

# **Majandus- ja taristuministri määruse „Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“ eelnõu seletuskiri**

## **1. Sissejuhatus**

Määrus kehtestatakse meresõiduohutuse seaduse § 51 lõike 3 alusel.

Määrusega laiendatakse laevaliiklusteeninduse (VTS) vastutusala kogu Soome lahe Eesti territoriaalmere ulatuses eesmärgiga tõhustada laevaliikluse ohutust merel. Kaasaegne VTS süsteem ja tänaseni kehtiv piirkond loodi 2003. aastal, kuid see katab vaid väikese osa Eesti territoriaalvetest: Kopli, Tallinna ja Muuga lahte. Samas on arenenud jõudsalt Sillamäe, Kunda ja Paldiski sadamad, reisijatevedu on ületanud kümne miljoni reisija piiri ning kruisilaevu, mis külastavad Läänemere erinevaid linnu, käib Tallinna Vanasadamas aastas üle 300<sup>1</sup>. Lisaks toimuvad Eesti territoriaalmere piirkondades pidevalt muud tegevused (kalapüük, mereväe ja piirivalve õppused, kohalikud ja rahvusvahelised regatid jms). Eeltoodust tulenevalt on tekkinud praktiline vajadus VTS ala laiendamiseks. See võimaldab osutada laevaliiklusteenuseid Eesti vetes, kus praegu kehtivad laevaettekannete süsteemi põhimõtted ja kus toimub hetkel üksnes informatsiooni kogumine ja vahetamine.

Eelnõu ja seletuskirja koostasid Veeteede Ameti juriidilise osakonna jurist Anton Merits (tel 620 5512, e-post [anton.merits@vta.ee](mailto:anton.merits@vta.ee)), Veeteede Ameti laevaliikluse korraldamise osakonna juhataja Are Piel (tel 620 5760, e-post [are.piel@vta.ee](mailto:are.piel@vta.ee)) ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna merendustalituse juhataja Katrin Andre (tel 639 7641, e-post [katrin.andre@mkm.ee](mailto:katrin.andre@mkm.ee)). Eelnõu juriidilist kvaliteeti kontrollis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Anna-Liisa Kotsjuba (tel 625 6325, e-post [anna-liisa.kotsjuba@mkm.ee](mailto:anna-liisa.kotsjuba@mkm.ee)).

Määrusega kehtestatakse uus terviktekst ja tunnistatakse kehtetuks majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. septembri 2004. a määrus nr 178 „Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“ (RT I, 20.04.2012, 6).

## **2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

Laevaliikluse korraldamise süsteem jaguneb laevaliiklusteeninduse piirkonnaks (VTS piirkond) ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnaks (GOFREP piirkond).

VTS piirkonnas osutatakse laevaliiklusteenuseid. Nende osutamise peamised eesmärgid on:

- vältida veesõidukite kokkupõrkamist omavahel ja takistustega, madalikele sõitu, merepõhjas olevate ja merre rajatavate rajatiste (tuulepargid) lõhkumist.
- edastada teavet laevajuhtidele laevaliikluse ja võimalike ohtude kohta, et tagada ohutu ja sujuv laevade liikumine;
- jälgida reeglitest kinnipidamist;
- teavitada hädaolukorrast;
- vahendada infot ning tõhustada sadama ja laeva vahelist infoliikumist ja logistikat.

<sup>1</sup> 2019. a külastab plaanide kohaselt Tallinna Vanasadamat 339 kruisilaeva.

GOFREP piirkonnas kehtib laevaettekannete süsteem. Selle peamine eesmärk on koguda ja vahendada infot pääste- ja otsinguoperatsioonideks, reostuse ärahoidmiseks, laevaliiklusteenuste osutamiseks, mereilma prognoosimiseks.

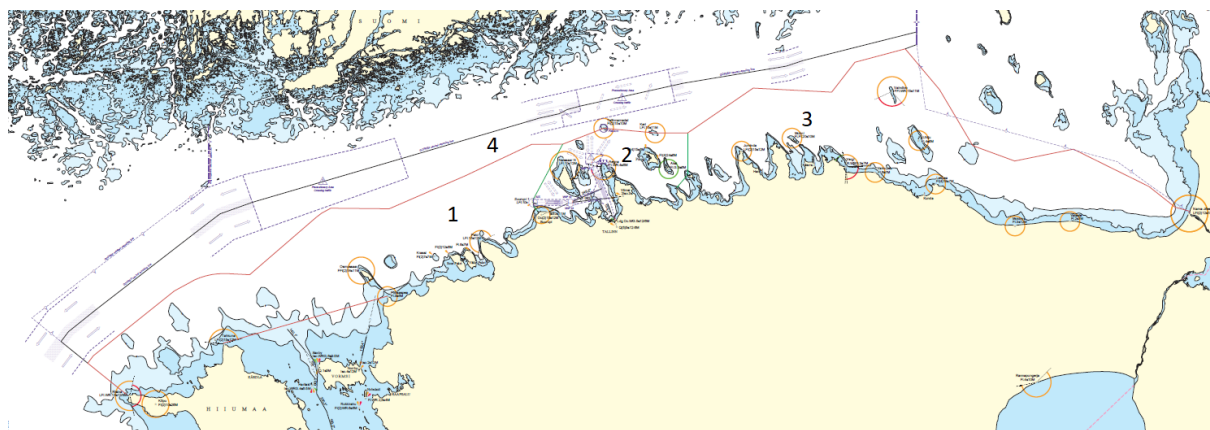
Eelnõu koosneb 10 paragrahvist.

**Eelnõu § 1** sätestab üldnõuded liiklemisele ning teadete ja informatsiooni edastamisele laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonnas. Võrreldes kehtiva määruse §-ga 2 sisulisi muudatusi ei ole.

**Eelnõu §-ga 2** kehtestatakse VTS ala uued piirid.



Kaart 1. Tänapäevane olukord: 1 ja 3 – GOFREP ala; 2 – VTS ala



Kaart 2. 1, 2 ja 3 – laiendatud VTS alad; 4 – GOFREP ala.

Praegune VTS ala loodi 2003. aastal, kuid see katab vaid väikese osa Eesti territoriaalvetest: Kopli, Tallinna ja Muuga lahte. Samas on arenenud jõudsalt Sillamäe, Kunda ja Paldiski sadamad, planeeritakse tuuleparke Hiiumaa lähisteel, reisijatevedu on ületanud kümne miljoni reisija piiri ning kruisilaevu, mis külastavad Läänemere erinevaid linnu, käib Tallinna sadamas aastas üle 300. Paigaldatud on erinevaid veealuseid side, elektri ja toruühendusi nii Soome ja Eesti vahel kui ka ida ja lääne suunal. Kevadel ja sügisel aktiveerub kalapüük ning aastaringselt

toimuvad erinevates piirkondades mereväe ja piirivalve õppused. Suviti korraldatakse nii kohaliku kui rahvusvahelise tähtsusega regatte erinevates Eesti territoriaalmere piirkondades.

Samuti tuleb arvestada, et külmade talvede korral on Soome laht jääs kuni 100 päeva aastas ja piirkond on määratletud kui tundlik mereala järgmistel põhjustel:

- kõrgelt väärtustatud veealune ökosüsteem;
- õlitankerite trassid kulgevad hüljeste ja rändlindude pesitsus- ja puhkepaikade lähedal;
- oluline puhkepiirkond tuhandetele inimestele, kes kasutavad merd kalastamiseks, väikelaevaga sõitmiseks, rändlindude jälgimiseks ja muul eesmärgil;
- lõbureisid inimestele, kes sõidavad kruiisilaevadel erinevate Soome lahe ja Läänemere ääres asuvate linnade vahel.

Eeltoodust tulenevalt on tekkinud praktiline vajadus VTS ala laiendamiseks. See võimaldaks osutada laevaliiklusteenuseid Eesti vetes, kus praegu kehtivad laevaettekannete süsteemi põhimõtted ja kus toimub hetkel üksnes informatsiooni kogumine ja vahetamine.

Seoses ala laiendamisega jaguneb VTS piirkond edaspidi kolmeks. Praegune VTS piirkond Soome lahe keskosas muutub VTS Tallinna piirkonnaks ning selle piirid muutuvad minimaalselt. Sellele lisanduvad alad, mis jäävad VTS Tallinna piirkonnast lääne ja ida poole (kaardil 2 piirkonnad nr 1 ja 3). See aga ei tekita lisatööd laevajuhtidele ning ka laevaliikluse operaatorite arv ei muutu.

Lõigetes 6 ja 7 nimetatakse VTS piirkondade raadiokutsungid ja töökanalid.

**Eelnõu §-ga 3** täpsustatakse GOFREP piirkonna piire. GOFREP piirkonna väheneb laiendatud VTS ala võrra Eesti territoriaalmere. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt kehtestatud GOFREP piirkonna piirid ei muutu. Sättes nimetatakse ka GOFREP ala raadiokutsung ja töökanalid.

**Eelnõu § 4** reguleerib laevalt teadete edastamist VTS piirkonda sisenemisel ja sadamast lahkumisel. Ettekande esitab laevajuht laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorile.

Lõikes 1 on loetletud teadete vormid. Teadete edastamise põhimõtted ning teadete vormid on sätestatud IMO assamblee resolutsioonis A.851(20).<sup>2</sup> Ohtliku lasti põhiklassid on sätestatud rahvusvahelises ohtlike kaupade mereveo koodeksis (*IMDG koodeks*).

Lõike 2 kohaselt võib operaator küsida andmeid mitteohtliku lasti kohta laevalt, mis Soome lahes siseneb Euroopa Liidu liikmesriigi sadamasse või lahkub sellest, kui andmeid ei ole muul viisil võimalik saada. Lasti kohta esitatava teabe edastamise kohustus tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ<sup>3</sup> I lisa punktist 4.

Lõike 3 kohaselt peab laevajuht ohu või reostuse avastamise korral operaatorile edastama vastavasisulise teate, mis sisaldab vormides Q (lühiformatsioon vigastusest või normaalset laevasõitu takistavatest asjaoludest) või R (ohtliku lasti kaotamise või reostusjuhtumi kirjeldus) nimetatud infot.

<sup>2</sup> <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.851%2820%29.pdf> (lk 8-11).

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0059&rid=1>

Lõike 4 kohaselt võib operaator teadete mahtu vähendada või suurendada sõltuvalt infost laeva kohta või muudest talle teadaolevatest ohutust ja keskkonnariske puudutavatest asjaoludest.

**Eelnõu § 5** reguleerib täisettekande edastamist. Täisettekande esitab laevajuht operaatorile automaatse identifitseerimissüsteemi (AIS) kaudu. Võrreldes kehtiva määruse §-ga 6 sisulisi muudatusi ei ole. Täisettekanne sisaldab vormide A, C (või D), E, I, O, P ja U kohaseid teateid. See tuleb esitada:

- Kõpu poolsaarelt algavat ettekande läänejoont ületades (st GOFREP või VTS alasse sisenemisel);
- Soome lahe Eesti sadamast väljumisel;
- Hiiumaa ja mandri vahelist ettekandejoont ületades (VTS alasse sisenemisel).

**Eelnõu § 6** reguleerib lühiettekande esitamise tingimusi. Võrreldes kehtiva määrusega muudetakse teate nimetust. Kehtivas määruses on ettekande nimetus „asukohaettekanne“, kuid mõiste „lühiettekanne“ vastab täpsemalt ingliskeelsele vastele „*short report*“. Selle edastamise kohustus tuleneb IMO nõuetest.

Lühiettekanne esitatakse suuliselt ning sellega edastatakse laeva nimi ja kutsung ning planeeritav teekond.

Lõikes 3 on loetletud piirid, mille ületamisel peab laevajuht esitama lühiettekande. See tuleb esitada ka kalapüügi alustamisel ja lõpetamisel laevaliikluse korraldamise süsteemi piirkonnas.

Lõige 4 sätestab erandi Tallinna ja Helsingi vahel regulaarse tegevatele parv- ja reisilaevadele, mille kohaselt ei ole nende laevade puhul vaja lühiettekannet esitada. Samasisuline säte on ka kehtiva määruse § 7 lõikes 12.

**Eelnõu § 7** reguleerib laevadelt teadete ja informatsiooni edastamist VTS piirkonnas – raadiokutsungid ja töökanalid, operaatori teavitamise tingimused, mis jäävad võrreldes kehtiva määrusega samaks. Laevajuht peab edastama lisaks täis- ja lühiettekannetele täiendavat informatsiooni vastavalt operaatori nõudmisele. See võib toimuda eelkõige liiklusolukorra või võimalike ohtude selgitamiseks või täpsustamiseks.

Sarnaselt kehtiva määrusega on kehtestatud erisäte kalalaevadele, millega püütakse kala VTS Tallinn piirkonna piiri läheduses ning mis ületavad kalapüügi manöövrite tõttu aeg-ajalt VTS Tallinn piirkonna piiri. Kalalaeva juht peab sellisest kavatsusest operaatorit eelnevalt teavitama.

**Eelnõu §-s 8** määratletakse, kuidas toimub operaatori poolt laevadele teadete ja informatsiooni edastamine VTS piirkonnas. Info ja teadete edastamine toimub kolme teenusena, milleks on info-, navigatsioonibi- ja organiseerimisteenus. Jaotus tuleneb IMO suunistest laevaliiklusteenuste kohta, mis on sätestatud resolutsioonis A.857(20).<sup>4</sup>

Infoteenus sisaldab teavet asjaoludest, mis võivad ohustada laevaliiklust ning on laevajuhile vajalikud navigatsiooniliste otsuste vastuvõtmiseks, sh:

- informatsiooni teistest laevadest, nende teekonnaplaanidest ja kavatsustest
- erandlikest ilmastikuoludest (sh jääoludest),
- muudatustest liikluskorralduses
- tööst või üritusest VTS tööpiirkonnas
- ujumärgistuse muudatustest.

---

<sup>4</sup> <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.857%2820%29.pdf> (p 2.3)

Navigatsiooniabi teenus võib sisaldada olulist informatsiooni, hoiatusi, nõuandeid või instruksioone laevajuhile halbade navigatsiooniliste olukordade, ilmastikuolude või rikete korral. Seda osutatakse laevajuhi soovil või juhul, kui operaator peab vajalikuks sekkuda, et abistada laevajuhti navigatsiooniliste otsuste tegemisel (näiteks tulenevalt ohuhinnangust).

Organiseerimisteenus on laevade liikumise etteplaneerimine ja korraldamine, et vältida ohtlike olukordade tekkimist ning tõhustada laevaliikluse sujuvust. See hõlmab nt laevaliikluse järjestamist ja hajutamist, laevade suunamist, ohutusala (nt objektide puhul, mille läheduses on liiklemine keelatud) või kiiruspiirangute kehtestamist.

**Eelnõu §-ga 9** määratletakse teave, mida operaator edastab laevajuhile GOFREP piirkonnas. Tegemist on infoga, mis on vajalik laevaliikluse ohutuse tagamiseks. Eelkõige antakse laevajuhtidele järgmist infot:

- erandlikest ilmastikuoludest
- soovituslikust liikumistest läbi jää
- navigatsioonimärgistusega seotud hoiatused
- info laevaliiklust ohustavast või takistavast laevast.
- tavatust läbisõidust, mis võib laevaliiklust ohustada või takistada. Tavatu läbisõiduga on tegemist nt juhul, kui laev ei ole läbisõidust operaatorile ette kandnud või laev ei ole identifitseeritav.
- liiklemise korda rikkuvast laevast. Liiklemise kord tuleneb eelkõige 1972. a laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioonist (COLREG).

Võrreldes kehtiva määrusega (§ 8) regulatsioon ei muutu.

Lisaks käesolevas määruses esitatud infole edastab operaator teavet ka muude asjakohaste õigusaktide, nt majandus- ja kommunikatsiooniministri 23. detsembri 2003. a määruse nr 265 „Jäämurdetööde kord“ alusel. Nimetatud määruse § 6 lõike 4 alusel peab operaator edastama laevakaravani puhul laevade kogunemispunktide koordinaadid Soome lahe laevaettekannete süsteemi töökanalitel.

**Eelnõu §-ga 10** muudetakse majandus- ja kommunikatsiooniministri 14. juuli 2011. a määruse nr 74 „Ohtlikust lastist teavitamise kord“ § 10 lõiget 1, kuna selles viidatakse otsesõnu 2. septembri 2004. a määrusele nr 178 „Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“, mis käesoleva määrusega tunnistatakse kehtetuks. Sättes asendatakse viide konkreetsele määrusele viitega meresõiduohutuse seaduse volitusnormi alusel kehtestatud õigusaktile.

**Eelnõu §-ga 11** tunnistatakse kehtetuks 2. septembri 2004. a määrus nr 178 „Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“.

**Eelnõu § 12** on määruse jõustumissäte. Määrus jõustub 2. septembril 2019. a.

### **3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõul ei ole puutumust Euroopa Liidu õigusega.

#### **4. Määruse mõjud**

Määrusel puudub sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju, mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, loodus- ja elukeskkonnale, regionaalarengule, riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele, kuludele ja tuludele.

Määrusel on positiivne mõju meresõiduohutusele, sh laevaliikluse ohutusele Soome lahes. VTS piirkonna laiendamine võimaldab laevaliikluse korraldamise operaatoritel senisest tõhusamalt osutada laevaliiklusteenuseid. See võimaldab eelkõige edastada teavet laevajuhtidele laevaliikluse ja võimalike ohtude kohta ning vajadusel korraldada laevaliiklust, et tagada laevade ohutu ja sujuv liikumine. Samuti võimaldab see vahendada infot ning tõhustada sadama (sh laevaagentide, sadamadispetšeri, logistikute) ja laeva vahelist infoliikumist ja logistikat.

Teadete edastamise põhimõtted võrreldes kehtiva määrusega ei muutu, st laevajuhtidele täiendavaid tööülesandeid ei lisandu. Samuti ei muutu Veeteede Ameti laevaliikluse operaatorite arv.

#### **5. Määruse rakendamise seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud**

Määruse rakendamise ja VTS piirkonna laiendamisega riigile täiendavaid kulusid ega tulusid ei kaasne.

#### **6. Määruse jõustumine**

Määrus jõustub 2019. aasta 2. septembril. Määruse jõustumine kindlaksmääratud tähtpäeval võimaldab eelnõuga ettenähtud muudatuste rakendamiseks piisavat üleminekuaega. Näiteks on vaja enne määruse jõustumist kanda uued VTS piirkondade piirid merekaardile ja sellest teavitada hiljemalt augusti alguses ilmuvas infolehes „Tedaanded Meremeestele“.

#### **7. Eelnõu koostööstamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu esitatakse koostööstamiseks Siseministeeriumile, Keskkonnaministeeriumile ja Maaeluministeeriumi eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu.

Lisaks saadetakse eelnõu arvamuse avaldamiseks Eesti Laevajuhtide Liidule, MTÜ Eesti Sadamate Liidule, Eesti Laevaomanike Liidule, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile ning Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutusele.