sellega seotud valdkondadest. Arengukava eesmärk on keskkonna loomine, mis võimaldaks võrgustiku tekkimist ja sidemete tugevnemist turuosaliste vahel nii, et tulevikus saaks rääkida toimivast merendusklatri, kus erinevad merendusega seotud tegevused reaalselt üksteist täiendavad ja selle läbi ka lisandväärtust suurendavad.

Euroopa Komisjon on määratlenud ELi merendusklatri osad oma töödokumendis „Maritime Cluster“. Eesti kontekstis lähtume me suure osas EK käsitlusest, kuid tulenevalt meie merendussektori rõhuasetustest on tehtud sellesse teatud muudatused. Erinevalt EKst käsitleme me haridust koos teadustöö ja uuringutega, sest Eestis on need tihedalt seotud ning haridusel on kriitiline tähtsus merenduse konkurentsivõime tõstmisel.

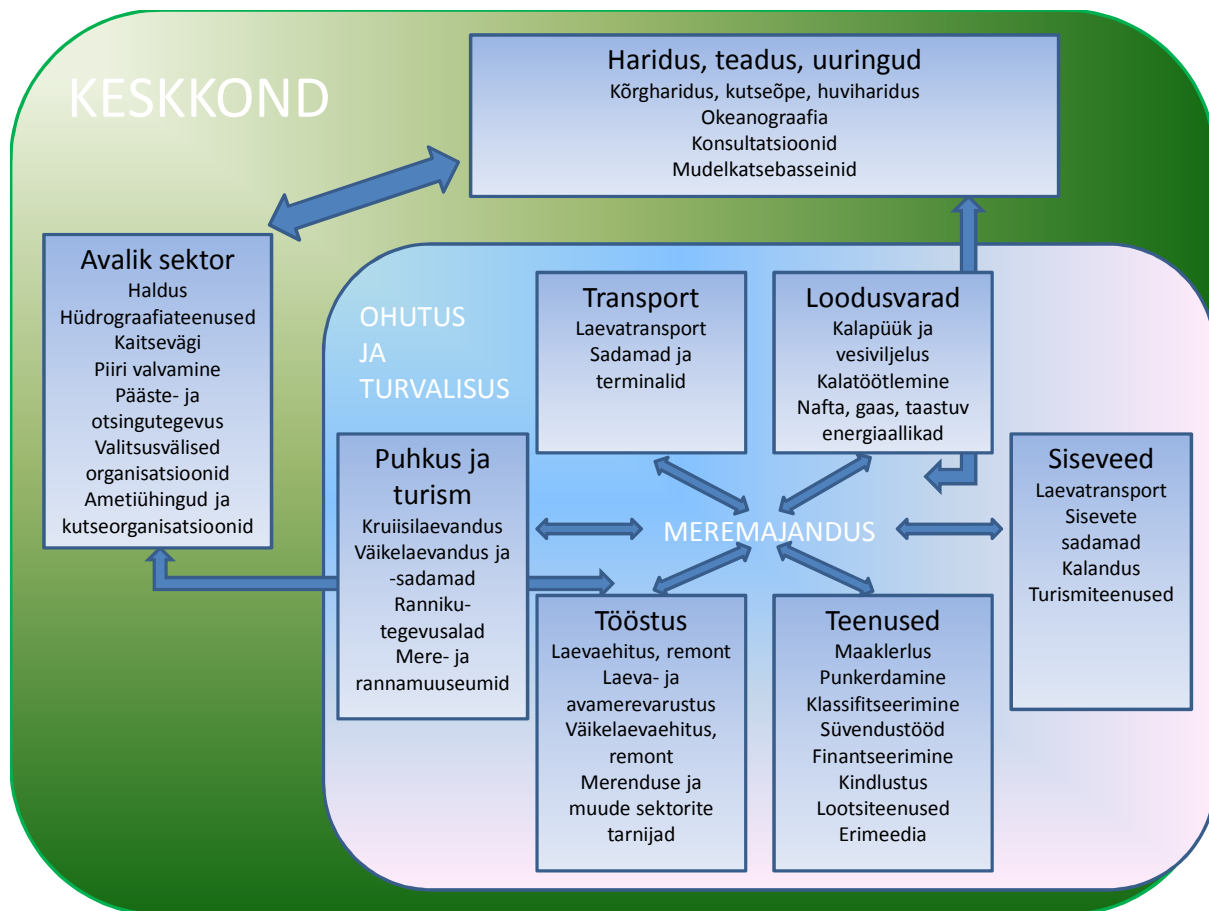
Eraldi peatüki all on arengukavas peetud otstarbekaks käsitleda ka sisevett, kuna see on geograafiliselt koondunud Ida- ja Kagu-Eestisse ning sellel puudub otsene väljapääs merele. Seetõttu seisab sisevete areng eraldi ülejäänud merenduse arengust, kuigi mõlemad omavad läbi hariduse, väikelaevaehituse, väikesadamate, keskkonnahoiu jms kokkupuutepunkte ülejäänud sektoriga. Sisevete aktiivsema kasutuse põhiline eesmärk on turismi, rekreatsiooni, kalanduse ja elukeskkonna areng. Sisevetel praktiliselt puudub kaubavedu, mis on muidu merenduse keskne arengumootor. Kuid turismi arengu kaudu on sisevetega seotud tegevusi võimalik kasutada ettevõtluse edendamiseks, et suurendada nende piirkondade atraktiivsust nii elu- kui ka töökeskkonnana.

Tuleb ka tähele panna, et hetkeolukorra kirjelduses on lähtutud olemasolevast statistikajaotusest, mis alati ei kattu täpselt alltoodud klatri jaotusega. Tulevikus on vajalik täpsustada statistika kogumist, nii et see vastaks käesolevale klatri jaotusele.

---

<sup>2</sup> Porter, M. E. 1998, *Clusters and the new economics of competition*, Harvard Business Review, 1998.

Joonis 1. Merendussektori sisesed seosed



Kuna klasteri sidemed kogu sektori vahel ei ole hetkel tugevad ja nende arendamine on pikaajaline protsess, siis on algselt mõistlik keskenduda valdkondlike klasterite tugevdamisele. Kõige parem näide on siin väikelaevaehitus, kus mõne aastaga on üles ehitatud realselt toimiv klaster. Klaster annab ettevõtetele ligipääsu ressurssidele, mida iga ettevõtte üksi ei pruugi olla võimeline endale lubama – teadmised, kogemused, turundus, välisturud ja müügikanalid. Need võivad soodustada väike- ja keskmise suurusega ettevõtetele ning teadusasutustele ligipääsu rahvusvahelistele projektidele, suurendada ettevõtte tootlikkust, olla innovatsiooni mootoriks ning luua sünergiat. Tugevad suuretted toetavad tugeva klasteri teket, tõmmates endaga kaasa väiksemaid ettevõtteid.

Üks Eesti merendussektori nõrkade klasterisidemete oluline põhjus on väike kaubalaevastik. See tähendab, et Eesti sadamaid läbivaid kaubavooge teenindavad peamiselt teiste riikide ettevõtetele kuuluvad laevad. Lühikeses perspektiivis ei ole see otseselt probleem – sadamad ja logistikasektor loovad lisandväärtust sõltumata sellest, millise laevaga kaupu veetakse. Kuid pikas perspektiivis tähendab see, et ei teki tugevaid sidemeid laevanduse ja teiste valdkondade ettevõtete vahel, nt jääb tagasihoidlikuks teadmiste ja oskuste ülekandmine. Meresõidukogemusega meremeeste tööle minemine kaldapealsetesse sektoritesse tõstab viimaste konkurentsivõimet oluliselt. Juhul, kui pole piisavalt kogemustega meresõitjad, tekib teatud hetkel kaldapealses merendussektoris kvalifitseeritud tööjõu puudus. Hetkel kompenseerib seda teiste riikide laevadel töötavate meremeeste suur hulk, kuid kui ka see hakkab langema, võib kogu merendussektorit oodata kvaliteetse tööjõu puudus. See on ka üks põhjusi, miks arengukavas on oluliselt rõhku pandud Eesti laevanduse konkurentsivõime tõstmisele.

## 1.2 Seos teiste arengukavadega

Merenduse arengukava on tihedalt seotud mitmete teiste strateegilise planeerimise dokumentidega. Kõige olulisemad seosed on transpordi arengukavaga aastateks 2016-2013, HELCOMi Läänemere tegevuskavaga, kalanduse strateegiaga 2007-2013 ja turismi arengukavaga 2007-2013. Sealjuures on võimaluse korral välditud teemade käsitlemise dubleerimist. Nt turismi valdkonnas käsitletakse peamiselt reisilaevanduse konkurentsivõimet ja väikesadamatega seotud turismi, jättes maal pakutavad turismiteenused turismi arengukava käsitleda.

Arengukavas nähakse ka ette eraldi planeeringudokumentide koostamist valdkondadele, mis seda vajavad ja mille detailne käsitlemine antud arengukavas oleks liiga mahukas. Peamiselt on need valdkonnad, mille kehtiv planeeringudokument hakkab lähiajal lõppema, ning mis vajaksid seetõttu dokumendi koostamist uueks perioodiks.

Arengukavas ei käsitleta põhjalikult kalanduse valdkonda, sest kalanduse arengu planeerimisega tegelevad Põllumajandusministeerium ja Keskkonnaministeerium, lähtudes Euroopa Liidu ühisest kalanduspoliitikast. Programmiperioodiks 2007–2013 on vastu võetud “Eesti kalanduse strateegia 2007–2013” ja “Euroopa Kalandusfondi rakenduskava 2007–2013”. Järgmiseks programmiperioodiks 2014–2020 töötatakse välja nii uus strateegia kui ka rakenduskava. Merenduspoliitikaga antakse ainult olulisemad suunised, mis puudutavad kalandusega seotud sadamate arendamist, kalandushariduse tagamist ja kalavarude kindlustamist.

Merenduspoliitikaga seotud arengukavad on järgmised:

- Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030.
- HELCOMi Läänemere tegevuskava
- Eesti merestrategie (välja töötamisel).
- Eesti maaelu arengukava 2007–2013.
- Eesti regionaalarengu strateegia 2005–2015 .
- Eesti riigi kultuuripoliitika põhialused.
- Eesti riiklik turismi arengukava 2007–2013.
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia “Säästev Eesti 21”.
- Riiklik struktuurivahendite kasutamise strateegia 2007–2013.
- Kütuse- ja energiamajanduse pikaajaline riiklik arengukava aastani 2015.
- Transpordi arengukava 2006–2013.
- Eesti jäämurdmise arengukava 2006–2013.
- Üleriigiline planeering “Eesti 2030+”, eelnõu
- Eesti kalanduse strateegia 2007–2013.

- Riiklik merereostustõrje plaan.
- Eesti kultuuripärandi hoidmise ja väärtustamise arengukava aastani 2030 (koostamisel).
- Looduskaitse arengukava aastani 2020 (koostamisel).
- Liikumisharrastuse arengukava 2011-2014.
- Kõrgharidusstrateegia 2006–2015.
- Eesti kutseharidussüsteemi arengukava 2009-2013.
- Eesti teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni strateegia 2007–2013.

## 1.3 Hetkeolukorra analüüs

### 1.3.1 Eesti merendus rahvusvahelises konkurents

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

Eriti tugevalt mõjutab globaalne konkurents laevandust, seda läbi ettevõtete õiguse registreerida oma laevu teiste riikide registritesse (nn. lipuriigi valimine). Selline laev toimib nagu teises riigis registreeritud tütarettevõtte, talle kehtivad antud riigi õigused ja kohustused, maksud jms. Erinevalt tütarettevõtetest on laevad aga mobiilsed ja neid saab kasutada sõltumata sellest, millises riigis nad registreeritud on. Kuigi registri valimisele eksisteerivad teatavad piirangud mis tulenevad laevade tehnilistest tingimustest, tööjõu värbamisest jne, on siiski suhteliselt lihtne registreerida laev teise riigi lipu alla ning värvata sellele välismaalastest meeskond. Sisuliselt tähendab see, et kõrgemate maksumäärade ja kallima tööjõuga riikide laevaomanikud registreerivad oma laevad nn mugavuslipu riikide registritesse ning värbavad neile meeskonna riikidest, mille kodanikud ei maksa oma riigile teenitud tulude pealt makse. Selliste ebavõrdsete konkurentsivõimude vähendamiseks võimaldab EL oma liikmesriikidel toetada kohalikku laevandust erinevate meetmete kaudu, millest peamised on maksudega seotud soodustused. Ka Eestis on alates 2007. aastast lubatud riigiabi võimalusi kasutatud, tagastades kaubalaevade omanikele laevapere liikmete töötasult makstud sotsiaalmaksu, kuid see pole osutunud piisavaks, et tuua registrisse tagasi laevu, mis 2007. aastaks olid lahkunud.. Seetõttu jääb Eesti riigil saamata tulu laevapere liikmete maksude näol. Kui sellega kaasneb meremeeste arvu vähenemine, tekib pikas perspektiivis risk oskusteabe edasiandmise katkemiseks merendussektoris, mis tähendab ka teiste valdkondade (sadamad, logistika) konkurentsivõime vähenemist. Seetõttu vajab toetusmeetmete rakendamise jätkamine täiendavat analüüsi.

Võrreldes laevandusega on Eesti sadamate ja logistikaettevõtete konkurentsivõime hea. Eesti asub olulisel rahvusvahelisel kaubateel ida ja lääne vahel, olles üks kiiremaid ühendusteid Peterburi ja Moskva regiooni ning Lääne-Euroopa vahel. Eesti sadamad teenindavad u 10% Läänemere idaosa sadamaid läbivatest kaubavoogudest. Sadamatest sõltub ka oluline osa Eesti ekspordist – kogutonnažilt läks 2011. aastal läbi sadamate üle 60% Eesti ekspordist. Siinsetel sadamatel on head looduslikud tingimused, Eesti ettevõtete tooted ja teenused on kõrge kvaliteediga ja konkurentsivõimelise hinnaga ning Eesti ärikultuur on usaldusväärne. Seetõttu võidakse hinnata Eestit kui tarneahelat isegi juhul, kui see ei ole kauba omanikule kõige lühem või odavam. Põhilised

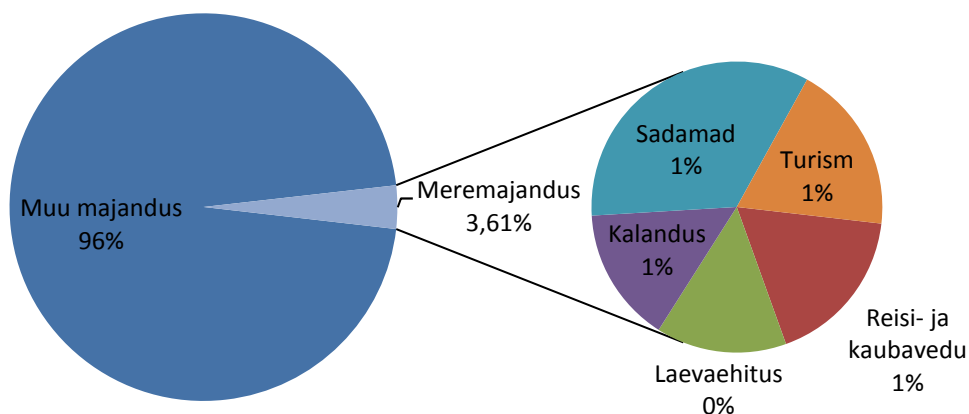


probleemid on seotud transiidikoridori läbilaskevõimega maismaatranspordis. Selleks, et oluliselt suurendada Eestit läbiva kauba mahtu ja loodavat lisandväärtust, on vajalik kogu sektorit hõlmav eesmärgistatud koostöö.

### 1.3.2 Merendussektori roll Eesti majanduses tervikuna

Kui vaadata kogu meremajandust tervikuna, siis võib Maksu- ja Tolliameti ning Äriregistri andmetele tuginedes võib öelda, et meremajanduse osakaal hõives on 3,61%, maksulaekumistes 3,03% ning ettevõtete poolt loodavas lisandväärtuses<sup>3</sup> 5,50%. Eeltoodu tähendab, et merendussektor annab otseselt tööd vähemalt 20581 inimesele. Eesti statistika jaotus 2010. aastal ei ole selline, mis annaks sektorist täpse ülevaate. Nt on sellest jaotusest välja jäetud logistikasektori need ettevõtted, mis tegelevad nii mere kui ka maismaatranspordiga. Maksu- ja Tolliameti ja Äriregistri andmetele tuginedes võib seega öelda, et tegu on minimaalsete numbritega. Tegelik hõive ja maksulaekumine on pigem suuremad.

Varasemates uuringutes<sup>4</sup> on leitud, et merenduse valdkonna 100 suurema ettevõtte kogukäive 2008. aastal ulatus üle 1,9 miljardi euro. Arvestades, et kõigi Eesti ettevõtete kogukäive oli antud aastal 44,7 miljardit eurot, siis viitab ka see umbes 5% osale kogu majandusest.

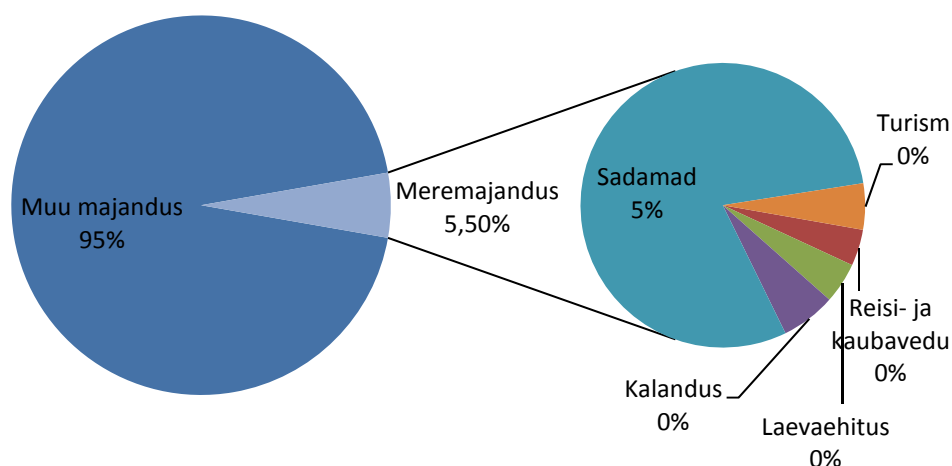


**Joonis 2.** Meremajanduse osakaal tööhõives 2010. aastal<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Lisandväärtus on ärikasumi, tööjõukulude ja põhivara kulumi summa.

<sup>4</sup> Mereakadeemia (2006). Merenduse klasteruuring.

<sup>5</sup> Allikas: Maksu- ja Tolliameti andmed, MKMi arvutused. Andmed ei ole võrreldavad Eesti Statistikaameti tööhõive näitajatega, vaid kajastavad inimeste arvu, kelle pealt on makstud sotsiaalmaksu.



**Joonis 3.** Meremajanduse osakaal lisandväärtuses 2010. aastal<sup>6</sup>

Konkreetset tulu, mida riik saab merendussektorist, näitab ka riigi äriühingutest välja võetud dividendide summa. AS Tallinna Sadama ja AS Eesti Lootsi 37,9 miljoni euro suurusest puhaskasumist 2011. aastal võttis riik 2012.a. välja dividendidena 47,7 miljonit eurot ning sai lisaks 12,7 miljonit eurot tulumaksu. See moodustab 37% äriühingutest välja võetud dividendide summast.

Ülaltoodud numbrid (va turism) põhinevad kitsamalt merendusega seotud tegevusalade andmetel. Tegelikult ei piirdu merenduse majanduslik olulisus vaid nimetatud tegevusaladega: merendusega on tihedalt seotud nt ka transiidiklastri muud tegevusalad, nagu kaubavedu maanteel ja raudteel jne. Erinevad eksperdid on transiidi osatähtsuseks hinnanud 5–10% SKP-st, rahvusvaheliste maantee- ja raudteevõrkudega on hõivatud ca 4500 töötajat<sup>7</sup>. Nende tegevusalade käekäik ja konkurentsivõime on otseses vastastikus seoses merendussektori tegevusaladega. Detailsem kvantitatiivne käsitus oleks käesoleva dokumendi formaati arvestades aga liiga ressursimahukas, samuti on see rohkem transpordi tervikliku arengukava kui merendusstrateegia osa.

Nagu eespool mainitud, on meremajanduse kui terviku klastrikäsitus mõnevõrra problemaatiline, kuna sektori osiste omavaheliste seoste tugevus ei ole teada. Sellegipoolest on võimalik kaardistada merendussektori 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 kõige olulisemad, mis on ühised enam kui ühele tegevusalale:

### Tugevused

- Soodne geograafiline asukoht
- Soodsad looduslikud tingimused
- Seotus Euraasia raudtee ja kaubavõrguga
- Ajalooliselt tugev baas – nt töäjõud (meremehed), traditsioonid, kaubasadamate infrastruktuur

<sup>6</sup> Allikas: Maksu- ja Tolliameti andmed, MKMi arvutused.

<sup>7</sup> Kasutatud on lihtsustavat eeldust, et rahvusvaheliste vedudega seotud hõive osakaal on sama, mis vastav osakaal veomahtudes (Statistikaameti andmetel maanteetranspordis 21% ja raudteetranspordis 43%).

## **Nõrkused**

- Transiitkaupade ühekülgsus ja kaubavoogude tasakaalustamatus.
- Pudelikaelad transpordi infrastruktuuris (piiriületused Venemaaga).
- Väikesadamate infrastruktuuri seisukord.
- Konsensuse puudumine transiidi arendamise vajalikkuse osas.
- Merendusosalase riigihalduse võimekuse mittevastavus meremajanduse potentsiaalile.

## **Võimalused**

- Pakutavate teenuste valiku laiendamine.
- Välisriikide huvi investeerimisvõimaluste vastu Eesti sadamates.
- Ettevõtete koostöö omavahel ning riigi- ja haridusasutustega.
- Meremajanduse arenguks konkurentsivõimelise keskkonna loomine.
- Transiidile lisandväärtust andva tööstuse areng.

## **Ohud**

- Konkurents teiste Läänemere äärsete riikide sadamatega.
- Tööjõu kulueelise kahanemine.
- Sõltuvus välisriikide ja rahvusvaheliste organisatsioonide otsustest.
- Eesti ei suuda täita kõiki endale võetud rahvusvahelisi kohustusi (nt. HELCOMi nõuete täitmine, võimekuse langus mereside amortiseerumise tagajärjel jms).

## 2. Merenduse arengukava

### 2.1 Merenduse visioon.

Eesti merendussektor on kõrge lisandväärtusega, atraktiivne ja jätkusuutlik majandussektor, mis tagab merekeskkonna säilimise ning aitab kaasa rannaäärse elukeskkonna ning eluviisi arengule.

Merendussektoris tegutsevad nii rahvusvahelisel turul edukalt konkureerivad suurettevõtted kui ka kohalikku arengut soodustavad väikeettevõtted. Sektori ettevõtted on kaasaegsed ja loovad kõrget lisandväärtust, tagades Eesti väliskaubandusele soodsad transpordikanalid ning tõstes Eesti kui rahvusvahelise transpordikoridori konkurentsivõimet. Sektori pakutavad tooted ja teenused on atraktiivsed, tõstes Eesti majanduse ja turismi sihtkoha mainet.

Sektori merele avaldatav keskkonnakoormus on vähenenud, meresõiduohutus on paranenud ja õnnetused on vähenenud. Tänu infrastruktuuri paranemisele ja väikeettevõtluse arengule on rannikualad ja saared atraktiivne elukeskkond. Merendusega seotud traditsioonid ja kultuuripärand on säilinud ning neid tutvustatakse aktiivselt.

Tegu on kompleksse tervikuga, mis sõltub muuhulgas avaliku sektori tegevuste efektiivsusest ning inimressursi kvaliteedist ja mõjutab läbi vastastikuste seoste üksteist. Selle keskmes on inimene, kes on huvitatud ja motiveeritud sektoris töötama, saab selleks vajaliku hariduse ning tõstab oma tööga sektori konkurentsivõimet. Motiveeritud ja kõrgelt kvalifitseeritud töötajate olemasolu sõltub otseselt elukeskkonnast, kus noored üles kasvavad, ja haridusest, mida nad saavad. Ning vastupidi – inimesed jäävad rannaaladele elama, huvituvad merenduskarjäärist ja omandavad merehariduse juhul, kui eksisteerivad atraktiivsed töökohad.

Tulles tagasi klatrikäsitluse juurde, võib öelda, et arengukavas on kesksel kohal meremajandus, mis sõltub avaliku sektori ja hariduse kvaliteedist ning peab arvestama ohutuse, turvalisuse ja keskkonnahoiu nõuetega. Kõigi tegevustega seostub atraktiivse elukeskkonna loomine ja säilitamine ning kultuuripärandi hoidmine, sest see on eelduseks inimeste huvi tekkimisele merenduse vastu.

Eeltoodust tulenevalt on arengukavas seatud viis prioriteetsset suunda ja 11 eesmärki, mis antud tegevusi käsitlevad:

**PRIORITEET 1** – Merendussektori ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline.

Eesmärk 1 – Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline.

Eesmärk 2 – Kaubavood läbi Eesti sadamate on suurenenud.

Eesmärk 3 – Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud.

Eesmärk 4 – Eesti laevaehitus ja -remont on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised.

**PRIORITEET 2** – Merendus on ohutu, turvaline ja merekeskkonna seisund on paranenud.

Eesmärk 5 – Ohutus ja turvalisus veeliikluses ning sadamates on paranenud.

Eesmärk 6 – Merekeskkonna seisund on paranenud.

**PRIORITEET 3** – Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut.

Eesmärk 7 – Merenduse korraldus ja seadusandlik baas on tõhusamad.

**PRIORITEET 4** – Eesti mereharidus ja teadus- ning arendustegevus on kaasaegsel tasemel.

Eesmärk 8 – Eestis antav mereharidus kindlustab kõigile merendussektori valdkondadele vajalike spetsialistide kaasaegse õppe tasakaalustatud mahus.

Eesmärk 9 – Eestis loodud merendusosalase teadustöö maht ja kvaliteet on tõusnud.

**PRIORITEET 5** – Rannäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning merekultuuripärandit kantakse edasi.

Eesmärk 10 – Mereturism ja merenduse ning randlusega seotud ettevõtlus on arenenud.

Eesmärk 11 – Merekultuuripärandi ja -traditsioonide säilimine on tagatud.

## 2.2 Prioriteetsed suunised ja eesmärgid merenduse edendamiseks.

**PRIORITEET 1 – Merenduse ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline**

Merendussektoris loodavat lisandväärtust võib hetkel hinnata umbes 5,5% SKPst. Kuigi see on juba arvestatav roll kogu majanduses, võiks merenduses loodav lisandväärtus olla suurem – nii läbi olemasolevate tegevuste tõhusamaks muutmise kui ka täiendavate töökohtade loomise teel. Arvestades demograafilisi arenguid, võib keskpikas perspektiivis eeldada üldist tööjõu puudust, mis tähendab, et olemasolevad ja lisanduvad töökohad peavad olema suure tootlikkuse ning lisandväärtusega. Merendussektoris on võimalik luua kõrge lisandväärtusega töökohti, mis aitaksid kaasa Eesti majanduse konkurentsivõime tõstmisele. Selleks tuleb keskenduda tegevustele, milles meil on konkurentsieeliseid ning neid tugevdada. Oluline on ka tõsta merendussektori tegevuste kuvandit, et pikas perspektiivis tagada sektori atraktiivsus tööjõu hulgas.

---

Mõjunäitajad: Merendussektori ettevõtetes loodava lisandväärtuse kasv aastas on suurem kui SKP kasv (%)<sup>8</sup>.

---

Töötajate arv sektoris on 2020. aastaks 25 000<sup>9</sup>.

---

***Eesmärk 1 – Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline.***

### Hetkeolukorra kirjeldus

Reisija- ja kaubaveo<sup>10</sup> kui majandustegevusala osakaal Eesti majanduses on püsinud viimastel aastatel

---

<sup>8</sup> Merendussektoriks loetakse mõlema mõjunäitaja puhul ettevõtteid järgmiste EMTAKi 2008 koodidega: 52221, 52229, 52241, 52101, 52102, 30111, 30112, 30121, 33151, 03111, 03121, 03211, 03221, 50101, 50201, 50202, 50301, 50401, 52291 (60%), 52292, 10201, 78301 (33%), 55101 (49%), 55102 (49%), 55103 (49%), 86905 (31%). Kuigi arengukavas ei ole ette nähtud eraldi meedet kalanduse toetuseks, loetakse kalanduse strateegia antud kontekstis merenduspoliitikaga soetud dokumendiks, mille tegevused on üksteisega kooskõlas ja aitavad kaasa antud mõju saavutamisele. 2010. aastal langes sektori lisandväärtus 2,0%. SKP kasvas samal ajal 3,1%. Allikas: äriregister, MKM-i arvutused.

<sup>9</sup> Kogu merendussektori töötajate arv oli juba 2010. aastal hinnanguliselt 25000. Antud indikaatoris käsitletakse aga ainult neid ettevõtteid, keda on eelmises allmärkuses toodud EMTAKi koodide järgi võimalik käsitleda kui merendusega seotud ettevõtet. 2010. aasta seisuga oli nende töötajate arv 23457.

<sup>10</sup> Siia alla kuuluvad: sõitjatevedu merel ja rannavetes, kaubavedu merel ja rannavetes, laevade pukseerimine

stabiilsena või isegi kasvanud. Eesti töötajate koguarvust oli reisija- ja kaubaveoga hõivatud<sup>11</sup> 2010. aastal ca 0,6% ja see osakaal on võrreldes 2003. aastaga kasvanud. Lisaks Eesti ettevõtetes töötavatele inimestele on suur osa meremeestest tööl teiste riikide ettevõtetes. Nende isikute kohta puudub küll usaldusväärne info, kuid võib eeldada, et teiste riikide laevadel sõitvate meremeeste arv ületab nii Eestis töötavate meremeeste arvu kui ka kogu antud tegevusalal töötavate inimeste arvu, olles vahemikus 3000–5000 meremeest.

Maksulaekumises<sup>12</sup> on vastava sektori osakaal ca 1,0%, mis võrreldes 2003. aastaga on kasvanud ca 0,5% võrra. Samas on oluline silmas pidada, et see kasv on osaliselt tingitud *tax-free* kaubanduse reeglite muutumisest liitumisel Euroopa Liiduga. Kui vaadata tööjõumaksude ja ettevõtte tulumaksu arenguid, siis näitavad need pigem langustrendi.

**Tabel 1.** Tööhõive, maksulaekumised ja lisandväärtus reisija- ja kaubaveo majandustegevusalal 2003., 2009. ja 2010. aastal.

	2003		2009		2010	
	Arv	% töötajate koguarvust	Arv	% töötajate koguarvust	Arv	% töötajate koguarvust
Töötajate arv	2132	0,4%	3 341	0,6%	3 648	0,6%
Maksulaekumised	milj EUR	% kogu-laekumisest	milj EUR	% kogu-laekumisest	milj EUR	% kogu-laekumisest
Kokku, sh	8,3	0,5%	25,2	0,6%	34,0	1,0%
Tööjõumaksud	9,8	0,6%	15,4	0,6%	20,7	1,0%
Ettevõtte tulumaks	0,9	0,7%	0,8	0,3%	1,0	0,5%
Käibemaks	-2,4	—	9,0	—	12,3	—
Kütuseaktsiis	2,2	—	0,6	—	0,0	—
Lisandväärtus	48,3	—	19,1	—	17,8	—

Allikas: Maksu- ja Tolliamet, ärireister, MKMi arvutused

Meretransport mõjutab oluliselt maksebilanssi – 2011. aasta 3,9 miljardi eurosest teenuste ekspordist moodustas meretransport 605 miljonit eurot ehk 15,5%.

Kaubalaevastiku suurus on viimastel aastatel järjepidevalt vähenenud. Kui 2003. aastal oli Eesti lipu all sõitvate kaubalaevade arv 17, siis 2012. aastal on see näitaja oluliselt väiksem, vaid 8. Drastilisemad arengud on toimunud üle 500GT<sup>13</sup> laevade osas, kus laevade arv on langenud üheteistkümnelt viiele (millest realselt sõidab hetkel 2). Oluline on tähele panna, et laevad ja

jms, sõitjatevedu sisevetel, kaubavedu sisevetel, mere lastiveo organiseerimine, laevade agenteerimine. Lisaks eeltoodule on selle sektori alla loetud ka 1/3 sektoris „Muu inimressursiga varustamine“ (EMTAKi 2008 kood 78301) hõivatud inimestest ja sellest sektorist pärit maksulaekumistest. Niisuguse lahenduse põhjuseks on see, et mitmed laevafirmad näitavad oma tööjõudu eraldi juriidilise isiku all, mis kuulub eespool mainitud sektorisse. Samas ei ole muu inimressursiga varustamine eksklusiivselt merendusega seotud. Sellist lahendust kasutavad ka teised ettevõtted. 1/3 on hinnanguline suurusjärk.

<sup>11</sup> Hõivatute osakaal on leitud Maksu- ja Tolliameti andmete põhisel: töötajate arvu, kelle pealt on sotsiaalmaksu tasunud veetranspordi (EMTAKi 2008 kood 50 jt.) ettevõtted, suhe kõigisse inimestesse, kelle pealt on vastaval aastal makstud sotsiaalmaksu.

<sup>12</sup> Käesolevas töös kasutati Maksu- ja Tolliameti andmeid järgmiste maksude laekumise kohta: ettevõtte tulumaks, füüsilise isiku tulumaks, käibemaks, kütuseaktsiis, maamaks, raskeveokimaks, sotsiaalmaks, tollimaks ja töötuskindlustusmaks.

<sup>13</sup> Üldjuhul on üle 500 GT kaubalaevad kõige väiksemad merekaubalaevadeks klassifitseeritavad laevad, väiksemaid aluseid kasutatakse rahvusvahelisel kaubaveol harva.

laevandus ei ole iseenesest kadunud – suuremad laevaomanikud või operaatorid opereerivad jätkuvalt u 60 laevaga, kuid need on registreeritud teiste riikide registrites. Eesti riik ei teeni selliste laevade pealt muud tulu kui operaatorfirma makstavad maksud.

Reisilaevade arv Eesti lipu all on võrreldes 2003. aastaga püsinud oluliselt stabiilsemana ja näidanud isegi kergelt suurenemist – 25lt 26le, arvestamata laevapereta prahitud reisilaevu. Üle 500 GT reisilaevade arv on sama ajaga vähenenud 9lt 8le, arvestamata laevapereta prahitud reisilaevu. Laevapereta prahitud reisilaevade arv on võrreldes 2003. aastaga suurenenud 9lt 10le. Sealjuures on eriti oluline, et nende kogumahutavus on suurenenud 2,5 korda (124 514lt 309 738le), kuna vanad laevad on enamikus asendatud uute laevadega. Tuleb aga tähele panna, et samas on kaks uut reisilaeva mahutavusega kokku 90 000 lahkunud Eesti lipu alt. Regulaarliinidel on reisijate arv võrreldes 2005. aastaga kasvanud ligi 49%<sup>14</sup>. Oluline on mainida, et ligi 8,5 miljonist reisijast moodustavad Tallinn-Helsingi-Tallinn liinil sõitvad reisijad üle 80%.

Eesti laevanduse konkurentsivõime sõltub kahest aspektist: üksikute laevandusettevõtete konkurentsivõimest ning Eesti laevaregistri konkurentsivõimest.

Laevandusettevõtete konkurentsivõime on hea selles osas, mis puudutab korraliku ettevalmistusega tööjõudu ning hariduse infrastruktuuri tööjõu taastootmiseks. Ettevõtetal on olemas kogemus ning nende pakutav hinnatase on rahvusvahelisel turul konkurentsivõimeline. Geograafiline asukoht on siiani taganud ida-lääne suunal küllaltki suured kaubaveod, võimaldades vahendada kaupu Lääne-Euroopa ja Venemaa vahel.

Ettevõtete jaoks on suurim arengut pidurdav takistus uute laevade ostu finantseerimine, kuna omavahendid investeeringuteks on piiratud ning laenude saamine keeruline. Pankadel puudub laevandusettevõttele alane kogemus, mistõttu seda sektorit peetakse ebamõistlikult riskantseks. Laevade kõrge hinna tõttu ei ole investeeringute tegemisel abi ka Kredexi antavast käendusest, sest selle maksimaalne suurus on 2 miljonit eurot. Seetõttu on vajalik analüüsida, millised võimalused on riigil laevandussektori investeeringute soodustamiseks.

Kui Eesti ettevõtteid võib lugeda rahvusvaheliselt konkurentsivõimelisteks, siis Eesti laevaregister seda ei ole tulenevalt teiste riikide poolt kasutatavatest konkurentsi moonutavatest meetmetest. Registri konkurentsivõime sõltub tasudest mida võetakse registri toimingute eest, registri riigi maksudest (ettevõtte tulumaks ja tööjõumaksud) ja registriga seotud administratiivsete toimingute lihtsusest. Viimases osas on teatud lihtsustusi tehtud meresõiduohutuse seaduse muudatusega, kuid olulisemad bürokraatiat vähendavad muudatused tuleb läbi viia laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning laeva asjaõigusseaduse muudatustega<sup>15</sup>.

Peamiselt kahjustavad Eesti laevaregistri konkurentsivõimet nn mugavuslipumaade<sup>16</sup> pakutavad võimalused laeva opereerimisega seotud kulude alandamiseks. Laevade registris hoidmiseks on ka Euroopa riigid läinud maksusoodustuste või maksude kompenseerimise teed, kasutades selleks erinevaid lähenemisi. Ettevõtete tulumaks on Eestis konkurentsivõimeline, olles võrreldav teiste riikide poolt pakutud tonnažimaksu süsteemiga, kuid tööjõuga seotud maksukulud on reeglina suuremad kui riikides, mille lippude all laevad valdavalt sõidavad. Ka Eesti rakendab 2007. aastast

<sup>14</sup> Allikas: Eesti Statistikaamet, kahjuks ei paku Statistikaamet metoodiliselt ühtset võrdlust 2003. aastaga.

<sup>15</sup> Kajastatud peatükis „Õiguslik regulatsioon merenduses“

<sup>16</sup> Mugavuslipumaa mõistet kasutatakse erinevates tähendustes. Sageli peetakse silmas registreid, mis ei teosta oma laevade üle piisavat järeelvalvet nt Panama, samas võidakse pidada silmas kõiki registreid, milles valdav enamus laevu ei oma reaalselt seost registri asukoha riigiga. Siin on peetud silmas viimast ning nende hulka kuuluvad ka nt Malta ja Küpros.

meedet, millega tagastatakse Eesti lipu all sõitvale laevaomanikule meremeeste pealt tasutud sotsiaalmaks, mis on võimaldanud järele jäänud laevu Eesti lipu all hoida, kuid see pole olnud piisav et ära läinud laevu tagasi tuua. Samas on oluline arvestada, et kuigi me konkureerime mugavuslipu riikidega, ei ole mõistlik kopeerida nende poolt rakendatud süsteeme, vaid arvestada Euroopa riikide kogemustega, mis on suunatud sellele, et oma lipu alla tuua eelkõige nõ kvaliteetset teenust pakkuvad laevaomanikud. Teatud osa laevu jääb kindlasti sõitma mugavuslipu all.

Maksulaekumiste ja tööhõive vähenemise trendide üheks peamiseks põhjuseks on laevade väljalipustamine. Võõra lipu all sõitvad meremehed reeglina Eestis tulu ei deklareeri (isegi kui laeva omab ja/või opereerib Eesti ettevõtte). Samuti on vähe efektiivseid hoobasid, millega saaks neid sundida seda tegema. Lisaks töötab üle poole meremeestest teiste riikide ettevõtetes. Ametlikult töötab mehitusfirmade kaudu välismaal 1350 meremeest, kuid Veeteede Ameti (VA) andmetele tuginedes võib arvata, et lisaks nendele töötab teiste riikide laevadel u 3000-5000 meremeest. Raske on hinnata täpselt, kui suur on nendelt inimestelt laekuv maksutulu, kuid võib eeldada, et see on minimaalne. Nt on 2500 laevaohvitserist tulu deklareerinud u 50%, kellest enamuse moodustavad Eesti lipu all (Tallink, Saaremaa Laevakompanii) sõitvad meremehed. Seega on sektori töötajatelt tervikuna laekuv maksutulu oluliselt väiksem, kui see võiks olla.

Võimalike kaotatud maksutulude kõrval on väljalipustamisel oluline mõju ka meremeeste sotsiaalsele kaitsele. Kõikide riikidega, mille lipu all Eesti meremehed töötavad, pole Eestil veel sotsiaalkindlustusalaseid välislepinguid sõlmitud. On küll võimalik osta vabatahtlik tervisekindlustus, ja liituda ka vabatahtliku täiendava pensionikindlustusega, kuid see võimalus pole olnud piisavalt atraktiivne võrreldes nende hüvedega, mida saavad sotsiaalmaksu tasuvad töötajad. See soodustab tulevikus sotsiaalsete probleemide tekkimist, kuna sotsiaalmaksu mitte maksnud meremees hakkaks saada ainult rahvapensioni.

Laevade tagasi toomisel Eesti lipu alla on kindel eesmärk, et nendel laevadel sõidaksid Eesti meremehed. Teatud spetsiifilistel erialadel (nt elektromehhaanikud) võib aga lühiajaliselt tekkida puudus Eesti meremeestest, mistõttu on vajalik teatud paindlikkus erandkorras võõrtöötajate kasutamiseks. Seetõttu on vaja üle vaadata ka võõrtöötajate kasutamise põhimõtted laevanduses (sh traallaevadel).

### **Lahendamist vajavad probleemid**

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, ning arvestama muuhulgas traalpüügilaevadega.

Kuna suur osa meremeestest jääb tööle teiste riikide laevadele ka siis, kui Eesti lipu all sõitvate laevade arv suureneb, on vaja tagada nende meremeeste sotsiaalne kaitse, läbi riikidevaheliste sotsiaalkindlustusalaste välislepingute sõlmimise.

Laevastiku suurendamiseks ja uuendamiseks tuleb analüüsida laevandusettevõtetele teistsuguste riiklike tagatiste andmise vajalikkust võrreldes teiste majandussektoritega.



	loomine.	
Meetme taust	Laevade Eesti lipu all opereerimisega seotud kulud peavad olema sarnased meie põhiliste konkurentidega võrreldes (eelkõige Läänemere- äärsed riigid). Nimetatud kulukomponendid on riigiti erinevad ning seetõttu ei ole võimalik ega mõistlik neid otseselt üheltki riigilt üle võtta, küll aga peab nende koosmõju olema antud riikidega võrreldav. Tuleb täiendavalt analüüsida EK teatises 2004/C13/03 ette nähtud võimaluste rakendamist laevanduse toetamiseks, nii et laevandusettevõtetal oleks kindlus tingimuste pikaajalise säilimise osas ja tekiks huvi laevadesse investeerida ning neid Eesti lipu all opereerida.	
Tulemusnäitaja	Eesti lipu all sõitvate üle 500GT kaubalaevade arv on 2030. aastaks vähemalt 50. Vahenäitaja 2020. aastal on 35 laeva <sup>17</sup> .	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laevandusettevõtete (sh traalpuügilaevastik) toetamise süsteemi rakendamise analüüs.</li> <li>- Laevandusettevõtete senisest suuremate tagatiste andmise rakendatavuse analüüs.</li> <li>- Tariifipoliitika üle vaatamine (navigatsiooni-, tuletorni- ja sadamatasud).</li> <li>- Võõrtööjõu kasutamise põhimõtete ülevaatamine spetsiifilistel erialadel</li> <li>- Sotsiaalkindlustusalaste välislepingute sõlmimine.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laevandusettevõtete (sh traalpuügilaevastik) toetamise süsteemi rakendamist on analüüsitud ja tehtud vastavad ettepanekud.</li> <li>- Laevandusele tagatiste andmise rakendatavust on analüüsitud.</li> <li>- Tariifipoliitika on üle vaadatud.</li> <li>- Võõrtööjõu kasutamise põhimõtted on üle vaadatud spetsiifilistel erialadel.</li> <li>- Sotsiaalkindlustusalased välislepingud on sõlmitud.</li> </ul>	<p>MKM – 2012</p> <p>MKM – 2012</p> <p>MKM - kord aastas</p> <p>MKM -2012</p> <p>SoM - 2015</p>

<sup>17</sup> Allikas: Laevaregister. 2012. aasta alguse seisuga oli Eesti lipu all 5 üle 500GT kaubalaeva.

## **Eesmärk 2 – Kaubavood läbi Eesti sadamate on suurenenud.**

Kaubavooge on läbi Eesti sadamate võimalik suurendada eelkõige transiitkaupade osas, kusjuures kasvu põhiline mootor saab olla lääne-ida suunaline ja Kagu- ning Kesk-Aasiast lähtuv kaubavoog. Kaubamahu suurenemine lääne-ida suunal on võimalik eelkõige toiduainete, tarbe- ja kapitalikaupade, tööstusliku toorme, ehitusmaterjalide ja veereva tehnika ning selle komponentide osas. Ida-lääne suunal on võimalik kasvatada mahte nafta ja naftakeemia, vedeldatud gaaside ning mineraalväetiste logistika teenindamisel. Kasvava osatähtsusega on lõuna-põhja suund, mis ühendab Türgit ja teisi Musta mere äärsed maid Soome ja Rootsiga. Eesti ekspordi-impordiga seotud kaubamahtude suurenemine saab toimuda tööstuse arenedes kas läbi välisinvesteeringute või Eesti ettevõtete tootepiiri muutumise.

Kaubavoogude mahu suurendamise eelduseks on Eestit läbiva tarneahela konkurentsivõime parandamine, pannes rõhku eelkõige teenuse kvaliteedile ning loodavale lisandväärtusele. Eesmärk on lisaks kaubakäibe ja TEUde<sup>18</sup> arvu suurenemisele suurendada ka Eesti pinnal kaubale antavat lisandväärtust.

Kuna kaubavoogude osas on merendus ja maismaatransport lahutamatu seotud, siis käsitletakse selle eesmärgi all merendusega seotud logistikasektori arenguks vajalikke tegevusi.

---

Mõjunäitajad: Sadamate kaubakäive on 2016. aastal 50 miljonit tonni<sup>19</sup>.

---

Konteinervedude kasv aastatel 2011–2015 on keskmiselt 20% aastas<sup>20</sup>.

---

### **Hetkeolukord**

Kaubavoogude suurenemise seisukohast on sadamad olulisim merenduse valdkond. Sadamate puhul on vajalik eristada suuri kauba- ja reisisadamaid, väikesadamaid ja kalasadamaid. Üks sadam võib küll kanda kõigi nende kolme funktsioone, kuid reeglina eristuvad kaubasadamad selgelt. Antud peatükis käsitletakse just kaubasadamaid.

Logistikaahela olulise osana on merendussektori arengus võtmeroll sadamatel, samuti mõjutavad need majandustegevuse keskustena nii ümbritsevate piirkondade majandusarengut kui ka linnalist ja looduskeskkonna seisundit.

Eestis on 27 aktiivselt tegutsevat kaubasadamat. Olulisimad neist on ASile Tallinna Sadam kuuluvad Muuga ja Paldiski Lõunasadam ning eraomandis olevad Sillamäe, Kunda, Pärnu ja Paldiski Põhjasadam. Neist suurim on Muuga sadam, mille kaubakäive moodustab olulise enamuse kogu Eestit läbivatest transiitvedudest. AS Tallinna Sadama infrastruktuur võimaldab käidelda nii vedellasti (76% käideldavate kaupade kogumahust), puistlasti (10%) kui ka segalasti ning teenindada konteiner- ja ro-ro tüüpi laevu. Kuigi konteinerlasti osatähtsus on praegu veel väike, on pikemas perspektiivis tõenäoline selle kasv. Muuga konteinerveotermini(de) projektvõimsus on 780 000 TEU aastas (praegu käideldavad veostemahud suurusjärgus 198 tuhat TEU) ning see suudab käidelda konteinerveolaevu mahutavusega kuni 8 000 TEU.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Konteinerite ühik, 1 TEU on tingkonteiner suurusega 20 jalga ehk u 6m.

<sup>19</sup> Allikas: Statistikaamet. 2011. aasta näitaja oli 48,5 miljonit tonni. 2020. aasta sihttase määratakse pärast klasteriprojekti lõppemist 2013. aastal.

<sup>20</sup> Allikas: Statistikaamet. Varasemalt on suurim nelja aasta kasv olnud aastatel 2003-2007, kui keskmiselt kasvas konteinerite vedu aastas 16%. Majanduslanguse ajal on konteinervedude maht langenud, kuid 2011. oli saavutatud kasv 30%

<sup>21</sup> Käesolevas alapeatükis on käsitletud järgmisi tegevusalasid: sadamate töö ja veeteede kasutamise seotud

Kaubaveod tonnides on läbi Eesti sadamate perioodil 2003–2009 vähenenud ca 18% võrra<sup>22</sup>. Samas näitab 2011. aasta statistika AS Tallinna Sadama osas 2003. aastaga võrreldes juba 4,4% tõusu. Kaubavedude hulgas on ülekaalus vedellast, eelkõige naftatooted, mille vedude maht on aga viimastel aastatel vähenenud (2008. aastal veeti toornaftat ja naftatooteid 21% vähem kui viis aastat tagasi). Samas on oluline mainida, et transiitkauba osakaal ulatus 2006. aastal ca 78% ning langus kaubaveomahtudes on aset leidnud pärast 2007. aastat. Langus ei iseloomusta siiski kõiki kaubavedusid, näiteks konteinervedude maht on võrreldes 2003. aastaga kasvanud 98%. Kui 2003. aastal veeti sadamate kaudu 101 tuhat konteinerühikut (TEU), siis 2011. aastaks kasvas see 198 tuhande TEU-ni. Kahjuks on konteinervedude osakaal kogu meretranspordis siiski väga madal ning kõrged kasvunumbrid ei suuda kompenseerida meretranspordi mahtude üldist langust.

Sadamates ja sadamate tegevusega seotud tegevusaladel töötas 2010. aastal 6985 inimest, mis on ligikaudu 10% rohkem kui seitse aastat tagasi ning moodustab veidi üle protsendi hõivatute koguarvust. Samas suurusjärgus on ka nende tegevusalade osakaal tööjõu-, tulu- ja käibemaksutulude laekumises.

**Tabel 2.** Tööhõive, maksulaekumised ja lisandväärtus sadamate majandamise ja sellega seotud logistika tegevusaladel 2003., 2009. ja 2010. aastal.

	2003		2009		2010	
	Arv	% töötajate koguarvust	Arv	% töötajate koguarvust	Arv	% töötajate koguarvust
Töötajate arv	6363	1,1%	5893	1,0%	6985	1,2%
Maksulaekumised	milj EUR	% kogu-laekumisest	milj EUR	% kogu-laekumisest	milj EUR	% kogu-laekumisest
Kokku, sh	8,7	0,6%	51,6	1,2%	52,1	1,5%
Tööjõumaksud	27,1	1,8%	37,8	1,4%	41,9	2,0%
Ettevõtte tulumaks	7,8	6,1%	12,1	5,0%	6,8	3,5%
Käibemaks	-26,2	—	1,7	—	3,4	—
Lisandväärtus	146,7	—	275,1	—	343,2	—

Allikas: Maksu- ja Tolliamet, äriregister, MKMi arvutused

Kaubasadamate käekäik ja arenguväljavaated on seotud kogu ülejäänud transiidiahelaga, eelkõige raudtee- ja maanteetranspordiga Venemaa suunal. Sadamate praeguste ja plaanitavate kaubakoguste käitlemisvõimsuse ärakasutamist piirab muuhulgas nt Eesti-Vene piiriületuste aeglus. Eesti sadamaid läbivaid veosemahte mõjutab konkurents teiste Balti riikidega ning Venemaa merenduspoliitika, millega on võetud suund kodumaiste sadamate eelistamisele. Probleemiks on ka impordi- ja ekspordivoogude tasakaalustamatus: nt konteinertranspordi osas on probleemiks vajadus konteinereid tühjalt tagasi vedada, mis tõstab veoteenuse hinda.

Hoolimata eeltoodust on Eesti sadamatel Läänemerel suhteliselt tugev konkurentsipositsioon. Lisaks soodsale geograafilisele asukohale (sh asukoht transiidikoridoride sõlmpunktis) tuleb rõhutada Eesti suuremate kaubasadamate häid looduslikke tingimusi: suhteliselt heade jääolude tõttu on nad paremini laevatatavad kui mitmed teised Soome lahe sadamad. Samuti on sadamate sügavus piisav

tegevused; laadungikäitlus; vedelike ja gaaside ladustamine; kaubaladude töö; muud veetranspordi teenindavad tegevusalad; veoste ekspedeerimine (60%). Viimast tegevusala arvestatakse osaliselt eeldusel et 60% Eesti kaubaveost toimub meritsi.

<sup>22</sup> Allikas: Eesti Statistikaamet.

suurte (100-125 tuh dwt) laevade vastuvõtuks. Muuga sadam oleks sealjuures võimeline teenindama suuremaid laevu, kui Taani väinadest läbi mahub. Suuremates kaubasadamates on hästi väljaarendatud infrastruktuur erinevate veosteliikide (vedellast, puistlast, konteinerveod jne) vedudeks ning suutlikkus pakkuda usaldusväärset ja kvaliteetset teenust. Kaubavahetust soodustavate tegurite seas on oluline ka see, et Eesti raudteevõrgustik on ühenduses Venemaa raudteevõrguga (sh ühtne rööpmelaius 1520 mm). Eesti sadamad asuvad ka olulisemate maanteed mööda toimivate transiidikoridoride sõlmpunktis (põhja- ja lõunasuunaline kaubavahetus Lääne- ja Kesk-Euroopa ning Põhjamaade vahel, samuti idaläänesuunaline transport Lääne-Euroopa ja Venemaa vahel).

Sadamate infrastruktuur vastab käesoleva hetke kaubamahtudele ning omab ka puhvrit kaubamahtude suurendamiseks. Kuna eelkõige on pikas perspektiivis näha konteinerkaupade mahu suurenemist, siis peavad põhilised investeeringud olema suunatud konteinerite teenindamiseks vajalikku infrastruktuuri.

Venemaa lähedust saab pidada üheks mahtude suurendamise võimaluseks, kuid teisalt võivad sellisuunalised kaubavood mittemajanduslikel põhjustel kujuneda ebastabiilseteks, kuna arvestada tuleb kaubaveomahtude küllaltki tugevat sõltuvust poliitilistest suhetest Venemaaga.

Eelkõige on ASi Tallinna Sadam probleemiks sagedased lahkkelid kohalike omavalitsustega mis tulenevad sadama tegevusega seotud mõjust elukeskkonnale. Kohalikul omavalitsusel võib puududa huvi sadama tegevuse vastu, kui tema elanikud seal ei tööta. Samas ilmneb ka elanike poolt surve piirata sadama tegevust, sest tulenevalt sadama lähedusest tajuvad nad oma elukoha väärtuse langust. Probleem on tingitud asjaolust, et ettevõtjate ja kohalike omavalitsuste vaheline suhtlemine ei lähtu alati majanduslikust koosööst, vaid formaalsete protseduuride järgimisest. Muudatused vedude struktuuris, investorite kaasamine ja tegevuse laiendamine on seotud maavalduste planeerimisega, ehitus ja kasutuslubade saamisega. Kohalikul omavalitsusel on võimalik viivitamisega planeeringute ja erinevate lubade ning kooskõlastuste andmisel piirata oluliselt sadama arengut. Tagasiside ettevõtjatelt näitab kohalike omavalitsuste huvi puudust koostööks. Nt võidakse keskkonna-alaste probleemideta projekte ja taotlusi käsitleda nii pikalt, et need aeguvad. Riigiasutused ei sekku ettevõtjate ja kohalike omavalitsuste vahelistesse probleemidesse, kuigi viivitused ja põhjendamatud keeldumised tekitavad kahju ka riigile. Seega puudub kohati konstruktiivne koostöö mitte ainult ettevõtjate ja kohalike võimude, vaid ka riigi, kohalike omavalitsuste ja ettevõtjate vahel.

Samas omab sadamate areng tähtsust ka regionaalpoliitilisest seisukohast ja sealjuures on positiivne mõju vastastikune. Ida-Virumaal on üheks oluliseks arengumootoriks ja tööandjaks kujunenud Sillamäe sadam koos oma territooriumil tegutsevate terminalidega, kelle kaubavoogude suurenemist toetab samas piirkonnas arenev ettevõtlus.

Initsiatiiv koostöö parandamiseks peab tulema riigisektorilt, mis peab planeerimisprotsessi kaudu selgelt riiklikke huvisid väljendama – seda nii strateegilises kui ka ruumilises planeerimises.

Füüsilisele infrastruktuurile lisaks on sadamate konkurentsivõime arenguks vajalik parandada elektroonilist infrastruktuuri, et lihtsustada ja kiirendada sadamas sooritavaid protseduure (nt erinevate lasti puudutavate dokumentide esitamine riigiametitele). Selleks on alustatud 2011. aastal e-Mereriigi projekti.

Tuleb tähele panna, et sadamate konkurentsivõime sõltub paljuski juurdepääsust sadamatele ning piirini viivast transpordikoridorist tervikuna. Seega tuleb maismaatransporti planeerides tuleb arvestada sadamate loodava kaubamahuga ning investeeringuotsused peavad tagama sujuva kaubavoo liikumise sadamast kuni piirini. Selle aspektiga arvestamine on eriti oluline järgmise riikliku transpordi arengukava koostamisel.

Sadamate infrastruktuuri arendamisel on lisaks kaubavoogude teenindamisele vajalik arvestada nende võimalikku kasutamist riigikaitse- ning sisejulgeolekulisel otstarbel, nt strateegilistes olukordades sildumiseks (varude täiendamine, varjumine, vastuvõtva riigi toetus<sup>23</sup> vms). Seetõttu on vajalik välja töötada sadamate nimekiri, mille arendamisel nimetatud vajadustega arvestatakse.

### Lahendamist vajavad probleemid

Oluliselt on vaja parandada sadamate koostööd kohalike omavalitsustega. Seda ei saa teha kohalike omavalitsusi survestades, vaid kõigil osapooltel peab olema huvi sadamate arengu vastu. Samuti peab riik läbi planeeringute väljendama oma huvi sadamate ja neid ümbritsevate tööstusalade arengu osas.

Oluliselt on vaja parandada Eesti kui transpordikoridori turundust rahvusvahelisel tasemel. Eesti omab küll häid tingimusi kaupade transpordiks, kuid rahvusvahelisel turul ollakse vähe tuntud. See eeldab ettevõtete vahelist koostööd tervikliku turunduskontseptsiooni ja toodete väljatöötamisel ning ühisturundust, mis lisaks ettevõtete müügile pööraks tähelepanu ka Eesti kui tervikliku transpordikoridori müügile. Samuti on vaja riigi osalust müügitegevuse toetamisel, suhtlemisel partnerriikide võimudega ning kohalolekut turundusüritustel. Esimene samm turundustegevuse parandamiseks on tehtud logistika klasteriprogrammi loomisega. Selle initsiatiivi üheks tulemuseks oli ühinemine Euroopa Liidu lähimerevedude koostöövõrgustikuga 2011. aastal ja vastava infoportaali ([www.shortseashipping.ee](http://www.shortseashipping.ee)) avamine. Tuleb rakendada klasteriprogrammi tulemusi ning projekti lõppemisel luua erasektori rahastamise abil püsiv ja jätkusuutlik sektori turustamise mehhanism.

Kitsaskohad kaubavahetuses Venemaaga mõjutavad ka vedude mahtu merel. Vaja on teha koostööd piiriületuse kiirendamiseks, raudtee läbilaskevõime suurendamiseks ja raudteetariifide ühtlustamiseks Eesti suunal, samuti topeltmaksustamise vältimiseks.

Logistikasektori kuvand avalikkuses on pigem negatiivne. Vaja on parandada avalikkusele suunatud kommunikatsiooni ja selgitada sektori rolli Eesti majanduse konkurentsivõime tõstmisel, lisandväärtuse loomisel ja teenuste ekspordi kasvatamisel.

<b>Meede 2.1</b>	<b>Merendusala koostöövõrgustike potentsiaali kasutamine</b>
Meetme taust	Merendusala koostöövõrgustikud nii Euroopa kui ka maailma tasemel annavad ettevõtetele olulisi kontakte ja teadmisi, et oma äritegevust arendada. Lisaks sellele pakuvad teatud võrgustikud ka projektide elluviimiseks ka otsest finantstuge. Üksikute ettevõtetele on aga keeruline leida ja osaleda kõige olulisemates võrgustikes, seetõttu peaks avalik sektor kas ise või läbi kolmanda sektori ühenduste soodustama ettevõtete osalemist rahvusvahelistes võrgustikes.
Tulemusnäitaja	Eesti ettevõtted on aastatel 2012-2020 osalenud vähemalt kümnes merendusala arendusprojekti <sup>24</sup> .
Peamised tegevused	- Läänemere meremagistraalide ( <i>Motorways of the Baltic Sea</i> ) Eesti

<sup>23</sup> Tsviil ja sõjaline toetus, mida osutab vastuvõtva riik kindlaks määratud teenustena ning materiaalsete ja inimressursside eraldamisega oma territooriumil asuvatele, seal tegutsevatele või seda läbivatele liitlasvägedele ja NATOle, Euroopa Liidule ning teistele julgeoleku ja riigikaitsega seotud organisatsioonidele.

<sup>24</sup> Allikas: MKM. Arvesse lähevad projektid, mida toetatakse ELi fondidest.

	<p>kontseptsiooni väljatöötamine ning tegevuskava rakendamine.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marco Polo programmis osalemine.</li> <li>- Tegevuste aktiveerimine strateegiliste alliansside loomisel Põhjamere ja Skandinaavia sadamatega.</li> </ul>	
		Sihtväärtaus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Läänemere meremagistraalide tegevuskava Eesti kontseptsioon on välja töötatud ja rakendamisel.</li> <li>- Marco Polo programmi raames on ellu viidud vähemalt 2 projekti.</li> </ul>	<p>MKM – 2012</p> <p>MKM - 2016</p>

<b>Meede 2.2</b>	<b>Merendusega seotud rahvusvahelise kaubaveo arengu toetamine</b>	
Meetme taust	<p>Rahvusvahelise kaubaveo teenindamine moodustab suure osa Eesti sadamate kaubakäibest ja annab tööd ka otseselt merendusega mitte seotud logistikasektorile. Kaubakäibe maht sõltub ühest küljest ettevõtete pakutava teenuse konkurentsivõimest, kuid teisest küljest Eesti kui tervikliku transpordikoridori atraktiivsusest. Viimane aga väljub ühe ettevõtte mõjusfäärist ja sõltub nii ettevõtete ja avaliku sektori koostööst ning tegutsemisest rahvusvaheliste kontaktide loomisel kui ka Eesti kui transpordikoridori haldaja suhetest peamiste rahvusvaheliste kaubanduspartnerite koduriikidega. Kaubaveo arendamise keskmes on ühisturundus, mis hõlmab vajalike analüüside teostamist konkurentsipositsiooni ja eesmärkide määratlemisel, toodete ja teenuste arendamist, ühtse kuvandi loomist ning kommunikatsiooni ja müüki.</p>	
Tulemusnäitaja	<p>Logistikasektori ekspordikäive on 2014. aastaks suurenenud 30% võrreldes 2009. aastaga. Uus sihttase 2020. aastaks seatakse 2013. aastal.</p>	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Logistika klasteriprojekti tegevuste elluviimine ja ühisturunduse jätkamine pärast projekti lõppu, sh: <ul style="list-style-type: none"> <li>Alustada ülemaailmse, samuti Läänemere regiooni rahvusvaheliste kaubaveo ja selle arengute pidevat monitooringut ning analüüsi, nt logistika teenuste arenguseire käivitamise kujul Arengufondis.</li> <li>Müügivõimekuste suurendamine. Jõuda klasteriprojekti kaudu välja järjepideva logistikasektori promoagentuuri loomiseni erasektori rahastamisel.</li> <li>Koostöös logistikafirmadega meetmete väljatöötamine ja</li> </ul> </li> </ul>	

	<p>rakendamine rahvusvaheliste kaubavedude nomenklatuuri laiendamiseks, pöörates erilist tähelepanu rahvusvaheliste konteinervedude arendamisele.</p> <p>Soodustada rahvusvaheliste jaotuskeskuste võrgu rajamist, kust kaubad läheksid välja osasaadetistena, sh piiri taha, ja mis hakkaksid pakkuma laias skaalas täiendavaid veondusele lisaväärtust loovaid teenuseid.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eesti kaubakoridoris konkurentsivõimelise hinna „monitoorimine“, et vältida selle muutumust kalliks ja „bürookraatlikuks“ tsooniks (nt sadamatasude tõstmise näol).</li> <li>- Idapiiri ületuse muutmine võimalikult sujuvaks ja piiri läbilaskevõime suurendamine koostöös Venemaa võimudega. Mh esitada piiriülese koostöö raames ühiseid projekte Euroopa Komisjonile.</li> <li>- Vajadusel ja võimalusel sadamaoperaatorite ja kaubavedajate toetamine tegevuste elluviimisel, mis pole otseselt seotud ettevõtte tegevusega, kuid toovad laiemat sotsiaalmajanduslikku kasu.</li> <li>- E-mereriigi (elektroniline infoedastus reisijate, kaupade ja laevade kohta) väljatöötamine ja rakendamine.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Logistikaklastri seatud eesmärgid on saavutatud<sup>25</sup>.</li> <li>- Eesti kaubakoridori hinda mõjutavad tasud on üle vaadatud.</li> <li>- E-mereriik on rakendatud.</li> </ul>	<p>MKM – 2013</p> <p>MKM - kord aastas</p> <p>MKM - 2014</p>

<b>Meede 2.3</b>	<b>Sadamate infrastruktuuri väljaarendamise soodustamine</b>
Meetme taust	<p>Sadamate infrastruktuur peab olema võimeline teenindama nii Eesti ekspordi-importi kui ka rahvusvahelist kaubavedu. Kuna Eesti kaubaveo teenindamiseks on hetkel sadamate võimekus piisav, siis tuleb seda säilitada ning arengu osas keskenduda rahvusvahelisele kaubaveole. Eelkõige on vaja tagada pikaajaline valmisolek konteinerkaupade käitlemise oluliseks suurenemiseks. Sadamad peaksid muutuma puhtalt kauba transpordi kohast lisandväärtuse andmise kohaks läbi tagalaalade arendamise tööstusparkideks ja/või logistikakeskusteks. Kuna sadamate areng sõltub muuhulgas</p>

<sup>25</sup> Eesmärgid on kirjeldatud logistikaklastri programmis.

	kohalikust omavalitsusest, mille territooriumil sadam paikneb, siis on oluline koostöö sadama omaniku, kohaliku omavalitsuse ja riigi vahel. Lisaks kaubavahetust puudutavatele arengutele on vaja tagada ka sadamate infrastruktuuri vastavus riigikaitselistele vajadustele.	
Tulemusnäitaja	Sadamate infrastruktuuri investeeringud vastavad rahvusvahelise kaubaveo teenindamise vajadustele <sup>26</sup> .	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kohalike omavalitsuste huvi suurendamine sadamate arengu toetamiseks.</li> <li>- Sadamate territooriumi laiendamise võimaluse tagamine planeeringutega, et hoida ära konfliktid tööstuspiirkonda sobimatute ehitistega.</li> <li>- Teatud sadamate kasutamise võimalikkuse tagamine strateegilistes situatsioonides riigikaitselistel ning sisejulgeolekulistel vajadustel. Selleks arendada sadamaid kooskõlas riigikaitseliste vajadustega (nt süvendustööd, tõsteseadmed).</li> <li>- Sadamate infrastruktuuri arendamine kalalaevade teenindamiseks.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analüüs kohalike omavalitsuste kaasamiseks sadamate arendamisse on läbi viidud.</li> <li>- Ehitus- ja planeerimisõiguse kodifitseerimise raames on tehtud ettepanekud riiklikult olulise taristu planeeringute käsitlemiseks</li> <li>- Riigikaitselised vajadused sadamate arendamisel on välja selgitatud ja kirjeldatud.</li> <li>- Kalalaevade teenindamiseks vajalike investeeringute analüüs on teostatud.</li> </ul>	<p>MKM, RM, SiM – 2014</p> <p>MKM – 2012</p> <p>KM, MKM – 2014</p> <p>MKM, PõM – 2014</p>

### **Eesmärk 3 – Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud.**

Merendusega seotud turismi saab jagada laias laastus kaheks: rahvusvaheliste liinide ja kruisilaevade reisijad, kes tulevad Eestisse eelkõige merega mitte seotud sihtkohtade pärast, ja väikelaevade turistid, kes külastavad Eesti rannikut ja väikesadamaid just mere ja randlusega seotud vaatamisväärsuste ning tegevuste pärast. Kuna tegu on täiesti eri tüüpi turistidega, siis on neid arengukavas käsitletud ka eraldi ja antud eesmärgi all käsitletakse rahvusvahelist reisilaevandust ning kruisiturismi.

Reisilaevade ja kruisituristide arv sõltub eelkõige maismaal pakutavatest teenustest, mille arendamist käsitleb riiklik turismi arengukava (RTAK). Olemasolevate transpordiühenduste konkurentsivõime ning ühenduste arvu suurendamine aitab kaasa RTAK 2007 – 2013 eesmärkide saavutamisele.

<sup>26</sup> Allikas: MKM. Aastatel 2003-2011 investeeriti sadamate infrastruktuuri keskmiselt üle 40 miljoni euro aastas.



RTAK kriitiliseks eduteguriks on soodsate ja mugavate otseühenduste olemasolu. Merenduspoliitika tegevuste elluviimine aitab kaasa sellele, et Eesti oleks turistidele kiirelt ja mugavalt kättesaadav ning reisijateveo kui teenuse poolt loodav lisandväärtus oleks suurem.

Rahvusvahelise reisijateveo osas on saavutatud küllastuspunkt ja eesmärk on olemasolevat taset hoida ning teatud määral suurendada. Kuna arengukava ei käsitle maismaal pakutavaid merega mitte seotud teenuseid, mis on reeglina turistide Eestisse tuleku põhjuseks, siis on antud eesmärgi sisuks sadamates pakutavate teenuste ringi laiendamine, ettevõtete konkurentsivõime tagamine ja Eesti kui atraktiivse mereturismi sihtkoha turustamine.

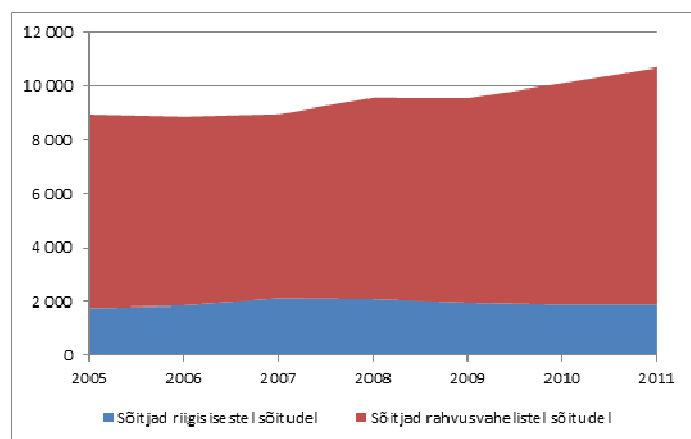
---

Mõjunäitajad: Rahvusvahelistel liinidel on aastane reisijate arv vähemalt 8 miljonit<sup>27</sup>.  
Kruisituristide arv aastas on alates 2015. a. vähemalt 500 000<sup>28</sup>.

---

### Hetkeolukord

Turism on merendusega seotud tegevusaladest üks olulisemaid. Kui arvestada nii Eesti kui ka välisriikide reisiveoteenuse pakkujaid, kasutas 2011. aastal rahvusvahelist meretransporti kokku ligi 8,8 miljonit reisijat, mis on 45% võrra enam kui kaheksa aastat tagasi. Välisriikidest saabunud sõitjaid oli kokku 4,6 miljonit, neist 3,65 miljoni Soomest ja 0,57 miljonit Rootsist.<sup>29</sup> Ligi kümnendik saabus välisriikidest ristluslaevadega.



**Joonis 4.** Sõitjad meretranspordis, 2005-2011 (mln reisijat)

Reisijateveo teenuse eksport moodustas aastal 2011 306,4 miljonit eurot e 19,7% teenuste ekspordist ja 1,9% SKPst. Turismi tähtsus Eesti majandusele ei piirdu ainult veoteenusega, vaid ilmneb kulutuste näol, mida turistid teevad Eesti majutus-, toitlustus-, kaubandus- jm ettevõtetes. Põhjalikele arvutustele tugineva, kuid praeguseks mõnevõrra aegunud hinnangu turismi osakaalu kohta sisemajanduse koguproduktist annavad Statistikaameti 2006. aasta arvutused. Nende kohaselt on turismi panus SKPsse kas otseselt või teiste majandussektorite kaudu 7,2%. Võrreldes selle ajaga on aga turistide arv kasvanud (majutuskohtades ööbinud välituristide arv kasvas nimetatud perioodil 27%, nende ööbimised 19%). Eesti Panga andmetel moodustas aastal 2011 reisi-teenuste eksport

<sup>27</sup> Allikas: Statistikaamet. 8 miljonit reisijat saavutati esmakordselt 2011. aastal.

<sup>28</sup> Allikas: Statistikaamet. 2011. aastal oli kruisituristide arv 436 181.

<sup>29</sup> Puudub info selle kohta, kui suur osa rahvusvahelistel liinidel reisijatest on välisriikide residendid, statistika on olemas vaid Eestis ööbinud turistide ning ristluslaevadel saabunud turistide kohta (kokku ca 1,8 milj inimest), mis aga jätab välja muud ühepäevakülastajad. Eesti-sisestel liinidel sõitnud 2,1 miljonist inimesest võib turismiga seotuks pidada vähemalt 150 000 Saare- või Hiiumaal majutusteenust kasutanud inimest.

(reisijatevedu arvestamata)<sup>30</sup> 896,6 miljonit eurot, mis moodustab 22,8% teenuste koguekspordist ning üle 5% SKPst. Need numbrid käivad aga kogu turismi, mitte vaid meritsi saabunud turistide kohta.

Kuigi turism mõjutab Eesti majandust nii otseseid kui kaudsemaid teid pidi, on alljärgnevalt vaadeldud tööhõivet ja maksutuluseid vaid turismiga otsesemalt seotud sektorites, sest ka muude meremajanduse harude puhul on arvesse võetud vaid otseseid mõjusid. Turismimajanduse määratlus on eri allikates erinev. OECD (2010) käsitleb turismimajanduse tegevusaladena majutus- ja toitlustusettevõtteid (hinnates nende tegevusalade hõive osakaaluks Eesti koguhõivest 3,6%). Eesti kontekstis on asjakohane neile lisada ka turismiettevõtteid (reisibüroode ja giidide tegevus) ning sanatooriumid, samuti müük mitteresidentidele jaekaubanduses. Neil eeldustel kujuneb turismimajanduse koguhõiveks Maksu- ja Tolliamet andmeid aluseks võttes 2009. aastal ca 19 300 inimest. Keerulisem on hinnata seda, kui suure osa sellest hõivest võib omistada meritsi toimuvale turismile. Kui majutuse osas lugeda tinglikult mereturismiga seotud hõiveks see osa turistidest, kes kasutab meretransporti (ca 49%),<sup>31</sup> ja sanatooriumide osas) 31%<sup>32</sup>, kujuneb vastavaks hõivenumbriks 3869 inimest.

**Tabel 3.** Tööhõive, maksulaekumised ja lisandväärtus mereturismiga seotud tegevusaladel<sup>33</sup>.

	2003		2009		2010	
	Arv	% töötajate koguarvust	Arv	% töötajate koguarvust	Arv	% töötajate koguarvust
Töötajate arv	2920	0,3%	3971	0,7%	3869	0,7%
Maksulaekumised	milj EUR	% kogu-laekumisest	milj EUR	% kogu-laekumisest	milj EUR	% kogu-laekumisest
Kokku, sh	5,4	0,4%	11,6	0,3%	12,0	0,3%
Tööjõumaksud	5,1	0,3%	10,6	0,4%	9,7	0,5%
Ettevõtte tulumaks	1,8	1,4%	0,2	0,1%	0,7	0,4%
Käibemaks	-1,4	—	0,8	—	1,6	—
Lisandväärtus	31,5	—	21,1	—	22,6	—

Allikas: Maksu- ja Tolliamet, ärireister, MKMi arvutused

## Kruisiturism

Kruisihooaeg Läänemeres on üsna lühike, keskmiselt maist septembrini. Läänemere kruisid algavad üldjuhul Inglismaalt, Taanist, Rootsist või Saksamaalt. Keskmiselt viibib kruisireisija sadamas 7 tundi.

<sup>30</sup> Reisisteenuste eksport kajastab kodumaiste ettevõtete tuluseid, mis saadakse välisriikide turistide ja ühepäevakülalastajate poolt reisipakettidele ning reisi sihtriigis kaupadele ja muudele teenustele (sh haridusele ja raviteenustele) tehtud kulutustest.

<sup>31</sup> Majutust kasutanud välituristide hulgas meritsi saabunute osakaal leiti järgmistel eeldustel: Soome turistidest kasutab lennutransporti 3%, Rootsi turistidest 42%, Saksa omadest 33%, ülejäänud saavad meritsi (lennureisijate arvud leiti vastavalt Tallinna lennujaama reisijauuringule). Eeldati, et ülejäänud riikidest saavad kõik turistid muid transpordiliike kasutades. Lisaks majutust kasutanud turistidele arvestati mereturistidena ka 377 000 kruisireisijat. Siseturistidest loeti meretransporti kasutavate hulka Saaremaal ja Hiiumaal majutatud turistid.

<sup>32</sup> Statistikaameti andmetel on sanatooriumide teenuste kasutajatest 64% välismaalased. Korrutades 64% eespool toodud 49% (meritsi saabunud turistide osakaal kogu turistide arvust) saadi 31%.

<sup>33</sup> Mereturismiga seotud tegevusalad on: hotellid (49%), motellid (49%), külalistemajad (49%) ja sanatooriumide tegevus (31%)

Statistikaameti andmetel külastas 2011. a. Eestit 294 kruisilaeva 436 181 reisijaga. Nii laevade kui ka reisijate arv on suurenenud, 2010. a. võrreldes kasvas laevade arv 4% ja reisijate arv 11%,

Kuna avaliku sektori tegevused kruisituristide arvu suurendamiseks on suhteliselt piiratud, siis arengukavas eraldi meedet selleks ette ei nähta. Kruisilaevade külastuste arvu on pikas perspektiivis võimalik suurendada atraktiivsemate turismiteenuste pakkumise teel. See tähendab muuhulgas võimaluste loomist külastada vaatamisväärsusi väljaspool Tallinna. Eesti kui sihtriigi tutvustamisega tegelevad peamiselt AS Tallinna Sadam ja EASi Turismiagentuur. Oluline on tihendada nende koostööd, et pakkuda kruisifirmadele infot erinevate külastusvõimaluste kohta (sh väljaspool pealinna), tutvustada teisi Eestimaa sadamaid, kuhu väiksemad kruisilaevad võivad saabuda, ja korraldada koostöös turismifirmadega erinevaid teavituskampaaniaid ning tutvustada turismiportaale.

### **Rahvusvaheline reisilaevandus**

Hetkel moodustab rahvusvahelise reisilaevanduse loodud käive suure enamuse mereturismi käibest ning trend on olnud viimasel kümnel aastal selgelt kasvav. Samas, on ka mitmeid turismisektori arengut takistavaid probleeme. Laevareisijate peamise lähteriigi, Soome Eesti-suunaline turism on saavutanud nõ kullastustaseme<sup>34</sup> ja kuigi reisijate arv on viimastel aastatel kasvanud, on ööbimiste arv väiksem kui näiteks viis aastat tagasi. Pärast korduvaid külastusi napib atraktsioone, tooteid või teenuseid, mis motiveeriks potentsiaalset külastajat taas Eestisse reisima. Ka on välituristide keskmine majutuskohas viibimise periood väga lühike (kaks ööpäeva) ning ühepäevakülastajate osakaal suur, mistõttu tulu turisti kohta on võrdlemisi madal. See viitab pakutavate turismiteenuste ringi laiendamise või tõhusama informeerimise vajadusele. Arenguruumi on ka Eesti kui atraktiivse sihtriigi maine kujundamise ning negatiivsete eelarvamuste hajutamise osas.

Väliskülastuste hulka iseloomustab suur sesoonne kõikumine: suviti on majutuskohti liiga vähe, samas kui talveperioodil on täituvus väga madal. Probleemi muudab teravamaks suur sõltuvus välituristidest, kuna siseturu väike maht ja ostujõud ei suuda kompenseerida väliskülastuste mahu langust. Oluline on laiendada pakutavate toodete ja teenuste ringi selliselt, et see aitaks tasakaalustada nõudluse hooajalisi kõikumisi. Probleemiks on ka külastuste ebahühtlane koondumine Tallinna ja Pärnu piirkonda, mis on sihtkohaks enam kui kolmveerandile väliskülastajatest.

Turismi sihtkoha peamiseks tugevuseks on jätkuvalt Põhjamaade lähedus, meretranspordi olemasolu ja suhteliselt madal hinnatase, seda nii teenuste kui ka mõningate kaupade lõikes<sup>35</sup>. Vaatamata sellele, et vaatamisväärsusi võiks olla rohkem, tuleks olemasolevaid siiski lugeda ka turismi edendavaks teguriks, eriti tuleks ära märkida atraktiivset looduskeskkonda. Ka mõningate olemasolevate turismitoodete puhul võib välja tuua, et tegemist on erinevaid komponente sisaldava tervikliku turismitootega. Samas on väikelaevaturistide puhul üheks nõrgaks küljeks vähene informeeritus väikesadamates pakutavatest teenustest.

Tugevusena võiks ära tuua ka Eesti päritolu kapitali tugeva konkurentsipositsiooni (kuluefektiivsus reiside korraldamises ning uuendatud laevapark) reisijateveo turul Põhja- ja Baltimaade vahelistel liinidel.

### **Lahendamist vajavad probleemid**

Turismisektori puhul on keeruline tõmmata piiri merendusega seotud tegevuste ja muude

---

<sup>34</sup> Turismiarenduskeskus, *Eesti positsioon puhkusesihtkohana Soomes*.

<sup>35</sup> Turismiarenduskeskus, *Turism Rootsist Eestisse*; Turismiagentuur, *Eesti positsioon puhkusesihtkohana Soomes*.

turismitegevuste vahele. Rahvusvahelisest reisijateveost tulenev turistide arv sõltub suures osas maismaal pakutavatest toodetest ja teenustest, mis väljuvad merenduspoliitika piiridest. Merenduspoliitika kontekstis on oluline tagada reisijateveoga tegelevate ettevõtete konkurentsivõime, et nad suudaksid pakkuda klientidele atraktiivset hinda ja teenust.

<b>Meede 3.1</b>	<b>Rahvusvahelise reisijateveo konkurentsivõime toetamine</b>	
Meetme taust	Eelkõige sõltub reisijate arv Eesti turismisektori atraktiivsusest tervikuna. Turismi arengut kajastab „Eesti riiklik turismiarengukava 2007–2013“. Antud meede puudutab konkreetset reisijateveoga tegelevate ettevõtete konkurentsivõimet. Rahvusvaheline reisijatevedu omab Eestis tänu Tallinkile tugevat konkurentsipositsiooni ning annab olulise osa kogu Eesti teenuste ekspordist. Positsiooni tuleb säilitada ning tagada Eesti laevaettevõtete pikaajaline konkurentsivõime reisijateveol Läänemeres.	
Tulemusnäitaja	Eesti laevaregistris registreeritud reisilaevade kogutonnaaž ei ole 2020. aastaks vähenenud võrreldes 2010 aastaga <sup>36</sup> .	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analüüsida pidevalt (kord aastas) laevandusettevõtete konkurentsivõimet.</li> <li>- Säilitada sadamatasude konkurentsivõimeline tase.</li> <li>- Toetada rahvusvahelise koostöö kaudu võimalike uute liinide avamist ja kruisilaevade vastuvõttu ka teistes sadamates peale Tallinna ja Saaremaa sadama.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laevandusettevõtete konkurentsivõime on analüüsitud.</li> <li>- Sadamatasude konkurentsivõime on hinnatud.</li> <li>- Tehtud on ettepanek administratiivsete jm. takistuste kõrvaldamiseks rahvusvaheliste laevaliinide avamisel.</li> </ul>	MKM - kord aastas  MKM - kord aastas  MKM - 2013

#### **Eesmärk 4 – Eesti laevaehitus ja – remont on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised.**

Eesti on võimeline konkureerima eelkõige eriotstarbeliste ja väikelaevade ehituse turul. Lisaks laevade ehitamisele omatakse kompetentsi ka nafta- ja energeetikasektoriga seotud seadmete ehitamisel. Laevaremondi osas on võimalik konkureerida laiemal turul, kuid hetkel on piiravaks teguriks suurte laevade aastaringseks remondiks vajaliku infrastruktuuri puudumine. Tuleb arvestada ka, et laevaehitus ei ole homogeenne sektor ning sõltuvalt ettevõtete profiilist on mõneti erinevad ka

<sup>36</sup> Allikas: laevaregister. 2010. aastal oli kogutonnaaž 309738.

arengueeldused. Eesti puhul võib sektoris tegutsevad ettevõtted jagada põhimõtteliselt kaheks: eriotstarbeliste laevade ehitamine ja hobi- ning huvilaevade ehitamine. Mõlemas segmendis on aga konkurentsivõime tõstmise põhilisteks eeldusteks tööjõu kättesaadavuss ja kvaliteedi tõstmine ning infrastruktuuri arendamine.

Mõjunäitaja: Laevaehituse ja -remondi sektori lisandväärtus on 2020. aastal vähemalt 100 miljonit eurot<sup>37</sup>.

### Hetkeolukorra kirjeldus

Äriregistri andmetel tegutses 2010. aastal Eestis laevade ja ujuvkonstruktsioonide ehituse ning laevade ja paatide remondi tegevusaladel kokku 155 ettevõtet<sup>38</sup>. Samas on suuri laevaehitusettevõtteid, kus töötab enamik töötajatest, vaid neli. Aastal 2010 töötas neil tegevusaladel 2985 töötajat, mis on ligikaudu 60% rohkem kui seitsme aasta tagusel ajal (vt tabel 4) ja moodustab töötajate koguarvust 0,5%. Tööjõu-, tulu- ja käibemaksu laekumiste kogusumma ulatus 4,6 miljoni euroni, mis kogulaekumisest moodustab 0,1%.

**Tabel 4.** Tööhõive, maksulaekumised ja lisandväärtus laevaehituses 2003., 2009. ja 2010. aastal.

	2003		2009		2010	
	Arv	% töötajate koguarvust	Arv	% töötajate koguarvust	Arv	% töötajate koguarvust
Töötajate arv	1861	0,3%	2221	0,4%	2985	0,5%
Maksulaekumised	milj EUR	% kogulaekumisest	milj EUR	% kogulaekumisest	milj EUR	% kogulaekumisest
Kokku, sh	2,7	0,2%	10,3	0,2%	4,6	0,1%
Tööjõumaksud	5,8	0,4%	13,4	0,5%	11,9	0,6%
Ettevõtte tulumaks	0,2	0,2%	0,7	0,3%	0,6	0,3%
Käibemaks	-3,4	—	-3,8	—	-7,9	—
Lisandväärtus	9,0	—	57,3	—	20,0	—

Allikas: Maksu- ja Tolliamet, äriregister, MKMi arvutused

Suurimad on nii käibe kui ka tööhõive poolest BLRT Gruppi kuuluvad ettevõtted, mis tegelevad mitmesuguse suuruse ja otstarbega laevade (puksiirid, kaatrid, parvlaevad, kaubalaevad jm) ehituse, laevade remondi ja ümberehitusega. Suurematest laevaehituse ja -remondiga tegelevatest ettevõtetest võib veel nimetada LTH-Baas ASi, SRC Laevaremont OÜd ja Baltic Workboats ASi.

Nagu sadamate puhul, tuleb ka laevaehituses eristada väikelaevaehitust, kus tegutseb ca 30 väikest ja keskmise suurusega ettevõtet kogukäibega ca 140 miljonit eurot. Väikelaevaehituses hõivatud töötajate koguarv on u 430. Tegu on valdavalt kodumaisel kapitalil põhinevate, nii allhankena valmistatavaid laevu kui ka oma tooteid (jahtlaevad, väikesed töölaevad, kalapaadid, puupaadid jne) tootvate ja arendavate ettevõtetega, kelle toodang peaaesjalikult eksporditakse Põhjamaadesse ja teistesse Euroopa riikidesse. 2009. aasta seisuga töötab ligikaudu 70% väikelaevaehituses hõivatutest Saaremaa ettevõtetes, kus tegevust soodustab logistiliselt soodne asukoht, pikaajalised traditsioonid ning sektorite võtmeisikute vahelised tugevad koostöösuhted. 2009. aastal moodustas väikelaevaehitus

<sup>37</sup> Allikas: äriregister, MKMi arvutused. 2010. aastal oli lisandväärtus 20 miljonit eurot.

<sup>38</sup> Alapeatükis on vaadeldud järgmisi tegevusalasid: laevaehitus; ujuvkonstruktsioonide ehitus, lõbusõidu- ja sportpaatide ehitus, laevade ja paatide remont ja hooldus.

ligi 20% Saaremaa tööstuse kogukäibest<sup>39</sup>. Väikelaevaehituse puhul on tegu tootmisharuga, mis lisaks majanduslikule aspektile omab ka regionaalpoliitilist tähendust: eelistades asukohana rannikualasid, on sektor sobiv ka maapiirkondade väikestele ja pereettevõtetele. Teine oluline sektorit tähtsustav fakt on väikelaevaehituse seotus laia allhanke- ja hooldusvõrgustikuga.

Väikelaevaehitus on ka oluline näide klasteri toimimisest: paljud väikelaevaehituses tegutsevad võtmeisikud on isiklikult tuttavad, nende vahel toimib sisuline koostöö, mis päädis väikelaevaehituse klasteri arendamise projektiga Saaremaal. Projekti tulemusel valminud väikelaevaehituse klasteri strateegia on aluseks ettevõtete ühisturundusele, toote- ja kvaliteediarenduse alasele koostööle ja mitmetele muudele ühisprojektidele. Koostöös TTÜ Kuressaare kolledžiga panustatakse tööjõu arendamisse, mille tulemusena on avatud väikelaevaehituse inseneriõppe programm rakenduskõrghariduse tasemel. Alustatud on Saaremaale väikelaevaehituse regionaalse kompetentsikeskuse loomist, mis võimaldaks oskusteabe arendamist Eestis, kaasates ka rahvusvahelist kompetentsi.

### **Nõrkused ja tugevused**

**Laevaremondi ja -ehituse** arengu väljavaateid takistavaks asjaoluks on olemasoleva infrastruktuuri puudujääk: võimalused keskmiste ja suurte laevakorpuste ehitamiseks on piiratud ning puuduvad dokid suurte laevade jaoks, mistõttu Eesti laevaehituse nišiks jääb pigem eriotstarbeliste ja/või keerukate laevade tootmine. Tootmisvõimaluste oluline laiendamine nõuaks väga mahukaid investeeringuid. Konkurentsivõimet välisturgudel ohustab ka konkurents madalamatest tööjõukuludest ja/või vahetuskursist tuleneva kulueelisega riikidest.

Laevaehituse ja -remondi tegevusala üheks nõrkuseks Eestis on kvalifitseeritud spetsialistide puudus. Osalt on see tingitud pikka aega kestnud nappidest võimalustest omandada laevaehitusega seotud kõrgharidust (laevaehituse eriala avati TTÜs alles aastal 2005), teisalt ka väga spetsiifilist kvalifikatsiooni ning pikaajalist kogemust omavate oskustöölise vajadusest. Seetõttu tuleb osa vajalikest spetsialistidest tuua sisse teistest riikidest.

**Väikelaevaehituse** arengut ohustavatest teguritest on üks peamisi samuti oskustööjõu puudus (väike-laevainsenerid, projekteerijad). Oma toodete müügil on probleemiks ka kõrged eksportturgudele sisenemise kulud (turunduskulud, messidel osalemine), mis tulenevad laevade prototüüpide valmistamise ja transportimise kõrgetest kuludest. Tegevusala arenguväljavaated sõltuvad ka laevade transportimiseks vajaliku infrastruktuuri olemasolust ja kvaliteedist (sadamad, slipid), mis praegu on ebapiisav. Infrastruktuur, mis võimaldab väikelaeva transporti sadamast remonti või hooldust teostavasse ettevõttesse, hõlbustaks ka vastavate teenuste pakkumist harrastusmeresõitjatele ja toetaks Eesti-suunalise mereturismi arengut. See on koht, kus väikesadamate areng toetaks oluliselt ka tööstust.

Hoolimata mitmetest edukatest omaloodud laevaprojektidest, on vähesed laevamudelid suudetud viia väikeseeriatootmisse (Saare Paadi Stormer ja Saare, Luksusjahi Delta, Baltic Workboatsi patrull- ja lootsilaevad jt). Väikeseeriatootmine vähendaks oluliselt laeva ehituskulusid ja aitaks seeläbi parandada konkurentsivõimet. Samas ei saa masstootmise juurutamine olla arengueesmärgiks, kuna see toob sektori turutundlikkust arvestades kaasa liialt kontsentreeritud riski.

Hetkel ei eksisteeri ka märkimisväärset siseturgu. See saab tekkida pikkamööda ja koos kogu merenduse arenguga, kui inimestele tekivad paremad võimalused väikelaevandusega tegelemiseks, st

---

<sup>39</sup> Allikas: TTÜ, „Ülevaade Eesti väikelaevaehitusest“, 2010

sobivaid väikesadamaid, noorte purjetamishuvi ja oskuste kasvu jms.

Tugevuste all võiks välja tuua selle, et olemasolev infrastruktuur on praeguses nišis tegutsemiseks hea kvaliteediga, samuti hea koostöövõrgustiku. Eestis on olemas väikelaevaehituse rakenduskõrghariduse õppekava (üks neljast Euroopas) ja kavandatakse kompetentsikeskuse väljaarendamist Saaremaale, mis loob võimaluse väikelaevade mudelkatsete läbiviimiseks ja insenertehnilise kompetentsi toomiseks piirkonda.

Väikelaevaehituse osas võiks tugevusena välja tuua olemasoleva oskusteabe ja traditsioonid, tootmise paindlikkuse ja kohanemisvõime ning oma toodete olemasolu. Eraldi on rõhutatud ka koostööaldist suhtumist (tihe koostöö laevaehitajate ja Tallinna Tehnikaülikooli vahel)<sup>40</sup>. Tänu Põhjamaadega võrreldes suhteliselt suurele kasumlikkusele on sektor atraktiivne ka välisinvestoritele.

### **Lahendamist vajavad probleemid:**

Laevaehituse arengut piiravad peamiselt kolm puudust: kvalifitseeritud tööjõu puudus, infrastruktuuri puudulikkus suurte laevade aastaringseks ehitamiseks ja remondiks ning investeerimisvõimekuse piiratus.

Väikelaevaehituse arengut piiravad samuti kvalifitseeritud tööjõupuudus ning lisaks võimekus investeerida vajalikesse seadmetesse ja masinatesse ning turundustegevusse.

Mõlema sektori puhul on riigil võimalik toetada ettevõtjaid ka koostöö kaudu, mis on suunatud riigi omanduses oleva laevastiku uuendamisele. Kuna Eesti ettevõtete konkurentsieelised avalduvad eelkõige eriotstarbeliste ja keerukamate laevade ehitamisel ning tänu tehnoloogiliste uuenduste ja tellimuste täitmise paindlikkusele, siis on neil vaja pidevalt pakkuda uusi ja innovaatilisi lahendusi. Samas on turule uute toodetega sisenemine keerukas, kuna potentsiaalsed ostjad vajavad kindlust nende toimimises. Riigi laevastiku uuendamisel on võimalik arvestada meie ettevõtjate pakutavate uute lahendustega, mis ühest küljest võimaldaks neil demonstreerida oma toodete töökindlust ning teisest küljest annaks referentsi potentsiaalsetele välisklientidele.

Hetkel ei ole EASi pakutavad turundustoetused väikelaevaehituse jaoks optimaalsed (nt prototüübi ehituse osa kogu toetusest on väikelaevaehituse jaoks liiga väike). Seetõttu tuleb toetuste tingimused üle vaadata ning võimalusel neid vastavalt sektori vajadustele muuta.

<b>Meede 4.1</b>	Laevaehituse ja –remondi (sh projekteerimise) konkurentsivõime suurendamine
Meetme taust	Puuduste kõrvaldamiseks on avalikul sektoril võimalik eelkõige parandada kvalifitseeritud tööjõu kättesaadavust. Infrastruktuuri arendamise toetamine on võimalik juhul, kui see teenib ka riiklikke huve (nt on kasutatav riigi laevastiku remondiks). Avaliku ja erasektori vahelise kommunikatsiooni parandamine võimaldab lähendada osapooli: ettevõtted saavad ettekujutuse, millistele teenustele ja toodetele on nõudlust ning võivad oma tegevust paremini planeerida. Uute tehnoloogiate kasutamine riigi laevastikus annab ettevõtetele referentsi pakkuda oma tooteid ka eksportturgudel.

<sup>40</sup> Väikelaevaehituse Kompetentsikeskuse ideekavand.

Tulemusnäitaja	Sektori ettevõtete lisandväärtus on 2020. aastal vähemalt 100 miljonit eurot <sup>41</sup> .	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inseneride, elektromehhaanikute ja arhitektide järelkasvu tagamine.</li> <li>- Keevitajate täiendkoolituse parandamine.</li> <li>- Välisekspertide palkamise toetamine.</li> <li>- Suuremahuliste investeeringute toetamine tootmiseseadmetesse ja tootmise infrastruktuuri.</li> <li>- Uute tehnoloogiate jms väljatöötamise toetamine.</li> <li>- Riigile kuuluvate laevade remondi ja hooldusega seonduva (tüüpprobleemid, kuluosad) kaardistamine ning selle tutvustamine valdkonnas tegutsevatele erialaettevõtetele.</li> <li>- Riigile kuuluvate laevade vajaduste välja selgitamine ja kokku leppimine.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pädevate spetsialistide järelkasvu kindlustamiseks on kokku lepitud tegevuskava.</li> <li>- Jätkatakse investeeringute toetamist seadmetesse ja masinatesse läbi EASi ja Kredexi meetmete.</li> <li>- Jätkatakse välisekspertide palkamise toetamist läbi EASi meetmete.</li> <li>- Suuremahuliste investeeringute toetamise analüüs on läbi viidud.</li> <li>- Riigile kuuluvate laevade remondi ja hooldusvajadus on kaardistatud.</li> <li>- Keevitajate täiendkoolituse on läbinud 50 inimest aastas.</li> <li>- Riigile kuuluvate laevade pikaajaline vajadus on välja selgitatud ja kokku lepitud.</li> </ul>	<p>MKM, HTM, sektori ettevõtted - 2013</p> <p>MKM - pidev</p> <p>MKM - pidev</p> <p>MKM - 2013</p> <p>KM, MKM, SiM – 2013</p> <p>HTM - pidev</p> <p>KM, MKM, SiM - 2014</p>

<sup>41</sup> Allikas: ärireister, MKMi arvutused.



<b>Meede 4.2</b>	<b>Väikelaevaehituse ja –remondi konkurentsivõime suurendamine</b>	
Meetme taust	<p>Väikelaevaehituse arendamine baseerub laevaehitusega sarnastel vajadustel: tööjõud, infrastruktuur ja rahastamine. Tööjõu arendamise puhul on suurimaks väljakutseks pädevate õppejõudude kaasamine, et realiseerida Kuressaare Kolledži väikelaevaehituse õppekava potentsiaal. Tõsta on vaja ettevõtete mehhaniseerituse taset, mis sõltub nende investeerimisvõimekusest. Sektoris töötavate inimeste kompetentsi ja ettevõtete konkurentsivõimet aitab tõsta väikelaevaehituse kompetentsikeskuse loomine.</p> <p>Väikelaevade remondi sektor sõltub mereturismi ja purjetamiskultuuri arengust, sest hetkel puudub nõudlus, mis võimaldaks ettevõtetel laieneda.</p>	
Tulemusnäitaja	<p>Sektori ettevõtete lisandväärtus on 2020. aastal 15 miljonit eurot<sup>42</sup>.</p> <p>80% väikelaevaehituse eriala lõpetanutest jätkab tööd sektoris<sup>43</sup>.</p>	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tootearenduse ja turunduse toetamine ja tootearenduseks vajaliku keskkonna loomine allhanketööstusest väljumiseks, oma toodete väljaarendamiseks, brändimiseks ja edukaks turustamiseks.</li> <li>- Turule sisenemise barjääride vähendamine (vaadatakse üle litsentside, sertifitseerimissüsteemi, tootmis- ja keskkonnaohutuse nõuete asjakohasus, juriidiline keskkond).</li> <li>- Sektorit puudutava statistika kättesaadavuse parandamine ja väikelaevade registreerimise korra ühtlustamine.</li> <li>- Ühisturunduse toetamine.</li> <li>- Erialaspetsialistide õppetöösse kaasamise toetamine.</li> <li>- Valitud väikesadamate arendamine remondivõimeliseks (slipid, kraanatavus).</li> <li>- Väikelaevaehituse kompetentsikeskuse loomine.</li> <li>- Investeeringute toetamine tootmiseseadmetesse ja tootmise infrastruktuuri.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg

<sup>42</sup> Allikas: äriregister, MKMi arvutused.

<sup>43</sup> Allikas: TTÜ Kuressaare kolledž.

Väljundnäitajad	- Valminud on analüüs EASi tootearenduse ja turunduse meetmete sobilikkuse kohta väikelaevaehituse toetamiseks; vajadusel muudetakse meetmeid.	MKM – 2012
	- Turule sisenemise barjäärid on üle vaadatud ja tehtud ettepanek nende lihtsustamiseks.	MKM – 2015
	- Statistika kogumise põhimõtted on uuendatud.	MKM - 2014
	- Toetatud on vähemalt kahte ühisturundusprojekti.	MKM - 2015
	- Kuressaare kolledžis peab loenguid vähemalt kaks praktilise laevaehituse kogemusega inimest.	TTÜ - alates 2014
	- 80% väikesadamate võrgustiku sadamatel on olemas remondivõimekus.	MKM - 2018
	- Väikelaevaehituse kompetentsikeskus on loodud.	SiM - 2014

## PRIORITEET 2 - Merendus on ohutu, turvaline ja merekeskkonna seisund on paranenud

Igasugune majandustegevus merel kätkeb endast teatavat ohtu ning omab mõju merekeskkonnale. Nii riikide kui ka rahvusvaheliste organisatsioonide tasemel tehakse jõupingutusi, et meremajandusega seotud riske vähendada ning keskkonnakoormust leevendada. Hoolimata edusammudest on vaja neid pingutusi jätkata või suurendada, **sest eesmärgiks on nii mereõnnetuste kui ka inimtegevusest tuleneva keskkonnakoormuse minimeerimine**. St, et Eesti vetes ja sadamates juhtub vähe laeva- ja muid õnnetusi ning mereala inimtekkeline eutrofeerumine on pidurdunud, säilinud on bioloogiline mitmekesisus ning ohtlike ainete mõju mereelustikule on suhteliselt väike.

### **Eesmärk 5 – Ohutus ja turvalisus veeliikluses ja sadamates on paranenud.**

Merenduse ohutus ja turvalisus hõlmab paljusid erinevaid aspekte alates õnnetustest väikeste kaluripaatidega kuni ohtlike ainete käitlemiseni sadamates; see on suunatud nii ennetustegevusele, päästele kui ka tagajärgede likvideerimisele. Neid kõiki ühendavaks eesmärgiks on vältida inimohvrid ja minimeerida kahju varale ning keskkonnale. Põhilised valdkonnad, millele on sealjuures vaja tähelepanu pöörata, on õnnetused väike-, kauba- ja reisilaevadega, laevade vastu suunatud rünnakud ja sadamate turvalisus. Ohutu veeliikluse tagamine tugineb eelkõige hüdrograafiliste mõõdistustööde usaldusväärsetele andmetele. Nende alusel on võimalik kavandada uusi laevateid ja rekonstrueerida olemasolevaid ning rajada ja paigaldada ohutuks veeliikluseks vajalik navigatsioonimärgistus nii laevateede (lateraalsüsteemi märgistus) kui ka ülejäänud veeteede (kardinaalsüsteemi märgistus). Mitte vähem oluline on siinjuures vajaliku navigatsiooniteabe olemasolu ja kättesaadavus. Intensiivistuva veeliikluse tingimustes suureneb ohutuse tagamisel iga aastaga ka laevaliikluskorralduse osatähtsus. Riigi ülesanne on teha ka järelevalvet laevade tehnilise seisukorra üle, et vältida sellest tulenevaid õnnetusi.

---

Mõjunäitaja: Laevaõnnetuste ja ohtlike intsidentide koguarv on aastas alla kümne<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Allikas: VA.

## Hetkeolukorra kirjeldus

**Tabel 5** Laevaõnnetuste statistika aastatel 2004-2009.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite koguarv</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	6	12
Eesti territoriaalvetes	10	8	6	4	5	12
Eesti laevad välisvetes	4	2	-	1	1	0
<b>Õnnetustega kaasnenud inimvigastused</b>						
Vigastatud	1	-	1	-	-	-
Hukkunud	-	-	-	-	2	-

Ohutust ja turvalisust tagavad veeliikluses eelkõige VA ja Politsei- ja Piirivalveamet (PPA). VA tegevus hõlmab peamiselt kuut valdkonda: hüdrograafilised mõõdistustööd, navigatsiooniteabe kogumine, töötlemine ja edastamine, navigatsioonimärgistuse edasiarendamine, laevaliikluse ja laevade järelevalve korraldamine. PPA tegevus on seotud eelkõige mereseire, merepääste ja mereabiga. Sadamate territooriumil tagab ohutuse ja turvalisuse sadama omanik.

### Hüdrograafilised mõõdistustööd

Eesti merealad (ca 36 300 km<sup>2</sup>) ja laevatatavad siseveed (ca 1800 km<sup>2</sup>) on mõõdistatud eri aegadel erineva tiheduse ja kvaliteediga. Rahvusvaheliste standardite kohaselt on seisuga 1.11.2010 mõõdistatud 8900 km<sup>2</sup> (20%) merealaid ja 550 km<sup>2</sup> (16%) siseveekogude veeteid. Merealadel on suuremat tähelepanu pööratud tihedama laevaliiklusega alade mõõdistamisele Soome ja Liivi lahes ning Väinameres. Sisevetest on mõõdistatud Narva jõgi ja veehoidla, Emajõgi ning Lämmijärv. Aladel, mis ei ole mõõdistatud rahvusvahelise standardi kohaselt, on sügavusteave katkendlik, suures osas ebatäpne ning rakendusteks ebapiisav. VA-l on sisevete ja rannikumere mõõdistamiseks kokku üks spetsialiseeritud mõõdistuskaater ja kolm laeva. Avamere mõõdistamiseks sobiv mõõdistusala on ehitamisel.

Eesti merealade ja laevatatavate sisevete hüdrograafilise mõõdistamise korraldamine ja koordineerimine ning riigi esindamine rahvusvahelises hüdrograafiaalases suhtluses Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni (IHO) ja piirkondlikult Läänemere Hüdrograafiakomisjoni kaudu on VA ülesanne. VA tegevuse eesmärk on suunatud usaldusväärse ja piisava informatsiooni tagamisele Eesti merealade ja laevatatavate sisevete kohta ning selle saavutamiseks mõõdistamise korraldamisele ja strateegilisele juhtimisele vastavalt rahvusvaheliselt aktsepteeritud standardeile. Põhieesmärkideks on siinjuures Eesti merealade ja laevatatavate sisevete mõõdistamine, eraettevõtjate hüdrograafiaalase tegevuse kooskõlastamine ning koordineerimine ja Eesti veealade hüdrograafilise andmekogu haldamine. Viimase kaudu luuakse merendusvaldkonnas võimalused hüdrograafilistele andmetele tuginevate rakendusülesannete lahendamiseks. Alates 2004. a on esmaülesandeks avamerel asuvate HELCOMi laevateede mõõdistamine, mida tehakse lähtuvalt rahvusvahelise laevaliikluse vajadustest.

Lisaks laevaliikluse aspektile on merealade mõõdistamine oluline ka mere ruumilise planeerimise osas (teaduslikud uuringud, merekaablite asukohad jms). Seetõttu on mõõdistamise eesmärk laiem kui ainult ohutuks laevaliikluseks vajalik.

Meede 5.1	Hüdrograafiliste mõõdistustööde tegemine	
Meetme taust	Hüdrograafia valdkonnas on merenduspoliitika suunatud usaldusväärse ja piisava teabe kogumisele Eesti merealade ja laevatatavate sisevete kohta vastavalt Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni standardile. Põhieesmärkideks on valdava osa Eesti merealade ja laevatatavate sisevete mõõdistamine 2029. aastaks ning Eesti veelade hüdrograafilise andmekogu haldamine. Viimase kaudu luuakse merendusvaldkonnas võimalused hüdrograafilistele andmetele tuginevate rakendusülesannete lahendamiseks. Alates 2004. aastast on esmaülesandeks avamereliste HELCOMi laevateede mõõdistamine lähtuvalt rahvusvahelise laevaliikluse vajadustest.	
Tulemusnäitaja	Eesti merealad ja laevatatavad siseveed on mõõdistatud vastavalt rahvusvahelisele standardile. 2029. aastaks on mõõdistatud 100% merealadest <sup>45</sup> .	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avameretöödeks sobiva mõõdistusaluse soetamine 2009.–2012. aasta jooksul, võimaldamaks Eestil täita rahvusvahelised kohustused HELCOMi laevateede mõõdistamisel 2016. aastaks ja mõõdistada ülejäänud avamerelised veelad 2029. aastaks.</li> <li>- Hüdrograafilise andmekogu levitamine 2009.–2012. a., mis võimaldaks kõigil merendusvaldkondadel saada oma rakenduste tarbeks korrektseid batümeetrilisi alusandmeid (kooskõlas Euroopa Liidu INSPIRE direktiivi 2007/2/EÜ põhimõtetega).</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hüdrograafiline andmekogu on kasutuses.</li> <li>- HELCOMi laevateed on mõõdistatud.</li> <li>- Merealad ja laevatatavad siseveed on mõõdistatud.</li> </ul>	VA - 2012 VA - 2016 VA - 2029

### Laevateede rajamine ja rekonstrueerimine

Eesti merealade laevateede kogupikkus on 1700 km, kusjuures rahvusvahelise tähtsusega laevateed (HELCOMi laevateed) moodustavad sellest üle poole (950 km). Sisevete laevateede pikkus on 350

<sup>45</sup> Allikas: VA.

km. Tänapäeva veeliikluse vajaduste rahuldamine ja ohutuse tõhustamine eeldab uute laevateede rajamist ja olemasolevate rekonstrueerimist, mis peavad tuginema mere ruumilise planeeringu käigus paika pandud võimalike laevateede asukohtadele.

Valminud on Lääne-Eesti saarestiku laevateede rekonstrueerimise ja rajamise projektid, mis tagavad optimaalse ja ohutu veeliikluse Väinamere ja Liivi lahe merealadel.

Eraldi tähelepanu nõuab talvise navigatsiooni tagamine. Jäämurdmise arengukava 2006-2014 elluviimise võib lugeda ebaõnnestunuks. Sellest hoolimata tuleb jätkata jõupingutusi selles kavas toodud tegevuste elluviimiseks. Eelkõige tähendab see uue jäämurdja ehitamist. Tulenevalt jäämurdja suurest maksumusest tuleb selleks jäämurdmise arengukava uuendada ning tutvustada seda Riigikogule eelnevalt kokkulepitud vormis. Uus jäämurdja soetatakse hiljemalt 2016. aasta jooksul. Teise ja võimalik, et ka kolmanda jäämurdja soetamine otsustatakse 2013.a. lõpuks.

Meede 5.2	Laevateede rajamine ja rekonstrueerimine
Meetme taust	Üha intensiivistuva veeliikluse tingimustes on hädavajalik uute laevateede kavandamine ja olemasolevate rekonstrueerimine. Veeteede kvaliteedi tõstmine peab tagama suuremad ühenduskiirused, võimaldama kasutada suurema süvisega laevu ning parandada meresõidu ohutust. Talvise navigatsiooni tagamiseks tuleb ellu viia ja uuendada olemasolevat jäämurde arengukava, mille alusel soetatakse jäämurdelaevastik. Eeltoodut arvestades tuleb ajakohastada Lääne-Eesti saarestiku ja Põhja-Eesti rannikumere ning siseveekogude laevateed, viies viimased ühtsesse süsteemi, mis võimaldab ohutut veeliiklust kogu sisevete ulatuses ja tagab liiklejatele vaba pääsu Soome lahele.
Tulemusnäitaja	Laevateed rahuldavad kasutajate vajadusi ja vastavad ohutu veeliikluse nõuetele <sup>46</sup> .
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eesti merealade laevateede rajamine ja rekonstrueerimine sh: <ul style="list-style-type: none"> <li>Lääne-Eesti saarestiku laevateede rekonstrueerimine ajavahemikul 2010–2015.</li> <li>Põhja-Eesti laevateede ajakohastamise võimaluste uurimine ja projektide koostamine (2010–2012), mille alusel toimuks uute laevateede rajamine ja olemasolevate rekonstrueerimine (2015–2020).</li> <li>Laevateede hooldamiseks vajaliku Hundipea sadama rekonstrueerimine (2012).</li> </ul> </li> <li>- Tingimuste loomine Kaitseväe laevade liikumiseks ja operatsioonide korraldamiseks.</li> <li>- Jäämurdmise arengukava uuendamine.</li> <li>- Uue jäämurdja soetamine.</li> </ul>

<sup>46</sup> Allikas: VA

		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lääne-Eesti saarestiku laevateed on ajakohastatud.</li> <li>- Põhja-Eesti laevateed on ajakohastatud.</li> <li>- Hundipea sadam on rekonstrueeritud.</li> <li>- Jäämurdmise arengukava on uuendatud ja ellu viidud (sh. vähemalt üks jäämurdja soetatud)</li> </ul>	<p>VA - 2015</p> <p>VA - 2020</p> <p>VA - 2012</p> <p>MKM - 2013-2020</p>

### Navigatsiooniteabe kogumine, töötlemine ja edastamine

Navigatsiooniteabe haldamine toimub vastavalt rahvusvaheliste konventsioonide ja standarditega sätestatud nõuetele. Navigatsiooniteave peab olema kättesaadav, usaldusväärne ja piisav, et tagada ohutu veeliiklus. Eesti merealade kohta on koostatud vajalikes mõõtkavades navigatsioonikaardid nii elektron- kui ka paberkujul (72 ENC ja 62 erinevat paberkaarti ning 3 kaardiatlast). Tõrgeteta töötab ka kaartide meresõitjatele edastamise süsteem. Meresõitjate kasutada on “Eesti lootsiraamat” (eesti ja inglise keeles) ja teatmik “Navigatsioonimärgid Eesti vetes”. Kaartide korrigeerimiseks antakse välja perioodiliselt ilmutat navigatsioonialast bülletääni “Tedaanded meremeestele”. Operatiivse navigatsiooniteabe levitamine Eesti merealade kohta toimub rahvusvaheliselt NAVTEXi vahendusel ja rannikumere osas kohalike navigatsioonihoiatuste abil. NAVTEXi informatsiooni Läänemere keskosa ja Soome lahe kohta edastab regulaarselt Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus.

Meede 5.3	Navigatsiooniteabe kogumine, töötlemine ja edastamine
Meetme taust	Käesoleval ajal on vajalik navigatsiooniteave olemas ning kättesaadav merealade kohta ja osaliselt laevatatavate sisevete kohta. Laevatatavate sisevete kohta navigatsioonihoiatusi ei edastata. Parandada tuleb olemasolevat süsteemi eelkõige selles osas, mis puudutab andmete operatiivset korrigeerimist ja kiiret ning mugavat edastamist veeliiklejatele. Kasutajad peavad võimalikult lihtsalt ja õigeaegselt kätte saama teabe navigatsioonitingimuste ja laevatatavate veelade kasutamisevõimaluste kohta.
Tulemusnäitaja	Eesti merealade ja laevatatavate sisevete kohta on olemas navigatsiooniteave ja edastatakse navigatsioonihoiatusi <sup>47</sup> .
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Navigatsioonimärgistuse infosüsteemi täiustamine ja laevaliiklusinfosüsteemide arendamine, arvestades sh Kaitseväge vajadusega teada veeteede sobivust sõjalaevade manööverdamiseks ja operatsioonideks.</li> <li>- Digitaalkartograafia juurutamine ja kartograafia infosüsteemi</li> </ul>

<sup>47</sup> Allikas: VA

	<p>loomine, sh navigatsioonikaartide operatiivse uuendamise tagamine.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Üleminek paberkaartide väljaandmiselt “trükkimisele nõudmisel”.</li> <li>- E-Navigatsiooni elementide arendamine, sh veeliiklejatele veetaseme ja hüdrometeoroloogilise informatsiooni kogumine, töötlemine ja edastamine.</li> <li>- Eesti merealade ulatuses lühiajalise (4-5 päeva) ilma- ja mereprognoosi (temperatuur, lainetus, hoovused, vee kvaliteedinäitajad jms) kättesaadavaks tegemine internetis ja mobiilselt.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Navigatsioonimärgistuse infosüsteem ja laevaliikluse infosüsteem on täiustatud, sh arvestades Kaitseväe vajadusi.</li> <li>- Digitaalkartograafia on kasutuses ja kartograafia infosüsteem on loodud.</li> <li>- Paberkaartide väljaandmiselt on üle mindud „trükkimisele nõudmisel”.</li> <li>- Lühiajaline ilma- ja mereprognoos on kättesaadav internetis ja mobiilselt.</li> </ul>	<p>VA - 2014</p> <p>VA - 2014</p> <p>VA – 2013</p> <p>VA - 2014</p>

### Navigatsioonimärgistuse edasiarendamine

Eesti veeteede navigatsioonimärgistus, mis koosneb (seisuga dets 2010) 41 tuletornist, 217 tulepaagist, 25 päevamärgist, 201 poist ja 642 toodrist, vastab üldreeglina tänapäeva nõuetele, kuid jääb ebapiisavaks väikelaevateede kiiresti kasvavale kasutajaskonnale. Valdav osa navigatsioonituledest on automatiseeritud ja viidud ühtsesse kaugseire süsteemi. 2011. aastal juurutati ujumärkide informatsiooni edastamise süsteem AIS sõnumite kujul, mis toimib hetkel 30 ujumärgil. Suurema osa tuletornide ja -paakide tehniline seisund on rahuldav. Erandiks on Keri ja Mohni tuletornid, mis vajavad hävinemise vältimiseks kapitaalremonti, ning Sorgu tuletorn, mis väärib säilitamist arhitektuurimälestisena. Ujumärgistuse (poid ja toodrid) reservid on ammendunud ja moraalselt vananenud. 2010. a. sügisel valmisid Lääne-Eesti saarestiku laevateede kaasajastamise raames piirkonna uute navigatsioonimärkide rajamise (sh. Kumari madala, Põõsaspea ja Manilaiu) ning olemasolevate rekonstrueerimise projektid.

<b>Meede 5.4</b>	<b>Navigatsioonimärgistuse edasiarendamine</b>
Meetme taust	Põhieesmärgiks on navigatsioonimärgistuse töökindluse, efektiivsuse ja teenuse kvaliteedi tõstmine uute lahenduste kasutuselevõtuga ja kaasaegsete ujumärkide soetamine ning ajalooliste tuletornide

	säilimise tagamine.	
Tulemusnäitaja	<p>Navigatsioonimärgistus vastab ohutu veeliikluse nõuetele.<sup>48</sup></p> <p>Navigatsioonimärgistuse töövalmidus ja operatiivsus on<sup>49</sup>:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. tule tornide ja liitsihtide osas 99,8%.</li> <li>2. ülejäänud püsimärkide tulede osas 99%.</li> <li>3. tulepoide osas 97%.</li> </ol>	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Navigatsioonimärkide seadmete üleviimine energia- ja keskkonnasäästlikele tehnilistele lahendustele.</li> <li>- E-Navigatsiooni elemendina ujumärkide reaalaaja informatsiooni edastamine meresõitjatele AIS sõnumite kujul.</li> <li>- Avamere tingimustele sobiva mitmeotstarbelise poilaeva soetamise otsustamine.</li> <li>- Uute ujumärkide konstruktsiooniliste lahenduste väljatöötamine ja kasutusele võtmine ning vahendite tagamine nende hoolduseks.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Navigatsioonimärkide seadmed on üle viidud energia- ja keskkonnasäästlikele tehnilistele lahendustele.</li> <li>- Ujumärkide varustamine AIS seadmetega</li> <li>- Poilaeva soetamise küsimus on otsustatud ning vajadusel lisatud laevastiku vajaduste kavasse.</li> <li>- Uute ujumärkide konstruktsioonilised lahendused on välja töötatud ja kasutusele võetud.</li> </ul>	<p>VA - 2015</p> <p>VA - pidev</p> <p>VA - 2013</p> <p>VA - 2014</p>

### Laevaliiklusteenindus (VTS)

VA koosseisus olev laevaliikluse korraldamise osakond osutab laevaliiklusteenuseid Eesti vetes vastavalt määratletud piirkondades Tallinna, Kopli ja Muuga lahes ning opereerib laevaettekannete süsteemi Eesti vastutusalas (GOFREP). Vajaliku tehnilise toe moodustavad:

- seiresüsteemid (radarid ja automaatse identifitseerimise süsteemid (AIS))
- monitooringusüsteemid
- raadiosüsteemid
- andmebaasid.

VTS simulaatorit ajakohastati viimati 2011. aastal ning koostati ka selle tulemustel põhinev koolitusplaan laevaliikluse operaatoritele.

Peamisteks eesmärkideks on:

<sup>48</sup> Allikas: VA

<sup>49</sup> Protsent ajast, mil seade on korrektselt töös



- aidata kaasa veeliikluse ohutuse tagamisele merel, hoidmaks ära mereõnnetusi ning vähendamaks õnnetustega seonduvaid keskkonnariske.
- edastada hädaolukordade puhul asjakohast informatsiooni pääste- ja otsingutöid korraldatavatele institutsioonidele.

Meede 5.5	Laevaliiklusteeninduse (VTS'i) tõhustamine
Meetme taust	<p>Laevaliikluse paremaks korraldamiseks tuleb tõhustada infovahetust, tõsta tehnika ja teenuste kvaliteeti ning sõltuvalt laevaliikluse intensiivsuse kasvust laiendada tegevuspiirkondi. Kuna laevaettekannete süsteeme opereeritakse rahvusvahelistel vetel koostöös naaberriikidega, siis on oluline osalemine vastavates rahvusvahelistes initsiatiivides ja töögruppide töös.</p> <p>Osalemine rahvusvaheliste kontseptsioonide <i>E-Navigation</i>, <i>SafeSeaNet</i> ja <i>Single Window</i> arendamisel ja juurutamisel panustab mereohutuse taseme tõstmisse ja tõhustab infoliikumist merenduse erinevate huvigruppide vahel.</p> <p>Personali pidev areng ja taseme kontroll mõjutab otseselt laevaliikluse ohutuse tagamist: simulaatorharjutuste tulemuste analüüs on aluseks laevaliikluse operaatorite arengu- ja koolitusplaanide koostamisel.</p>
Tulemusnäitaja	<p>VTS süsteemi tegevuspiirkond vastab laevaliikluse tihedusele<sup>50</sup>.</p> <p>Laevaettekannete süsteemi tegevuspiirkond vastab rahvusvahelistele kokkulepetele<sup>51</sup>.</p>
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tehniliste süsteemide töökindluse parendamine, riist- ja tarkvara kaasajastamine.</li> <li>- <i>SafeSeaNet</i> andmevahetussüsteemi väljatöötamine ja juurutamine, mis võimaldab edastada ja saada laevaliikluse ohutusega seotud informatsiooni rahvusvahelisel tasemel (2009–2012).</li> <li>- <i>Single Window</i> kontseptsiooni rakendamine, mis lihtsustab infovahetust laeva meeskonna ja erinevate huvigruppide vahel, nagu EMTA, PPA, VA, KI, sadamad jne.</li> <li>- VTS süsteemi laiendamise vajaduste perioodiline hindamine.</li> <li>- Osalemine rahvusvaheliste VTS ja laevaettekannete süsteemi käsitlevate töögruppide töös, kus töötatakse välja vastavaid standardeid, strateegiaid ja arenguplaane.</li> </ul>

<sup>50</sup> Allikas: VA.

<sup>51</sup> Allikas: VA.

		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- VTS süsteem on kaasajastatud.</li> <li>- <i>Single Window</i> kontseptsioon on rakendatud.</li> <li>- <i>Safe Sea Net-i</i> on juurutatud ja ühildatud <i>Single Window</i> süsteemiga.</li> <li>- VTS süsteemi laiendamise vajadus on hinnatud.</li> </ul>	VA - 2012 MKM, VA – 2012 VA 2012 VA - 2013

### Laevade tehniline järevalve ja klassifitseerimine

Laevade tehniline järevalve on reguleeritud meresõiduohutuse seadusega. Järevalve ülesanded on jagatud VA ja volitatud klassifikatsioonühingute vahel. Pikemas perspektiivis on oht, et väheneb järevalveametnike arv, kuna rahvusvaheliselt on neile kehtestatud väga kõrged kvalifikatsiooninõuded (vähemalt vanemtüürimees või teine mehhaanik või kõrgharidusega laevaarhitekt) ja praegu on nende keskmine vanus juba väga kõrge (60 aastat). Seega on juba praegu ja kindlasti ka tulevikus üheks peamiseks eesmärgiks nooremate järevalveametnike töölevõtmine ja järelkasvu tagamine. Selle riski realiseerumisel on võimalik Eesti lipu all sõitvate laevade tehniline järevalve suhteliselt kiiresti volitatud klassifikatsioonühingutele ümber suunata, kuid välisriigi lippu kandvate laevade kontrolli riik delegeerida ei saa ja rahvusvaheliselt võetud kohustused võivad jääda täitmata.

Välislaevade kontrollimiseks ankrualadel peab järevalvel olema vastav transport. Vaja on otsustada, kuidas organiseeritakse järevalveametnike aastaringne transport kontrollitavatele laevadele. Kas kõige efektiivsem on soetada selleks uus laev või kasutada olemasolevaid ressursse nt koostöös Eesti Lootsiga.

<b>Meede 5.6</b>	<b>Laevade tehnilise järevalve ja klassifitseerimise tõhustamine</b>
Meetme taust	Meresõiduohutuse seaduse muudatusega 2010. a. täiustati oluliselt tehnilist järevalvet reguleerivaid seadusi. Sellest hoolimata on vaja pidevalt jälgida õigusaktide ajakohasust ning VA ja klassifikatsioonühingute vahelist rollide jaotust. Järevalvevõimekuse jätkusuutlikkuse tagamiseks on vaja populariseerida järevalveametniku elukutset ning tagada selle konkurentsivõimelisus võrreldavate ametikohtadega erasektoris.
Tulemusnäitaja	Eesti on Pariisi MoU valges nimekirjas <sup>52</sup> Kõik Eesti lipu all sõitvad laevad kuuluvad madala riskiga laevade kategooriasse <sup>53</sup>

<sup>52</sup> Allikas: MKM

<sup>53</sup> Allikas: MKM

Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seaduste ja nende alamaktide vastav muutmine.</li> <li>- VA ja klassifikatsiooniühingute teostatavate kontrollide optimeerimine</li> <li>- Klassifikatsiooniühingute auditeerimise võimekuse tõstmine tulenevalt meresõiduohutuse seaduse muudatustest.</li> <li>- Jääklassiga ilmastikukindla laevakontrolli kaatri soetamise vajaduse otsustamine, tagamaks VA võimekust kontrollida välislaevu ankruplatsidel (tulenevalt direktiivist 2009/16/EÜ).</li> <li>- Järelevalveametniku ametikoha väärtustamine ja atraktiivsuse tõstmine, et motiveerida inimesi tulema merelt tööle mereadministratsiooni, tagamaks järjepidevust nii inimressursi kui ka teadmiste edasiandmist silmas pidades.</li> <li>- Reederite koolitamine ja teadlikkuse tõstmine ning nõ. kvaliteetlaevanduse propageerimine.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Õigusaktid on üle vaadatud ja vajadusel uuendatud.</li> <li>- Järelevalveametniku koht on väärtustatud ning järelevalveametnike arv on piisav neile seatud ülesannete täitmiseks.</li> <li>- Laevakontrolli kaatri soetamise vajadus on otsustatud ja vajadusel lisatud laevastiku vajaduste kavasse.</li> <li>- Info(koolitus)päevade läbiviimine reederitele.</li> <li>- IMO auditi lõpparuandes kokkulepitud parandusmeetmed on rakendatud tähtajaliselt.</li> </ul>	<p>MKM- pidev</p> <p>VA – 2013</p> <p>VA - 2012</p> <p>VA -kord aastas</p> <p>MKM - sõltuvalt auditis seatud tähtajast</p>

Lisaks VA funktsioonidele on meresõidu ohutuse valdkonnas neli tegevust, mis väärivad eraldi tähelepanu: mereseire, lootsindus, merepääste, mereabiteenus.

### Lootsindus

Sisemeres ning sadamate lähistel ja akvatooriumis ning sadamate vahel toimub laeva ohutu meresõidu tagamiseks kohustuslik lootsimine. Lootsiteenus osutab riigile kuuluv äriühing AS Eesti Loots või sadama akvatooriumis sadama valdaja. Lootsiteenus on üks näide merenduse teenustesektori poolt riigile toodavast tulust. ASis Eesti Loots on tööl üle saja inimese ning 2009. aastal teenis riik ettevõttest dividendidena 1,3 miljonit eurot. Lootsinduses ei ole hetkel välja tuua olulisi probleeme.

Küll aga on vaja pidevalt jälgida, et lootsi teenuse hinnad ja tingimused oleksid sellised, mis ei vähendaks Eesti sadamate konkurentsivõimet.

## **Mereseire**

Integreeritud merenduspoliitika üheks komponendiks on ka integreeritud mereseire. Euroopa Komisjon on toetanud otsust võtta kasutusele meetmed parema resolutsiooniga seiresüsteemi loomiseks, et ühendada olemasolevad seire- ja jälgimissüsteemid, mida kasutatakse meresõiduohutuse ja turvalisuse tagamiseks, mere-elustiku ja veekvaliteedi seireks, merekeskkonna seisundi tuvastamiseks, merekeskkonna kaitseks rakendatud meetmete tõhususe hindamiseks, merereostuse avastamiseks-likvideerimiseks, kalanduskontrolliks, välispiiri valvamiseks ja muuks õiguskaitsealaseks tegevuseks. Integreeritud mereseire eesmärgiks on ülevaate saamine merealadel toimuvast ja merekeskkonna seisundist eelpool loetletud valdkondades ja see on üldkokkuvõttes eeltingimuseks mõistlike otsuste tegemisel. Integreeritud mereseire põhineb informatsiooni jagamisel asjast huvitatud ametkondade vahel, mis vastaks nende tegevusprofiilile.

Mereseire on Eestis valdkond, mis vajab ühist koordineeritud tegevust. Hetkel on Eestis viis ministeeriumi, mille valitsemisalas olevad asutused puutuvad kokku merendusvaldkonna seirega. Siseministeeriumi valitsemisalas asuv Politsei- ja Piirivalveamet vastutab merepiiri valvamise ja üldise õiguskorra tagamise eest Eesti merealadel, samuti ohtu sattunud inimeste otsingute ja pääste eest Eesti vastutusosal ning merereostuse avastamise, lokaliseerimise ja likvideerimise eest. VA vastutab ohutu ja turvalise laevaliikluse eest Eesti merealadel. Eesti merevägi täidab Eesti merealadel riigikaitsealisi ülesandeid, mille raames viiakse läbi mitmesuguseid tegevusi, mis mõjutavad meresõiduohutust (sh demineerimistööd, laskeharjutused jpt). Keskkonnainspektsiooni ülesandeks on jälgida Eesti merealadel kala- ja kaubalaevade merekeskkonnakaitseliste reeglite ja kalapüügieeskirjade täitmist. Kultuuriministeeriumi valitsemisalas asuv Muinsuskaitseamet korraldab veealuste mälestiste kaitset ja järelevalvet. Kõik mainitud asutused koguvad neile vajalikku spetsiifilist teavet. Mainitud asutused (va Muinsuskaitseamet) omavad ka tehnilisi seiresüsteeme.

Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus täidab välislepinguga Eesti Vabariigi võetud kohustust meresõidu ohutuse tagamisel mereside alal (SOLAS konventsioon IV ptk reegel 5) ning ööpäevaringse sidevõimaluse kindlustamisel laeva ja kalda vahel, sealhulgas Eesti Vabariigile funktsionaalselt oluliste (sh pääste- ja patrull-) laevade sidevajaduste rahuldamiseks. Lisaks pakub Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus väikesadamatele meresidevõrgu kaudu edastatava sadamainfo teenust ja vahendab sõidus olevate laevade hädaabi kõnesid laeva ja meditsiinasutuse vahel, kui laeval tekib vajadus meditsiinilise abi järele; see võimaldab laevaperel abivajajale operatiivsemalt asjakohast abi osutada.

Olemasolevaid seire- ja jälgimissüsteeme täiustades on võimalik luua integreeritud mereseirepilt (integreeritud mereseire infosüsteem), mis annab täieliku ülevaate ujuvvahendite liikumisest ja tegevusest merealadel.

Integreeritud mereseire infosüsteemi loomiseks peavad kõik asjast huvitatud asutused omavahel ka vastavat informatsiooni jagama.

Käesoleval ajal ei sisalda mereseirepilt eri asutuste kasutajatele merealadel toimuvast täielikku teavet, kuna asutuste vahel puudub ühtne teabevahetuse süsteem.

Vajaliku teabevahetuse süsteemi olemasolu suurendaks asjast huvitatud asutuste informeeritust merealadel toimuvast. Parem informeeritus suurendaks ka asjast huvitatud asutuste tegevuse tõhusust

ja parandaks kulutasuvust.

## Merepääste

Hädaolukorraks valmisoleku planeerimine ja päästetööde korraldamine on enamikel juhtudel (riikides) sisejulgeoleku küsimus. Transpordikogukond on lennu- ja mereõnnetusse sattunud inimeste päästmiseks ning abi osutamiseks kokku leppinud ühistes rahvusvahelistes reeglites. Need nõuded ja reeglid on kehtestatud mitmete rahvusvaheliste **transpordiohutuse<sup>54</sup> konventsioonidega**, mis on nende konventsioonidega ühinenud riikidele (osalisriikidele) **kohustuslikud**.

Meresõiduohutuse ja tsiviillennunduse konventsioonidega kehtestatud mängureeglid, rahvusvahelised nõuded, võimaldavad osalisriikidel **moodustada organisatsiooni (määratleda regulaatori ja teenuse pakkujad), luua reageerimiskohustusliku teenistuse, rajada koostöömehhanismi**.

Eestis pole regulaator õiguslikult määranud, milline institutsioon vastutab nende konventsioonide rahvusvaheliste normide rakendamise eest. Konventsioonide **täielikuks** ja **lõplikuks** rakendamiseks on vaja üle vaadata kehtiv õigusruum ja vajadusel muuta ja/või kehtestada uusi õigusakte.

Eesti vastutusosalal merel ning Peipsi, Läämi- ja Pihkva järvel ohtu sattunud inimeste otsingu- ja päästetöid teostab Politsei- ja Piirivalveamet. PPA-l on vastutusallas, 81 500 km<sup>2</sup> suuruses päästepiirkonnas ööpäevaringselt üks lennupäästeüksus, merepäästeks on 1-2 laeva. Laevastiku koosseisus on ainult 1 päästelaevana klassifitseeritav alus (PVL-107). Laevastiku 4 patrull-laeva, 1 välispiirivalvelaev ja 1 reostustõrje laev on merepääste seisukohalt abilaevad, piiratud pääste- ja reostustõrjevõimekusega. PPA laevastik on tehniliselt vananenud ja alamehitatud.. Merepäästeüksused on sertifitseerimata.

Merepääste tagatakse rannikukordonite väikeüksuste valmisolekuga (kiirpaadid ja patrullkaatrid) ning Peipsi järvel on kaks hõljukit.

Aktiivselt on arenenud vabatahtlik merepääste mille sidusorganisatsioonid on moodustanud Eesti Vabatahtlike Mere- ja Järvepääste ning tegutsevad Mustvees, Lohusuus, Toilas, Käsmus, Viimsis, Hiiumaal, Paatasus, Pärnus, Muhu saarel ning Võrtsjärvel ja Saadjärvel. Vabatahtliku merepääste soodustamiseks ja reguleerimiseks on täiendamisel Politsei ja Piirivalve seadus. Pärast seaduse muudatuse jõustumist on vaja jätkata tööd vabatahtliku merepääste jätkusuutlikkuse tagamiseks, selleks, et riigi ja vabatahtlike merepäästetegevus oleks omavahel integreeritud ning toimiks partnerluse põhimõtetel.

Lahendamist vajavad probleemid:

Rahvusvaheliste kohustuste täitmise ja organisatsiooni/teenistuste harmoonilise arengu jälgimiseks piisavate, seadusest tulenevate volitustega lennu- ja merepääste alase koordineeriva nõukogu moodustamine (SAR nõukogu). Nõukogu esimene ülesanne on merepääste alase vastutuse määramine, konkretiseerimine, ideoloogia hallist tsoonist väljatoomine ja visiooni kujundamine. Õigusliku aluse loomiseks on vajalik välja töötada merepääste seadus. Samuti tuleb kehtestada nõuded merepääste organisatsioonile, teenistusele, võimekustele, personalile jne. Teenistuse arendamiseks ja

---

<sup>54</sup> Transpordiohutuse (Hamburgi 1979 aasta merepääste konventsioon, koos lisaga ja 1944 a. tsiviillennunduse Chicago konventsioon, koos lisadega) konventsioonide I artikkel ütleb:

(1) Osalisriigid kohustuvad järgima konventsiooni ning selle lisa sätteid, mis moodustavad konventsiooni lahutamatu osa. Iga viide konventsioonile on samas ka viide lisale. (st, et viide on konventsiooni lahutamatu osa ja kuulub **kehtestamisele**)

(2) Osalisriigid kohustuvad välja kuulutama kõik seadused, määrused, käskkirjad ja eeskirjad, mis võivad osutada vajalikuks **konventsiooni täielikuks ja lõplikuks kehtestamiseks**.

operatsioonide läbiviimiseks tuleb tagada eelarvelised vahendid. Vajalik on ka merepääste alase lepingu sõlmimine Venemaaga ning vabatahtlike kaasamise soodustamine.

Arvestades üleujutuste kordumise võimalikkust Lääne-Eestis ja väikesaartel, tuleb luua kohalikele kriisireguleerimisega seotud ametkondadele (nt kohalikud omavalitsused) võimalus meresidevõrgu kasutamiseks ning käsitleda meresidevõrku ühe osana kriisireguleerimisel kasutatavast sidesüsteemist, mis eeldab kriisireguleerijatel ning ka muudelt asjaomastel isikutel väikelaeva raadiosideoperaatori tunnistuse olemasolu.

## Veeohutus

2010. aastaks ületas uppumissurmade arv liiklusõnnetustes ja tulekahjudes hukkunute arvu. Selleks, et vähendada uppumissurmade ja raskete tagajärgedega veeõnnetuste arvu, on vaja suurendada veeõnnetuste ennetamiseks kulutatavaid ressursse. Valdonna eest vastutavad Päästeamet ja KOVid. Päästeameti ülesandeks on veeohutusala ennetustöö, st elanikkonna teadlikkuse tõstmine teavitamise, koolitamise ja nõustamise teel.

Selleks, et oluliselt suurendada veeõnnetuste ennetamise jaoks eraldatavaid vahendeid, on vaja välja töötada vähemalt kolmeaastane veeõnnetuste ja nendes hukkunute vähendamise tegevuskava.

## Mereabiteenus

Mereabiteenus lähtub IMO resolutsioonist 26.02.2004 nr A.950(23) ning selle peamine eesmärk on ühenduse võtmine abi vajava laevaga, situatsiooni jälgimine ning aruannete saamine ja vahelülilis olemine laeva ning päästeoperatsiooni läbiviijate vahel. Mereabiteenust tagab sarnaselt merepäästega PPA. Lisaks vahendab RIKS mereside võrgu kaudu sõidus olevate laevade hädaabi kõnesid laeva ja meditsiiniuasutuse vahel.

<b>Meede 5.7</b>	<b>Ühtse ja jätkusuutliku seiresüsteemi arendamine</b>	
Meetme taust	Mereseire puudutab lisaks VA-le ja PPA-le veel Kaitseväge, Muinsuskaitseametit ja Keskkonnainspektsiooni, mis tähendab, et integreeritud mereseire infosüsteemi loomiseks on vaja viie ministeeriumi koostööd.	
Tulemusnäitaja	Kogu Eesti mereala on kaetud seiresüsteemiga.	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ühtse mereseire kontseptsiooni väljatöötamine.</li> <li>- Olemasolevate süsteemide liitmine ühtseks mereseireks.</li> <li>- VA ja PPA radarite ja AIS infovahetuse projekti realiseerimine ning selleks vajaliku riist- ja tarkvara soetamine (2009–2012).</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	- Ühtne mereseiresüsteemi kontseptsioon on loodud.	SiM, MKM, KM – 2012  Vastavad

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Olemasolevad süsteemid on liidetud.</li> <li>- VA ja PPA radarite ja AIS infovahetuse projekt on realiseeritud ning selleks vajalik riist- ja tarkvara soetatud.</li> </ul>	ministeeriumid VA, PPA – 2012
--	--	-------------------------------------

<b>Meede 5.8</b>	<b>Otsingu- ja päästevaldkonna parandamine</b>
Meetme taust	Otsingu ja päästeteenus sõltub kommunikatsiooni- ja juhtimissüsteemidest, päästevahenditest ning valmisolekule kulutatavatest ressurssidest. Efektiivseks päästetegevuseks on vajalik panustada kõigi nende aspektide parandamisse.
Tulemusnäitaja	Merel abivajajatest on päästetud 100% <sup>55</sup> . Uppumissurmade arv on 2014 aastaks vähenenud 15% <sup>56</sup> , 2020. aasta sihttase määratakse 2014. aastal.
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Olemasolevate raadiosüsteemide töökindluse parandamine, riist- ja tarkvara kaasajastamine.</li> <li>- SAR nõukogu loomine, kes vastutab merepääste toimimise ja arengu eest.</li> <li>- Olemasoleva VHF lainealal põhineva meresidevõrgu uuendamine, mille käigus tuleb parandada oluliselt meresidevõrgu katvusala, arvestada kõikide merel liiklejate huvidega, tagades rannikuvetes päästekanalite eeter ka väikese võimsusega käsiraadiosaatjatele (sh sisevetel).</li> <li>- Meresõiduohutuse seaduse täiendamine ultralühilaine sidekanalite L-1 ja L-2 kasutamise lihtsustatud tingimustega, et populariseerida mereside kasutamist ja tõsta meresõidu ohutust.</li> <li>- Kohaliku vetelpääste võimekuse parandamine.</li> <li>- Vabatahtliku merepääste arengu toetamine ja õiguslike aluste ja rahastamise korrastamine.</li> <li>- Varjumispaiku käsitlevate vastutamis- ja hüvitamisküsimuste lahendamine.</li> <li>- Veeõnnetuste ennetamise ja uppumiste vähendamise tegevuskava väljatöötamine ja elluviimine.</li> </ul>

<sup>55</sup> Allikas: PPA

<sup>56</sup> Allikas: PPA. Mõõdetakse kolme viimase aasta keskmist. 2008–2010 keskmine oli 79 uppunut.

		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Olemasolevate raadiosüsteemide töökindlus on tagatud.</li> <li>- SAR nõukogu on loodud.</li> <li>- VHF lainealal põhinev meresidevõrk on uuendatud.</li> <li>- Vabatahtlikku merepäästet käsitlevad õigusaktid on üle vaadatud ja korrastatud ning rahastamisskeem fikseeritud.</li> <li>-Varjumispaikadega seotud vastutamis- ja hüvitamisküsimused on lahendatud.</li> <li>- Merepääste kui elutähtis teenus toimib.</li> <li>- Veeõnnetuste ennetamise ja uppumiste vähendamise tegevuskava on väljatöötatud.</li> </ul>	<p>SiM - 2015</p> <p>SiM, MKM - 2014</p> <p>RIKS – 2016</p> <p>SiM - 2012</p> <p>MKM, SiM – 2013</p> <p>pidev</p> <p>Päästeamet – 2013</p>

### Sadamate ohutus ja turvalisus

Seoses uue sadamaseaduse jõustumisega 10.07.2009 ning meresõiduohutuse seaduse pideva ajakohastamisega võib Eesti sadamates sadamateenuste osutamise õiguslikku raamistikku pidada ajakohaseks. Seadusemuudatused on kaasa toonud mitmeid nõudeid, mille täitmine aitab parendada sadamateenuste osutamise ohutust ja turvalisust ning tõhustada keskkonnakaitset, kuid mis seavad tõsiseid väljakutseid riikliku järelevalve teostamise osas.

Sadamates on põhiliseks ohuks ohtliku kauba käitlemisest ning võimalikest laevaõnnetustest tingitud kahju, sealhulgas keskkonnareostuse teke. Seda nii tahtmatu kui ka tahtliku õigusvastase tegevuse tagajärjena. Eriti oluliseks muudab teema asjaolu, et ohtlikke veoseid käitlevad sadamad asuvad suuresti elamurajoonide läheduses, kujutades sellega otsest ohtu inimestele.

Sadamapidaja ning sadamarajatise valdaja peavad tagama, et turvalisuse riskianalüüsi alusel on koostatud ja rakendatud sadama ja sadamarajatise turvaplaani ning viima läbi turvaõppusi ja vastavaid harjutusi. Sadamapidaja peab sadamale määrama ka sadamakapteni ning turvaülema ja sadamarajatise valdaja peab määrama sadamarajatise turvaülema.

Sadamapidaja peab koostama akvatooriumilt reostuse avastamise ja likvideerimise kohta sadama reostustõrje plaani, koostama ja rakendama nõuetekohase laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava ja korraldama laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust. Tema ülesandeks on ka korraldada reostuse avastamist ja likvideerimist ning informeerida reostusest seaduses ette nähtud asutusi.

Ohtliku lasti käitlemisega tegelev sadamapidaja või sadamaoperaator peab määrama ohtlikust lastist teatamise, ohtliku lasti käitlemise, ohtliku lasti üle arvestuse pidamise ja ohtliku lasti vastuvõtmise ja ärasaatmise eest vastutava isiku.



<b>Meede 5.9</b>	<b>Sadamate ohutuse ja turvalisuse tagamine</b>	
Meetme taust	Oluline on tagada efektiivne ohutuse, turvalisuse ning keskkonnakaitse alane järelevalve eeltoodud tegevuste osas ning koostatavate riskianalüüside kvaliteet. Samuti sadamate kandmine sadamaregistrisse ning registriandmete ajakohastamine.	
Tulemusnäitaja	Intsidentide ja õnnetuste arv on vähenenud.	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sadamate akvatooriumide määramine.</li> <li>- Turvalisuse riskianalüüside läbiviimine (VA, PPA, KAPO, TA).</li> <li>- Määratud sadamakaptenite ja turvaülemate atesteerimine.</li> <li>- Elektroonse sadamaregistri arendamine ja pidamine.</li> <li>- Järelevalve tõhustamine sadamaseadusega kehtestatud nõuete täitmise üle.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Akvatooriumid on määratud sadamatele, millele vastav nõue tuleneb sadamaseadusest.</li> <li>- Ajakohased riskianalüüsid on olemas kõigi sadamate kohta, millele vastav nõue tuleneb sadamaseadusest.</li> <li>- Kõik sadamakaptenid ning sadama turvaülemad on atesteeritud sadamarajatiste turvaülemad.</li> <li>- Toimib kaasaegne elektrooniline sadamaregister.</li> <li>- Riikliku järelevalve teostamise käigus avastatud puuduste arv väheneb igal järgneval aastal. Avastatud puudused kõrvaldatakse igal järgneval aastal kiiremini.</li> </ul>	<p>VA – 2012</p> <p>VA, PPA, KAPO, TA – 2012</p> <p>VA – 2012</p> <p>MKM, VA – 2013</p> <p>VA - pidev</p>

#### **Eesmärk 6 – Merekeskkonna seisund on paranenud.**

Merekeskkonna seisundit mõjutab lisaks merendusele ka tegevus maismaal (nt põllumajandus ja tööstus). Kusjuures eksperthinnangutele tuginedes võib öelda, et maismaategevuse mõju on merenduse mõjudest kaks korda suurem. Seega on merekeskkonna seisundi parandamiseks vajalik põhjalik tegevuskava, mis hõlmab kõiki reostusallikaid ja tegevusi. Hetkel on sellisele kavale kõige lähemal HELCOMi Läänemere tegevuskavas, mille olemasolev Eesti rakendusplaan kehtib aastani 2011. Arvestades käesoleva arengukava suunitlust, ei ole siin mõistlik käsitleda niisama detailselt kõiki merekeskkonna kaitsega seotud tegevusi. Pigem nähakse ette üldine raamistik merekeskkonna kaitse strateegiliseks planeerimiseks ning tegevused, mis on seotud merenduse mõjude vähendamiseks.

Merekeskkonna kaitse eesmärgiks on säilitada mere ökosüsteem. Selleks tuleb mere ökosüsteemile vähendada inimtegevusest tulenevaid negatiivseid mõjusid, mis võivad põhjustada eutrofeerumist, bioloogilise mitmekesisuse vähenemist ning ohtlike ainete sattumist organismidesse.

Lisaks merekeskkonna kaitsele läbi ennetava tegevuse on Eesti riigil vajalik luua valmidus ning teha kõik endast olenev, et võimalikud merereostused avastatakse, lokaliseeritakse ja likvideeritakse merel, vältimaks merereostuse laienemist rannikule, mis on märkimisväärselt keskkonnaohtlikum ning mille likvideerimistööd on kordades kallimad, võrreldes merel teostatavate reostustõrje tööde maksumusega.

---

Mõjunäitaja: Toitainete sisaldus vees – vähendada aastaks 2020<sup>57</sup> P sisaldust 220 t ja N sisaldust 900 t.

Rannikuvee seisund on hea ning territoriaalmeri keemiline seisund on hea aastaks 2015<sup>58</sup>.

Mereala keskkonnaseisund on hea aastaks 2020<sup>59</sup>.

---

### Hetkeolukorra kirjeldus

Läänemere suurim probleem on eutrofeerumine. 20. saj algusest peale on Läänemeri muutunud selge veega vähetoitelisest merest eutroofseks merekeskkonnaks. Ohtlike ainete osas näitab seire, et mõnede ohtlike ainete koormus on viimase 20-30 a jooksul märkimisväärselt vähenenud. Sellest hoolimata püsivad probleemid endiselt ning mõnede uute ainete kontsentratsioon merekeskkonnas on suurenenud (nt perfluoritud ained). Pärast ohtlike ainete heitmist Läänemerre võivad need jääda merekeskkonda väga pikaks ajaks ning koguneda meretoiduahelasse sellisel määral, et on mereorganismidele mürgised. Teatud Läänemerest püütud kala ei ole soovitatav inimtoiduks, sest sisaldab kehtestatud kontsentratsioonitasemest rohkem ohtlikke aineid. Bioloogilise mitmekesisuse poolest on Läänemeri rikkalik, kuna meie riimveelistes tingimustes on kohanenud nii mere- kui ka mageveeliigid. Liigirikkuse säilitamise osas on tähtis säilitada nende elupaiku.

Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioon (Helsingi konventsioon) võeti vastu 1974. a ning ajakohastati Helsingis 9. aprillil 1992. aastal. Konventsioonile kirjutas sellel kuupäeval Helsingis alla ka Eesti Vabariik. Konventsioon jõustus 17. jaanuaril 2000. aastal. Konventsioonil on kokku üheksa osalisriiki – Eesti, Taani, Läti, Leedu, Rootsi, Soome, Saksamaa, Poola ja Venemaa. Sellele on alla kirjutanud ka Euroopa Ühendus. Konventsiooni eesmärgiks on tagada terve elukeskkonnaga ja mitmekesiste tasakaalus toimivate bioloogiliste komponentidega Läänemeri, mille tulemusena saavutatakse hea keskkonnaseisund ning mis toetab erinevaid jätkusuutlikke majanduslikke ja sotsiaalseid tegevusi.

Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse komisjoni (*HELCOM*) peamiseks eesmärgiks on kaitsta Läänemere piirkonna merekeskkonda 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. 15. novembril 2007 toimus Poolas, Krakowis, Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsiooni osaliste riikide kõrgetasemeline nõupidamine (*HELCOM* Ministerial Meeting), kus konventsiooni osapooled Taani, Eesti, Euroopa

---

<sup>57</sup> Allikas: *HELCOM*

<sup>58</sup> Rannikuvesi on jaotatud 15 piirkonnaks, mille hetke seisunditase on toodud Veemajanduskavades.

<sup>59</sup> Mereala keskkonnaseisundit mõõtvad parameetrid määratakse Merestrategiaga.

Ühendus, Soome, Saksa, Läti, Leedu, Poola, Venemaa ja Rootsi kiitsid heaks HELCOMi Läänemere Tegevuskava (HELCOM Baltic Sea Action Plan), mis näeb ette kõigi suuremate merekeskkonna probleemide lahendamise aastaks 2021. Tegevuskava eesmärkideks on : eutrofeerumise vähendamine, bioloogilise mitmekesisuse säilitamine, reostuste ärahoidmine, ohtlike ainete kontsentratsioonide looduslikule lähedase taseme saavutamine. Läänemere tegevuskava rakendamise esimese faasina koostas Eesti Läänemere tegevuskava rakendusplaani aastateks 2008-2011, mis on heaks kiidetud Vabariigi Valitsuse 11.12.2008. a istungi protokollilise otsusega (päevakorrapunkt nr 4). Uus rakendusplaan on vaja välja töötada hiljemalt 2012. aastaks.

Läänemere tegevuskava alusel on vaja olemasolevad Natura 2000 ja Emeraldi võrgustike alad nimetada Läänemere kaitsealadeks. Läänemere kaitsealade kriteeriumiks on, et sellel alal peab olema kehtiv funktsionaalne kaitsekorralduskava, mida kõikidel meie merekaitsealadel ei ole. Seetõttu ei ole ka olemasolevad Natura 2000 merealad automaatselt ümber nimetatavad Läänemere kaitsealadeks, sest vaja on koostada neile ka kaitsekorralduskavad. Hetkel on Eestis kokku 24 merekaitseala, osal neist on korralduskavad koostamisel.

Läänemere tegevuskava kõrval on teiseks oluliseks merekeskkonna kaitset puudutavaks dokumendiks Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2008/56/EÜ 17. juunist 2008, millega kehtestatakse ühenduse merekeskkonnapoliitika-alane tegevusraamistik (merestrategie raamdirektiiv, edaspidi MSRD), sätestatakse õiguslik raamistik liikmesriikide poolt vajalike meetmete võtmiseks, et saavutada või säilitada mereala hea keskkonnaseisund hiljemalt aastaks 2020. Selleks töötatakse välja ja rakendatakse merestrategie, mis tipneb meetmeprogrammi(de) väljatöötamisega ja käivitamisega. MSRD on strateegia merekeskkonna kaitsmiseks ja säilitamiseks, üldeesmärgiga edendada merede säästvat kasutamist ja säilitada mere ökosüsteeme. Selline lähenemisviis hõlmab kaitsealasid ning igasugust merekeskkonda mõjutavat inimtegevust. Merestrategie meetmeprogrammi tuleb hakata rakendama hiljemalt 2016. aastal, et saavutada aastaks 2020. mereala hea keskkonnaseisund. Merekeskkonna seisundi parandamise meetmete kavandamisel tuleb arvesse võtta ka Euroopa parlamendi ja nõukogu 30. mai 2002. aasta soovitus nr 2002/413/EÜ Euroopa rannikualade integreeritud haldamise strateegia elluviimiseks. Merd tuleb vaadelda kui ühtset ökosüsteemi, mis hõlmab ka rannikuvett ning mida mõjutavad asumitest, rannikualadelt ja siseveekogudest lähtuv reostus.

Nii Läänemere uue tegevuskava rakendusplaani, merestrategie kui ka muude keskkonnameetmete väljatöötamiseks on vaja parandada majandustegevuse ulatuse ja mõju ning muude merekeskkonda mõjutavate tegevuste mõju kohta teabe kogumise ja hindamise süsteemi. MSRDst tuleneb kohustus välja töötada põhjalik mõõdikute süsteem, millega esiteks määratakse kindlaks merekeskkonna hea seisundi kirjeldus ja näitajad selle iseloomustamiseks ning teiseks hinnatakse inimtegevuse mõju ulatust merekeskkonnale.

Laevaliikluse poolest on Läänemeri üks tihedama liiklusega piirkondi maailmas. Laevade, eelkõige naftatankerite arv ja suurus on viimastel aastatel kasvanud. Laevatamise ja muu merenduse peamiste negatiivsete keskkonnamõjude hulka kuuluvad õhureostus, nafta, ohtlike ainete ja muude jäätmete ebaseaduslik ja juhuslik heide ning võõrorganismide sissetoomine laevade ballastveega ja laevakerede küljes.

<b>Meede 6.1</b>	Avaliku sektori võimekuse suurendamine merekeskkonna kaitset planeerida, keskkonnareostusi ära hoida ja nende tagajärgi leevendada.
------------------	---

Meetme taust	Avalik sektor saab keskkonnareostuste vähendamisele kaasa aidata läbi ennetustöö, mille hulka kuulub vastavate õigusaktide ning plaanide või kavade väljatöötamine ning järelevalve. Tagajärgede leevendamiseks on sarnaselt ohutusega vajalik piisav seiresüsteem ning vahendid reostuste kiireks ja täielikuks likvideerimiseks.
Tulemusnäitaja	<p>Reostusõnnetusele reageerimise suutlikkus 24h jooksul on 2014. aastal 1,8 km<sup>2</sup>. 2020. aasta tase määratakse kindlaks 2014. aastal.</p> <p>On tagatud ametkondade vaheline tõhus koostöö merekeskkonna kaitsel ning merealaste uuringute tulemuste arvestamine merekeskkonna kaitse kavandamisel<sup>60</sup>.</p>
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mereala esialgse hindamise läbiviimine, sh mereala kasutamise ja merekeskkonna olukorra võimaliku halvenemisega kaasnevate kulude majandusliku ja sotsiaalse analüüsi koostamine.</li> <li>- Eesti Läänemere tegevuskava rakendusplaani aastateks 2012-2015 väljatöötamine ja rakendamine.</li> <li>- Eesti merekeskkonna kaitseks merestrateegia väljatöötamine järgmises ajakavas: . <ul style="list-style-type: none"> <li>- mereala esialgne hinnang hiljemalt 15. juuliks 2012</li> <li>- mereala hea keskkonnaseisundi määratlus, hiljemalt 15. juuliks 2012</li> <li>- mereala hea keskkonnaseisundi saavutamise keskkonnaalased sihid ning nendega seotud indikaatorite kogum hiljemalt 15. juuliks 2012;</li> <li>- mereala esialgse hinnangu alusel koostatud riikliku keskkonnaseire programmi allprogramm mereala või mereala piirkondade keskkonnaseisundi pidevaks hindamiseks hiljemalt 15. juuliks 2014</li> <li>- mereala meetmeprogramm või mereala piirkondade meetmeprogrammid hea keskkonnaseisundi saavutamiseks või säilitamiseks hiljemalt 2015 aastaks, käivitamine hiljemalt 2016. aastaks.</li> </ul> </li> <li>- Läänemere tegevuskava alusel olemasolevate Natura 2000 ja Emeraldi võrgustike alade nimetamine Läänemere kaitsealadeks.</li> <li>- Rahvusvaheliste ja siseriiklike kokkulepete sõlmimine olemasoleva ressursi operatiivseks kasutamiseks kriisiolukordades.</li> <li>- Riikliku merereostustõrjeplaani väljatöötamine ja rakendamine.</li> </ul>

<sup>60</sup> Hinnangu annab merekomisjon

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Öistele õnnetusjuhtumitele reageerimise ning halva nähtavuse ja ilma, jääle valgunud nafta ja kemikaaliõnnetuste korral kasutatava tehnoloogia väljatöötamine.</li> <li>- Satelliitseire tõhusam kasutamine abi osutamisel juhuslikele reostustele reageerimisel.</li> <li>- Reostustõrje seirelendude suurendamine.</li> <li>- Ohupiirkondades laevadega paikse preventiivse seire suurendamine.</li> <li>- Varjumispaiku käsitleva vastutamis- ja hüvitamisküsimuste lahendamine.</li> <li>- „Reostaja maksab“ süsteemi juurutamine.</li> <li>- Reostustõrjelaevastiku soetamine vastavalt laevastiku vajaduse kavale.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mereala esialgne hindamine on läbi viidud.</li> <li>- Läänemere tegevuskava rakendusplaan 2012-2015 on välja töötatud ja rakendamisel.</li> <li>- Merestrateegia on välja töötatud ja ellu rakendatud.</li> <li>- Natura 2000 ja Emerald võrgustiku alad on nimetatud Läänemere kaitsealadeks.</li> <li>- Reostustõrjet reguleeriv määrus on vastu võetud.</li> <li>- Esimene multifunktsionaalne reostustõrjelaev on soetatud.</li> <li>- Vajadusel on soetatud teine multifunktsionaalne reostustõrjelaev.</li> </ul>	<p>KKM – 2012</p> <p>KKM – 2012</p> <p>KKM – 2016</p> <p>KKM – 2015</p> <p>SiM – 2012</p> <p>SiM – 2012</p> <p>SiM - 2017</p>

<b>Meede 6.2</b>	Laevade ja sadamatega seotud keskkonnamõju vähendamine
Meetme taust	Hinnanguliselt moodustab laevade ja sadamatega seotud keskkonnamõju umbes 30% inimtegevuse mõjust merele. Seetõttu on vajalik vähendada laevade ja sadamate heitmeid. Eesmärgile aitavad kaasa ka veeliikluse ohutuse parandamiseks kasutusele võetud meetmed, sest oluline osa reostusest on seotud laevaõnnetustel

	tekkivate leketega.	
Tulemusnäitaja	Eesti vetes toimunud suurõnnetuste arv on 0.	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keskkonnasõbralikumate kütuste ja tehnoloogiate kasutamise soodustamine laevadel.</li> <li>- Laevadel tekkivate jäätmete (pilsivee, prügi ja muude saasteainete) kogumise tõhustamine sadamates.</li> <li>- Naftasaadusi transportivate tankerite käitlemine Eesti territoriaalvetes (või rannikumeres) vastavalt EL, IMO ja HELCOMi nõuetele ja soovitudele.</li> <li>- Reostustõrje võimekuse tagamine sadamates, reostustõrjeplaanide väljatöötamine ja rakendamine.</li> <li>- Rakendatakse OILRISK ja MIMIC projektide tulemusi kriisisituatsioonide lahendamise võimekuse parandamiseks</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keskkonnasõbralike kütuste kasutamise soodustamise võimalused on analüüsitud ja võimalusel meetmed välja töötatud ja rakendamisel.</li> <li>- OILRISK ja MIMIC projektide tulemused on rakendatud</li> </ul>	<p>MKM-KKM 2013</p> <p>KKM, PPA, PA, VA - 2014</p>

### ***Kalavarud***

Kalavarude jätkusuutlikkuse ja kvaliteediga seotud küsimused ja meetmed nende optimaalseks ja säästlikuks kasutamiseks on kajastatud detailsemalt looduskaitse arengukavas aastani 2020. Merenduse seisukohalt on oluline rõhutada järgmisi aspekte:

- Kalavarude majandamine eeldab spetsiifilisi teadmisi ökosüsteemist kui tervikust ja kõikidest mõjudest kalavarudele. Paraku on kalavarude rakendusuuringute rahastamine jäänud viimastel aastatel samale tasemele. Sees ei võimalda süvendada teadmisi kalavarude seisundis toimuvate muutuste ja nende põhjuste kohta, mistõttu otsuste tegemisel aluseks olevad kalavarude haldamise soovitusel ei pruugi võtta arvesse kõiki olulisi aspekte.
- Rannikumere kalavarude taastumist aeglustab viimase 15-20 aastaga piirkonda tekkinud suur kormoranide asurkond. Rannakalanduse tulevikule mõeldes tuleb lisaks kalapüügi piirangute rakendamisele rakendada meetmeid ka vastavalt kormorani kaitse ja ohjamise tegevuskavale.
- Hallhülge arvukuse tõus takistab kalapüüki, kuna hülged lõhuvad kalurite püüniseid. Samas on teiselt poolt probleemiks ka hüljeste hukkumine kalapüünistes. Võimaliku lahendusena tuleb kalureid riiklikult toetada hülgekindlate mõrdade ja peletite soetamisel ning

hülgekahjude kompenseerimisel. Hallhülge küttime võimalikkust tuleb käsitleda hallhülge kaitsekorralduskava koostamisel ja kinnitamisel.

### **PRIORITEET 3 - Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut**

Avalikul sektoril on merendusklasteris oluline roll eelkõige kahel põhjusel: esiteks peab avalik sektor tagama soodsa keskkonna merendussektoris tegutsevatele ettevõtetele, kolmanda sektori institutsioonidele ja inimestele. Keskkond tähendab antud kontekstis nii seadusandlikku baasi, avalikult kasutatavat infrastruktuuri kui ka avaliku sektori poolt pakutavaid teenuseid. Teiseks on avalikul sektoril oluline roll merendusklasteri arengueelduste loomisel läbi võrgustiku loomise ja toetamise, sh. rahvusvahelistes organisatsioonides osalemise. Seda alates konkreetsetest sektorit toetavatest projektidest, nt merenduse kompetentsikeskus, kuni kaudsemate tegevusteni, mis võimaldavad sektoril infot ja kogemusi vahetada. Avaliku sektori tegevused peavad olema eesmärgipärased, efektiivsed ja toetama sektori tegevusi ning võrgustumist. Antud prioriteedi all käsitletakse ainult esimest aspekti, kuna võrgustiku loomisega seotud tegevuse on kajastatud vastavate valdkondade all.

#### ***Eesmärk 7 - Merenduse korraldus ja seadusandlik baas on tõhusamad***

Avaliku sektori esmaseks ülesandeks on efektiivse seadusandliku baasi, avalike teenuste rahastamise ning merenduse arengut toetava juhtimisstruktuuri tagamine. Seadusandlik baas peab ühest küljest võimaldama ettevõtetele ja teistel merendussektori osalistel efektiivselt ja rahvusvahelisel turul konkurentsivõimeliselt tegutseda ning teisest küljest tagama vaba konkurentsi turul ning ohutuse, turvalisuse ja keskkonnaalaste nõuete täitmise. Seadusandlik baas ei ole aga piisav eelnevalt välja toodud eesmärkide täitmiseks. Tulenevalt merenduse rahvusvahelisest iseloomust on avalikul sektoril täita mitmeid rolle, mida erasektor enda peale ei saa võtta. Olulisemad nendest on nt. rahvusvahelistes organisatsioonides osalemine ning avalike teenuste osutamine. Selle ülesande täitmine eeldab piisavat kompetentsi ning toimivat juhtimisstruktuuri, et erinevate ministriumide haldusalas olevad küsimused ei killustuks ning avalikul sektoril oleks tervikuna ühtne nägemus merenduse arenguvajadustest ja -võimalustest.

#### **Hetkeolukorra kirjeldus**

Merendusega tegelemine on jaotatud praktiliselt kõikide ministriumide vahel. Kuigi see tekitab kohati probleeme, on tegu paratamatusega, kuna merenduses saavad kokku erinevate ministriumide hallatavad teemad. Võib välja tuua kuus ministriumi, kellel on kõige suurem roll merenduse arengu tagamisel: Majandus- ja Kommunikatsiooniministrium vastutab merendusega seotud ettevõtlike, veeliikluse, mereside ning sadamate eest, Keskkonnaministrium vastutab merekeskkonna hoiu eest, Põllumajandusministrium vastutab kalanduse arengu eest, Siseministrium vastutab mereseire, merepääste, reostustõrje ja mere ruumilise planeerimise eest, Haridusministrium vastutab merehariduse eest ja Kultuuriministrium vastutab veealuse kultuuripärandi kaitse eest. Lisaks ministriumidele on kandev roll merenduse arengus VA-l, kelle funktsioon on ohutu ja turvalise laevaliikluse tagamine.

#### **Eesti seisukohad rahvusvahelises merenduspoliitikas**

Eesti on mitmete rahvusvaheliste organisatsioonide liige ning osaleb erinevate foorumite töös. Põhitähelepanu on koondunud Läänemerega seotud teemadele, sealhulgas eriti meresõiduohutus,

merekeskond, meretranspordi konkurentsivõime jne.

Suurima osa avaliku sektori töömahust moodustab osalemine Euroopa Liidu Komisjoni komiteedes/ekspertgruppides ning Euroopa Liidu Nõukogu töögruppides ja seal Eesti seisukohtade esindamine. ELi järjest suurenev roll ja otsustusõigus on tinginud selle, et suurem osa merendusalaalastest õigusaktidest on seotud ELi direktiivide ja määrustega.

Samuti on EL (Komisjon) järjest aktiivsemalt kasvatamas oma rolli rahvusvahelistes organisatsioonides, merenduse puhul Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO). IMOs on ELil praegu vaatlejastaatus, kuid pidevalt käib töö selle nimel, et komisjon saaks juurde rohkem kaasarääkimisõigust. IMO istungite eel ja ajal toimub nii Brüsselis kui ka IMO istungite toimumiskohas tihe ELi liikmesriikide vaheline seisukohtade koordineerimine, eesmärgiga suunata ühise jõuna IMO tegevust. Ka on Euroopa Komisjon olnud väga aktiivne IMO konventsioonide ülevõtmises ELi õigustikku direktiivide ja määruste näol. Seda on tehtud eesmärgiga kohustada liikmesriike võimalikult kiiresti üle võtma konventsioonides kokku lepitud meetmeid ning seeläbi eeskujuks olla teistele maailma riikidele meresõiduohutuse jm vallas.

Seoses Euroopa Liidus vastu võetud Läänemere strateegia elluviimise algusega on seal tehtav koostöö saanud praktilisel tasandil alates 2009. aastast uue tähenduse. Läänemere strateegias on 15 merendusega seotud lipuprojekti (*flagship projects*), millest igapähele on määratud koordineeriv riik, kes vastutab projekti elluviimise eest. Projektid hõlmavad keskkonnakaitset, infrastruktuuri arengut, integreeritud mereseiresüsteemide paremat elluviimist ja administratiivset koostööd eelkõige bürokraatlike barjääride vähendamiseks meretranspordis.

Teine oluline organisatsioon on Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO), mille liige Eesti on alates 31. jaanuarist 1992 ning mille tööst võtavad vastavalt kokkuleppele osa nii Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, Veeteede Amet, Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus, Politsei- ja Piirivalve Amet kui ka Keskkonnaministerium.

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

### **Nõrkused ja tugevused**

Peamine nõrkus rahvusvaheliste suhete ja koostöö kontekstis on Eesti suhteliselt väike analüüsi- ja planeerimisvõimekus rahvusvaheliste organisatsioonide töös osalemisel ja oma seisukohtade kaitsmisel. Peamiselt on see tingitud väiksemast inimressursist, kui võrrelda keskmiste ja suuremate Euroopa riikidega. Eesti ametnikkond peab igapäevaselt tegema valikuid, milliste töögruppide või rühmade töös aktiivselt osaleda ja millised vahele jätta. Siiski peab tõdema, et kõik olulisemad valdkondlikud koostööorganid on Eesti poolt kaetud ning osalemine nendes on regulaarne ja järjepidev. Seejuures on tegevuste koordineerimine erinevate ametiasutuste vahel siiski puudulik. IMO konventsioonide rakendamisel on mitmel puhul erinevate riigiasutuste kohustused ja pädevuse piirid paika panemata. Ka ei ole kõik IMO konventsioonid, millega Eesti riik on ühinenud, ja nende konventsioonide muudatused saanud Eestis seaduse osaks. Ametkondade väiksus on teatud mõttes ka tugevus. Seda eriti olukordades, kui on vaja teha kiireid otsuseid ja reageerida olukordadele paindlikumalt. Eesti kuulumine Euroopa Liitu ja Euroopa Liidu Komisjoni ning Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) järjest suurenev tegevus analüüsi ja seadusandlikul alal aitab Eesti ametnikel tutvuda paremate ja ülevaatlikumate uuringutega ning osaleda koolitustel. See omakorda



tähendab vajadust panustada enam Euroopa Liidu suunal, seda võib-olla teiste koostöövormide arvel.

### Lahendamist vajavad probleemid

Funktsioonide killustatusest tulenevate probleemide vähendamiseks on vajalik parandada ministeeriumide vahelist infovahetust ja koostööd. Vabariigi Valitsuse 12. detsembri 2005. a korraldusega nr 784 võeti vastu dokument „Ministeeriumidevahelise komisjoni moodustamine merenduse, merekaitse ja reostustõrje küsimuste lahendamise koordineerimiseks“, mille teenindamine tehti ülesandeks Keskkonnaministeeriumile. Lisaks anti merekeskkonna kaitse parema korraldamise tegevuskava aastateks 2005-2007 (heaks kiidetud Vabariigi Valitsuse 31. märtsi 2005. a istungi protokollis nr 15 päevakorrapunktiga nr 2) punktiga 2 ülesanne Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile moodustada hiljemalt aprilliks 2005. a MKMi juurde töörühm merenduse ja merekaitse küsimuste lahendamise koordineerimiseks, lähtudes nii riigisisestest kui rahvusvahelistest vajadustest. Komisjon ega töörühm pole töötanud piisavalt tõhusalt. Seetõttu tuleb muuta komisjoni töökorraldust ja seada selle üheks peamiseks tööülesandeks antud arengukava elluviimise tagamine. Komisjon määraks vastavalt vajadusele töörühmad erinevate teemadega tegelemiseks.

<b>Meede 7.1</b>	Merenduse riikliku korralduse efektiivsemaks muutmine
Meetme taust	Kuna merenduse küsimuste lahendamine on jagatud erinevate ministeeriumide vahel, siis on oluline tagada ministeeriumide vahelise tööjaotuse selgus ja koostöö. Konkreetsete probleemidega peavad tegelema asutused, kellel on selleks parim pädevus, samas kindlustades infovahetuse ka teiste institutsioonidega. Selle väljundina peab ettevõtjatele ja teistele huvirühmadele olema kättesaadav õige ja ajakohane info ning kiire ja konstruktiivne probleemide lahendamine.
Tulemusnäitaja	Arengukava tegevused on õigeaegselt ellu viidud 100% <sup>61</sup> .
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Merenduse korraldamise ülesannete fikseerimine ministeeriumide ja ametite vahel (konventsioonide täitmise ja järelevalve jaotus) ja vajadusel seadusemuudatuste tegemine.</li> <li>- Protseduuride väljatöötamine Eesti kui lipu-, ranniku- ja sadamariigi rahvusvahelistest IMO konventsioonidest tulenevate kohustuste täitmise iga-aastase hindamise jaoks valdkonnaga seotud ministeeriumide, ametite ja inspeksioonide lõikes.</li> <li>- Merekomisjoni töökorralduse muutmine ja komisjoni töö tõhustamine.</li> <li>- Rahvusvaheliste organisatsioonide töös osalemine (nt alalise esindatuse omamine IMO).</li> <li>- Munsterdamise andmete olemasolu parandamine meremeeste registris.</li> </ul>

<sup>61</sup> Allikas: MKM.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meremeeste elamis- ja töötingimuste riikliku järelevalve ja regulatsiooni parandamine.</li> <li>- Merendust puudutava statistika täiendamine ja tervikliku süsteemi loomine.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Merenduse korraldamisega seotud funktsioonid on jagatud ministeeriumide vahel.</li> <li>- Protseduurid Eesti kui lipu-, ranniku- ja sadamariigi kohustuste täitmiseks on välja töötatud ja rakendamisel.</li> <li>- Merekomisjoni töökorraldust on täiendatud ja komisjon on kokku kutsutud.</li> <li>- Eesti on IMO alaliselt esindatud.</li> <li>- Meremeeste vahendamise ettevõtete üle järelevalve teostamise süsteem on uuendatud.</li> <li>- Statistikaametile on tehtud merendusstatistika kogumise ja esitamise ettepanekud.</li> </ul>	Ministeeriumid – 2012 VA – 2012 MKM, KKM - kolm kuud pärast rakenduskava kinnitamist MKM, VM - 2014 SoM – 2013 MKM – 2012

### Merealade ruumiline planeerimine

Merealade ruumilise planeerimise kontseptsioon ei ole kuigi vana. Aktiivselt on globaalsel tasandil teemaga hakatud tegelema alles 20. sajandi viimastel kümnenditel. Merealade planeerimise peamine eemärk on erinevate huvide tasakaalustamine, mistõttu see on aktuaalseks muutunud ka rahvusvahelisel tasandil. Samas on tänapäeval eduka merealade ruumilise planeerimise näiteid maailmast leida vaid üksikuid ning enamasti on need ajendatud algselt keskkonna- ja looduskaitseprobleemide lahendamise vajadustest, samas kui edaspidi peab merealade ruumiline planeerimine muutuma aluseks majandustegevuse ja muude valdkondade tegevuste suunamisel merel, et vältida erinevate valdkondade konflikte ja tagada merealade jätkusuutlik kasutamine ja merekeskkonna säilimine. Läänemere piirkonnas ei ole hetkel ühelgi riigil eraldi seadust merealade ruumilise planeerimise vallas, pigem kasutatakse seadusi, mis hõlmavad ka ruumilist planeerimist või reguleerivad merekasutust. Riikidevaheline koostöö ühtsete ruumilise planeerimise põhimõtete väljatöötamiseks on viimasel ajal käivitunud Läänemere strateegia raames ning EL tasandil.

Merealade ruumilise planeerimise probleemiks on ruumiliste andmete defitsiit. Eestis on võimalik mereala planeerida tuginedes planeerimisseadusele (mereala tuuleparke on võimalik kavandada ka läbi hoonestusõiguse seadmise). Seni puudub Eestis vastav praktiline kogemus, kuid optimaalsemaks viisiks võiks olla merealade planeerimine läbi maakonnaplaneeringu. Siseministeerium on läbi viinud ka analüüsi maailmas kasutatava merealade ruumilise planeerimise metodika rakendamise võimaluste

kohta Eesti kontekstis. Põhimõtteliselt on protsessid ühildatavad ning meetodika kasutatav ka Eestis. Vaatamata sellele vajab Eesti merealade planeerimise meetodikat, mis vastab Eesti vajadustele ja arvestab Läänemere eripära.

Merealade kasutamise ja kaitse kavandamisel tuleb arvestada Läänemere kaitsealade võrgustikku. Nimelt on nendel kaitsealadel merestrateegia raamdirektiivi kohaselt direktiivi eesmärkide saavutamisel märkimisväärne roll, kuna merekaitsealad annavad olulise panuse mereala hea keskkonnaseisundi saavutamisse aastaks 2020.

Merealade ruumiline planeerimine on muuhulgas oluline tsiviil-militaarse koostöö kontekstis. Läbi ruumilise planeeringu tuleb paika panna militaarotstarbel kasutatavad piirkonnad nii meres kui ka rannikul (nt õppe- ja laskealad, vee- ja õhumärkide laskmine, rannikult merele laskmine).

<b>Meede 7.2</b>	<b>Merealade ruumiline planeerimine</b>	
Meetme taust	Mere ruumilise planeeringu koostamiseks on vajalik välja töötada vastav meetodika, mis muuhulgas arvestab mere tsiviilkasutusele lisaks nende kasutamist militaarotstarbel ning merekeskkonna kaitse vajadusi.  Vastavalt välja töötatud meetodikale tuleb Eesti mereala planeerida.	
Tulemusnäitaja	Merealad on 2020. aastaks planeeritud 100% ja valdkondlikud huvid on tasakaalustatud <sup>62</sup> .	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Merealade ruumilise planeerimise meetodika väljatöötamine.</li> <li>- Merealade ruumilise planeeringu koostamine.</li> <li>- Strateegiliseks kasutamiseks mõeldud merealade kaardistamine ja eraldamine ning kolmandate osapoolte teavitamine nende kasutamisest tulenevate piirangute osas.</li> <li>- Merealade (sh Natura 2000) kaardistamine ja nendele aladele kaitseeskirjade kehtestamine</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Merealade ruumilise planeerimise pilootprojekt on läbi viidud.</li> <li>- Pilootprojekti alusel on merealade ruumilise planeerimise meetodika välja töötatud.</li> <li>- Merealade ruumiline planeering on koostatud</li> <li>- Strateegilised piirkonnad on kaardistatud.</li> <li>- Merealad on kaardistatud ja nende jätkusuutlik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SiM – 2013</li> <li>SiM – 2015</li> <li>MV-d - 2020</li> <li>KM – 2012</li> <li>KKM - 2014</li> </ul>

<sup>62</sup> Allikas: SiM

	kasutamine on kavandatud	
--	--------------------------	--

## Õiguslik regulatsioon merenduses

Seoses Eesti liitumisega ÜRO 1982. a mereõiguse konventsiooniga (UNCLOS) esineb probleeme mitmete kehtivate seaduste, eeskätt majandusvööndi seadusega. See vajab kaasajastamist eelkõige osas, mis sätestab Eesti kui rahvusvahelise õiguse subjekti huve. Samuti on ebapiisavad nimetatud seaduses sätestatud merekeskkonna kaitse alased kohustused, mis ei kaitse vajalikul määral EV kui rannikuriigi huve.

UNCLOS näeb ette õigused, mida osalisriigid võivad kasutada, kuid mis on meie kehtivas õiguses sätestamata ja mis peaksid olema sätestatud vastavates õigusaktides. Nendeks on:

laeva kinnipidamine aresti või täitemenetluse teostamiseks, kui laev on seisma jäänud või on läbisõidul pärast lahkumist sisevetest (vastavalt UNCLOS art 28 lõikele 3);

kinnipeetud välismaa laevade ja laevaperede viivitamatu vabastamine, mida lipuriik võib osutada tema laevaregistris registreeritud aluse ja selle munsterrolli kantud meremeeste kaitseks välismaal (UNCLOS art 292);

õigus teatud juhtudel taotleda endale mitteolulist kahju põhjustanud merereostuse menetluse läbiviimist (UNCLOS art 228 lg 1).

Puuduseks kehtivas regulatsioonis on ka asjaolu, et praeguseks hetkeks on kehtestamata sisemere ja territoriaalmere all asuva merepõhja ja mandrilava seadus, mis reguleeriks nii merekeskkonna merepõhja kui ka selle all asuva maapõue uurimist ja kasutamist erinevatel eesmärkidel ja määratleks pädevad riigiorganid ning nende volitused.

Oluliseks puuduseks on EV merekeskkonna kaitse seaduse (ametlik nimi ei ole veel kinnitatud) puudumine, sest vaatamata osalemisele vajalikes merekeskkonna kaitset käsitlevates konventsioonides, on mitmed riigile kuuluvad valikud või konkreetsetele terminitele, nagu näiteks “ulatuslik reostus” (*serious pollution*, UNCLOS art 19 lg 2, p.”h”), “ulatuslik heide” (*discharge causing major damage*, UNCLOS art 220 lg 6) jms konkreetse sisu andmine, nagu ka seaduse kehtestamine, rannikuriigi kohustus.

Teiseks oluliseks puuduseks on see, et IMO Hamburgi konventsiooni lisa 1 regulatsioonid on *de jure* rakendamata. Politsei- ja Piirivalveamet täidab *de facto* mõningaid konventsiooni nõuetest tulenevaid ülesandeid, kuid õigusliku aluse puudumine ei võimalda välja arendada merepääste alast pädevust ja võimekusi. IMO konventsioonide rakendamisel on mitmel juhul erinevate riigiasutuste kohustused ja pädevuse piirid paika panemata (näiteks: millise seaduse alusel on Siseministerium pädev meresõiduohutuse valdkonnas, merepääste korraldamises). IMO ja ICAO konventsiooni regulatsioonide rakendamiseks antud õigusaktid on puudulikud, õiguslikus kitsikuses ja lünklikud. Eesti kui lipu- ja rannikuriik vajab merepääste seadust.

Jätkata tuleb ühinemist rahvusvaheliste, põhiliselt merekeskkonna kaitsele ja säilitamisele suunatud konventsioonidega, eriti mida Euroopa Liit peab prioriteetseks, ning osalemist uute rahvusvaheliste konventsioonide väljatöötamisel IMO raames.

2009. aastal vastu võetud sadamaseaduse (SadS) kontekstis võib öelda, et meresadamatega seonduv regulatsioon parandamist ei vaja. Küll aga on vajalik seirata selle seaduse rakendamist. Laevade ja väikelaevade ning muude veesõidukite meresõiduohutust reguleerivat meresõiduohutuse seadust (MSOS) täiendati olulisel määral 2011. aastal, muudatused on suunatud suuresti Euroopa Liidu õigusaktide harmoneerimisele.

Lisaks majandusvööndi seadusele vajab kaasajastamist ka merealapiiride seadus.

Kaubandusliku meresõidu kehtivat regulatsiooni käsitledes on vajalik otsustada 9. detsembril 1991. a vastu võetud kaubandusliku meresõidu koodeksi asendamise vajadus uue merendusseadustikuga, mis muuhulgas reguleeriks Vabariigi Valitsuse, ministriumide, VA, Keskkonnainspeksiooni, PPA jt riigiorganite pädevust merenduse küsimustes, jurisdiktsiooni jm avaliku õiguse küsimusi. Eraõiguslik regulatsioon on juba varem, 2002. a, viidud üle kaubandusliku meresõidu seadusesse (KMS). Juhul kui otsustatakse merendusseadustiku väljatöötamine, siis peaks sinna lisaks juba nimetatud seadustele (MSOS, SadS, LLRS, LAS, KMS, KMK, majandusvööndi ja merealapiiride seadus) kuuluma mereteenistuse seadus, mis vajab täpsustamist eelkõige seoses Eesti plaanitud ühinemisega ILO meretöö (MLC) ja kalandustöö konventsiooniga.

Eesti lipu all sõitvate laevade vähesus on osaliselt tingitud reederile ebasoodsast regulatsioonist. Praegu kehtiv laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse (LLRS) ning laeva asjaõigusseaduse (LAS) regulatsioon on täiendavaks põhjuseks, lisaks eesmärgi 1 all toodule, miks Eesti reederid eelistavad mugavuslipu kasutamist oma laevadel. Praktikas esinevate probleemide lahendamiseks tuleb LLRS muuta.

Merekeskkonna osaks on ka veealune kultuuripärand, mille kaitse sai õiguslikult reguleeritud muinsuskaitseaduse muudatusega 2011. a.. Kultuuriministeerium ja Muinsuskaitseamet valmistavad ette ka Eesti Vabariigi liitumist UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitse konventsiooniga, mis on esimene rahvusvaheline leping veealuse pärandi kaitseks.

### Meretöö konventsioon

Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (*International Labour Organization* edaspidi ILO) võttis 2006. aasta 23. veebruaril Genfis vastu meretöö konventsiooni (*Maritime Labour Convention, 2006*), mis konsolideeris ühte õigusdokumenti ligi 70 olemasolevat ILO meretöö rahvusvahelist konventsiooni ja soovitusi.

Meretöö konventsioon kehtestab laiaulatuslikud miinimumnõuded meremeeste tööalase tegevuse peaaegu kõigi tingimuste kohta. Muuhulgas sätestab meretöö konventsioon nõuded meretöö lepingule, töötasule, töö- ja puhkeajale, puhkusele, elu- ja puhkeruumidele, toitlustamisele, tervise- ja sotsiaalkaitsele, töötervishoiule ja -ohutusele, töötingimuste järelevalvele jms.

Kalandustöö konventsiooni (C188) võttis ILO peakonverents vastu 2007.a juunis. Kooskõlas ILO aluspõhimõtetega lähtub konventsioon asjaolust, et kalurid vajavad oma töövaldkonna eripära ning töö- ja elutingimuste tõttu erikaitset. Sarnaselt meretöö konventsiooniga reguleerib kalandustöö konventsioon hulgaliselt kalureid puudutavaid valdkondi, nende hulgas kalurite töötingimused, miinimumnõuded töötamiseks kalalaeval, majutus ja toitlustus, tervisekaitse, töötervishoid ja -ohutus, sotsiaalkaitse jms.

Euroopa Komisjon osales aktiivselt meretöö ja kalandustöö konventsiooni väljatöötamises ning on toetanud konventsiooni kiiret jõustumist ja tõhusat rakendamist. Sellel eesmärgil võttis Euroopa Nõukogu 2007. aastal komisjoni ettepanekul vastu otsuse, milles volitatakse liikmesriike Euroopa

Liidu huvides ratifitseerima meretöö konventsioon soovitatult enne 31. detsembrist 2010. Seoses meretöö konventsiooni vastuvõtmisega võttis Euroopa Liidu Nõukogu 2009. aastal vastu direktiivi 2009/13/EÜ, millega rakendatakse meretranspordisektori tööturu osapooli esindavate organisatsioonide sõlmitud kokkulepet meretöö konventsiooni kohta. Direktiiv inkorporeerib Euroopa Ühenduse õigusesse konventsiooni sätteid, mis käsitlevad meremeeste tervisekontrolli, puhkust, koolitust ja kvalifikatsiooni, töölepinguid, tagasisõitu kodumaale, elamistingimusi, toitu, arstiabi laeval ja maal jne

Eesti on Euroopa Komisjoni poliitikat meretöö konventsiooni ja kalandustöö konventsiooni laialdaseks ratifitseerimiseks Euroopa Liidus toetanud. Eesti ILO nõukogu võttis 2009. aastal vastu ühisseisukoha, millest lähtuvalt tehakse ettevalmistusi meretöö ja kalandustöö konventsiooni ratifitseerimiseks paralleelselt. Eeltoodust lähtuvalt on Sotsiaalministeerium alustanud ettevalmistusi meretöö konventsiooni ratifitseerimiseks. Alates 2010.a on Sotsiaalministeeriumis toimunud läbirääkimised sotsiaalpartnerite ja teiste huvigruppide vahel. Läbirääkimiste eesmärgiks oli arutada kehtiva õiguse kooskõlla viimist konventsioonides esitatud nõuetega. Meretöö konventsiooniga ühinemine aitaks parandada meremeeste töötingimusi, tõhusamalt kaitsta laevapere liikmeid ning seeläbi tõsta meremehe ameti populaarsust.

<b>Meede 7.3</b>	<b>Merenduse õigusaktide täiendamine</b>	
Meetme taust	Õigusaktid vajavad ajakohastamist aspektides, mis puudutavad Eesti kui rahvusvahelise õiguse subjekti huve, jätkata tuleb ühinemist rahvusvaheliste konventsioonidega ning tagada laeva asjaõigusseadusega laevandusettevõtetele võrdsed konkurentsitingimused. Otsustada tuleb ühtse merendusseadustiku väljatöötamise vajadus ning ulatus.	
Tulemusnäitaja	Merendust puudutavad õigusaktid on ajakohased <sup>63</sup> .	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Majandusvööndi seaduse täiendamine.</li> <li>- Oluliste UNCLOSi õiguste lisamine kehtivasse seadusesse.</li> <li>- Merekeskkonna kaitse seaduse väljatöötamine ja selle kaudu mh MARPOLi rakendamine.</li> <li>- Rahvusvaheliste konventsioonidega ühinemine ja nende täitmine.</li> <li>- Laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduse (LLRS) ning laeva asjaõigusseaduse (LAS) täiendamine.</li> <li>- Merendusseadustiku väljatöötamise otsustamine.</li> <li>- UNESCO veealuse kaitse konventsiooniga ühinemine.</li> </ul>	
		Sihtvääratus või tähtaeg

<sup>63</sup> Hinnangu tulemusnäitaja saavutamisele annab Merekomisjon

Väljundnäitajad	- Majandusvööndi seadus on täiendatud.	MKM – 2015
	- Kõik olulised UNCLOSi õigused on seadustesse lisatud.	MKM – 2016
	- Merekeskkonnakaitse seadus on välja töötatud.	KKM - 2014
	- Meretöö konventsiooniga ühinemiseks vajalik seadusandlus on välja töötatud.	SoM - 2012
	- Laevade keskkonnasõbraliku ümbertöötlemise Hongkongi konventsiooniga on ühinetud.	MKM, KKM - 2013
	- IMO konventsioonid, millega Eesti on ühinenud ja nende muudatused on saanud Eesti seaduse osaks.	Ministeeriumid - 2012
	- LLRS on täiendatud.	MKM – 2012
	- Merendusseadustiku väljatöötamine on otsustatud.	MKM, JustM – 2012
- UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitse konventsiooniga on ühinetud.	KuM – 2012	

#### **PRIORITEET 4 - Eesti merendusharidus ning teadus- ja arendustegevus on kaasaegsel tasemel.**

Merendussektor saab olla pikas perspektiivis konkurentsivõimeline ainult siis, kui seal töötavad hea ettevalmistusega motiveeritud inimesed. Merendusharidussüsteem on kogu merendusala haridust koondav kompleks ettevõtmisi, mis tagavad merendussektorile vajaliku kvalifikatsiooniga spetsialistide, sh pedagoogide ning teadustöötajate ettevalmistamise. Oma eesmärgi saavutamiseks tehakse tihedat koostööd teiste haridussüsteemide ja valdkondadega. Teadus- ja arendustegevuse kaudu otsitakse uusi võimalusi sektori arenguks luues nii avaliku kui erasektori jaoks vajalikku teadmist uuringute, analüüside, tehnoloogiate jms kujul ning tõstetakse teadurite ja pedagoogide kompetentsi ja teadmisi.

#### ***Eesmärk 8 - Eestis antav merendusharidus kindlustab kõigile merendussektori valdkondadele vajalike spetsialistide kaasaegse õppe tasakaalustatud mahus.***

Kvaliteetne merendusharidus peab olema tagatud kõigis haridussüsteemi valdkondades ja tasemetel. Selleks tuleb suuremates mereäärsetes keskustes või piirkondades võimaldada merelist huviharidust (huviringid ja merendusega seotud klubid). Samuti peab piirkondades säilima kutseõppe (nt merendusklassid) omandamise võimalus. Merendusala kõrghariduse võimaldamine vajab pikaajalist ettevõtetega kooskõlastatud visiooni, millega nähakse ette erinevate valdkondade spetsialistide väljaõppe maht ja vorm. Tööturuna nähakse ELi riikide ettevõtetele kuuluvaid laevu.

---

Mõjunäitajad: Tööturu pakkumine on tasakaalus nõudlusega<sup>64</sup>.

Õppetööd läbiviivate töötajate vanuseline proportsiooni ning omandatud kvalifikatsioon toetavad valdkonna õpetamise jätkusuutlikkuse säilimist ning kvaliteedi tagamist<sup>65</sup>.

---

### Hetkeolukorra kirjeldus

Merendussektori konkurentsivõime aluseks on inimeste heal tasemel oskused ja teadmised. Tulenevalt tegevuste iseärasustest ja spetsiifilistest ohtudest merel, peab merendusega tegelevatel inimestel olema lisaks üldharidusele ka merealane haridus. Kõrgelt haritud ja töökogemusega spetsialistid annavad olulise konkurentsieelise nii laevanduses kui ka kaldal olevates sektorites.

ELis eksisteerib hetkel tugev puudus laevaohvitseridest ning ELi kodanikest reakoosseisust. Selle põhjuseks on ühest küljest rahvusvahelise kaubaveo suurenemine ning teisest küljest huvi vähenemine meremehe ameti vastu ELi liikmesriikides. Eestis on hea kvalifikatsiooniga meremeeste ülejääk, kuna omamaine laevandus on alates 1990. aastate algusest pidevalt vähenenud. Sellest tulenevalt on tekkinud situatsioon, et me sisuliselt ekspordime oma tööjõudu teistesse ELi liikmesriikidesse. Siinjuures tuleb arvestada, et tegu on kõrgelt makstud töökohtadega ning meremehed ja nende pered säilitavad oma elukoha Eestis ehk teisisõnu tegu on majandusele tervikuna positiivse arenguga.

Mereharidust võimaldatakse omandada kõikidel tasemetel. Merehariduse hulka võib lugeda ka üldisi teadmisi merest ning oskusi ja vilumusi, mis on vajalikud eluks ja tööks mere läheduses või seotult merega, meretavade tundmist jms. Kutselist mereharidust omandatakse õppeasutustes, millega kaasneb praktika ja merealane kasvatus. Eriti tähtis on see neile, kel eelnev merealane kogemus puudub. Et merendus areneb tänapäeval kiiresti, on tarvis ka pidevat enesetäiendamist.

Arendada tuleb ettevõtete ja avaliku sektori huvides tehtavat uurimis- ja arendustööd ning magistriõpet. Haridusasutused peavad korraldama, koordineerima ja toetama välismaal õppimist sellistel merehariduse aladel ja tasemetel, mille õpet Eestis pole väikese nõudluse tõttu mõtet arendada, kuid vastavate spetsialistide järele on Eesti tööjõuturul olemas kindel vajadus. Toetada tuleb ka ametnikkonna merendusala kompetentsi tõstmist.

### Merendusvaldkonna objektiivne haridusnõudlus

Tervikuna võib hinnata sektori tööjõuga varustamist heaks, kuid sarnaselt muu majandusega ilmneb ka merenduses teatud kitsastel erialadel struktuurne tööjõupuudus, nt laevaehituse spetsialistid (insenerid, projekteerijad) ja elektrimehhanikud.

Eeldades keskpikas perspektiivis merenduse sektori kasvu, on vaja hinnata, kas ja kui palju suureneb nõudlus erineva kvalifikatsiooniga töötajate järele. **See tähendab, et on vaja hinnata, millise mereharidusega inimesi ja kui palju Eesti tööturul vaja on ning analüüsida ja otsustada, kuidas ja kus on neid otstarbekas ette valmistada. Samuti on vaja teada, kui palju merendusspetsialiste on otstarbekas Eestis riikliku rahastuse toel alusel ette valmistada rahvusvahelise tööturu jaoks, ning otsustada, millist mereharidust võiks siin anda välismaalastele.** Nt tähendaks

---

<sup>64</sup> Mõjunäitaja hindamiseks tehakse aastatel 2016 ja 2020 uuringud merendussektori ettevõtete seas, kus analüüsitakse, kuidas vastab erinevate merenduse erialade lõpetanute arv ja kvalifikatsioon ettevõtete tööjõu vajadusele.

<sup>65</sup> Mõjunäitaja saavutamisele annab hinnangu Merekomisjon.



kontainervedude oluline suurenemine uusi töökohti nii sadamamajanduses kui logistikaahelas tervikuna. Samuti tähendaks väikesadamate võrgu laiendamine täiendavat vajadust sadamaoperaatorite vastu. Arengud keskkonnahoius ning mere ökosüsteemi hüvede ja teenuste kasutamisel nõuavad samuti spetsiifilise ettevalmistusega spetsialiste. See eeldab laiapõhjalisema hinnangu andmist sektori töäjõuvajadusele, kui käesoleva arengukava raames on võimalik, arvestades muuhulgas võõrtööjõu võimaliku kaasamisega ning õppurite saatmist välisriikide õppeasutustesse.

### **Subjektiivne haridusnõudlus**

Huvi kõrgema merehariduse ning sellega seonduvate erialade vastu on viimasel ajal näidanud pigem töusutendentsi. Ülikoolides (Eesti Maaülikool, Tallinna Tehnikaülikool, Tallinna Ülikool, Tartu Ülikool) ilmneb kasvav huvi põhierialadega seotud merealaste spetsialiseerumiste vastu, nii loodusteaduste, tehnikateaduste kui ka sotsiaalmajanduslike teaduste vallas.

Arvestada tuleb aga sellega, et lähiaastatel on oodata õppijate arvu üldist vähenemist ning konkurents õppeasutuste vahel õppijate leidmiseks suureneb. Seetõttu on kriitilise tähtsusega merehariduse atraktiivsuse tõstmine, mis saab toimuda läbi kvaliteetse infrastruktuuri ja pedagoogide kõrge taseme ning motivatsiooni. Samuti tuleb pöörata suuremat tähelepanu täiskasvanute õpetamisele, et laiendada potentsiaalsete õppurite arvu.

### **Merehariduse andmise struktuur**

Kuna merendus on interdistsiplinaarne valdkond, siis on ka merehariduse andmine liigendatud erinevate õppeasutuste vahel. Suurem osa merehariduse õppest on korraldatud Eesti Mereakadeemia baasil, kus toimub nii kutseõpe, rakenduskõrgharidusõpe kui magistriõpe koostöös Tallinna Tehnikaülikooliga. Samuti toimub seal merendusspetsialistide koolitamine täiskasvanute tööalase koolituse raames. Õppetöö toimub Tallinnas (kutseõppe ja kõrgharidusõppe tasemel ning täiskasvanute tööalase koolituse raames), Pärnus (täiskasvanute tööalase koolituse raames) ning Tartus (kutseõppe tasemel siseveelaeva juhtimine). Koostöös Orissaare Gümnaasiumi ja Kuressaare Täiskasvanute Gümnaasiumiga toimub kutseõpe nende koolide õpilastele Saaremaal. Koostöös Tallinna Tehnikaülikooli Kuressaare Kolledžiga toimub väikelaevaehitajate õpe Saaremaal. TTÜs, TTTKs, TLÜs ning Maaülikoolis õpetatakse teatud merendusega seotud valdkondi. Merendusega seotud kutseõpe toimub veel Kuressaare ametikoolis (väikelaevaehitus), Hiiumaa ametikoolis (väikesadamate spetsialist) ja Tallinna Transpordikoolis (veokorraldaja). Lisaks toimub RIKSi struktuuriüksustes EMA hüdrograafia õppetooli üliõpilaste hüdrograafia-kartograafia ja rannikuinseneride osaline õppepraktika.

**Eestis tuleb välja töötada mereteaduse ja -hariduse arendamise kontseptsioon, mis integreeriks juba olemasoleva teadus- ja hariduspotentsiaali mereteaduse ja -hariduse vallas ning võimaldaks efektiivselt jagada olemasolevat ressursi. Olemasolevate kompetentsikeskuste tugevdamise ja valdkondlike moodulite arendamise kaudu peaks looma struktureeritud õppekavade süsteemi, et tagada võimalus hariduse saamiseks kõigil tasemetel kutseõppest kuni teadustööl põhineva doktoriõppeni.** Lahendada tuleb muuhulgas probleem, et kutseharidust on võimalik anda ainult 30 protsendi ulatuses Mereakadeemiale eraldatud kohtade arvust.

### **Materiaaltehniline baas**

Merendusspetsialistide koolitamine ei ole täiel määral toetatud praktilise väljaõppebaasiga. Laevapereliikmete (meresõiduspetsialistide) väljaõppeks puudub nõuetele vastav õppelaev ja kaldaspetsialistide jaoks vajalik sadama praktikabaas. Seetõttu ei ole võimalik täita HTM 22.01.2009.

a määrusega nr 4 kehtestatud meresõiduspetsialistide riikliku õppekava nõudeid, mis muuhulgas sätestavad kaasaegse õpetamise metoodika, õpetamise töökeskkonnale lähedastes tingimustes, teoreetilise õppe osalise asendamise treeningutega valmenditel, õpetamise laevaga sarnaselt sisustatud õppeklassides ja laborites ning õppelaeval. Samuti on amortiseerunud Mereakadeemia füüsiline infrastruktuur, mis vajab investeringuid kaasaegse õpikeskkonna taseme saavutamiseks.

### **Kalandusharidus**

Eesti Mereakadeemias on kalanduslikku haridust antud rakendusliku kõrghariduse tasemel kalapüügi ja (kuni 2009 aastani) ka kalatöötlemise tehnoloogia õppesuundadel; EMA kutseõppe osakonnas kutsehariduse tasandil järgmistel õppesuundadel: 500 ja suurema kogumahutavusega laeva vahitüürimees; 750 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva vahimehhaanik ning Mereakadeemias merelaevandus ja kalapüük. Maaülikooli magistriõppes on võimalik õppida kalakasvatust.

2010. aasta lõpus toimus kõrghariduses õppekavagruppide üleminekuhindamine, mille käigus tegi Eesti Kõrghariduse Kvaliteediagentuuri (EKKA) nõukogu komisjoni osahinnangute alusel otsuse olemasoleva kalandusspetsialisti õppekava mittevastavuse kohta kvaliteedi hindamiskriteeriumidele jätkusuutlikkuse osas, seda just ressursside puudulikkusest tingituna.

Et säilitada kalandusvaldkonna spetsialistide järelkasvu, on Eesti Mereakadeemia loonud uue rakenduskõrghariduse õppekava, kuhu on mh kavandatud spetsialiseerumised kalapüügi ja kalakäitluse tehnoloogiale. Antud õppekava koostamisse on kaasatud ka Keskkonnaministeerium, Põllumajandusministeerium ning Haridus- ja Teadusministeerium.

Arvestades, et Eestis on 2011. aasta seisuga üle 60 kalalaeva pikkusega 12 m ja rohkem, Eesti kalapüüdjad on edukalt laiendanud oma tegevust naaberriikidesse ning sektori ekspordikäive moodustas 2009. a. 23% toiduainete ekspordist, on vaja kutseõppe tasemel tagada ka kompetentsete kalalaevajuhtide ja avamerekalurite järelkasv. Selleks tuleb EMA kutseõppe osakonnas jätkata kalalaeva meeskondade väljaõpet. Merehariduskontseptsiooni raames tuleb otsustada ka Eesti ühinemine rahvusvahelise kalalaevade meeskondade väljaõppe konventsiooniga (STCW-F).

### **Noorte merendusharidus ja kutsealane õpe üldhariduskoolide baasil**

Kvalifitseeritud tööjõu olemasolu merendussektoris saab alguse laste huvist mere ja merega seotud elukutsete vastu. See omakorda sõltub noortele pakutavast merendushuvihariduse olemasolust, mis hetkel pole piisav.

Pärast Eesti Noorte Mereklubi hääbumist 1999. aastal, mis omas praktikabaasi Muhu saarel ja õppelaevu, ei toimu sisuliselt merelist huvitegevust muul moel, kui osalejatele suhteliselt kalli hinnaga suvised merelaagrid (MTÜ Noorte Mereklubi Laokülas ja teist suve Prangli saare merelaager) ja episoodilised koolilaste väljasõidukursused merele Eru lahe piirkonnas, Viimaseid korraldab MTÜ Eru Lahe Rannarahva Selts ning rahastab ENTK, KIK ja Tallinna LV. Ainuke kohaliku omavalitsuse rahastatud noorte mereklubi on toiminud viimastel aastatel Narvas. 2011. aastal toetas MKM MTÜ „Noored merele“ projekti, mille raames viidi läbi merenduse töötubade sari teatud Harjumaa koolides.

Lisanduvad spordiga tegelevad huvialaringid, mis on keskendunud peamiselt purjetamisele (Kalevi Jahtklubis Tallinnas jt), kuid ei oma otsesest seost ühe või teise merega seotud ainevaldkonna õppega.

Üldhariduskoolides toiminud merendusklasside osas, mis andsid nn kutsealast eelõpet ja kutseõpet üldhariduskoolis, on olukord viimasel viiel aastal halvenenud. Suletud on mereklassid Tallinnas,

Pärnus ja Kundas. Peamiseks põhjuseks on ressursside nappus ja seadusandlikud takistused. Narvas pole mereklassi avatud, kuigi seal on tugev ja initsiatiivikas Noorte Mereklubi.

Eeltoodust lähtub tõsine oht mereharidussüsteemi õppeasutustele ja edaspidi kogu Eesti merendusettevõtluks. Tuleb tagada vajalik dialoog riigi ja kohalike koolide vahel ning vajadusel riigipoolne rahastus, et toetada merealase huvihariduse ja kutseõppe andmist eri piirkondades.

<b>Meede 8.1</b>	Merehariduskontseptsiooni väljatöötamine ja rakendamine <sup>66</sup>	
Meetme taust	Tulenevalt hariduse temaatika olulisusest, on vaja välja töötada eraldi merehariduse kontseptsioonidokument, milles nähakse täpsemalt ette merehariduse andmise perspektiiv, koolitavate spetsialistide vajadus, struktuur, maht, rahastus ja teised olulised aspektid. Sealhulgas käsitletak ka teadustööd.	
Tulemusnäitaja	Merehariduskontseptsioon on välja töötatud ja rakendatud.	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lähteuringute läbiviimine, sh sisendi küsimine erinevatelt avaliku ja erasektori organisatsioonidelt, mis kasutavad oma töös mereharidusega tööjõudu.</li> <li>- Merehariduskontseptsiooni koostamine ja kinnitamine.</li> <li>- Kontseptsiooni perioodiline täiendamine ja rakendamise eest vastutuse fikseerimine.</li> </ul>	
		Sihtväärtes või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lähteuringud on läbi viidud.</li> <li>- Merehariduskontseptsioon on koostatud.</li> <li>- Merehariduskontseptsioon on kinnitatud.</li> </ul>	EMA – 2013 EMA, TTÜ, TÜ, EMÜ – 2014 HTM – 2014

<b>Meede 8.2</b>	Kutseõppe edendamine	
Meetme taust	Kutseharidusel on oluline roll noorte jäämisel regioonidesse, mis on omakorda eelduseks kohaliku ettevõtluse arengule. Seetõttu on vajalik säilitada või luua pidev õppimisvõimalus lisaks Tallinnale Ida-Virumaal, Hiiumaal, Saaremaal, Pärnus ja Tartus (sisevete suunitlusega). Lisaks peaks vähemalt ühes piirkonnas olema	

<sup>66</sup> Merehariduskontseptsiooni eelnõu töötati esimest korda välja 2003. aastal, kuid seda ei kinnitatud. Antud eelnõu on võimalik aluseks võtta kontseptsiooni koostamisel.

	<p>kalakasvatuse eriala.</p> <p>Lahendada tuleb muuhulgas probleem, et kutseharidust on võimalik anda ainult 30 protsendi ulatuses Mereakadeemia eraldatud kohtade arvust.</p> <p>Kutseõppeks vajalik õppe-treeningkeskus luuakse Mereakadeemia juurde ja seda käsitleb meede 8.3.</p>	
Tulemusnäitaja	<p>Merendusklasside lõpetajatest edasi mereharidust õppima asujate arv nii kutseõppe kui kõrgharidusõppe tasemel (kolme aasta keskmine), määratakse merehariduskontseptsiooniga.</p> <p>Tööturult kutseõppesse tulijate arv, määratakse merehariduskontseptsiooniga.</p>	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haridust reguleerivate õigusaktide ülevaatamine ning vajadusel erinevate haridustasemetega kohtade rahastamist puudutava seadusandluse muutmine.</li> <li>- Riiklike õppekavade edasiarendamine.</li> <li>- Kaasaegse töökogemusega spetsialistide kaasamine pedagoogidena õppetöösse (motivatsioonipaketi loomine).</li> <li>- Olemasolevate pedagoogide pidev koolitamine.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kutseõppurite osakaalu tõstmise vajadust on analüüsitud ning õigusaktid on täiendatud.</li> <li>- Toimivad õppekava rühmanõukogud.</li> <li>- Vähemalt 30% loengutest annavad inimesed, kes viimasel viiel aastal on töötanud vastaval erialal.</li> <li>- Igas õppesuunas on vähemalt 2 kutseõpetaja kõrgeimale kutsetasemele vastavat pedagoogi.</li> </ul>	<p>HTM – 2012</p> <p>Innove – pidev</p> <p>alates 2015</p> <p>alates 2015</p>

<b>Meede 8.3</b>	<b>Kõrghariduse edendamine</b>
Meetme taust	<p>Kõrghariduse mahust ja kvaliteedist sõltub otseselt merendussektori konkurentsivõime. Tulenevalt õpetatavate erialade spetsiifisusest peavad need olema merendusharidust andvate õppeasutuste vahel kõige ratsionaalsemal moel jagatud, et vältida ressursside ebamõistlikku kulutamist. Õppeasutustele tuleb tagada pikaajaline kindlus rahastamise osas. Õppeasutused peavad omavahel tegema</p>

	koostööd õppe- ja teadustöö, infrastruktuuri kasutamise ja infovahetuse osas. Tuleb investeerida õppetöös vajalikku materiaal-tehnilisse baasi (simulaatorid, õppeklassid, kaasaegsed ühiselamud), mis on kasutatav nii kõrg-, kutse- kui täiendõppes.	
Tulemusnäitaja	Lõpetajate arv aastas, määratakse merehariduskontseptsioonis	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laevaehitusega seotud kõrghariduse omandamise võimaluse tagamine.</li> <li>- Õppetöös vajaliku materiaal-tehnilise baasi väljaehitamine.</li> <li>- Õppekavade arendamine, sh ühisõppekavad, VÕTA süsteemi rakendamine.</li> <li>- Õppeasutuste ühise infrastruktuuri arendamise toetamine.</li> <li>- Praktikabaasi väljatöötamine.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vastuvõtt laevaehituse erialale, 10 kohta RKT.</li> <li>- Mereakadeemia materiaal-tehniline baas on välja ehitatud, mis tagab kõigis STCW koodeksis käsitletud valdkondades nõutava väljaõppe võimaldamise.</li> <li>- Õppekavad vastavad tööturu nõuetele ja merehariduskontseptsioonile.</li> <li>- Õppelaeva soetamise kontseptsioon on välja töötatud.</li> <li>- Eesti Keskkonnaobservatooriumi mereuringute komponent on välja arendatud.</li> </ul>	<p>TTÜ – pidev</p> <p>HTM – 2015</p> <p>HTM, EMA, TTÜ, TÜ, EMÜ – 2015</p> <p>EMA - 2014</p> <p>HTM - 2015</p>

<b>Meede 8.4</b>	<b>Täiendõppe ja huvihariduse edendamine</b>
Meetme taust	<p>Varane kokkupuude merega ja merendusega seotud tegevustega on üks olulisemaid mõjutajaid noorte huvi tekkimisel merenduse vastu. Seetõttu on oluline merelise huvihariduse kättesaadavus kõikides regioonides. Samas peaks ressursside kokkuhoiu mõttes nii huvikui täiendharidus koonduma kutseõpet andvatesse piirkondadesse. Nii on võimalik tagada õppetöös vajaliku materiaal-tehnilise baasi riskasutus. Huviringide ja klubide alustamist aitab toetada meetodiliste juhendite ja õppematerjalide väljatöötamine, milleks</p>

	omakorda on vajalik antud ringe koondava katusorganisatsiooni loomine.	
Tulemusnäitaja	Mereringides osaleb igal aastal vähemalt 100 last <sup>67</sup> . Täienduskoolituse läbib igal aastal vähemalt 250 inimest <sup>68</sup> .	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Merelist huviharidust koordineeriva katusorganisatsiooni loomise toetamine.</li> <li>- Koostöö riigi, kohalike omavalitsuste ja ettevõtjate vahel huvihariduse võimaldamiseks.</li> <li>- Väikesadamate võrgustikku kuuluvate sadamate juures merendusega seotud noortele suunatud klubide toetamine.</li> <li>- Noortekeskustesse (eriti merega piirnevates omavalitsustes) merendusega seotud tegevuste juurutamine (purjetamine, meremehesõlmed, mere- ja kalalaagrid).</li> </ul>	
		Sihtvääratus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Merelist huviharidust koordineeriv katusorganisatsioon on loodud.</li> <li>- Mereringid/klubid toimivad vähemalt kuues piirkonnas.</li> <li>- Väikesadamate võrgustikus tegutsevad noorte merendusklubid.</li> </ul>	<p>HTM - 2013<sup>69</sup></p> <p>HTM/MKM/KKM-2015<sup>70</sup></p> <p>MKM - 2015</p>

### **Eesmärk 9 –Eestis loodud merenduse teadustöö maht ja kvaliteet on tõusnud.**

Mereuuringute teostamine on horisontaalselt seotud meremajanduse ja selle konkurentsivõime tõstmisega, mereharidusega, keskkonnakaitsega, meresüsteemide tundmaõppimisega, mõjuga inimtegevusele ja looduskeskkonnale muutuvates kliimatingimustes ning ka merearheoloogiaga.

Mereuuringute ja –tehnoloogia arendamine aitavad saavutada majanduskasvu ilma, et keskkonnaseisund rohkem halveneks. Teadmiste ja uuenduste baasi loomine merenduspoliitika elluviimise jaoks on otsustava tähendusega, Mereteadused ja -tehnoloogia ning -uuringud on merega seotud tegevusvaldkondade säästva arengu jaoks esmatähtsad.

<sup>67</sup> Allikas: Mereakadeemia.

<sup>68</sup> Allikas: VA.

<sup>69</sup> Nimetatud katuseorganisatsioon saab tekkida kolmanda sektor initsiatiivil. Seetõttu pole võimalik garanteerida antud väljundnäitaja saavutamist, küll aga on ette nähtud, et eelkõige HTM toetab kolmanda sektori initsiatiivi selline organisatsioon luua.

<sup>70</sup> Mereringid/klubid saavad toimida ainult kolmanda sektor initsiatiivil. Seetõttu pole võimalik garanteerida antud väljundnäitaja saavutamist, küll aga on ette nähtud, et nimetatud ministriumid toetavad kolmanda sektori initsiatiivi.

Loodusteadusi puudutava uurimis- ja teadustöö osas omavad kompetentsi TTÜ Meresüsteemide Instituut ja TÜ Mereinstituut. Lisaks kahele instituudile on tugevad grupid ka mujal TÜs, TTÜs, EMÜs ja TLÜs. Tehnika-alaste ja sotsiaal-majanduslike uuringute tase ja ulatus on rahvusvahelises võrdluses nõrgemad, eriti peatselt käivituva Läänemere uuringute ühisprogrammi BONUS prioriteetide valguses. Teadusuuringute orienteeritus Eesti vajadustele teostub enamasti ühekordsete projektidena ning pole seetõttu järjepidev. Puudulik on meremajanduse alane kompetents. Ühest küljest ei oma merenduse valdkonna eksperdid piisavalt sügavaid teadmisi majandusest ning vastupidi, majanduseksperdid ei oma piisavaid teadmisi merendusest. Sellest tulenevalt pole ka otsustajatel sageli adekvaatset infot meremajandust puudutavate küsimuste lahendamiseks.

Järjepidevuse puudumine annab tunda eelkõige valdkondades, kus riikidel on tugevad rahvuslikud huvid, näiteks merepõhja uuringud ja kasutamine, sadamate ja meretranspordi majandamine.

Olemasoleva ressursi juures on meil võimalik süvateadust teha ainult väga kitsas valdkonnas. Seetõttu peab teadustöö keskendumise rakendusuuringutele ning oluline on parandada teadusasutuste, riigiasutuste ning erasektori infovahetust, et tõhustada teadmiste ülekandmist ja tehnoloogia siiret. Uuringud ja teadustöö peavad olema suunatud eelkõige ettevõtete ja avaliku sektori infovajaduse rahuldamiseks. Seda on võimalik teha nt merendusala teadus- ja arendustöö info koondamise kaudu, mis seoks teadustöö meremajandusega.

Läänemere teadusuuringute korraldamiseks on ELi ja Läänemere-äärsete riikide koostöös moodustatud BONUS EEIG (*BONUS for the Baltic Sea science – network of funding agencies*), mille peamiseks eesmärgiks on koordineerida ja toetada mereuuringuid Läänemere piirkonnas. See aitab süvendada finantseerivate agentuuride ja rahvusprogrammide ning rahvusvaheliste organisatsioonide (ESF Marine Board, ICES) vahelist koostööd ning EK poolse kaasfinantseeringu kaudu suurendada valdkonna eelarvet. Eesti poolt on vajalik tagada programmis osalemiseks vajalik finantseering.

Meede 9.1	Merenduse teadustöö toetamine
Meetme taust	Esmajärjekorras on vaja luua toimiv struktuur, mis koguks ja süstematiseeriks olemasolevad uuringud ning oleks võimeline analüüsima uuringute vajadust ja tegema selle põhjal ettepanekuid rahastamist vajavate uuringute osas. See struktuur ei pea olema üks asutus vaid võib olla ka olemasolevate asutuste võrgustik. Toetatakse teadusuuringuid, et ennustada ja leevendada inimtegevuse ja kliimamuutuse mõju merendustegevusele, merekeskkonnale, rannikupiirkondadele ja saartele ning kohaneda selle mõjuga.
Tulemusnäitaja	Aastas avaldatakse vähemalt 10 teaduslikku publikatsiooni <sup>71</sup> .
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lisaks fundamentaal- ja loodusteadustele ka meremajanduse alase kompetentsi tõstmise ja olemasoleva merendusala teadusinfo koondamine.</li> <li>- Merepõhja uuringute läbiviimine.</li> <li>- Uuringute konsolideerimise süsteemi loomine (nt interregi</li> </ul>

<sup>71</sup> Allikas: ETIS. Kõrgetasemelistes eelretsenseeritavates teadusväljaannetes avaldatud artiklite arv.

	<p>uuringute kokkuvõtmine ja jagamine vajajatele).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- BONUS-programmis osalemise toetamine.</li> <li>- Merenduse ajaloo ja rannakultuuri uurimistööde toetamine.</li> <li>- Eesti Keskkonnaobservatooriumi mereuuringute komponendi väljaarendamine.</li> </ul>	
		Sihtväärtsus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- EMA Teadus- ja arenduskeskuse funktsioone on täiendatud merenduse teadusinfo ja statistika kogumise ja süstematiseerimisega.</li> <li>- Merepõhja uuringud on läbi viidud.</li> <li>- Uuringud on konsolideeritud.</li> <li>- Läänemere uurimislaeva ehitamisel on lähtutud Eesti teaduse infrastruktuuride teekaardi rakendamise ja riigi laevastiku vajaduse kaardistusest.</li> <li>- BONUS programmis osalemiseks on Eesti poolne rahastus tagatud.</li> <li>- Merenduse ajaloo ja rannakultuuri uurimistööde rahastamise süsteem on välja töötatud ja rakendamisel.</li> <li>- Eesti Keskkonnaobservatooriumi mereuuringute komponent on välja arendatud.</li> </ul>	<p>MKM - 2013</p> <p>TTÜ - 2016</p> <p>EMA - 2014</p> <p>HTM - 2020</p> <p>HTM – 2012</p> <p>KuM – 2013</p> <p>HTM - 2015</p>

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

Eestil on pikk rannajoon mitmekesise rannamaastikuga ja rohkearvuliste merelepääsudega. Rannäärset elukeskkonda iseloomustavad kaunis looduskeskkond, traditsioonilised huvitava ajaloo ja kultuuripärandiga rannakülad ning kogemustega kalurid, kes on rannapüügi traditsioonide kandjaiks. Eri tüüpi kultuurid ja kogukonnad (vanausulised, setud, venelased, eestlased) muudavad erinevad rannäärset piirkonnad omanäolisteks. Rajatud on rannäärset turismikohad ja ettevõtted ning arenev turismiteenuste võrgustik.

Randlusel on kanda kaks suuremat funktsiooni – ühest küljest kohaliku elukeskkonna, elustiili ja kultuuripärandi säilitamine, luues sh kohapeal töökohti, ning teiselt poolt merenduse vastu huvi tundvate inimeste kasvatamine, kes asuksid tööle merendussektorisse.

Rannäärsetes ettevõtetes on kesksel kohal turism ja kalandus, mis on omavahel seotud nii infrastruktuuri kaudu (sadamad) kui ka tegevuste kaudu (nt harrastuskalapüük). Seetõttu tuleb neid



vaadata koos ning leida arendustes sünergia. Hetkel on turismiteenused ja pakutavad turismipaketid veel vähe seotud kalapüügi ja kalatöötlemisega, mis võib olla tingitud ettevõtjate vähesest omavahelisest koostööst. Kalurite tagasihoidlikku valmisolekut uusi asju ette võtta võib mõjutada vähene teadlikkus ettevõtlusalastest toetustest, nõrk ettevõtlusoskuste tase ning väike omafinantseerimisvõimekus. Mereturismi potentsiaali kasutatakse veel vähe, mida mõjutab infrastruktuuri ebapiisavus ja kohati halb seisukord (sadamad/lautrid ja sadamarajatised, turismiasutuste materiaalne baas). Kuna kalanduse kui tööstusharuga tegeleb kalanduse arengukava, siis käesolevas dokumendis on kalanduse osas keskendutud turismi ja elukeskkonna arengut mõjutavatele aspektidele ja koostöökohtadele. See tähendab eelkõige ühise infrastruktuuri arendamist.

Kultuuripärandi hoidmisel on oluline roll Muinsuskaitseametil ja muuseumidel, kellel on vastav pädevus ja ressursid. Lisaks materiaalse pärandi restaureerimisele ja konserveerimisele tuleb senisest enam rõhku panna ennetustegevustele, et suurendada ühiskonna huvi ja teadlikkust merekultuuripärandi vastu ning ära hoida pärandi hävinemist teadmatuse tagajärjel. Selleks tuleb nii kooliõpilaste kui ka täiskasvanute seas erinevate pedagoogiliste programmide ja sündmuste raames süsteemselt tutvustada ja propageerida pärandi hoidmise tähtsust ja võimalusi. Merekultuuripärandi väärtustamise eesmärgil ja Kesk-Läänemere programmi toel on näiteks kultuurimälestiste riikliku registri juurde loomisel eraldi vrakiregister. Rannarahva kultuuri ja pärandit on toetatud Kultuuriministeriumi programmidest „Saarte pärimuslik kultuurikeskkond“ ja „Kihnu kultuuriruum“. Selliste programmide rakendamist tuleb jätkata. Lisaks kultuuripärandi säilitamisele aitab tegevus kõnealuses valdkonnas kaasa turismi arengule, sest laieneb turismisihtkohtade võrgustik.

Rannäärset elukeskkonda toetavad ka teised regionaalset arengut soodustavad initsiatiivid, nagu külaseltsid, LEADER tegevusgrupid ning kohalikud omavalitsused.

### ***Eesmärk 10 – Mereturism ja merenduse ning randlusega seotud ettevõtlus on arenenud.***

---

Mõjunäitajad: Eesti sadamaid külastanud väikelaevade arv 2020. aastal on 20000<sup>72</sup>.

---

#### **Väikelaeva- ja rekreatsiooniturism**

Eestit külastavate turistide arvu suurendamisel on sellel valdkonnal kõige suurem potentsiaal. Suvel seilab Läänemerel ligi 200 000 jahti ning rahvusvaheliste külastajate ööbimiste kogusumma on hinnatavalt 2 miljonit. Olles reisiril, kulutab meeskond kohalikele kaupadele ja teenustele olulise summa – ligikaudu 1/3 purjeturistidest kulutab u 100 EUR päevas aluse kohta. Reaside pikkus on keskmiselt 1,5 nädalat. Purjeturismi areng sõltub eelkõige sobivate külalissadamate arvust, asukohast ning pakutavatest teenustest ja turistide sellekohasest informeeritusest. Optimaalne sadamate kaugus sadamavõrgustikus on kuni 30 meremiili. Hetkel on Eestis ainult 24 külalissadama nõuetele vastavaid teenuseid pakkuvat sadamat. Andmeid sadamat külastanud aluste (jahid, kaatrid, paadid, laevad) ja inimeste kohta esitas 2007. aastal Val-le 26 väikesadamat, 2008. aastal 17 väikesadamat ja 2009. aastal 23 väikesadamat. Kuna hetkel ei ole sadamatel kohustust andmeid esitada, siis 2007-2009. a esitas iga-aastaselt andmeid vaid 15 väikesadamat ning nende andmete baasil ei ole võimalik teha põhjalikke analüüse ja järeldusi.

Väikelaevaturiste teenindavad väikesadamad, mis teenindavad ka kohalikke harrastusmeresõitjaid ning kalapüüki. Nende täpne koguarv ei ole teada (kõik ei kajastu sadamaregistris), kuid hinnanguliselt on

---

<sup>72</sup> Allikas: VA. 2010. aastal külastas 18 andmeid esitanud väikesadamat 6056 laeva.

Eestis sadamaid ja sadamakohti 200<sup>73</sup>, mis on valdavalt eraomandis.

## **Kalandus**

Kohaliku elustiili ja majandustegevuse aluseks on eelkõige olnud kalandus. Kalandus on olnud oluliseks elualaks nii rannikualadel, sisevetel kui ka neid teenindavates piirkondades. Viimase 10 aasta jooksul on kalandussektori tulukus muutunud kalahindade ja püügitegevuse kulude muutuste tõttu. Kalandusvaldkonnas sõltub sotsiaal-majanduslik heaolu otseselt kalavarudest ning hetkel olemasolevast kalavarust ei piisa, et tagada küllaldane teenistus kõigile rannakalanduses hõivatud inimestele. Seetõttu on **eesmärgiks tagada mitmekesise sotsiaal-majandusliku struktuuri säilimine ja elukvaliteedi tõus** kalandusega seotud piirkondades, samuti ka kalanduspiirkondade elukeskkonna kaitse ja rannakülade loodus- ning arhitektuuripärandi taastamine ja säilitamine.

Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1. „Kalanduspiirkondade säästev areng“ raames on loodud 8 kalanduse tegevusgruppi ning kõik tegevusgrupid on koostanud strateegiad oma piirkonna arenguks. Ühe tegevussuunana näevad kõik tegevusgrupid oma strateegiates kalandusega seotud turismi arendamist ja rannaküla taaselustamist ning loodus- ja arhitektuuripärandi kaitset ja edendamist.

## **Väike- ja kalasadamate infrastruktuur**

Purje- ja rekreatsiooniturismi areng sõltub eelkõige väikesadamate võrgustiku loomisest ja sellesse tehtavate investeeringute rahastamisest ning nende läheduses mitmekülgsede rannikuturismi toodete arendamisest. Siin on oluline seos rannaäärse elukeskkonna kvaliteedi tõstmisega ning kohaliku väikeettevõtluse arendamisega, mis on suunatud paikkondlike ajalooliste ja kultuuriväärtuslike toodete ja teenuste pakkumisele. Nt kohalikud muuseumid, ajalooliste laevade ehitamine jne. Võrgustiku loomisel on oluline, et merel viibivale jahile oleks meresidevõrgu vahendusel kergesti kättesaadav info väikesadamas pakutavate teenuste kohta, nt vabade kaikohtade olemasolu. Väikelaevaturistid vajavad terviklikku sadamate võrgustikku, kus turistile vajalikke teenuseid pakuvad sadamad asetseksid üksteisest kuni 6 tunni kaugusel. Sellise võrgustiku saab luua riiklikult koordineerides läbi rannikumere majandamise kava, kus nähakse ette nii väike- kui ka kalasadamate asukohad ning nende poolt pakutavad teenused. Igal konkreetsel sadamal on üksi väga keeruline oma potentsiaali maksimaalselt rakendada ning seetõttu on raskendatud investeeringute tegemine sadama infrastruktuuri.

Kui suuremate kauba- ja reisisadamate näol on tegu suuremal või väiksemal määral ärilist potentsiaali omava infrastruktuuriga, siis arvukate väikesadamate potentsiaal seisneb pigem regionaalses sotsiaal-majanduslikus tulus. Väikesadam ei ole reeglina majanduslikult tasuv, kuid sadama piirkonda tulnud turistide poolt tekitatud käive muudab sadamad sotsiaal-majanduslikult tasuvaks. St et väikesadamaid tuleks käsitleda kohaliku infrastruktuuri osana, mille eesmärk ei ole ise kasumit teenida, vaid anda piirkonna ettevõtetele võimalusi tegutseda. Sellist lähenemist kasutatakse enamikus Läänemere äärsetes riikides. Seetõttu võib olla mõistlik toetada sadama infrastruktuuri tehtavaid investeeringuid. Paraku on meil suur osa väikesadamaid eraomandis, mis raskendab selle põhimõtte rakendamist Eestis.

Käesoleval hetkel pole selleks piisav ei väikesadamate arv ega ka olemasolevate infrastruktuur, et oluliselt suurendada Eesti ranniku atraktiivsust välismaiste purjeturistide seas. Mitmetel juhtudel on väikesadamate infrastruktuur ebapiisav, et reaalselt sadamana funktsioneerida. Peamiseks arenguväljakutseks on seetõttu investeeringute tegemine, tagamaks adekvaatset infrastruktuuri.

---

<sup>73</sup> Sadamaseadus määratleb väikesadama kui "sadama või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele".

Sadamate potentsiaali aitaks ära kasutada ühtse, optimeeritud sadamate võrgustiku loomine ühiste teenustandardite, infomaterjalide, meteoroloogilise info (viimast Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutuse opereeritava meresidevõrgu vahendusel) pakkumisega jne. Prioriteetsena tuleb seejuures arendada võrgustikus sadamaid, mis võimaldavad vastu võtta väikelaevu süvisega vähemalt 2,5 m. See peaks olema Eesti merealadel loodava võrgustiku aluseks, millele hiljem lisatakse suurema süvisega väikelaevade teenindamist võimaldavad väikesadamad. Väikesadamate kasutamist aitaks atraktiivsemaks teha pakutavate teenuste ringi laiendamine (majutus, söögikohad, väikelaevade rent ning ehitus/remont, karavanide seisuplatsid jms), eriti selliste teenuste osas, mida oleks võimalik pakkuda ka väljaspool Eesti lühikest navigatsiooniperioodi. Teatud infot väikesadamates laevadele pakutavate teenuste kohta vahendab praegu meresidevõrgu kaudu Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus.

Oluline on tagada väikesadamate ohutus läbi regulaarsete keskkonnauuringute, mida praegu tehakse ebapiisavalt ning koordineerimatult. Setete kandumise uurimine võimaldaks optimeerida sadamate süvendamisele tehtavaid kulusid. Kui seda ei tehta, võib hiljem osutada vajalikuks iga-aastane süvendamine. Hetkel on probleemiks ka asjaolu, et sageli üritatakse väikesadamate keskkonnamõjude hindamise arvelt kokku hoida ja seetõttu ei arvestata sadamate ehitusel ja rekonstrueerimisel piisavalt keskkonnateguritega.

Väikesadamate infrastruktuurist sõltub ka väikelaevaehituse areng, st, et eespool nimetatud võrgustik peab arvestama ka laevaehituspiirkondadega, mis vajavad ehituseks, remondiks ja hoolduseks väikesadamatelt spetsiifilist infrastruktuuri (laevade veeskamine ja veest välja võtmine, ellungid).

Kuna rannalautreid ehtisregistris arvele võtta ei saa, siis puudub ülevaade, palju neid Eestis kasutusel on. Ülevaate saamine eeldab süsteemi loomist, kus paadi omanik saaks mugavalt registreerida ka talle kuuluva lautri, ilma keeruliste jooniste ja kooskõlastusteta.

Kalanduse infrastruktuuri olukord on täpsemalt käsitletud Põllumajandusministeeriumi 2010. a. uuringus „Eesti rannakalanduse arengusuunad“. Kõik Eesti kalanduspiirkonnad tunnevad vajadust infrastruktuuri ja materiaalse baasi (sadamad sinna juurde kuuluvaga, püügivahendid, paadid, töötlemisvahendid) olukorra parandamiseks tehtavate investeeringute järgi.

Kuigi üldjuhul on sadamad ja lossimiskohad olemas (va Võrtsjärve kalanduspiirkond, kus 2008. a. seisuga nõuetele vastavad sadamad ja lossimiskohad puudusid), toovad kõik kalanduspiirkonnad probleemina välja nende halva tehnilise seisukorra. Sadamate ja lossimiskohtade halb olukord on üheks suurimaks probleemiks kõikides kalanduspiirkondades. Suur osa sadamaid ei vasta sadamaseaduse nõuetele ja mereohutuse tingimustele.

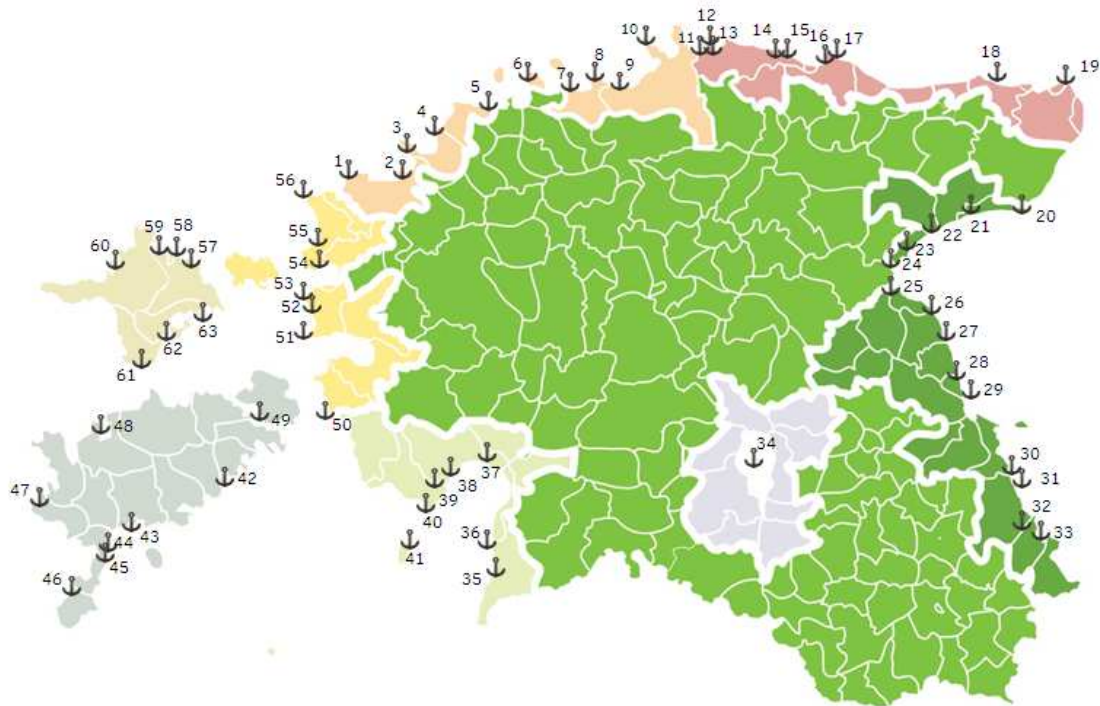
Ligipääsud merele (sadamad, lautrid, slipid ja nende juurde viivad teed) on amortiseerunud ning sadamarajatised ja nende juurde kuuluvad infrastruktuurid (vesi, elekter, kütus, reovesi, valve, kala esmatöötlemise võimalused) on sadamatel tihti puudu või olemas vaid osaliselt. Mitmel pool on puudu või amortiseerunud kala töötlemise vahendid (külmhooned, külmkambrid, muud jahutusseadmed, jahutusega varustatud autod/konteinerid, suitsuahjud, jäägeneraatorid, kalaköögid). Sadamates puuduvad võimalused kalapaatide ja püügivahendite remondiks, hoolduseks ja hoidmiseks. Kalurite paadid on vanad ja halvas seisukorras. Vajaminevate arendustegevuste tegemata jäämise peamiseks põhjuseks on rahanappus. Samas on mõnedes piirkondades probleemiks ka keerulised omandisuhted, konfliktid kalurite, ettevõtjate ja kohalike elanike vahel, mis takistavad infrastruktuuri arendamist ühiste jõududega. See on probleemiks näiteks Saaremaa kalanduspiirkonnas. Võrtsjärve piirkonna strateegia kohaselt valitseb seal kaasomanike huvide konflikt, mistõttu on keeruline saavutada tegutsemiseks kokkuleppeid. Pärnumaa kalandusstrateegia toob välja, et paljudes sadamates on

sadama ala jaotunud mitme omaniku vahel, mis raskendab investeringute tegemist sadama infrastruktuuri.

Traalpäüügi saagi lossimisega tegeleb 37 sadamat, kala maale toomiseks on eelnevatel aastatel kasutatud kokku ca 500 kohta (lautrit, väikesadamat, sadamat). Täna on kalanduse tegevusgrupid oma strateegiates välja valinud 63 sadamat, mida välja arendada aastaks 2013 (2015), ja neile lisandub 3-5 traalpäüügi sadamat. Oluline on arendada kalapäüügi- ja väikelaevaturismi sadamaid ühtse tervikuna.

Kalasadamate infrastruktuuri arendamiseks on hetkel ette nähtud vahendid „Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 rakenduskava“ meetmest 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“. Tuleb aga arvestada, et infrastruktuuri arenguks on vajalik ette näha meetmed pikemaks ajaks, kui seda on kehtiv kalandusfondi rakenduskava.

**Joonis 5** Kalasadamate asukohad.



Allikas: kalanduspiirkondade strateegiad.

<b>Meede 10.1</b>	Väike- ja kalasadamate infrastruktuuri ning väikelaevaturismi arendamine.
Meetme taust	Väikelaevaturismi arendamisel on kesksel kohal sadamate võrgustiku olemasolu, kus pakutakse võimalikult laia turistile huvi pakkuvat teenuste valikut. Vajalik on kindlaks määrata u. 30 meremiilise vahemaa kaugusel olevate sadamate võrgustik, mille arengut riik toetab. Sealjuures on oluline integreerida antud sadamatesse võimalikult lai tegevuste baas, sh mereturismi otseselt mitte puudutavad tegevused, et sadamad suudaksid ennast kasumlikult majandada. St, et lisaks mereturismi keti külalissadama

	<p>funktsioonile teenindaksid need sadamad nt kohalikke harrastuskalureid, sukeldujaid, purjelaudureid ning muid veespordialasid ja nende õpet, kohalikku mere- ja vetelpäästet jne. Sadamad oleksid ka laevade remondi ja hoolduse ning koolitus- ja täiendõppe keskused.</p> <p>Võrgustikul peab olema terviklik kuvand, et seda turustada potentsiaalsete sihtriikide hulgas, milleks on eelkõige meie lähimad naabrid Läänemere ääres, kuid võimalusel ka kaugemad riigid.</p>	
Tulemusnäitaja	Väikesadamate võrgustik on valmis aastaks 2018 <sup>74</sup> .	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Väikesadamate võrgustiku loomise soodustamine. Välja töötada kontseptsioon võrgustiku arendamiseks ja finantseerimise tagamiseks, mis tugineb rannaäärsete piirkondade arendamise analüüsile ning on kooskõlas kalanduspiirkondade poolt välja valitud potentsiaalselt arendatavate kalasadamatega. Luua võrgustiku kuvand, sh koostada soovituslik mereturismisadamate ühtne teenusstandard, teenindusliigid ja nende terminoloogia vähemalt viies rahvuskeeles ning levitada meie väikesadamate informatsiooni Euroopas.</li> <li>- Väikesadamate kompetentsi tõstmine.</li> <li>- Eestit kui mereriiki ja selle kultuuri tutvustava infomaterjali väljatöötamine, sh veebipõhise andmebaasi loomine merenduse ja randluse valdkonna tegevuse kaardistamiseks ning kättesaadavaks tegemiseks.</li> <li>- Olemasoleva VHF lainealal põhineva mereside võrgu uuendamise käigus parandada oluliselt meresidevõrgu katvusala, nii et see mh arvestab kõikide merel liiklejate huvidega ja tagab rannikuvetes päästekanalite eetri ka väikese võimsusega käsiraadiosaatjatele.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon on välja töötatud ja investeringutega infrastruktuuri on alustatud.</li> <li>- Mereturismi teenusstandard on välja töötatud.</li> <li>- Juhendmaterjal väikesadamatele on välja töötatud.</li> <li>- Infomaterjal mereturismi kohta on välja töötatud.</li> </ul>	<p>MKM-PõM 2013</p> <p>MKM – 2013</p> <p>MKM – PõM – 2013</p> <p>EAS – 2013</p>

<sup>74</sup> Väikesadamate võrgustiku vastavusele võrgustiku arendamise kontseptsioonile annab Merekomisjon.

	- Randluse tegevuste andmebaas on välja töötatud.	MKM – 2015
--	---	------------

## Siseveeteed

Sisevete laevateede pikkus on 335 km. Eesti siseveekogude veeteede kogupikkus on 520 kilomeetrit. Laevateede kaasajastamise raames (EL struktuurifondi projekt nr 4.0101-0122) on rekonstrueerimisel Emajõe laevatee ja Eesti Väravate laevatee Lämmijärve piirkonnas ning koostatud Emajõe ja Narva jõe laevateede projektid. Eesti laevatatavad siseveekogud on üldreeglina madalaveelised ja seetõttu sobivad liiklemiseks eelkõige väikelaevadele. Veeliiklus katkeb talveks siseveekogude jäätumise tõttu. Erinevalt merest alluvad siseveekogude veetasemed nii sesoonsele kõikumisele (kevadadel kõrgemad, sügisel madalamad) kui ka kõikumisele aastate lõikes (sademeterikkad ja sademetevaesed aastad). Veetaseme kõikumine mõjutab veete sügavust ja sellega veeliiklust. Eeltooduga tuleb arvestada laevaliikluse kavandamisel, regulaarseks laevaliikluseks sobivate aluste soetamisel ning sadamate rajamisel.

Sadamate sildumiskohtade arv on tavaliselt väike, sissesõiduteed ja akvatooriumid kitsad ning madalaveelised.

Orienteerumiseks ning laevateede ja ohualade märgistamiseks on Peipsil Mehikoormas, Ninal ja Rannapungerjal kasutusel tuletornid, sihimärgid Praagal ning rohkem kui 200 ujumärki. Märgistamata on Narva jõgi ja Narva veehoidla. Narva-Jõesuu laevatee on tähistatud kahe sihiga, kusjuures merepoolse sihi märgid paiknevad Venemaa territooriumil.

Kohalikke tingimusi tundvatel veeliiklejatel on sisevetel liiklemine suhteliselt lihtne, kuigi mitte ohutu. Väheste kogemustega veeliiklejad on palju halvemas olukorras ja vajavad tuge nii märgistuse kui ka kaartide või muude laevasõitu hõlbustavate abivahendite näol. Suur osa siseveeteest on veel praeguseni mõõdistamata ja Peipsi järve kaardid on valdavalt koostatud varasemate andmete põhjal.

Kohati on veeliiklusele oluliseks takistuseks kalapüügivahendid, mille paigaldamist küll reguleerivad kalapüügi eeskiri ja vastavad seadused, kuid kontroll eeskirja ja seaduste täitmise ning eriti püügivahendite paigalduskoha üle on korraldamata.

Narva veehoidla ja Narva jõe ülemjooksu sügavuse mõõdistamine toimus 2007. aastal. 2007 a lõpuks mõõdistas VA Emajõe, Narva jõe ja Narva veehoidla Eestile kuuluvast osast täielikult ~60%.

Võrtsjärv on madal ja veeseis tugevasti kõikuv, mille tõttu on paadikanaleid vaja regulaarselt süvendada. Avalikul sektoril on vähene huvi sisevete arengu vastu, kuna puudub selge nägemus võimalikust potentsiaalist. Sellest tuleneb ka nõrk koostöö avaliku-, era- ja kolmanda sektori vahel. Isegi kui on olemas kehtestatud planeeringud, siis enamasti on teadmata, mis millal valmis saab ning kes valmimise eest vastutab. Kriitilise tähtsusega on reformimata riigimaa kasutuselevõtt. Loetelu veete objektidest ja informatsioon nende kohta on senimaani küllaltki puudulik. Üheks nõrkuseks on siseveekogudel Eesti merepääste vastutusala katva GMDSS nõuetele vastava sidesüsteemi puudumine. RIKSi arenguplaanis on meresidevõrgu laiendamine üle kogu Eesti, nii et see hõlmaks ka siseveekogusid.

Olemasolev vee- ja turismiinfrastruktuur on koondunud Tartu piirkonda. Geograafilisi tingimusi arvestades on see suuresti mõistetav, sest tänu soodele ja muidu ligipääsmatule maastikule on takistatud olulise osa Emajõe kallaste kasutamine. Samas on selles valdkonnas läbimõeldud planeerimise korral piisavalt kasutamata arenguvõimalusi. Kuna Emajõe-Peipsi veete mõtteline

pikendus ulatub üle Peipsi järve Velikaja jõeni, siis Eesti ja Venemaa suhete seis mõjutab nii üldiste majandus- ja õiguslike kokkulepete saavutamist kui ka konkreetselt riikidevahelise laevaliikluse edendamist (seda nii regulaarliinide kui ka üksikkülastajate lõikes).

Sisevete arengu kõige strateegilisem küsimus on nende avamine Soome lahele. Narva linna piires paiknevad Narva joa astang ja hüdroelektrijaama rajatised ei võimalda hetkel ühegi veeliiklusvahendiga veeliiklust Soome lahelt Peipsile. Ühendus Soome lahega võimaldaks oluliselt suurendada turistide arvu sisevetel ning hoogustada selle läbi kohalikku majandust. Selline kava eeldab meresidevõrgu laiendamist nimetatud piirkondadesse.

Pikaajaliseks potentsiaalseks ohuks, mis tuleneb veeliikluse suurenemisest ja sellest tulenevast külastajate arvu kasvust, on üldine reostuskoormuse kasv (sh jaguneb võimalik reostuskoormuse kasv mitme erineva reostusliigi vahel, millest olulisemateks on mürareostus, jäätmereostus ja veereostus veesõidukite eksploatatsioonist pärit õlide ja kütustega).

<b>Meede 10.2</b>	<b>Siseveeteede arengu soodustamine</b>	
Meetme taust	Sisevete arengu puhul on tähtis koostöö riigi, kohaliku omavalitsuse ja erasektori vahel. Riik peab eelkõige tagama keskkonna, kus KOV-idel ja ettevõtetel on võimalik oma infrastruktuuri arendada, vajadusel toetades seda ka rahaliselt (nt piiriülese koostöö projektide raames). Riik saab ka soodustada sisevete klatri teket ning aidata kaasa selle kompetentsi tõstmisele.	
Tulemusnäitaja	Aastaks 2020 on välja ehitatud vähemalt 5 väikesadamate võrgutikku kuuluvat sadamat.	
Peamised tegevused	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sisevete planeerimine, arengu- ja hoolduskavade koostamine ja ellu viimine</li> <li>- Võrtsjärve ja Väikese-Emajõe laevateede rekonstrueerimine.</li> <li>- Riigi ja kohaliku omavalitsuse vahelise koostöö parandamine, kaasates kohalikke elanikke, ettevõtteid ja kolmandat sektorit.</li> <li>- Koostöö edendamine Venemaa Peipsi-äärsete regioonidega.</li> <li>- Reformimata riigimaa kasutuselevõtu lihtsustamine.</li> <li>- Veeteid ja sadamaid puudutava tervikliku info kättesaadavaks tegemine, sh Narva jõe laevatee avaldamine navigatsiooniteabes.</li> <li>- Sisevete ja mere vahelise ühenduse parandamine</li> <li>- Laevade remondibaasi loomine (slipi või doki ehitamine).</li> <li>- Sadamate rekonstrueerimine.</li> </ul>	
		Sihtvääratus või tähtaeg

Väljundnäitajad	- Sisevee teed on kajastatud ühtses sadamate ja veeteede infosüsteemis.	VA – 2013
	- Koostöö parandamiseks kohalike omavalitsustega on läbi viidud seminar.	MKM – kord aastas
	- Sisevete ja mere vahelise ühendamise kava on välja töötatud ja rakendamisel.	MKM, SiM 2013
	- Slip Peipsi järvel on välja ehitatud.	MKM – 2013
	- Rekonstrueeritud on Tartu, Mustvee, Röpina ja Kallaste sadamad.	MKM, SiM - 2014

### ***Eesmärk 11 – Merekultuuripärandi ja -traditsioonide säilimine on tagatud.***

Mereäärse riigina on Eestil rikkalik merepärand, mille hoidmine, merenduskoogukondade, sealhulgas sadamapiirkondade ja traditsiooniliselt kalandusega tegelevate kogukondade toetamine ning nende traditsiooniliste oskuste säilitamine on olulised eestlaste identiteedi tugevdamise seisukohast. Esimene kokkupuude merega toimub noortel kodukohas. Nende mereline kasvatus ja suunamine harrastusliku veeliikluse ja kalanduse juurde kodukohas annab juurdekasvu professionaalsetele merega seotud tegevusaladele. Ajalooliste laevade ja traditsiooniliste laevatööde säilitamise ja taastamise toetamine ning nende eksponeerimine ja kasutamine on olulised merepärimushariduse ja Eesti mereajaloo väärtustamiseks ning aitavad kaasa merenduse positiivse kuvandi tekkele. See omakorda on aluseks atraktiivse külastuskeskkonna loomisel, mis aitab kaasa mereturismi arengule.

Ajalooliste ja traditsiooniliste laevade kui mereliiklusvahendite määramiseks tuleb laevaregistrite klassifikaatoritesse sisse viia ajaloolise laeva mõiste, millega määratletakse autentsena säilinud ajaloolised laevad, *replica* laevad (traditsioonilise laevatuubi alusel rekonstrueeritud koopialaevad), ning olulise ajaloolise väärtusega laevad, mida tuleb kaitsta, toetada ja luua võimalusi nende laevade opereerimiseks tingimusel, et on tagatud merepärandikultuuri ja -hariduse taastootmine.

Euroopa Komisjoni otsusel tähistatakse liikmesriikides igal aastal 20. mail Euroopa merepäeva, et juhtida üldsuse tähelepanu merendusvaldkonna kasvavale osale ning teavitada inimesi merendusvaldkonnas toimuvast laiemalt. Eestis on seni nii Euroopa merepäeva kui ka septembris toimuva ülemaailmse merenduspäeva korraldamine toimunud peamiselt Eesti Laevaomanike Liidu, VA ja Eesti Mereakadeemia eestvedamisel. Merepäevi viiakse läbi samuti mitmetes linnades ja mereäärsetes kohtades, ent nende ürituste sisuline kandvus merenduse tutvustamisel on väga ebahütlane ning vajab rohkem riigipoolset huvi, abi ning koordineerimist. Seetõttu on paikkondlike merepäevade läbiviimiseks oluline taaselustada Eesti merenduspäevade tähistamise traditsioon. Euroopa merepäeva, ülemaailmse merepäeva ja Eesti merenduspäevade üleriigiliseks korraldamiseks tuleb luua merendusvaldkonnaga tegelevate riigiametite ja organisatsioonide koostöövõrgustik ning tegevuskava.

Tänapäeval markeerivad maastikul veeteede kujunemist ja meresõitu ajaloolised tuletornid, sadamakohad, lautrid, slipid, merepäästejaamad jne. Nende seisukord, uurimisaste, kaitsemeetmed,



eksponeerimis- ning kasutamisevõimalused on erinevad ning süstemaatilist inventeerimist tehtud veel ei ole. Merekultuuripärandi üheks oluliseks osaks on laevavrakid, mis tavapäraselt on seotud mitme maa ajaloo ja seetõttu kujutavad endast rahvusvahelist pärandit. Veealuse kultuuripärandi inventeerimine, seire ja kaitse on aja- ja ressursimahukad. Muinsuskaitseameti juhtimisel on algatatud veealuse pärandi väljaselgitamise, dokumenteerimise ja registrisse kandmise projekt SHIPWHER, mis lõpeb 2013. aastal.

Merekultuuripärandi uurimise, kogumise ja säilitamisega tegelevad mitmed mäluasutused, peamiselt Eesti Meremuuseum ja mitmed väikemuuseumid (Rannarahva Muuseum, Rannarootsi Muuseum jt). Palju materjale leidub Eesti Rahva Muuseumi kogudes. Aktiivselt tegelevad merepärandi kogumise ja ka eksponeerimisega mitmed kollektsionäärid, kes ei ole ennast muuseumina registreerinud ning kelle tegevust seetõttu ei saa pikemas perspektiivis pidada jätkusuutlikuks. Merepärandi säilimise ja uurimise seisukohalt on oluline, et erakollektsionäärid teeksid oma kogusid puudutava info kättesaadavaks muuseumide ühtses veebipõhises infosüsteemis MuIS.

Merenduse ja randlusega seotud pärandit tuleb hoida elujõulisena ning teha see inimestele nähtavaks ja kõikidele huvilistele kättesaadavaks. Kuigi need tegevused keskenduvad eelkõige rannapiirkondadesse, tuleb arvestada ka, et merenduse mainet on vaja tõsta sisemaa elanike hulgas, teadvustades merelepääsu ja rannikuturismi võimalusi.

MKMi, KulMi ja HTMi koostöös tuleb toetada merelist huviharidust ja huvitegevust (käsitletud hariduse prioriteedi all), vanade kalurikülade ja saarte kultuuri ja kultuurisündmusi.

Rannikukalandust aitavad toetada teavituskampaaniad kaluritest ja kohaliku kala ostmise võimalustest, mis julgustaksid inimesi kalasadamasse minema ja sealt kala ostma.

Positiivset kuvandit aitavad merendusest ja randlusest luua kalurite päeva ja muinastulede öö tähistamine, mereteemaliste saadete tegemine televisioonis, meremessi suuremahulisem korraldamine, merepäevad rannikuasulates, traditsiooniliste laevade kui elava pärandi kandjate suunatud kaasaaharamine nii noorte mereharidusbaasina kui turismiobjektidena. Kohaliku initsiatiivi tekkimiseks ja säilimiseks on vajalik toetada üleriigiliste võrgustike tegevust ja arenemist.

<b>Meede 11.1</b>	Merekultuuripärandi hoidmine ja merenduse väärtustamine.
Meetme taust	Merepärandi uurimine, inventeerimine, dokumenteerimine, kogumine, konserveerimine, restaureerimine, hooldamine, kaitse ja järelevalve vajab täiendavaid ressursse ning nii riigiasutuste omavahelise kui ka teiste organisatsioonide koostöö arendamist.  Merekultuuripärandi uurimise, kogumise, säilitamise ja ka turundamise tulemuslikum korraldamine maakondades saab toimuda kesk- ja väikemuuseumide ning erakollektsionääride tihedama koostöö tulemusena.
Tulemusnäitaja	Muuseumide külastajate arv on tõusnud 2020. aastaks 50% <sup>75</sup> .
Peamised tegevused	- Merekultuuripärandi hoidmise ja väärtustamisega tegelevate

<sup>75</sup> Allikas: KulM. Käsitletavad muuseumid on Meremuuseum, Rannarahva muuseum, Saaremaa muuseum, Rannarootsi muuseum.

	<p>piirkondlike koostöövõrgustike loomine.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kultuuripärandiks olevate tuletornide restaureerimise ja korrashoiu toetamine.</li> <li>- Kultuuripärandiks olevate laevade restaureerimise toetamine.</li> <li>- Ajaloolise laeva mõiste siseseviimine laevaregistrisse ja võimaluste loomine nendega opereerimiseks tingimusel, et on tagatud merekultuuripärandi ja -hariduse soodustamine.</li> <li>- Randlaste eluviiside säilitamine ja edasiandmine erinevate õpitubade, pedagoogiliste programmide ja sündmuste kaudu.</li> <li>- Merekultuuripärandi kogumistöö ja uurimistööde toetamine, paikkondade eripära ja iseloomuliku kultuuri elushoidmine.</li> <li>- Veealuse kultuuripärandi registri loomine ja haldamine.</li> <li>- Veealuste mälestiste inventeerimine ja säilimise tagamine.</li> <li>- Eesti merenduspäevade traditsiooni taaselustamine, sh Euroopa merepäeva ja ülemaailmse merenduspäeva korraldamine ning koostöö tugevdamine kohalike merepäevadega.</li> <li>- Riiklike kultuuriprogrammide jätkamine (Saarte, Kihnu ja Peipsiveere) ja uute väljatöötamine (Rannarootsi).</li> <li>- Merendust ja merekultuuripärandit tutvustavate väljaannete ja saadete koostamine ning erinevate ürituste korraldamine.</li> <li>- Merendussektori ülevaadete koostamine.</li> </ul>	
		Sihtväärtus või tähtaeg
Väljundnäitajad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laevaregistrite klassifikaatoritesse on sisse viidud ajaloolise laeva mõiste ja on loodud võimalus nendega opereerimiseks, tingimusel, et on tagatud mere pärandkultuuri ja -hariduse soodustamine.</li> <li>- Kaardistatud on merekultuuripärandit koguvad erakollektsionäärid ja -muuseumid. Neist 50% on liitunud muuseumide infosüsteemiga MuIS.</li> <li>- Veealuse kultuuripärandi register on loodud.</li> <li>- Veealused mälestised on inventeeritud ja nende säilimine on tagatud.</li> <li>- Korraldatus on 5. Läänemere kultuuripärandi foorum (V Cultural Heritage Forum in the Baltic</li> </ul>	<p>MKM – 2014</p> <p>KuM – 2015</p> <p>KuM – 2013</p> <p>pidev</p>

	<p>Sea States)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tähistatakse Euroopa merepäeva ja ülemaailmset merenduspäeva.</li> <li>- Rakendatakse riiklikke kultuuriprogramme.</li> <li>- Igal aastal antakse välja vähemalt kaks uut väljaannet/saadet vms.</li> <li>- Kord aastas ilmub merendussektori ülevaade.</li> </ul>	<p>Kum -2013 kord aastas</p> <p>KuM – pidev</p> <p>KuM kuni 2020</p> <p>MKM – iga aasta</p>
--	--	---

### 3. Arengukava elluviimine.

#### 3.1 Juhtimisstruktuur.

Merenduse arengukava viiakse ellu vastavalt Vabariigi Valitsuse 13. detsembri 2005. a. määrusele nr 302 „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendmise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord“. Vabariigi Valitsuse 06. augusti 2009 korraldusega nr 338 määrati arengukava koostamise eest vastutavaks ministeeriumiks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Arengukavale koostatakse vähemalt nelja aasta pikkused rakendusplaanid, milles kirjeldatakse detailsemalt elluviidavaid tegevusi, vastutajaid ja ressursi vajadust. Esimese rakendusplaaniga aastateks 2012-2014 esitab MKM Vabariigi Valitsusele kolme kuu jooksul pärast arengukava kinnitamist VV poolt.

Vabariigi Valitsuse määruse nr 302 kohaselt esitab MKM Vabariigi Valitsusele üks kord aastas ülevaate arengukava täitmise, arengukavas ja rakendusplaanis esitatud eesmärkide saavutamise ning meetmete kasutamise tulemuslikkuse kohta. 2015. aastal vaadatakse üle vajadus arengukava täiendada ja vajadusel uuendatakse seda 2016. aasta lõpuks.

Kuigi arengukavas toodud tegevustel on näidatud ka ellu viimise eest vastutaja, on siiski vaja vastavalt arengukava meetme 7.1 esimesele tegevusele fikseerida merenduse korraldamise ülesanded ministeeriumite ja ametite vahel. Sellest tulenevalt võivad muutuda ka olemasolevate tegevuste vastutajad.

Arengukava tegevuste elluviimise ja eesmärkide saavutamise üle hakkab järelevalvet teostama merekomisjon, mille ülesandeid ja juhtimisstruktuuri vastavalt muudetakse.

Arvestades, et arengukava käsitleb otseselt valdkondi, mis ei ole MKMi vastutusallas, on arengukava prioriteetsete suundade ja eesmärkide eest vastutamine jagatud ministeeriumide vahel.

**Tabel 6** Arengukava ellu viimise struktuur

Prioriteetne suund	Eesmärk	Vastutav ministeerium	Seotud ministeeriumid
Merendussektori ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline		Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	
Merendus on ohutu, turvaline ja merenduse keskkonnakoormus on vähenenud	Ohutus ja turvalisus veeliikluses ja sadamates paranenud	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Siseministeerium
	Merenduse tekitatud keskkonnakoormus	Keskkonnaministeerium	Siseministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooni-

	s on vähenenud		ministeerium
Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut		Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Kõik ministeeriumid
Eesti mereharidus ja teadus- ning arendustegevus on kaasaegsel tasemel	Eestis antav merendusharidus kindlustab kõigile merendussektori valdkondadele vajalike spetsialistide kaasaegse õppe tasakaalustatud mahus	Haridus- ja Teadusministeerium	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Põllumajandusministeerium
	Eestis loodud merenduse teadustöö maht ja kvaliteet on tõusnud	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Haridus- ja Teadusministeerium
Rannäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning mere kultuuripärandit kantakse edasi.	Mereturism ja merenduse ning randlusega seotud ettevõtlus on arenenud	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Põllumajandusministeerium
	Merekultuuripärandi ja traditsioonide säilimine on tagatud	Kultuuriministeerium	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

### 3.2 Maksumuse prognoos.

Maksumuse prognoosis on arvestatud investeeringute kuludega ning teatud lisanduvate tegevuskuludega, mis on seotud ministeeriumide väliste institutsioonidele uute funktsioonide andmisega, mida avalik sektor peaks rahastama (nt merenduse teadusinfo koondamine). Arvestatud pole ministeeriumide ja allasutuste halduskuludega, sh kuludega arendustegevuseks. Kajastatud on hinnangulised investeeringud sadamate infrastruktuuri, mida teevad ettevõtted.

Arengukava tegevuste kogumaksumus on 534 miljonit eurot, millest üle poole moodustavadki investeeringud sadamate infrastruktuuri. Ülejäänud summast moodustavad omakorda suurema osa investeeringud laevadesse (jäämurdmine, reostustõrje).

2014. a. ja hilisemate aastate tegevuste rahastamise katteallikas on määratlemisel. Sõltuvalt perioodi 2014+ EL vahendite kasutamise õigusaktide eelnõudest taotletakse nende vahendite planeerimisel meetmete 2.2, 2.3, 4.1, 4.2, 5.2, 5.8, 6.1, 7.2, 8.3, 8.4, 9.1, 10.1 kaasrahastamist EL vahenditest.

**Tabel 7** Arengukava maksumuse prognoos (tuh EUR)

	<b>Eelarve aastateks 2011-2020</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Kokku</b>	
	<b>Rahastamine kokku</b>	<b>19583</b>	<b>3428</b>	<b>3950</b>	<b>14270</b>	<b>111930</b>	<b>31010</b>	<b>11010</b>	<b>1010</b>	<b>730</b>	<b>196921</b>	
1	Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline.											
1.1	Võrdsete konkurentsitingimuste loomine Eesti laevandusele.											MKM (summad sõltuvad sellest milliseid meetmeid rakendatakse ning kui palju laevu sellega Eesti lipu alla tuleb)
2.	Kaubavood läbi Eesti sadamate on suurenenud.											
2.1	Merenduslaste koostöövõrgustike potentsiaali kasutamine.	5									5	MKM (Lähimerevedude keskus)
2.2	Merendusega seotud rahvusvahelise kaubaveo arengu toetamine.	1 000	100	100	100	100	100	100	100	100	1 800	MKM (e-mereriik, Logistikaklastri toetus, ja logistikasektori turundus)
2.3	Sadamate infrastruktuuri väljaarendamise soodustamine											Riigi investeeringuid hetkel kavandatud ei ole. Hinnanguliselt investeerivad

												ettevõtted 30 miljonit eurot aastas.
3	Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud.											
3.1	Rahvusvahelise reisijateveo konkurentsivõime toetamine.											MKM
4	Eesti laevaehitus ja -remont on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised.											
4.1	Laevaehituse ja -remondi (sh projekteerimise) konkurentsivõime suurendamine.			300	300	300	300	300	300	300	2100	MKM (välisekspertide palkamise toetamine, arendus- ja investeringutoetused)
4.2	Väikelaevaehituse ja -remondi konkurentsivõime suurendamine.	1 000	2 000	250	250	250	250	250	250	100	4600	SiM (kompetentsikeskus), MKM (investeeringu ja turundustoetused)
5.	Ohutus ja turvalisus veeliikluses ja sadamates on paranenud.											
5.1	Hüdrograafiliste mõõdistustööde parandamine.	2800									2800	MKM (mõõdistuslaeva soetamine)
5.2	Laevateede rajamine ja rekonstrueerimine.					100000					100000	MKM (jäämurdja ehitus)



5.3	Navigatsiooniteabe kogumine, töötlemine ja edastamine.											MKM
5.4	Navigatsioonimärgistuse edasiarendamine.											MKM
5.5	Laevaliiklusteeninduse (VTSi) tõhustamine.											MKM
5.6	Laevade tehnilise järelevalve ja klassifitseerimise tõhustamine.											MKM
5.7	Ühtse ja jätkusuutliku seiresüsteemi arendamine.											MKM, SiM, KM
5.8	Otsingu- ja päästevaldkonna parandamine.			1000	1000	1000					3000	SiM (veeõnnetuste vähendamise kava rakendamine)
5.9	Sadamate ohutuse ja turvalisuse tagamine.	100	100								200	MKM (sadamaregistri arendus)
6	Merekeskkonna seisund on paranenud.											
6.1	Avaliku sektori võimekuse suurendamine merekeskkonna kaitset planeerida, keskkonnareostusi ära hoida ja nende tagajärgi leevendada.	10000					20000				30000	SiM (Kahe multifunktsionaalse reostustõrjelaeva soetamine)
6.2	Laevade ja sadamatega seotud keskkonnakoormuse vähendamine.											MKM, KKM, SiM
7	Merenduse korraldus ja seadusandlik baas on											

	tõhusamad.											
7.1	Merenduse riikliku korralduse efektiivsemaks muutmine.			100	100	100	100	100	100	100	700	MKM (IMO alalise esindaja kulud)
7.2	Merealade ruumiline planeerimine.	28	28	100	20	80	160	160	160	30	766	SiM (merealade ruumiline planeerimine)
7.3	Merenduse õigusaktide täiendamine.											MKM, KKM, SM, KuM
8	Eestis antav merendusharidus kindlustab tasakaalustatud mahus kõigile merendussektori valdkondadele vajalike spetsialistide kaasaegse õppe.											
8.1	Merehariduskontseptsiooni uuendamine.											HTM
8.2	Kutseõppe edendamine.											HTM
8.3	Kõrghariduse edendamine.	2500			12000						14500	AAU, HTM, MKM (Mereakadeemia hoonete rek.,simulaatori, õppetreeningkeskuse ja ühiselamu investeeringud)
8.4	Täiendõppe ja huvihariduse edendamine.				400						400	Koostöös MKM-i, HTM-i, KulM-i, KKM-i ja PõM-iga

												eraldatavad vahendid meetme kõigi tegevuste elluviimiseks, mida hakatakse järkjärgult eraldama alates 2015 aastast.
9	Eestis loodud merenduse teadustöö maht ja kvaliteet on tõusnud.											
9.1	Merenduse teadustöö toetamine.	1100	100	100	100	100	100	100	100	100	1900	MKM, (Merenduse treadusinfokeskus) HTM, (BONUS kaasfinantseering)
10	Rannäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut, mere kultuuripärandit kantakse edasi.											
10.1	Väike- ja kalasadamate infrastruktuuri ning väikelaevaturismi arendamine.					10 000	10 000	10 000			30000	MKM, PõM,
10.2	Siseveeteede arengu soodustamine.	1000	1000	2000							4000	Interreg
11	Merekultuuripärandi ja -traditsioonide säilimine on tagatud.											
11.1	Merekultuuripärandi hoidmine ja merenduse väärtustamine.	50	100								150	MKM (ajaloolised laevad) KuM (Läänemere kultuuripärandi

													foorum)
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---------

### 3.3 Lühendite selgitus

AIS – automaatse identifitseerimise süsteem  
GOFREP - kohustuslik laevaettekannete süsteem Soome lahel  
EAS – Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus  
EK – Euroopa Komisjon  
EL – Euroopa Liit  
EMA – Eesti Mereakadeemia  
EMSA - Euroopa Meresõiduohutuse Amet (European Maritime Safety Agency)  
EMTA – Eesti Maksu- ja Tolliamet  
EMÜ – Eesti Maaülikool  
HELCOM – Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse komisjon (*The Helsinki Commission*)  
HTM – Haridus- ja Teadusministeerium  
ILO – Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (*International Labor Organization*)  
IMO – Rahvusvaheline Merendusorganisatsioon (*International Maritime Organization*)  
KAPO – Kaitsepolitsei  
KIK – Keskkonnainvesteeringute Keskus  
KKM – Keskkonnaministeerium  
KM – Kaitseministeerium  
KOV – kohalik omavalitsus  
KulM – Kultuuriministeerium  
LLRS - laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus  
MKM – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium  
MV – maavalitsus  
Paris MoU – Pariisi Kokkuleppe Memorandum (*Paris Memorandum of Understanding*)  
PA - Päästeamet  
PPA – Politsei- ja Piirivalveamet  
PõM – Põllumajandusministeerium  
RM – Rahandusministeerium  
RIKS – Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus  
RTAK – Riiklik Turismi Arengukava  
RK – Riigikogu  
SAR – otsingu- ja päästetegevus (*search and rescue*)  
SKP – sisemajanduse kogutoodang  
SiM – Siseministeerium  
SoM – Sotsiaalministeerium  
TA – Teabeamet

TTÜ – Tallinna Tehnikaülikool

TÜ – Tartu Ülikool

VHF – kõrgsagedus (*very high frequency*, raadiosagedus vahemikus 30 MHz to 300 MHz)

VTS – laevaliiklusteenindus

VA – Veeteede Amet

VV – Vabariigi Valitsus