



RINGKIRI nr 21

Meie 26.01.2026 nr 17.1-1/25

## **Meresõiduohutuse kasvavatest riskidest ja kohustustest GNSS-i häirete ning AIS-i manipuleerimise tingimustes**

Laevaomanikud, reederid, laevaagendid

### **1. Sissejuhatus**

Läänemere ja Põhjamere rannikuriigid koos Islandiga on pöördunud rahvusvahelise merenduskogukonna poole avatud kirjaga, milles juhitakse tähelepanu **kasvavatele riskidele meresõiduohutusele**, mis tulenevad **satelliitnavigatsioonisüsteemide (GNSS) tahtlikest häiretest ning automaatse identifitseerimissüsteemi (AIS) manipuleerimisest**.

Ringkirja eesmärk on juhtida Eesti merendussektori tähelepanu nimetatud riskidele ning **meelde tuletada kehtivaid rahvusvahelisi kohustusi**, mille täitmine on vajalik meresõiduohutuse, julgeoleku ja keskkonnakaitse tagamiseks.

### **2. GNSS-i ja AIS-i töökindluse tähtsus**

Kaasaegne meretransport sõltub määrava tähtsusega:

- laeva positsiooni-, aja- ja navigatsiooniandmetest (PTN),
- GNSS-i toimimisest, sh GMDSS-i ajasünkroniseerimisest,
- ning AIS-i usaldusväärsusest ja pidevast tööst.

GNSS-i häired ja AIS-i andmete võltsimine:

- vähendavad märkimisväärselt navigatsiooniohutust,
- suurendavad kokkupõrgete ja keskkonnaõnnetuste riski,
- takistavad tõrje- ja päästeoperatsioonide läbiviimist.

Eriti on täheldatud kasvavaid häireid **Läänemere piirkonnas**, mis mõjutavad kõiki laevu sõltumata lipuriigist.

### 3. Tegevusootused merendussektorile

Kõigil Eesti jurisdiktsiooni alla kuuluvatel või Eesti vetes tegutsevatel merendussektori osapooltel palutakse:

- käsitleda GNSS-i häireid ja AIS-i manipuleerimist **meresõiduohutuse ja turvalisuse ohuna**;
- tagada, et laevadel on:
  - piisavad alternatiivsed navigatsioonivõimekused,
  - väljaõpetatud meeskond, kes suudab ohutult tegutseda navigatsioonisüsteemide rikke või katkestuse korral;
- toetada ja võimalusel osaleda **alternatiivsete maismaal baseeruvate raadionavigatsioonisüsteemide** arendamises.

### 4. Rahvusvaheliste konventsioonide täitmine

Rõhutame, et kõik laevad peavad täielikult ja järjepidevalt järgima kehtivat rahvusvahelist õigust, sealhulgas järgmisi konventsioone ja norme:

- **COLREG 1972** – kokkupõrgete vältimise eeskirjad;
- **SOLAS 1974**, sh:
  - peatükk IX (ISM koodeks),
  - peatükk V (navigatsiooniohus, AIS, LRIT, VTS, laevateede kasutamine);
- **STCW** – vahiteenistus ja meeskonna pädevus;
- **MARPOL** – keskkonnakaitse, õnnetusjuhtumite raporteerimine, hädaolukorra plaanid;
- **UNCLOS 1982**, sh:
  - lipuriigi kohustused (artiklid 92, 94, 217).

Eriliselt juhitakse tähelepanu järgmisele:

- laev võib sõita **ainult ühe lipuriigi** lipu all;
- kõik sertifikaadid, kindlustus ja finantstagatised peavad olema kehtivad;
- AIS ja LRIT peavad olema **pidevalt töös**, välja arvatud rahvusvahelistes aktides lubatud erandjuhtudel;
- laevade teekonnad, kohustuslike laevateede ja vältimistsoonide kasutamine peab vastama IMO ja regionaalsetele otsustele;
- laevad peavad hoidma selget sidet ja kommunikatsiooni asjakohaste mereadministratsioonidega, sealhulgas laevaliikluse korraldamise ja ettekannete süsteemid;
- laevalt-laevale operatsioone tohib teostada üksnes pärast asjakohase ja kehtiva teavituse esitamist ning kooskõlas MARPOL-i nõuetega;
- kõik saaste- ja ohujuhtumid tuleb viivitamata raporteerida.

### 5. Lõppsätted

Meresõiduohutuse säilitamine GNSS-i häirete ja uute julgeolekuriskide tingimustes eeldab:

- vastutustundlikku käitumist,
- läbipaistvust,
- ning rahvusvaheliste reeglite ranget järgimist.

Palume kõigil adressaatidel võtta ringkiri teadmiseks ning tagada, et nimetatud põhimõtted ja nõuded on rakendatud nii laevade opereerimisel kui ka meeskondade väljaõppes.

(allkirjastatud digitaalselt)  
Edgar Peganov  
Merendusteenistuse direktor

Lisa: NB8+ Open Letter

Jan Jaanson  
+372 58602264, Jan.Jaanson@transpordiamet.ee