



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Angelina Silk

**Merevedude korraldamise õiguslikud alused, kitsaskohad ja
võimalikud lahendused Heltermaa-Rohuküla laevaliinil**

Lõputöö

Juhendaja: lektor Yrjö Saarinen

Tallinn 2019

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Angelina Silk

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 154563VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: silkangelina@gmail.com

Juhendaja lektor Yrjö Saarinen:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Annotatsioon

Lõputöö teemaks on „Merevedude korraldamise õiguslikud alused, kitsaskohad ja võimalikud lahendused Heltermaa-Rohuküla laevaliinil.“ Hiiumaa ühendus Mandri-Eestiga toimub lennukiga või laevadega. Transpordivahendiga liigeldes saab kasutada ainult laevaühendust. Kvaliteetset laevaühendust võib pidada oluliseks nii ettevõtjate, reisijate kui ka laiema ühiskonna jaoks. 2016. aasta oktoobrist opereerib Hiiumaa ja mandri vahelisel liinil eraettevõtjast teenusepakkuja asemel riiklik teenusepakkuja. Keeruline algus tekitas kõigis osapooltes vastakaid reaktsioone.

Antud töös keskendus autor Heltermaa-Rohuküla vahelisele teenindusele ja kitsaskohtadele. Eesmärgiks oli kirjutada ülevaade mereveonduse õiguslikust raamistikust Eesti rannasõidus, leida parendamise võimalusi. Samuti käsitleda kolme põhiprobleemi laevaliinil ning pakkuda võimalike lahendusi. Eesmärgi saavutamiseks uuris autor erinevaid lepinguid ja õigusakte seoses laevaliiniga. Viis läbi intervjuu Hiiu valla spetsialistiga antud teemal ja koostas küsitluse TS Laevadele. Samuti osales Hiiumaa ettevõtjate ümarlauas, et selgitada välja probleemid seoses laevaliiniga. Antud teemal viis läbi ka intervjuu sadama personaliga.

Uuringu tulemusena selgus, et täna kehtivas piletimääruses on sees probleemid, mis vajavad lahendamist. Samuti leidis autor, et tavainimesel on raske leida otsest ja lihtsat vastust õiguslikule küsimusele, sest seadused on viitele veel teistele seadustele. Lisaks selgus, et kolme põhiprobleemi: Rukki kanal, kaldarambid, sõiduajad lahendamine on oluline, aga kõige suurema problemaatika on tekitanud talvine viie reisi sõidugraafik. See on vastuvõetamatu nii Hiiumaa ettevõtjatele kui ka elanikele.

Uuringu tulemusele toetudes tegi autor ettepanekuid teenuse kvaliteedi edasiseks tõstmiseks ja huvigruppide rahulolu suurendamiseks. Näiteks Rukki kanali iga-aastane mõõtmine ja süvendamine vastavalt vajadusele, lisakaldarambid nii Heltermaa kui ka Rohuküla sadamasse, vähemalt kuus väljumist talvisel ajal nii Heltermaa kui ka Rohuküla poolt.

Võtmesõnad: laevaühendus, Hiiumaa ettevõtjad, teenuse kvaliteet, õigusakt

SISUKORD

ANNOTATSIOON.....	3
JOONISTE LOETELU	6
TABELITE LOETELU	7
SISSEJUHATUS	8
1 TEOREETILISED ALUSED	11
1.1 Rohuküla-Heltermaa laevaliini ajalugu	11
1.2 Heltermaa-Rohuküla liinil sõitvate laevade tutvustus	12
1.3 Vedaja – TS Laevad OÜ	13
1.4 Hiiumaa elanikkond ja majandus	14
1.5 Rukki kanali ajalugu	15
1.6 Sõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja korraldus	16
2 MEREVEONDUSE ÕIGUSLIK RUUM JA LAEVALIINI PROBLEEMID.....	18
2.1 Mereveonduse õiguslik ruum.....	18
2.2 Merevedude korraldamine Heltermaa-Rohuküla laevaliinil.....	18
2.2.1 Sõidugraafiku koostamine ja veomahud	19
2.2.3 Vedaja lepingud ja tingimused.....	21
2.3 Peamised probleemid Heltermaa-Rohuküla laevaliinil	21
2.3.1 Rukki kanal	21
2.3.2 Heltermaa ja Rohuküla sadama kaldarambid.....	23
2.3.3 Sõiduajad.....	25
3 LAEVAÜHENDUSE PROBLEEMISTIKU UURIMINE.....	30
3.1 Sisulise osa töömeetodi seletus.....	30
3.2 Intervjuu.....	30
3.3 Valim ja läbiviimine	31
3.3.1 Küsimused ja analüüs.....	31
3.4 Koosviibimised	32
4 VÕIMALIKUD LAHENDUSED JA ETTEPANEKUD.....	33
4.1 Õiguslikud alused	33
4.1.1 Piletimäärusest tulenevate probleemide lahendusettepanekud	33
4.1.2 Intervjuu küsimused ja nende analüüs	34

4.2 Kolm põhilist laevaliini probleemi	35
4.2.1 Rukki kanal	36
4.2.2 Kaldaramp	36
4.2.3 Sõiduajad	36
KOKKUVÕTE	37
SUMMARY	39
VIIDATUD ALLIKAD	41
LISA 1	44

Jooniste loetelu

Joonis 1. Vanahärja ja kits skulptuur Heltermaa sadamas	12
Joonis 2. Hiiumaa statistilisse profiili kuuluvad ettevõtted maakonna ja tegevusala järgi, haldusjaotus seisuga 01.01.2018	15
Joonis 3. Rukki kanal	23
Joonis 4. Heltermaa sadama maa-ala ja kaide asetus	24
Joonis 5. Rohuküla maa-ala ja kaide asetus	25
Joonis 6. Hiiu Autotrans OÜ sõitude raport	28

Tabelite loetelu

Tabel 1. Täituvuse grupid.....	27
Tabel 2. Täituvuse grupid.....	27

Sissejuhatus

Eesti on rikkalik oma saarte poolest, suurematel saartel elavad ka aastaringselt inimesed. Selle jaoks on ka aastaringne kvaliteetne mereühendus mandriga ülioluline. Eesti suurimate saarte ning mandri vahel on tarvis liikuda neil, kes elavad saartel, samuti mandril elavad inimesed, kes soovivad saari külastada perekondlikel põhjustel või turismi eesmärgil. Lisaks vajavad liikumisvõimalust need, kes tegelevad saartel ettevõtlusega. Arvestades Hiiumaa pindala ja rahvaarvu, on isikutele vajalik sealjuures tagada võimalus liikuda saare ja mandri vahet ka maismaal kasutatava transpordivahendiga (nt sõiduauto või mootorrattaga). Kuna täna puudub Eesti suurimate saarte ja mandri vahel sild, on liikumisvõimalus saarte ja mandri vahel võimalik üksnes vee- ja õhustranspordi kaudu. Arvestades saarte ja mandri vahel liikuda soovivate inimeste arvu ning vajadust tagada ka maismaal kasutatavate transpordivahendite ülevedu, on veetransport laevadega peamine viis saarte ja mandri vahel liikumiseks.

2016. aasta sügisel muutus Eesti kahe suurima saare ja mandri vahelise laevaliini operaator. Vahetus sadamasüsteem ja liinile saabusid ajapikku uued laevad. Operaatori vahetus tõi kaasa saarerahvale kui ka mandrilt saartele tulijatele vastakaid reaktsioone. Samuti olid teemad seoses saartevaheliseühendusega pidevalt meedias. Autori enda seotus Hiiumaaga ning huvi logistika ja õigusliku raamistiku vastu merelaevanduse osas on lõputöö ajendiks.

Käesoleva lõputöö teemaks on valitud „Merevedude korraldamise õiguslikud alused, kitsaskohad ja võimalikud lahendused Heltermaa-Rohuküla laevaliinil.“ Töös on keskendutud Heltermaa-Rohuküla laevaühenduse teenindusele ja kitsaskohtadele. Töös on antud ülevaade mereveonduse õiguslikust raamistikust Eesti rannasõidus, leitud parendamise võimalusi ning kaasatud klientide arvamusi/soove nende igapäevase toimetuleku kindlustamisel.

Lõputöö eesmärgiks on kirjutada ülevaade mereveonduse õiguslikust raamistikust Eesti rannasõidus, leida parendamise võimalusi ning kaasata klientide arvamusi/soove nende igapäevase toimetuleku kindlustamisel. Samuti käsitleda kolme põhiprobleemi laevaliinil ning pakkuda võimalike lahendusi. Ning käsitleda teemat, et näidata kui tähtis on kvaliteetne mereühendus Hiiumaal mandriga.

Töö eesmärgi selgitamiseks püstitatud uurimusküsimused:

- Millised on suurimad probleemid Heltermaa-Rohuküla laevaliiniil?
- Kuidas ja mille alusel toimub merevedude korraldamine Heltermaa-Rohuküla vahel?
- Mida oleks vaja täiustada/parandada, et kindlustada klientide ja elanike igapäevane toimetulek?

Lõputöö eesmärgi välja uurimiseks on kasutatud kvalitatiivset uurimismeetodit, millest tulenevalt on püstitatud järgnevad uurimisülesanded:

- selgitada laevaliini ajalugu ja arengut;
- tutvustada liinil sõitvaid laevu ja vedajaid;
- anda ülevaade Hiiumaa elanikkonnast ja majandusest;
- uurida ja analüüsida rannasõitu reguleerivaid õigusakte ja anda ülevaade merenduse õiguslikust raamistikust Heltermaa-Rohuküla laevaliiniil;
- tuua välja kolm suurimat murekohta Heltermaa-Rohuküla laevaliiniil;
- kohtumine lõputööd toetava taustinfo kokkupuutuvate inimestega;
- kokkuvõttena pakkuda parendamise võimalusi merenduse õigusliku raamistiku osas Heltermaa-Rohuküla laevaliiniil. Samuti pakkuda võimalike lahendusi laevaliini kolme põhiprobleemi osas.

Antud lõputöö on kirjutatud neljaks osaks, kus esimene osa annab teoreetilise ülevaate. Kirjeldades laevaliini ajalugu ja arengut ning andes taustinfo Hiiumaa elanikkonnast ja majandusest. Samuti andes ülevaate sõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja korraldusest, sest töö käigus käsitletakse ka seda teemat.

Töö teine osa on teoreetiline – uuriv osa, milles antakse ülevaade laevaliikluse korraldamisest ja tööd reguleerivast õigusaktidest. Lisaks kirjeldatakse lähemalt suuremaid probleeme seoses õigusaktidega. Samuti tuuakse välja kolm suuremat laevaliini probleemi, mis mõjutavad Hiiumaa ettevõtjaid ja elanikke.

Kolmas osa annab ülevaate töö jaoks koostatud intervjuudest ja külastatud valdkonda puudutavatest üritustest. Selgitades vestluse eesmärgi ja andes ülevaate informatsioonist, mis on saadud valdkonda tundvatelt osapooltelt.

Neljandas peatükk on töö kokkuvõttev osa, mis annab ülevaate antud lõputöö teema probleemistikast. Tulenevalt intervjuudest ning lõputöö käigus uuritud materjalist tehakse järeldused ja pakutakse lahendusi, et tagada parem ja kõiki osapooli rahuldav ühendus Heltermaa-Rohuküla vahel.

1 Teoreetilised alused

1.1 Rohuküla-Heltermaa laevaliini ajalugu

Heltermaa sadam on läbi sajandite olnud ja on ka praegugi tähtsaim merevärav hiidlaste ühenduse pidamiseks mandriga. Seda nii suvel paatide-laevadega, kui talvel hobuste-autodega üle jää. Laevad mandrile hakkasid Heltermaalt käima 19. sajandi keskpaigas seoses ajaloolise Vahtrepa sadama tähtsuse vähenemisega. Vahtrepa sadama maa hakkas aina kerkima ja sellest tulenevalt vähenes süvis paatidele-laevadele. Laevaliini alusepanijateks olid Hiiu saare mõisnikud Ungern-Stenbergid, Stenbockid, Pühalepa pastor Sengbusch ja Kärkla kalevivabrik-postiteenuse tarbijad. 19. sajandi alguses pandi alus regulaarsele postiveo ühendusele Haapsalu ja Heltermaa vahel aurikuga „Wariag“. 1856. aastal vahetas aurik välja postiluubi ja seda hetke võib lugeda regulaarse, sõiduplaani alusel kauba- ja reisijateveo alguseks Haapsalu(Rohuküla)-Heltermaa liinil. (Lepisto, 2018, 41)

1920-1930. aastatel oli Heltermaa sadam peatuseks ka kaugsõidulaevadele, mis sõitsid liinidel Tallinn-Kärkla-Heltermaa-Taaliku-Triigi-Sõru ja Tallinn-Heltermaa-Kuivastu-Pärnu.

1945. aastal sõitis Rohuküla(Haapsalu)-Heltermaa liinil nii mõnedki laevad. Samal aastal pandi Rohuküla(Haapsalu)-Heltermaa liinile sõitma 6 m pikkune mootorpaat „Vormsi“, mis tegi sellel liinil kaks reisi nädalas. Mootorpaat vedas lisaks postile ka reisijaid. Vähem reise sellel liinil 1945. aastal tegid veel Haapsalu kalakombinaadi mootorlaev „Helga“, 2-mastiline mootoriga kaljas „Kodu“, mis vedas kaupa ka Tallinna ja saarte sadamate vahel. Lisaks veel sõjaväe abilaev „Narva“ ja kuni jää tekkimiseni Eesti Merelaevanduse aurik „Kumari“. (Lepisto, 2016, 67)

1950. aastal kui suurenes vajadus autodega üle mere hakata käima, valmis ka esimene kaldaramp autode peale ja mahasõidu lihtsustamiseks (Lepisto, 2015, 63).

1994. aastal toimus mandriga ühenduse pidamisel suurem ümberkorraldus. Sadama haldamiseks loodi eraldi ettevõtte AS Saarte Liinid. Samal aastal viidi läbi ka praamide erastamine, selle käigus kadusid ära laidtüüpi laevad. (Ibid)

Aasta 2010 on täiesti uuetüübiliste parvlaevade ajastu algus – liinile tuli laev nimega Hiiumaa. Sellega seoses kadusid ära talvised 3-4 tunnised ülesõidud. Selline laevanduse areng on märkimisväärne ja on hea tõdeda, et traditsioon, mis on aegade algusest tekkinud, on endiselt

au sees – iga uue Heltermaa-Rohuküla liinile tulnud laeva kontrollib üle kits koos vanahärraga, olemaks kindel, et inimesele uus laev ikka sünnib. Nüüdseks võib seda lugeda juba laeva sisseõnnistamiseks hiidlaste poolt ja tänaseks on Heltermaa sadamasse püstitatud ka skulptuur kitsesest ja vanamehest. (Ibid)



Joonis 1. Vanahärra ja kits skulptuur Heltermaa sadamas

Allikas: (praamid.ee Facebook)

1.2 Heltermaa-Rohuküla liinil sõitvate laevade tutvustus

Hiiumaa liinil sõitvad laevad on *roll-on/roll-off* tüüpi laevade modifitseeritud versioon RoPax. RoPax-tüüpi laevaga saab vedada nii iseseisvalt laevale lastitavaid veovahendeid (näiteks sõiduauto, veoauto) kui ka reisijaid. Selliste laevade eeliseks on kiirus ja reisijate mugavus reisida oma autoga sihtkohta, kuhu laevaga minnakse. (Sarap, 2018, 9)

Hiiumaa liinil sõitvad laevad „Leiger“ ja „Tiiu“ on 114 m pikkused ning mahutavad 150 sõiduautot või kümme autorongi (st treilerid pikkusega 19,2 m) pluss 62 sõiduautot. Sõitjakohti on reisilaeval 700 inimesele ja istekohti on salongis enam kui 500. Lisaks 7 ratastooli kohta. Igale laevatekile pääseb liftiga. Süvis on 4 meetrit ja kogumahutavus on 4987. Enam kui ühiku jagu väikseim, kui eelnevalt samal liinil sõitnud laeval „Muhumaa“. (Kreem, 2016, 48)

Riigihanke alusel reisile kuluv aeg Heltermaa–Rohuküla liinil ei tohi ületada 90 minutit, sealjuures ülesõiduaeg ei tohi olla pikem kui 75 minutit suvisel ajal. Majandus- ja

Kommunikatsiooniministeerium hankesse sõiduaja tingimust seades läinud mööda hiidlaste arengueesmärgist – laeva ülesõiduaeg on kuni üks tund. Sellise eesmärgi seadis Hiiumaa omavalitsuste liit 2013. aastal vastu võetud “Hiiumaa arengustrateegias 2020+”. (Kiiver 2014)

1.3 Vedaja – TS Laevad OÜ

TS Laevad OÜ kuulub AS Tallinna Sadam kontserni, mis alustas 1.oktoobrist 2016 Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa laevaliinidel opereerimist. Selle jaoks telliti neli uut laeva – „Töll“ ja „Piret“ Saaremaa liinile ja „Leiger“ ja „Tiiu“ Hiiumaa liinile (Kreem, 2016, 48).

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM) kuulutas 2014. aastal välja rahvusvahelise hanke avaliku liiniveo teenindamiseks Rohuküla-Heltermaa ja Kuivastu-Virtsu laevaliinidel. Varakult korraldati hange, et saarerahval oleks kindlus, et ka kahe aasta pärast jätkub korralik ja kiire laevaühendus. (Ministeerium kuulutas praamihanke...)

Hankelepingu alusel pidid neli opereerimist alustavat laeva olema, kas spetsiaalselt hankeks ehitatud uued või kuni 86 kuud kasutusel olnud reisiparvlaevad. Avaliku liiniveo algusajaks määrati 1.oktoober 2016 ja lepingu kestuseks 10 aastat. Hankeleping hõlmas ka piletimüügi, eelmüügi ja broneerimise korraldamist nii sadamates kui e-keskkonnas. Pakkumiste esitamise tähtaeg hankele oli 15.september 2014. Pakkumiste võrdlemisel võeti arvesse nii avaliku liiniveo teenuse maksumust lepinguperioodil kui reisiparvlaevade hinda lepinguperioodi lõpus. (Ibid)

2014. aasta oktoobris teatati, et Majandusministeeriumi hanke laevaühenduse korraldamiseks Rohuküla-Heltermaa ja Kuivastu-Virtsu liinidel tegid parima pakkumise AS Tallinna Sadama tütarfirmad OÜ TS Laevad ja OÜ TS Shipping. Tallinna Sadama pakkumine oli madalama maksumusega, samuti pakuti uuemaid laevu. (Nergi 2014)

Riik sõlmis Tallinna Sadamaga lepingu 10 aastaks. Tallinna Sadamale makstav dotatsioonisumma on 10 aasta peale ligi 200 miljonit eurot, mis on ligi 60 miljonit vähem kui konkureeriva pakkumise puhul. (Ibid)

Tallinna Sadam (TS) lubas 1.oktoobriks 2016 ehitada neli uut laeva, kummalegi liinile kaks. Uued laevad pidavat võimaldama aastaringset, iseseisvat ilma välise puksiir- või jäämurde-teenuseta vedu. TS sõnul mahutab iga laev vähemalt 150 sõiduauto või 10 autorongi. (Ibid)

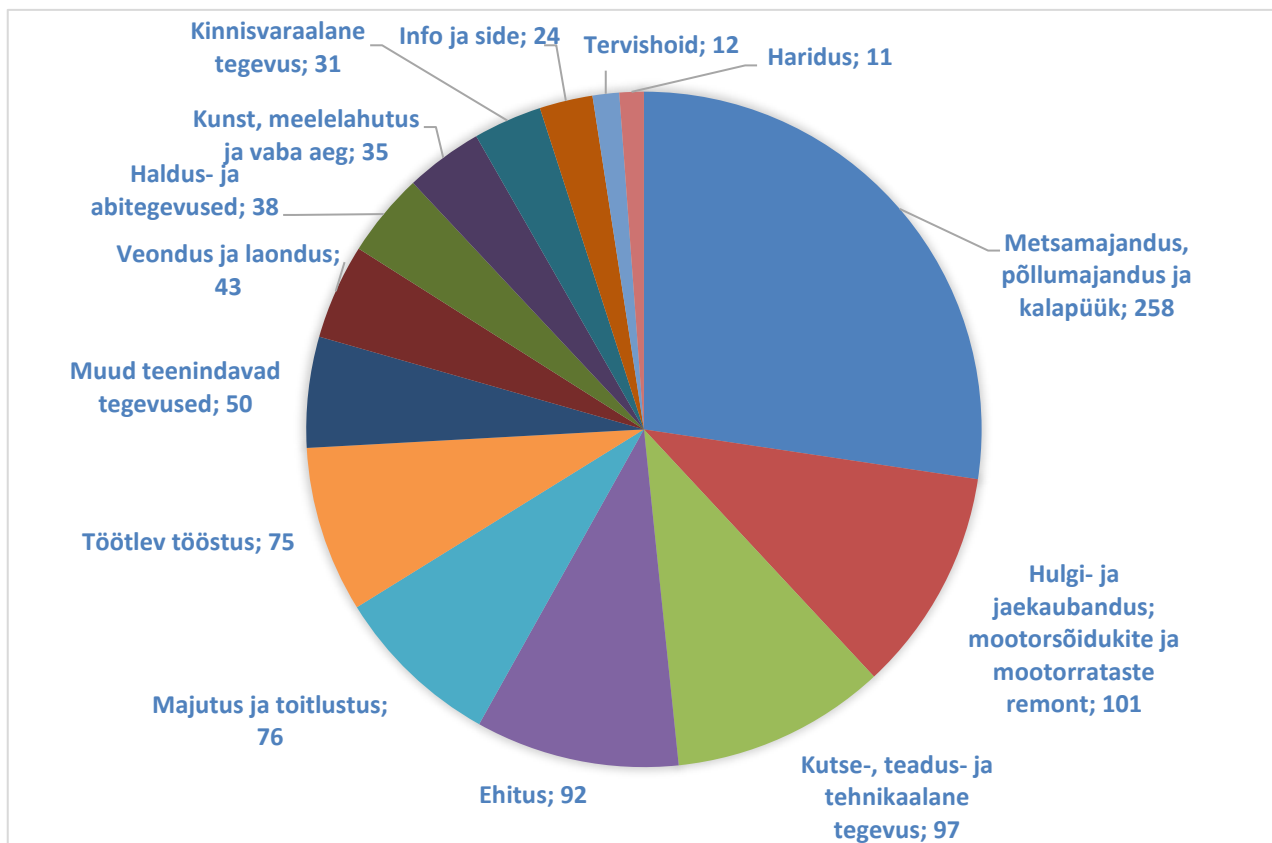
1.4 Hiiumaa elanikkond ja majandus

Hiiumaa on Eesti saartest suuruselt teine suurim saar. Hiiumaa moodustab lähedal asetsevate laidude ja Kassari saarega Hiiu maakonna, mis on Eesti väikseim maakond. Hiiumaa pindala koos ligikaudu 200 ümbritseva väikesaarega on 1 032 km². See moodustab riigi üldpinnast kõigest 2,2 protsenti. (Hiiumaa Info)

Hiiumaal on 01.01.2018 seisuga 9 387 elanikku (Statistikaamet).

Hiiumaa on mitmekesise majandusega saar. Hiiumaa majandus – see on põllumajandus, puhkemajandus ja kalapüük. Aga ka kaasaegne plasti- ja koostetööstus ja transpordiettevõtted. Hiiumaal valmistatakse mitmes valikus plastdetaile, pistikuid, lüliteid ja juhtmekomplekte, kompleteritake valgusteid, valmistatakse ratsaspordi tarvikuid, arendatakse ja toodetakse meditsiinilisi filtreid ja toodetakse kilet ja kilepakendeid, sealhulgas ka biolagunevaid kilekotte. Kohalikud ettevõtted müüvad oma tooteid kogu maailmas, ennekõike Soomes ja Rootsis. (Hiiumaa Info)

Majanduslikult aktiivseid ettevõtteid oli 2018. aastal 955. Suurim osakaal oli metsamajandusel, põllumajandusel ja kalapüügil. Suure osakaaluga olid ka hulgi- ja jaekaubandus ja mootorsõidukite ja mootorrataste remont. Samuti kutse-, teadus- ja tehnikaalane tegevus ja ehitus. Suure osakaalu moodustasid ka majutus, toitlustus ja töötlev tööstus. Täpsema ülevaate annab all olev joonis (joonis 2).



Joonis 2. Hiiumaa statistilisse profiili kuuluvad ettevõtted maakonna ja tegevusala järgi, haldusjaotus seisuga 01.01.2018

Allikas: (Statistikaamet) autori koostatud graafik

1.5 Rukki kanali ajalugu

Rukkirahu on väikene madal kivise põhjaga rohulaid, mis on sisse piiratud hulga veest välja paistvate kividega. Rahul seisab tulepaak. Rukki rahust idapool asub Rohuküla sadam. (Mey 1927, 139) Sadamasse pääsemiseks tuleb läbida paekruusane ja liivane Rukki kanal, mis on 43 m lai ja 4,8 m sügav (Mey, 1927, 142). Rohuküla ja Rukki vahene vesi on 5,5-4,9 sügav ja see on sügavaim koht Haapsalu lahes (Mey, 1927, 139).

„Rukkirahust umbes $1\frac{3}{4}$ ml NNW seisab kiviari Varsarahu, mille keskkohast samuti üle merepinna ulatub; sellest lõuna poole ulatub rida karisid kuni Rukkirahuni, nende ja Rukkirahu vahelt läheb kaevatud Rukkikanal, mille parrastel kohati 2—3 m vett. Kanal on tähistatud mõlemast otsast ühe N- ja ühe S-pallvardaga ning kanali otsade vahel piki pardaid 3 N- ja 3 S-

vardaga. Rukkirahust 4 kaabeltaud¹ (kbl) W poole ulatub välja riff sügavusega 3,6 m; see on märgitud O-toodriga.“ (Mey, 1927, 143)

„Rohuküla sadama N-kaldast $\frac{1}{2}$ ml vastu W läheb välja riff, kus 2,4 m vett. Siin seisab O-tooder.

Sama sadama suu kohal, umbes 2 kbl keskmise muuli otsast vastu W asuvad kaitsemuulist jääga lahti kistud kivistud, mille otsas 3-4 m vett; see koht on N- ja S-toodriga märgitud.“ (Ibid)

„Rukkirahust 3 ml SSW läheb rida karisid, kive ja kruusamadalikke, $\frac{3}{4}$ kbl laiuselt ja tükati merepinnast üle ulatudes; see on kogu pikkuses“ (Ibid).

„Voosikurgu faarvatrit kuni Rohuküla sadamani või läbi Rukkikanali kuni Muhuväina võivad tarvitada laevad süvisega kuni 4,5 m. Seejuures tuleb silmas pidada voolu, mille tugevus siin Ramsi juures vahest kuni 3 sõlmelise kiiruseni tõuseb ning sisse- ja väljajooksu sihis tegutseb, seejärel kuidas meretuuled ja voolused mõjuvad.“ (Mey, 1927, 149)

1.6 Sõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja korraldus

Autojuhtidele kehtib sõidukijuhtide sõidu- ja vaheaegade ning puhkeperioodide seadusandlik regulatsioon, selle eesmärk on liiklusohutuse tagamine ning sõidukijuhtide töötingimuste parandamine. Seadusandlikud aktid, millele tugineb sõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja regulatsioon (Mägi; Nõuakas; Suursoo, 2015, 78-79):

1. „Rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkulepe“ (AETR) – 1. juuli 1970 Genfis ÜRO poolt sõlmitud kokkulepe.
2. Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, 15.märts 2006, millega kehtestati rangemad eeskirjad võrreldes AETRi kokkuleppega kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta. Tänapäevaks on vastuolud AETRi kokkuleppe ja EN nr 561/2006 osas likvideeritud.
3. Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 165/2014, 4.veebruar 2014 autovedudel kasutatavate sõidumeetrikute kohta. Selle määrusega reguleeritakse sõidumeetriku konstruktsiooni, paigalduse, kasutuse ja katsetamise nõudeid.

¹ Kaabeltau - 1 kaabeltau võrdub 1/10 meremiili ehk 185,2 meetriga.

4. Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, 11. märts 2002. Direktiiv kehtestab autovedude alase liikuva tegevusega seotud isikutele miinimumnõuete kehtestamise.
5. EV Liiklusseadus.

Eelnevalt mainitud direktiivide kohaselt on sõidu- ja puhkeaja reeglite järgimine ning sõidumeetriku kasutamine kohustuslik järgmiste sõidukite juhtimisel (Ibid):

- a) kaubaveoks kasutatavad sõidukid täismassiga üle 3,5 t (koos haagisega või ilma selleta);
- b) reisijateveoks kasutatavate sõidukitega, mis on ehitatud rohkem kui üheksa inimese veoks (k.a juht) ning on selleks otstarbeks ette nähtud.

Pärast 4,5 tunnist sõiduperiودي peab juht tegema vähemalt 45 minutilise katkematu vaheaja, juhul kui ta ei alusta puhkeperioodi. Nimetatud vaheaja võib asendada ka vähemalt 15 minutilise vaheajaga, kui sellele järgneb vähemalt 30 minutiline vaheaeg. (Tuuna; Milov, 2017, 18)

Vaheaegade jooksul ei tohi juht teha mingit muud tööd, kusjuures muu tööna ei arvestata ooteaega ja aega, mida veedetakse liikuvast sõidukis, praamil või rongis (Mägi; Nõuakas; Suursoo, 2015, 78-79).

Heltermaa-Rohuküla laeval olevat aega arvestatakse kui, valmisoleku aega: aeg, mis ei ole vaheaeg ega puhkeaeg ning mille jooksul ringi liikuv töötaja ei pea viibima oma töökohal, sh sõidukis või laadimiskohas. Kuid peab olema kättesaadav, et teda oleks võimalik kutsuda sõitmist alustama või jätkama või muud tööd tegema. Valmisoleku aeg sisaldab eelkõige aega, mille jooksul ringi liikuv töötaja saadab parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, samuti ooteaega piiridel ja liikluskeeldudest tulenevaid seisakuid. (Tuuna; Milov, 2017, 25)

2 Mereveonduse õiguslik ruum ja laevaliini probleemid

2.1 Mereveonduse õiguslik ruum

Merenduses on valdavalt lepingulised suhted, aga on ka piisavalt imperatiivse iseloomuga normatiivseid akte. Mereveondust reguleerivad erinevad seadused, õigusaktid, eeskirjad:

- sadamaseadus;
- meresõiduohutuse seadus;
- kaubandusliku Meresõidu seadus;
- ühistranspordiseadus;
- riigieelarve seadus;
- võlaõigusseadus;
- liikluseadus;
- asjaõigusseadus;
- IMO konventsioonid;
- kliendilepingud vedaja ja kaubaomaniku/kliendi vahel;
- sadamate eeskirjad;
- sadama ja vedaja vaheline leping;
- ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe (ADR);
- ohtlike veoste vedamise juhendmaterjal;
- ohtlikust lastist teavitamise kord;
- vastastikuse mõistmise memorandum pakitud ohtlike kaupade veoks RO-RO laevadega Läänemeresel (Lübeck 4-6 aprill 2017, 37. konverents).

2.2 Merevedude korraldamine Heltermaa-Rohuküla laevaliinil

Eesti sisestel lasti- ja reisijatevedudel mandri ja saarte vahel on laevaihendus regionaal- poliitiliselt eluliselt tähtis. Täna laevaliiklust Heltermaa-Rohuküla vahel korraldab riigiettevõtte Tallinna Sadama tütarettevõtte TS Laevad OÜ. TS Laevadel on sõlmitud 10 aastane leping Eesti riigiga.

Laevaliikluse korraldamisel Heltermaa-Rohuküla laevaliinil osalevad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, kes osaleb riiklike arengukavade väljatöötamises ja

elluviimises, siseriiklike õigusaktide täiustamises, valdkonnaga seonduva riigieelarve eelnõu väljatöötamises, ohtlike kaupade veo reeglistiku välja töötamises. (Eidast, 2007, 24)

Lisaks Maanteeamet, kes reguleerib laevaliiklust ühistranspordiseaduse alusel. Samuti Veeteedeamet, kes on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas olev valitsusasutus, kes teostab riiklikku järelvalvet ning kohaldab riiklikku sundi ohutu meresõidu tagamiseks. Eesmärgiks on ohutu laevaliikluse tagamine Eesti Vabariigi territoriaal- ja sisemerel ning samuti laevatatavatel siseveekogudel (Eidast, 2007, 25).

Leping, mille alusel korraldatakse ja teostatakse sõitjate-, sõidukite ja kaubaveo vedu Heltermaa-Rohuküla parvlaevaliini 01.10.2016-30.09.2026 on Eesti Vabariigi ja TS Laevad OÜ ning OÜ TS Shipping vahel sõlmitud sõitjateveo avaliku teenindamise leping Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu parvlaevaliini. Leping sõlmitakse ühistranspordiseaduse § 10 lõike 1 alusel. Leping koosneb (Eesti Vabariigi ja TS Laevad OÜ..., 2015):

1. Sõidugraafik (lepitakse kokku iga-aastaselt);
2. Veomaht (lepitakse kokku iga-aastaselt);
3. Reisisarvlaevade hinnad lepingu lõppemise seisuga 30.09.2026.

2.2.1 Sõidugraafiku koostamine ja veomahud

Iga aastane sõidugraafik, veomahud ja Ministeeriumi poolt makstav ühistransporditoetuse suurus veoteenuse teostamiseks igaks järgnevas eelarveaastaks lepitakse kokku ja vormistatakse pärast vastava aasta riigieelarve vastuvõtmist, arvestades ühistranspordi toetuseks eraldatud vahendite suurst. Sõidugraafiku koostamises osalevad: TS Laevad OÜ, OÜ TS Shipping ja Eesti Vabariik, kui veo tellija, mida esindab Maanteeamet. (Hiiu Vallavalitsus, 2019)

TS Laevad OÜ saadab vallavalitsusele graafiku kooskõlastamiseks, mida leping tegelikult ei nõua. Maanteeamet koostab ja otsustab graafiku iga aastaselt. Mõnikord saadetakse kooskõlastamiseks graafik, mis on väga hea ja mille vallavalitsus kooskõlastab hea meelega. Maanteeamet/TS Laevad OÜ peab statistikat reiside kohta ja kui on näha, et teatul väljumisel liigub rahvast vähem, siis seda väljumist muudetakse väljumise vastu, kus liiguks rohkem rahvast. Kuid on ka olukordi, kus saadetakse kooskõlastamiseks graafik, mida vallavalitsusel ei ole võimalik Hiiumaa ettevõtjate, inimeste normaalse eluolu säilimise pärast kooskõlastada. Näiteks 2018-2019 aasta talvine graafik, kus kummaltki poolt oli kõigest 5 väljumist,

väljumiste vahel 3-4 tunnised ooteajad. Vallavalitsuse poolt kooskõlastamata graafik siiski kinnitatakse Maanteeameti poolt, sest leping tegelikult ei nõua vallavalitsuse poolt kinnitust. (Ibid)

Veoteenuse mahu prognoos järgnevat aastaks täpsustatakse iga-aastaselt hiljemalt 1. maiks. 2019. aastaks prognoositud riigitoetus on 10,9 mln eurot ja planeeritud on 5360 reisi (Ettevõtjate ümarlaud, 2019)

2.2.2 Parvlaevahindade pileti määrus

Määrusega „Piletihinnad ja sõidusoodustused avaliku teenindamise lepingu alusel teostataval liiniveol Kuivastu-Virtsu, Rohuküla-Heltermaa ja Sõru-Triigi parvlaevaliinidel“ kehtestatakse sõitja, sõiduki ja selle haagise pileti hinnad ja sõidusoodustused. (Avaliku teenindamise lepingu..., 2015)

Määruses esinevad probleemid:

Saareelaniku sõiduki sõidusoodustus näeb ette ühistranspordiseaduse § 36, mille lõige 3 sätestab, et sõiduki ja selle haagise veol antakse sõidusoodustust kuni 50 protsenti veo hinnast füüsilisele või juriidilisele isikule, kes on veetava sõiduki registreerimistunnistuse kohaselt sõiduki omanik või vastutav kasutaja ning kelle rahvastikuregistrijärgne elukoht või äriregistrijärgne asukoht, samuti liini alg- või lõpp-punkt on nimetatud saar või väikesaar. (Ühistranspordiseadus, 2015)

Samas sättes on majandus- ja taristuministrile antud volitus määrusega kaugliinil ja maakonnaliinil sõidusoodustuse ulatuse kehtestamiseks, millest lähtuvalt ongi minister määranud eelnimetatud sõidusoodustuse ulatuseks maksimaalse 50%. (Ibid)

Kõige rohkem on poleemikat tekitanud kehtiva määruse § 4 „Sõidusoodustused sõitjale“ lg 2 p 6 koosmõju § 5 „Sõidusoodustused sõidukite veol“ lg 1 p 2. Praegu kehtivast määrusest on välja loetav, et need sätted ei ole omavahel seotud. Seega kui nn hiidlane sõidab teise hiidlase autoga, peaks olema autol soodushind. Tegelikult tuleb auto üleveo eest maksta tavahinda, kuna ministrium (MKM) senise tõlgenduse kohaselt oli 2015. aastal määruse andmisel just selline seisukoht. (Hiiu Vallavalitsus, 2019); (Avaliku teenindamise lepingu..., 2015)

Teine oluline teema on kehtiva määruse § 6 lg 1 p 1, mille kohaselt üle 2,5 m laiusega sõiduki pileti hinnale rakendatakse kordajat 1,5. (Ibid)

2.2.3 Vedaja lepingud ja tingimused

Klientidele on tähtis tutvuda TS Laevad kodulehel olevate lepingute ja tingimustega, mis jagunevad (TS Laevad kodulehekülg):

- teenuste tüüptingimused;
- kliendiandmete töötlemise põhimõtted;
- kliendileping ja üldtingimused (ainult ärikliendile).

Kliendina tutvus autor teenuste tüüptingimustega ning koostas TS Laevadele nende kohta küsitluse. Küsitluse tulemusi analüüsib autor lõputöö viimases peatükis.

2.3 Peamised probleemid Heltermaa-Rohuküla laevaliinil

„Hiiumaa poolt on alati olnud kolm põhisoovi ja tingimust, mis on kooskõlastatud kohalike ettevõtjatega ja mis peavad olema täidetud kvaliteetse ühenduse tagamiseks Hiiumaa ja mandri vahel. Nendeks on: Rukki kanali süvendamine; täiendavad kaldarambid nii Rohuküla kui Heltermaa sadamasse ja aastaringne põhigraafik, mis oleks minimaalselt kuus väljumist ühest sadamast.“ (Viidik 2014)

2.3.1 Rukki kanal

Rukki kanali hüdrograafilise mõõdistamise ja kaardistamisega, navigatsiooniohtude märgistamisega meremärkidega ja laevaliikluse radarjuhtimise korraldamisega tegeleb Veeteede Amet, sest vaid nende navigatsioonimärgistuste paigaldamise ja korrashoiu eest sadamaalal ja väljaspool seda, mis teenindavad ainult üht sadamat, kannab vastutust sadama valdaja (Eidast, 2012, 31).

Rukki kanal on 2 030 meetri pikkune lääne-idasuunaline kanal Heltermaa-Rohuküla laevateel Rohuküla sadama lähedal, Rukkirahust põhja pool. Kanal on 57 meetri laiune ja 5,2 meetri sügavune EH2000 kõrgussüsteemis. Ohuks on kanali servad, mis on kivised. (Veeteede Amet, 2019, 23)

„Rukki kanali merepõhja kihte saab kirjeldada jägmiselt: kiht 1 on veerised ja kruus, mis on kaasaegsed meresetete, tõenäoliselt laevaliikluse poolt välja pestud purdsetete jämedama fraktsiooni materjal, sisaldab karbipoolmeid. Setete paksus on väike 0,05 kuni 0,10 m. Kiht 2 on savi, mille moodustab halli või pruunikashalli värvusega voolava konsistentsiga viirsavi. Kiht on väga muutliku paksusega. Moreenkungaste lael savi enamasti puudub või on selle paksus väike. Kiht 3 on tolmlüiv, mis on halli värvusega. Tolmlüiva esineb kõige rohkem Rukki kanali keskses vallis. Kihi lasumus ja paksus on muutlikud. Kiht moodustab viirsavi lamami, moreenkungaste piirkonnas aga avaneb kohati vahetult veeriste ja kruusa all. Kihi suurim paksus on läbiti 1,2 m. Kiht 4 on saviliivmoreen, mis on halli värvusega, plastse kuni kõva konsistentsiga, jämeperu sisaldus on 40 kuni 50 %. Kiht 5 on jämeperumoreen, mis sisaldab jämeperu 50 kuni 80 %. Vahetäide on kõva konsistentsiga ning kiht ise on tihe ja raskesti läbitav.“ (Saarkoppel, 2018, 12)

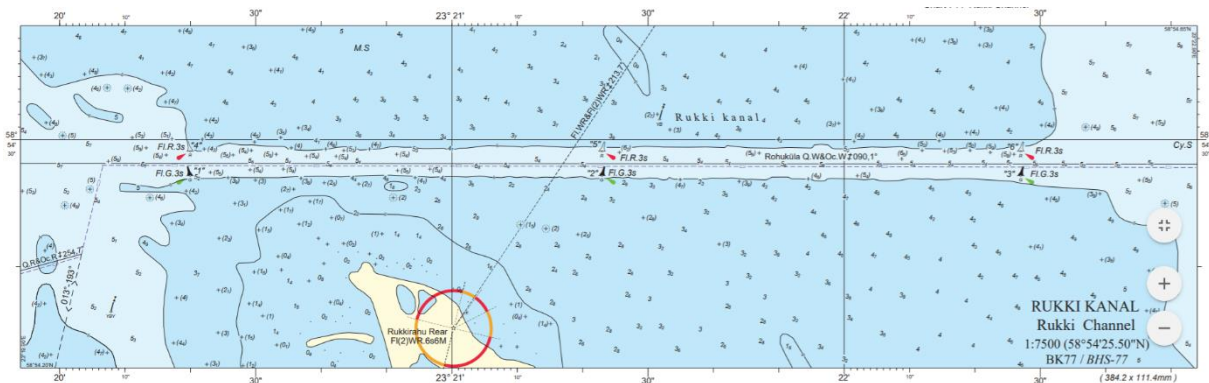
Rukki kanalis on kurjajuureks pehme pinnas, mis seal mööda kanalit ringi liigub ja moodustab kanali eriootsadesse valle (Ibid).

Kuna Rukki kanalit läbivad igapäev mitu korda Heltermaa-Rohuküla vahelised laevad mille süvis on 4 m, siis on nad väga sõltuvad vee sügavusest. Madalama veetaseme puhul võib tekkida navigatsiooni risk, kus laev võib riivata merepõhja ja seetõttu kahjustada saada.

Talvel muudab laevaliikluse keerukamaks jää, mille paksus võib ulatuda 50 cm, rüsi jää korral tunduvalt rohkem. Samuti on kitsas kanalis raske sõita tugeva külgtuulega, sest madala veetaseme tõttu ei saa laevad liikuda täiskäigul, mistõttu nende juhitavus on piiratud. Seega laevaliiklust Rohuküla ja Heltermaa vahel häirivad madal veetase ja tugev külgtuul, talvel ka ebasoodsad jääolud. Tuleb silmas pidada ka, et kasutatavad laevad on kanalite suhtes kriitiliste mõõtmetega. (Lutt 2010)

Rukki kanali korrapärane süvendamine ja mõõtmine on vajalik, sest kanal vaikselt täitub setetega. Peale 2017/2018 aasta madalat veetaseme tehti Rukki kanali erakorraline mõõtmine ja pool aastat hiljem hakati ka süvendama.

2018. aasta mõõdistustööde maksumus oli 650 000 eurot + KM. Käesolevaks aastaks süvendustöid plaanis ei ole. 2020-ndaks aastaks on planeerinud hooldussüvendustöödeks 400 000 eurot. Täpne hind selgub aga alles hanke käigus. (Veeteede Ameti spetsialist, 2019)



Joonis 3. Rukki kanal

Allikas: (Teadaadend Meremeestele No 11-2018)

2.3.2 Heltermaa ja Rohuküla sadama kaldarambid

Heltermaa ja Rohuküla sadamas on täna uutele laevadele ainult üks sobiv kaldaramp, sest sadamate suuremõõdi ajal ehitati rahapuudusel Heltermaa ja Rohuküla sadamasse vaid üks kaldaramp, mis sobib uute laevade vastuvõtmiseks (Sadama personal, 2019). Probleemiks muutub see olukorras, kui laeval või kaldarambil peaks olema tehniline rike. Sellisel juhul ei saa laev silduda ja seetõttu võib laeva liiklus seiskuda. See andis tagasilöögi 2017. oktoobris, kui Rohuküla sadamas seisnud Leiger ei saanud rikke tõttu kai juurest lahkuda ja Heltermaalt teele asunud Tiul polnud kusagil silduda. Heltermaa ja Rohuküla sadamakapteni sõnul ei ole võimalik uusi kaldarampe ehitada enne 18.09.2019 (Sadama personal, 2019).

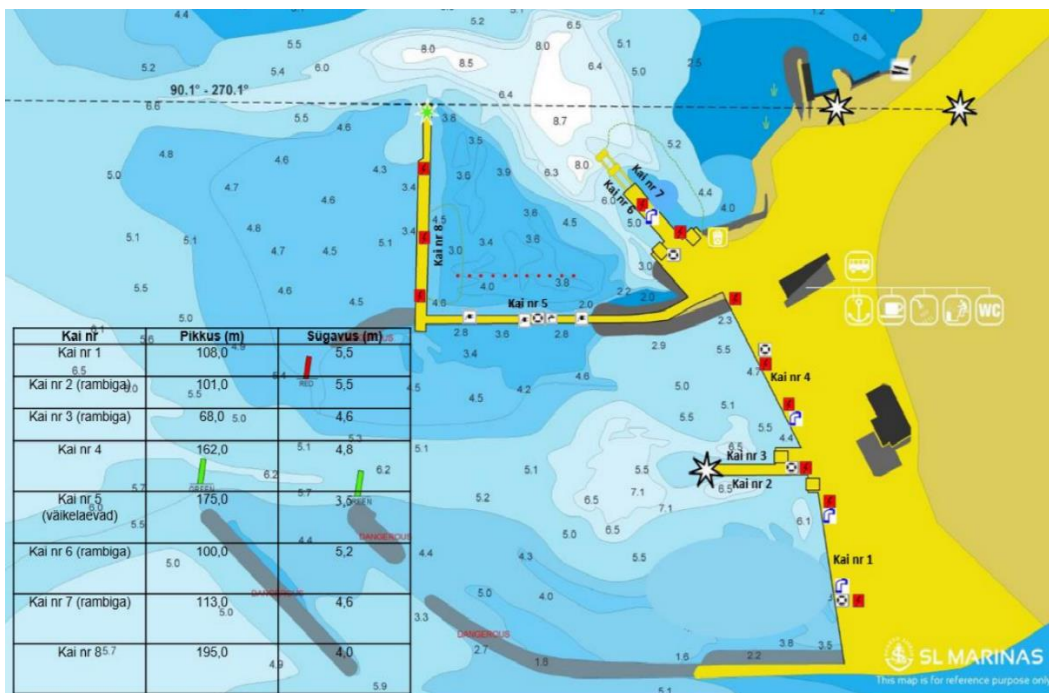


Joonis 4. Heltermaa sadama maa-ala ja kaide asetus

Allikas: (Saarte Liinid)

Täna silduvad Heltermaa-Rohuküla liinil sõitvad laevad kaile nr 4 (vta joonis 4). Uut kaldarampi on võimalik ehitada kahte erinevasse kohta. Üks võimalus on kaldarambile nr 1 ja teine kaldarambile nr 3. Täna silduvad kaile nr 3 kaubalaevad ja seal on ka kaubatsioon. (Sadama personal, 2019)

Vedajale oleks optimaalsem, kui uus kaldaramp ehitatakse kaile nr 3, sest sellisel juhul saavad nad otse sadamasse silduda, mitte ei peaks võtma ette suurt manöövrit, et silduda kaile nr 1. Sadamale sobiks paremini variant, kui uus kaldaramp konstrueeritakse kaile nr 1, sest siis poleks neil vaja kaubatsiooni ala vähendada. Heltermaa kaudu käib 70% Hiiumaa kaubast ja samuti ladustatakse kaupa kail. Kui kaubatsiooni ala redutseerida, jääks kauba ladustamiseks väiksem ala.



Joonis 5. Rohuküla maa-ala ja kaide asetused

Allikas: (Saarte Liinid)

Rohuküla sadamas on olukorra lahendamise lihtne – täna sildub laev kaile nr 6 ja lisa kaldaramp ehitatakse kõrvale, kaile nr 7 (vt joonis 5). (Sadama personal, 2019)

2.3.3 Sõiduajad

2016-2019 aasta talviti on Heltermaa ja Rohuküla vahel olnud viie reisiline laevagraafik, kuigi Hiiu Valla arengukavasse on sissekirjutatud vähemalt kuue reisi graafik kui eeldus Hiiumaa elanike ja majanduse jätkusuutlikuse tagamiseks (Hiiumaa valla arengukava 2035+, 2018). Seda on soovinud 10 000 hiidlast. Viie reisiline laevagraafik on paljudele hiidlastele ja Hiiumaa ettevõtjatele vastuvõetamatu. Selline graafik külmutab talvekuudeks Hiiumaa majanduse, tekitab nii otseseid kulusid kui ka kahjusid mida ei ole võimalik rahas mõõta. (Hiiumaa transpordiettevõtte personal, 2019)

Uued laevad on andmete põhjal jääklassiga 1A, mis peaks olema tehniliselt korras ja võimelised tõrgeteta sõitma igasugustes ilmastiku tingimustes. Selgituseks: 1A jääklassiga laev on ette nähtud opereerima ühtlases jääs, mille paksus ei ületa 0,8 meetrit, ning lõhutud jääga kanalid, mille servakõrgus ei ole rohkem kui 1,0 meetrit, kiirusega vähemalt 5 sõlme. (Viidik, 2018)

Heltermaa-Rohuküla faarvaater ei tohiks olla nendele laevadele kuidagi ohtlik ega keeruliselt läbitav. Pigem hoiavad tihedamad reisirid mereteed lahti.

Mõned näited tekitatavast kahjust hiidlastele viie reisi graafikuga (Ettevõtjate ümarlaud, 2019):

1. Hiiumaa maine kahju – ebakindlad laevaajad, võimalikud probleemid laevadega.
2. Hiiumaale on vaja uusi ettevõtlike inimesi ja elanikke. Suhtumisega, et Hiiumaa majandusse ei investeerita, ei saa üht ega teist.
3. Hiidlaste arvamusega ei arvestata. Otsused tehakse kaugelt, ilma hiidlaste arvamust küsimata.
4. Vedajatele kaasneb graafiku vähendamise ja muutmisega suured kulud ja sellest sõltuvalt otsesed kahjud transpordis: jäävad ära osad veod, autojuhid seisavad asjatult tunde sadamates, selle asemel et vedusid vedada.
5. Autojuhtide töö- ja puhkeaja direktiivid seavad konkreetset reeglit ja kui võetakse võimalus planeeritud ajal kasutada laeva ülevedu, siis rikutakse sellega töö- ja puhkeajaga ja niimoodi ei jõua kaubad õigeaegselt lõpptarbijani.
6. Viie reisi graafik tähendab vedajatele, et reaalselt saab Rohukülast kasutada nelja reisi, sest 15:30 väljuvale laevale ükski hommikul Tallinna minev hiidlane ei jõua.

Maanteeameti kommentaar vähendatud sõidugraafiku osas:

„Ühistranspordiseaduse § 10 lõige 1 punkti 1 kohaselt on ühistranspordi kavandamise ja korraldamise eesmärk ressursside kasutamise sotsiaalset ja majanduslikku otstarbekust arvestades tagada ühistranspordi pakkumise vastavus nõudlusele, mis tuleneb elanike ja nende eri sotsiaalsete gruppide, sealhulgas puuetega ja eakate inimeste, õpilaste ja üliõpilaste ning saarte ja väikesaarte elanike liikumisvajadusest. Tulenevalt sellest sättest on MNT kui pädeva asutuse kohustus välja selgitada sõidunõudlus ja selle muutumist ajas jälgida ning vastavalt nõudluse muutumisele ühistransporti korraldada.“ (Hiiumaa heaks, Facebook)

Tabel 1. Täituvuse grupid

Allikas: (Hiiumaa heaks Facebook) autori koostatud

2017	Alla 30%	30-49%	50-69%	Üle 70%	Reise kokku
Jaanuar	179	131	48	23	381
Veebruar	117	90	28	102	337
Märts	117	117	58	80	372

Tabel 2. Täituvuse grupid

Allikas: (Hiiumaa heaks Facebook) autori koostatud

2018	Alla 30%	30-49%	50-69%	Üle 70%	Reise kokku
Jaanuar	178	45	82	53	358
Veebruar	158	48	51	55	312
Märts	146	89	51	48	334

„Tabelist nr 1 nähtub, et 2017 aastal oli alla 50% täituvusega reise kogu reiside mahust 68,9% ja üle 49% täituvusega reiside osakaal oli 31,1%. 2018 aastal olid vastavad näitajad 66,1% ja 33,9%.“ (Ibid)

„2019 aasta talvegraafiku esimesi nädala 07.01-13.01.2019 veotulemusi on analüüsitud. Kokku teostati kõnealusel nädalal 78 reisi. Nendest 9 reisi olid täituvusega 51-85% ja 69 reisi olid täituvusega 0-50%. Seejuures mahajäämist reisidel ei esinenud.“ (Ibid)

„Analüüs näitas, et 2017 aastal moodustasid püsielanike sõidukid 30,6% kogu üleveetud sõidukite mahust ja püsielanikest reisijate osakaal oli 24%. 2018. aastal olid vastavad näitajad 33,1% ja 24,5%. Seega saab öelda, et üle veetud püsielanike ja nende sõidukite osakaal on stabiilne ja valdavas osas veetakse üle mitte püsielanikke ja nende sõidukeid vaid mujal registreeritud sõidukid ja reisijad.“ (Ibid)

„Hiiumaa vald on soovinud ja püüdnud praami talvegraafiku küsimust alati lahendada eelkõige regionaalpoliitilisest aspektist. Riik, paraku, tunnustab vaid Excelit ja ministril, kes räägib õiglasest riigist, pole soovi ega võimekust hoolida ei hiidlastest ega kohalikest ettevõtjatest.“ (Viidik 2019)

Excelit jälgides poleks tõesti vaja lisareise, sest nõudlus on ju täidetud. Kuid hiidlaste jaoks ei ole olnud probleem selles, et inimesed ei mahuks laevale ära vaid just logistika korraldamises. Tabelites on puudu need kellele ei sobinud see graafik ja ei tulnud või pidid mandrile ööseks jääma. Samuti hiidlased, kes ei plaanigi oma arstiaegu jms vastuvõtte mandrile nendeks kolmeks kuuks, millal on vähendatud sõidugraafik.

Hiumaa transpordiettevõtjatele põhjustab samuti vähendatud sõidugraafik probleeme. Teoreetilistes alustes mainitud direktiivide kohaselt tuleb autojuhtidel järgida sõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja korraldusest tulenevaid reegleid. Mitme tunnine ootamine sadamas lööb arvestuse sassi ja nõuab nii logistikutelt kui ka autojuhtidelt meeletut planeerimist, et kaubad jõuaks õigel ajal lõpptarbijani. Samuti otsustamist, millised tellimused kinnitada, millised mitte. (Hiumaa transpordiettevõtte, 2019)

HIIU AUTOTRANS OÜ
Hiumaa, Kärkla, Rookopli tn 17, 92413



Sõitude raport 05.03.2019

731BDC

Aeg	Marsruut	Pikkus	Kestus	Seisuaeg	Max kiirus	Keskm kiirus	Juht
05.03.2019 (Teisipäev)							
05:54-09:27	Metsa 9a, Kärkla, Hiumaa vald, Hiumaa, EE - Savi 8, Pärnu, Pärnu, Pärnumaa, EE	161.54 km	3h 33m	11m	91 km/h	46 km/h	
09:38-09:42	Savi 3/5, Pärnu, Pärnu, Pärnumaa, EE - Savi 12/1, Pärnu, Pärnu, Pärnumaa, EE	0.25 km	4m	26m	13 km/h	4 km/h	
10:08-10:49	Savi 12/1, Pärnu, Pärnu, Pärnumaa, EE - Kergkruusatehase, Arumetsa küla, Häädemeeste vald, Pärnumaa, EE	44.63 km	41m	15m	92 km/h	66 km/h	
11:04-11:07	Kergkruusatehase, Arumetsa küla, Häädemeeste vald, Pärnumaa, EE - Kergkruusatehase, Arumetsa küla, Häädemeeste vald, Pärnumaa, EE	0.36 km	3m	22m	16 km/h	8 km/h	
11:28-12:20	Kergkruusatehase, Arumetsa küla, Häädemeeste vald, Pärnumaa, EE - Savi 9, Pärnu, Pärnu, Pärnumaa, EE	44.34 km	52m	14m	87 km/h	51 km/h	
12:35-12:45	Savi 9, Pärnu, Pärnu, Pärnumaa, EE - Plaadi 8, Pärnu, Pärnu, Pärnumaa, EE	1.33 km	11m	21m	31 km/h	8 km/h	
13:06-14:55	Turba 7, Pärnu, Pärnu, Pärnumaa, EE - Rohuküla sadam 1, Rohuküla, Haapsalu, Läänemaa, EE	114.45 km	1h 49m	3h 51m	88 km/h	63 km/h	
18:46-19:21	Rohuküla sadam 1, Rohuküla, Haapsalu, Läänemaa, EE	5.57 km	35m	57m	20 km/h	10 km/h	
20:17-20:53	Heltermaa alajaam, Heltermaa küla, Hiumaa vald, Hiumaa, EE - Metsa 9a, Kärkla, Hiumaa vald, Hiumaa, EE	25.56 km	35m	11h 36m	91 km/h	44 km/h	
		398.03 km	8h 22m	18h 12m	92 km/h	53 km/h	
		KOKKU 398.03 km	8h 22m	18h 12m	92 km/h		
		KESKMINE 44.23 km	56m	2h 01m		53 km/h	

Loodud 26.03.2019 14:54:04 kasutaja info@hiuuauto.ee poolt

Joonis 6. Hiiu Autotrans OÜ sõitude raport

Allikas: (Hiiu Autotrans FleetComplete)

Joonisel nr 6 on Hiiu Autotransi rekka 731 BDC 05.03.2019 kuupäeva sõidu raport. Antud kuupäeval kehtib Heltermaa-Rohuküla liinil veel viie reisi graafik (vta lisa 1). Joonisel on näha, kuidas autojuht on seisnud 3 tundi ja 51 minutit Rohuküla sadama kail, sest 14:30 väljuvale laevale ta ei jõudnud ning järgmine laev väljub kell 19:00. Selle ajaga oleks saanud juht Hiumaal kauba maha anda ja tööpäev oleks vähenenud kahe tunni võrra. Kuna töötamise

algusest alates peab sõidukijuht 24 tunni jooksul olema puhanud vähemalt 11 tundi puudub juhil võimalus minna hommikusele, esimesele laevale.

3 Laeväihenduse probleemistiku uurimine

Antud peatükk koos alapeatükkidega on koostatud andmaks ülevaade lõputöö uurimisosakohta. Selgitades, millised olid töömeetodid, millistel viisidel koguti andmeid. Samuti andes ülevaate ühe andmete kogumisviisi, intervjuude – valiku valimi, küsimuste põhjenduse ja selgituse kohta.

3.1 Sisulise osa töömeetodi seletus

Empiirilise töö eesmärgiks on mingi nähtuse või objektiga seonduvate probleemide kindlaks tegemine ja lahenduste välja pakkumine, olemasolevate teoreetiliste ja empiiriliste allikate analüüsimine, empiirilise uuringu teostamine, tulemuste analüüsimine ja hinnangute andmine. (Rattus, 2018, 36)

Andmete kogumine on tehtud ühe osana andmete kogumisega internetist lisaks eriaalastele raamatutele ja teadustöödele. Põhilised allikad olid erinevad uudislood, arvamused, intervjuud. Samuti on lisatud autori enda nägemus, sest autor on pärit Hiiumaalt ja teemaga kursis. Teine osa andmete kogumistest on erinevate valdkonda tundvate inimestega kohtumine ja vestlemine. Samuti valdkonda puudutavate koosviibimiste (ümarlaud, foorum) külastamine.

3.2 Intervjuu

Kuna antud lõputöö teema on väga laiapõhjaline ja Internetis ei leidu palju usaldusväärset teemakohast materjali, siis otsustas autor koguda andmeid intervjuudega lisaks. Põhiline eesmärk vestlustega on toetada ja kontrollida Internetis kogutud materjale ja saada juurde infot avalikusele avaldamata teabe kohta.

Antud lõputöö raames viis autor läbi neli intervjuud. Intervjuud on tüübilt struktueerimata ja poolstruktueeritud. Poolstruktueeritud intervjuu käigus on valmistatud ette põhiküsimused ja informandil lastakse rahulikult küsimusele vastata. Vajadusel suunatakse informant teema juurde tagasi. Struktueerimata intervjuu on mitteformaalne intervjuu. See on vaba vestlus uurija ja informandi vahel. Selle intervjuu käigus on uurijal teada, mida ta teada tahab saada, kuid intervjuud suunatakse minimaalselt. Struktueerimata intervjuu positiivne külg on see, et

informandil võimaldakse vabalt rääkida ja see on hea viis saada infot ka nn õrnade teemade kohta. (Viires, 2013)

Küsitluse viisin läbi Interneti teel. Positiivseks pooleks võib lugeda väikest aja- ja rahakulu ning kõigil on võimalus samades tingimustes vastata. Negatiivne pool on see, et uurijal pole kontrolli, kuidas vastaja küsimust interpreteerib.

3.3 Valim ja läbiviimine

Intervjuude valimi valikul analüüsis autor eelnevalt Internetis ja raamatutes olevaid materjale. Kirjutades lõputööd tekkisid põhiliselt kahes suunas küsimused, mille järel otsustas autor just neid suundasid vestluse käigus uurida. Seda seetõttu, et autor ei leidnud materjale ning soovi tõttu saada teada valdkonna spetsialistide arvamust.

Küsimuste suundasid arvestades otsustas autor teha iga valdkonna suuna kohta ühe intervjuu. Tegemist oli kommentaaride saamise eesmärgil tehtava intervjuuga, mitte tulemuslikel.

Intervjuude kaheks suunaks olid Heltermaa-Rohuküla laevaliini õiguslik raamistik ja probleemid laevaliinil.

Kaks intervjuud viidi läbi näost-näku kohtudes ja kaks e-meili teel, sest see on informantide jaoks mugavam ja efektiivsem. Ühele e-meili teel teostatud intervjuule ei saanud autor päris kõigile küsimustele otseseid vastuseid.

Lisaks lepiti kõigi vestelnutega kokku, et nimesid ja ettevõtteid ei nimetata töös. Seetõttu on töös vastuste eristamiseks lihtsalt nimetatud valdkond, milles tegeletakse.

3.3.1 Küsimused ja analüüs

Esimene intervjuu, mis oli loomult struktureerimata, oli õigusloome ja transpordi spetsialistile. Intervjuu tulemusena soovis autor teada saada õigusliku raamistiku ja merevedude korraldamise kohta Eesti rannasõidus ehk siis Heltermaa-Rohuküla laevaliinil. Lisaks informeeris informant autorit probleemidest, mis on seotud määruste ja lepingutega.

Teine intervjuu, mis toimus meili teel, koostati peale vedaja kodulehel olevate lepingutega ja tüüptingimustega tutvumist, sest mõned punktid jäid arusaamatuks ning olid kahetimõistetavad.

Kolmas intervjuu suunati sadamates tegutsevatele spetsialistidele. Intervjuu oli poolstruktureeritud. Intervjuu tulemusena soovis autor saada informatsiooni ja kinnitust laevaliikluse probleemide osas ja parendamis võimalustest.

Neljas intervjuu suunati Veeteede Ameti spetsialistile, et uurida Rukki kanali ülalpidamise kohta.

3.4 Koosviibimised

Et toetada Internetist leitud materjale, intervjuu käigus saadud informatsiooni, võttis autor osa ka kahest üritusest, mis otseselt seonduvad lõputöö temaga.

Esimene üritus, mida autor külastas oli 19. veebruaril jäämurdjal Suur Tõll toimunud merefoorum: Eesti oodatuid laevad. Merefoorumilt sai autor informatsiooni kolme teema kohta: laevade ehitamisest ja kojutoomisest; uute laevade erisustest; meremeeste tööst saarte ja mandri vahelistel laevaliinidel.

Teine üritus oli 8. märtsil Kassaris toimunud Hiiumaa ettevõtjate ümarlaud, kus olid kohal lisaks Hiiumaa ettevõtjatele TS Laevad esindajad ja Maanteeameti esindaja. Ümarlaualt sai autor informatsiooni laevaliikluse hetkeseisust ja tuleviku plaanidest. Samuti Hiiumaa ettevõtjate seisukohti seoses laevaliiklusega.

Korraldatud intervjuudest saadud informatsiooni ja lõputööd kirjutades välja tulnud probleemide analüüsimisel moodustas autor neljanda peatüki. Järgnev analüüsiv peatükk toob välja põhilised järeldused ning võimalikud lahendused eespool mainitud probleemidele.

Lõputöö raames tehtud intervjuud aitasid aru saada, tähelepanna ja välja selgitada kitsaskohti ja võimalikke lahendusi probleemidele.

4 Võimalikud lahendused ja ettepanekud

Heltermaa-Rohuküla laevatee on ainus võimalus sõiduvahendiga Hiiumaale ja mandrile reisimiseks. Riigifirma tüdarettevõtte TS Laevad OÜ on toonud reisijate teenindamises liinile uhked laevad ja on muutnud reisimise mugavaks ning broneerimissüsteemi kaasaegseks.

Hiiumaa elanikkond ja ettevõtjad vajavad kindlat, regulaarset ja kvaliteetset laevaühendust aastaringiselt. Ettevõtjad hindavad riski seoses laevaühendusega väga kõrgeks. Seda silmas pidades tuleks teha kõigil laevaliiklust korraldavatel osapooltel koostööd.

Lõputöö käigus koostatud ja läbiviidud intervjuudest ning lisaks eelnevalt läbitöötatud materjalist ilmnisid mõned probleemid, millele autor pakub välja võimalikke lahendusi.

4.1 Õiguslikud alused

Juriidiliselt lähenetakse õiguslikule osale keeruliselt. Sisuliselt juhitakse laevaliini töökorraldust Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt Maateeameti kaudu ühistranspordiseaduse ning teiste seaduste alusel. Tavainimesel on raske leida otsest, lihtsat vastust oma õiguslikule küsimusele, sest erinevad tingimused on edasiste viidetega suunatud mitmetele erinevatele seadustele.

4.1.1 Piletimäärusest tulenevate probleemide lahendusettepanekud

Täna kehtiva määruse „Piletihinnad ja sõidusoodustused avaliku teenindamise lepingu alusel teostataval liiniveol Kuivastu-Virtsu, Rohuküla-Heltermaa ja Sõru-Triigi laevaliinidel“ kohaselt on § 4 „Sõidusoodustused sõitjale“ lg 2 p 6 ja § 5 „Sõidusoodustused sõidukite veol“ lg 1 p 2. koosmõju vasturääkiv ning selline erinev lähenemine on Hiiumaa kui saarelise terviku jaoks põhjendamatu.

Kuna eesmärgiks peaks olema see, et Hiiumaa elanikele ja ettevõtjatele kehtiks soodushind ise reisisid kui ka sõiduki üleveol sõiduki eest, siis tuleks laiendada kohalike elanike võrdse kohtlemise printsiibist tulenevalt soodushinda ka ülalmainitud asjaoludel sõiduki veol. Muuta tuleks kehtivat määrust või seletuskirjas sõnastada, et ülalmainitud olukorras laieneb soodushind ka sõidukile.

Teine probleem, mida kehtiv määrus sisaldab on § 6 lg 1 p 1, mille kohaselt üle 2,5 m laiusega sõiduki pileti hinnale rakendatakse kordajat 1,5. Kuna standardlaius on 2,6 m, siis selline lähenemine ei ole mõistlik. Kehtivas määruses § 6 „Kõrgendatud hinnad sõiduki veol“ lg 1 p 1 tuleks asendada „2,5“ numbriga „2,6“.

4.1.2 Intervjuu küsimused ja nende analüüs

Alljärgnevalt analüüsib autor TS Laevade poolt vastatud küsimuste tulemusi. Analüüsi alla on võetud vastused, millest arusaamine ei olnud üheseltmõistetav.

1. Kuivõrd rakendatakse laevaliiniil Kaubanduslik meresõidu seaduse (KMS) sätteid? (sh näiteks § 26. Vedaja vabanemine vastutusest)

Kaubandusliku meresõidu seadust rakendatakse laevaliiniil. Rakendatakse niivõrd kui seaduses kirjas: Lepingupooled võivad käesolevas seaduses sätestatust kokkuleppel kõrvale kalduda, kui seaduses ei ole otse sätestatud või sätte olemusest ei tulene, et seadusest kõrvalekaldumine ei ole lubatud.

Mis puutub § 26 , siis enne otsust seaduse rakendamist kasutada tuleb esmalt läbiviia põhjalik uurimine iga juhtumi kohta. Kui uurimise tulemusena tõendatakse, et vedajal ei ole süüd antud juhtumis, siis võidakse rakendada antud seadust.

Autori analüüs: Vastuse esimesest osast jääb mulje, et informant tunnistab ise, et seadust ei pea alati täitma ja see pole täiuslik.

Teine osa vastusest on ümmargune. Uuringud juhtumi kohta tehakse alati läbi, see on selge. Mingi punkt selle kohta peaks siiski seaduses sees olema.

2. Milline seadus on ülimuslik laevaliini töös, kas ühistranspordiseadus või kaubandusliku meresõidu seadus?

Kaubandusliku meresõidu seadus.

Autori analüüs: Väidetakse, et laevaliini töös on ülimuslik kaubandusliku meresõidu seadus, aga laevaliini tööd korraldatakse läbi ühistranspordiseaduse ja esimese küsimuse tulemusena selgus, et kord rakendatakse, kord ei rakendata kaubandusliku meresõidu seadust.

3. Kodulehel on Teenuste tüüptingimustes punkt 1.21: Veoleping – Reisija ja Vedaja vahel sõlmitud leping, mille alusel viib Vedaja Reisija ja/või Sõiduki lähtesadamast sihtsadamasse. Reisija tasub reisi eest vastavalt kehtivale Hinnakirjale. Veoleping hakkab kehtima alates hetkest, mil Reisija ostab Pileti.

Pilet on tõend lepingu olemasolust. Millised dokumendid moodustavad mereveolepingu tervikuna?

Antud laevaliinil on mereveolepinguks ostetud reisija/auto pilet. Kui tegemist on ohtliku kauba veosega, siis ka ohtliku lasti deklaratsioon.

Autori analüüs: Vastuse tulemusena selgub, et laevaliinil on mereveolepinguks ostetud reisija/auto pilet, mis praktikas nii olla ei saa.

Liinilaevanduses moodustavad mereveolepingu järgmised dokumendid üheskoos (Eidast, 2007, 197):

1. tellimuskiri kaubaomanikult ja laevaliini vastus sellele;
2. laevaliini üldised veotingimused;
3. liinikonossement või mereveokiri;
4. laevaliini sõiduplaan;
5. laevaliini veotariifid.

Pilet, mis on antud laevaliinil võrdne konossementi või mereveokirjaga, ei saa olla üksinda mereveolepinguks. Pilet nagu ka konossement ja mereveokiri on tõendiks veolepingu olemasolu kohta kas paberandjal või elektroonsel moel. (Ibid)

4.2 Kolm põhilist laevaliini probleemi

„Hiiumaa poolt on alati olnud kolm põhisoovi ja tingimust, mis on kooskõlastatud kohalike ettevõtjatega ja mis peavad olema täidetud kvaliteetse praamiühenduse tagamiseks Hiiumaa ja mandri vahel. Nendeks on: Rukki kanali süvendamine; täiendavad kaldarambid nii Rohuküla kui Heltermaa sadamasse ja aastaringne põhigraafik, mis oleks minimaalselt kuus väljumist ühest sadamast.“ (Viidik 2014)

4.2.1 Rukki kanal

Rukki kanali olemasoluga Heltermaa-Rohuküla laevateel tuleb arvestada. Probleemide vältimiseks tuleks kanali sügavust mõõta iga aasta ja süvendada vastavalt vajadusele.

4.2.2 Kaldaramp

Täiendavad kaldarambid nii Heltermaa ja Rohuküla sadamasse tuleks konstrueerida, sest kunagi ei tea, millal võib tabada laeva või kaldarampi rike ja seetõttu laevaliin seiskuma peab.

Kui analüüsida kahte kai kohta, kuhu on võimalik uus kaldaramp konstrueerida, siis autor leiab, et optimaalsem variant oleks kai nr 3, sest kui vaadata joonist nr 2 on näha, et kai nr 1 juures on merepõhja sügavus 4,9 m, mis võib madala veetaseme korral põhjustada tõrkeid laevaihenduses, sest uute laevade süvis on 4 m. Süvendamine on võimalik, aga osutuks lisakuluks. Lisaks eelnevalt mainitule võib osutada keerukaks ka 114 meetrise laevaga nurga taha manööverdamine. Eriti võib see probleeme valmistada suure tuule ja jää oludega.

4.2.3 Sõiduajad

2019. aasta kõige aktuaalsem probleem seoses laevaliiniga on talvine viie reisi graafik. Seda on proovinud lahendada Hiiumaa vald ja ettevõtjad koostöös Maanteeameti ja TS Laevadega. Paraku ei ole olukord lahendust leidnud ja paratamatult jätab see mulje, et Hiiumaa osas tehakse otsused kuskilt kaugelt ja inimeste poolt, kes ei ole Hiiumaaga üldse seotud.

Kuna antud teema on saanud nii palju käsitlust ja see on ka reaalselt oluline Hiiumaa ettevõtjatele ja elanikele, siis tuleks nii Rohuküla kui ka Heltermaa liinile võimaldada talviti vähemalt kuus väljumist mõlemalt poolt. Isegi, kui laev sõidab kauem kui 1 tund ja 30 minutit. Samuti tuleks kaasata otsustamisse Hiiumaa valla ja ettevõtjate arvamusi ja ettepanekuid.

2018-2019. aasta talvise viie reisi graafiku osas oleks võidud uurida Hiiumaa arvamust väljumiste osas, st sõidugraafiku koostamisel.

Kokkuvõte

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli uurida õigusliku tegevust ja probleeme, mis on seotud Heltermaa-Rohuküla vahelise laevaühendusega ning pakkuda võimalike lahendusi kitsaskohtadele. Küsimused, millele autor otsis vastuseid olid järgnevad:

1. Millised on suurimad probleemid Heltermaa-Rohuküla laevaühenduses?
2. Kuidas ja mille alusel korraldaks merevedusid Heltermaa-Rohuküla vahel?
3. Mida oleks vaja täiustada/parandada, et kindlustada klientide ja elanike igapäevane toimetulek?

Töö teoreetiline osa põhines taustinformatsioonile. Esmalt käsitles autor teemasid seoses Heltermaa-Rohuküla laevaliini ajaloo, operaatori vahetusega, laevadega, Hiiumaa elanikkonnaga ja Rukki kanaliga. Seda kõike on tähtis teada käesoleva töö mõistmiseks. Edasi kirjeldas autor õigusliku raamistiku osa ja laevaliini töö korraldusliku poolt.

Teooria ja praktika võrdlemiseks teostas autor intervjuu Hiiu valla spetsialistiga, mille käigus selgusid probleemid seoses määrusega „Piletihinnad ja sõidusoodustused avaliku teenindamise lepingu alusel teostataval liiniveol Kuivastu-Virtsu, Rohuküla-Heltermaa ja Sõru-Triigi parvlaevaliinidel.“ Samuti koostas autor küsitluse TS Laevadele peale kodulehel olevate lepingute ja tüüptingimustega tutvumist, mille käigus selgus, kui raske on tavainimesel leida lihtne ja otsene vastus õiguslikule küsimusele. Autor osales ka Hiiumaa ettevõtjate ümarlaulal, kus selgusid peamised laevaliini probleemid: Rukki kanal, kaldarambid ja sõidugraafik. Antud teemal suhtles autor ka sadama personaliga ja Hiiumaa transpordiettevõtte juhiga, kelle ettevõttes sooritas autor ka praktika.

Merevedude korraldamine toimub koostöös mitme erineva osapoolega. Leping, mille alusel merevedusid korraldakse on Eesti Vabariigi ja TS Laevad OÜ ning OÜ TS Shipping vahel sõlmitud sõitjateveo avaliku teenindamise leping Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu parvlaevaliinil. Määrusega „Piletihinnad ja sõidusoodustused avaliku teenindamise lepingu alusel teostataval liiniveol Kuivastu-Virtsu, Rohuküla-Heltermaa ja Sõru-Triigi parvlaevaliinidel“ kehtestatakse sõitja, sõiduki ja selle haagise pileti hinnad ja sõidusoodustused. Kehtivas määruses on kahe sätte koosmõju vasturääkiv. Seega kui nn hiidlane sõidab teise hiidlase autoga, peaks olema autol soodushind. Tegelikult tuleb auto üleveo eest maksta tavahinda, kuna ministeeriumi (MKM) senise tõlgenduse kohaselt oli 2015.

aastal määruse andmisel just selline seisukoht. Teine oluline teema on kehtiva määruse § 6 lg 1 p 1, mille kohaselt üle 2,5 m laiusega sõiduki pileti hinnale rakendatakse kordajat 1,5. Kuna standardlaius on 2,6 m, siis selline lähenemine ei ole mõistlik

Kolm suurimat kitsaskohta laevaliinil on Rukki kanal, kaldarambid ja sõidugraafik. Suurimat problemaatikat on tekitanud talvine sõidugraafik, kus nii Heltermaa kui ka Rohuküla poolt on kõigest viis väljumist. See on Hiiumaa ettevõtjatele ja elanikele vastuvõetamatu. Transpordiettevõtjatele tekitab see lisatööd, autojuhid seisavad tunde sadamates selle asemel, et kaupa laiali vedada.

Kvaliteetse ja kõiki osapooli rahuldava laevaiheduse tagamiseks on vaja mõõdistada Rukki kanalit iga-aasta ja süvendada vastavalt vajadusele; vähemalt üks lisakaldaramp tuleb konstrueerida nii Heltermaa kui ka Rohuküla sadamasse; sõidugraafiku koostamisele tuleks kaasata ka Hiiumaa osapooli. Väga vajalik oleks võimaldada talviti vähemalt kuus väljumist nii Heltermaa kui ka Rohuküla sadamast. Piletimääruses tuleks soodushinda rakendada ka ülalmainitud asjaoludel sõiduki veol. Muuta tuleks kehtivat määrust või seletuskirjas sõnastada, et ülalmainitud olukorras laieneb soodushind ka sõidukile. Ning kehtiva määruse § 6 lg 1 p 1, mille kohaselt üle 2,5 m laiusega sõiduki pileti hinnale rakendatakse kordajat 1,5 tuleks „2,5“ asendada numbriga „2,6.“

Liinil olevad laevad on uued, kaasaegsed ja head, kui lõputões käsitletud kitsaskohad saaksid samuti lahendatud, oleks Hiiumaa ja Mandri-Eesti vahel riskivaba ja kvaliteetne ühendus.

Summary

The legal basis, bottlenecks and possible solutions of Heltermaa-Rohuküla ferry line.

Angelina Silk

Keywords: ferry line, entrepreneurs of Hiiumaa, quality of service, legal act

The thesis is written in Estonian on 44 pages. It includes 6 graphs, 2 charts, 1 annex and 37 different sources.

Hiiumaa is an island to where you can travel by plane or by ferry. When using any means of transport, the ferry line is the only option to get to the island. Qualitative ferry line between Hiiumaa and the mainland is very important in terms of the regional policy. In October 2016 the service operator between Hiiumaa and the mainland changed from a private company to a public company. A rocky start brought up ambivalent reactions from all of the parties involved.

The aim of this study was to write an overview about the legal framework of shipping industry in Estonian coasting, find the options for improvement and involve the customers opinions/requests in guaranteeing their daily subsistence. Also to expand upon the three main problems regarding the ferry line and to offer potential solutions. In addition, to explore the topic more in order to show how important the qualitative maritime link between Hiiumaa and the mainland is.

To explain the aim of the study, the author hypothesized the following reasearch questions:

1. What are the biggest problems in the Heltermaa-Rohuküla sea connection?
2. How and on which basis are the sea transfers organized between Heltermaa and Rohuküla?
3. What should be enhanced/improved in order to ensure the daily subsistence of the customers and residents?

There are various parties involved in the organizing of sea transfers. The contract which is the base for organizing the maritime carriage on the ferry line between Heltermaa and Rohuküla is a passenger transport public service contract for the ferry lines of Rohuküla-Heltermaa and Virtsu-Kuivastu and its annexes, contracted between the Republic of Estonia, TS Laevad LCC

and TS Shipping LCC. In the annex „Fares and travel discounts of Kuivastu-Virtsu, Rohuküla-Heltermaa and Sõru-Triigi ferry lines based on public service contract“ of the Act, the clauses 4 (2) 6) and 5 (1) 2) are not connected. So, if a resident of Hiiumaa drives with another resident's car, the car should be entitled to a decreased fare. In reality, the regular fare should be paid for the car's ferrying. Such approach is unjustified for Hiiumaa and the island's entirety. Another important subject is the clause 6 (1) 1) of the effective regulation, according to which a vehicle with a width over 2.5 m is applied with a multiplier of 1.5. Since the standard width is 2.6 m, such approach is not reasonable. It is also important to get acquainted with the general conditions and contracts published on the service provider's website. In the course of this research it appeared that for an average person it is very difficult to find a strict and simple answer to a legal question.

From Hiiumaa's side there have always been 3 main requests and conditions that are concerted with local entrepreneurs and that have to be filled in order to ensure a qualitative ferry line between Hiiumaa and the mainland. Those are the dredging of Rukki Channel; additional shore ramps to both Rohuküla and Heltermaa harbours and a perennial main schedule, which would include at least six departures from each harbour. Currently the problem with Rukki Channel has found a solution. In order for it to stay this way, the Channel should be measured annually and dredged according to the need. For risk free connection, at least one additional shore ramp should be installed to both Heltermaa and Rohuküla harbours. Also, cooperation is needed with the residents of Hiiumaa regarding the ferry schedule and to provide at least six departures from both harbours in the wintertime, since the winter schedule from previous years has been unacceptable for the residents of Hiiumaa. This causes additional work for the entrepreneurs of Hiiumaa, drivers are idle for hours in the harbours when instead they could be delivering goods. The ferries on the line are new and modern and if the bottlenecks discussed in the thesis could also be solved, the connection between Hiiumaa and the Estonian mainland would be risk free and qualitative.

Viidatud allikad

Eesti Laevanduse aastaraamat 2016. (2016). / Enn Kreem. Tallinn: Kirjastus Sekstant

Eesti Lootsiraamat: 2. osa Väinameri, Väinamere N-osa. (2019). / Veeteede Amet, hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistus. Tallinn

Eesti Vabariigi ja TS Laevad OÜ ning OÜ TS Shipping vahel sõlmitud sõitjateveo avaliku teenindamise leping Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu parvlaevaliinil. (Vastu võetud 11.12.2014, muudetud, täiendatud, viimati jõustunud 15.12.2014). – *Elektrooniline Riigi Teataja* <https://www.riigiteataja.ee/akt/112122014007> (16.03.2019)

FleetComplete programm. Hiiu Autotrans

Hiiumaa ettevõtjate ümarlaud, 8.märts 2019, Kassari

Hiiumaa Heaks grupp. *Facebook.ee*, 14.02.2019

<https://www.facebook.com/groups/HiiumaaHeaks/permalink/10157321693719396/> (08.04.2019)

Hiiumaa majandus. Hiiumaa infoportaal <http://www.hiiumaa.ee/hiiumaa-info/> (15.02.2019)

Hiiumaa transpordiettevõtte personal. (2019). *Suuline vestlus*. märts, Kärdla

Hiiumaa Vallavolikogu. (2018). Hiiumaa valla arengukava 2035+

<http://vald.hiiumaa.ee/documents/17721527/21542182/Hiiumaa+valla+arengukava+2035%2B.pdf/f14e8316-fb93-4ab2-8304-f7644275d72b> (20.04.2019)

Hiiu Vallavalitsus. (2019). *Suuline vestlus*. Kärdla, 26. märts

Hiiumaa üldinfo. Hiiumaa Infoportaal <http://www.hiiumaa.ee/hiiumaa-info/> (15.02.2019)

Kiiver, K. (2014). Riigiparvlaevade ja SLK laevade võrdlus. – *Hiiu Leht*, 87, 1

Laevanduse töökorraldus ja ökonoomika. (2012). /Ain Eidast. Tallinn

Lepingud ja tingimused. TS Laevad kodulehekülg <https://www.praamid.ee/wp/lepingud-ja-tingimused/> (16.04.2019)

Lutt, J. (2010). Miks Hiiumaa praam kipub merepõhja kinni jääma? – *Eesti Loodus* http://www.eestiloodus.ee/artikkel3132_3110.html (05.03.2019)

Mere ja maa vahel. (2018). / Endel Lepisto. Haapsalu: Haapsalu trükikoda

Merele avatud maa. (2015). / Endel Lepisto. Haapsalu: Haapsalu trükikoda

Merele elatud aastad. (2016). / Endel Lepisto. Haapsalu: Haapsalu trükikoda

Meretranspordi kommertsekslputatsioon. (2007). / Ain Eidast. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda

Mey, J. (1927). Eesti Loots: meresõidu ja lootsiasjanduse käsiraamat. Tallinn: Riigi trükikoda

Ministeerium kuulutas praamihanke välja. (2014). – *Majandus 24*

<https://majandus24.postimees.ee/2842331/ministeerium-kuulutas-praamihanke-valja>
(06.02.2019)

Mägi, T., Nõuakas, K., Suursoo, J. (2015). Veokorraldusjuhi käsiraamat. I osa: Veokorralduse õiguslik ja majanduslikkeskkond. Tallinn: Tallinna Tehnikakõrgkool (10.04.2019)

Nergi, A-M. (2014). Tallinna Sadam võib juba täna tellida esimesed parvlaevad türklastelt – *Ärileht* <https://arileht.delfi.ee/news/uudised/tallinna-sadam-voib-juba-tana-tellida-esimesed-parvlaevad-turklastelt?id=69947745> (15.02.2019)

Piletihinnad ja sõidusoodustused avaliku teenindamise lepingu alusel teostataval liiniveol Kuivastu-Virtsu, Rohuküla-Heltermaa ja Sõru-Triigi parvlaevaliiniidel. (Vastu võetud 25.09.2015, muudetud, täiendatud, viimati jõustunud 01.02.2016). – *Elektrooniline Riigi Teataja* <https://www.riigiteataja.ee/akt/108012019002?leiaKehtiv> (18.04.2019)

Rattus, H. (2018). Elektrooniliste mereveodokumentide küberturvariskid ja nende võimalik vähendamine: diplomitöö. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool Eesti Mereakadeemia. – *TTÜR Digikogu* <https://digi.lib.ttu.ee/i/?10573> (20.04.2019)

Saarkoppel, R. (2018). Rukki kanali merepõhja dünaamika perioodil 1999-2017: diplomitöö. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool Eesti Mereakadeemia. – *TTÜR Digikogu* <https://digi.lib.ttu.ee/i/?10534> (05.03.2019)

Sadamad. Saarte Liinid kodulehekülg <http://www.saarteliinid.ee/ports> (04.04.2019)

Sadama personal. (2019). *Suuline vestlus*. 6. märts, Heltermaa

Sarap, S. (2018). Mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse teenuse mõju saarte transpordisektorile: diplomitöö. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool Eesti Mereakadeemia. – *TTÜR Digikogu* <https://digi.lib.ttu.ee/i/?10571> (04.02.2019)

Statistikaamet. Statisikaameti andmebaas

<http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=et&DataSetCode=RV021> (16.02.2019)

Tuuna, P., Milov, J. (2017). Sõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeajakorraldus https://issuu.com/tooinspeksioon/docs/ti_soidukijuhi_kasiraamat_est_web__ (04.04.2019)

Veeteede Amet. (2018). Kaart 744 Rukki Kanal. – *Teadaanded Meremeestele*, 18, 12 http://adam.vta.ee/teenused/tm/2018/TM_No.11-2018.pdf (25.03.2019)

Veeteede Ameti spetsialist. (2019). *Küsitlus*. 20.märts, e-maili teel

Viidik, A. (2019). Hiiumaa Heaks, *Facebook.ee*

<https://www.facebook.com/groups/HiiumaaHeaks/permalink/10157321693719396/>
(08.04.2019)

Viidik, A. (2018). Pooltõed Hiiumaa talvises praamigraafikus. – *Hiiu Leht*, 105, 6

Viires, K. (2013). Intervjuu tüübid ja meetodid. – *Weebly*

<http://intervjuu.weebly.com/intervjuu-tuumluumlbid-ja-meetodid.html> (20.04.2019)

Ühistranspordiseadus. (Vastu võetud 18.02.2015, muudetud, täiendatud, viimati jõustunud 01.01.2019). – *Elektroniline Riigi Teataja*

<https://www.riigiteataja.ee/akt/112122018087?leiaKehtiv> (25.03.2019)

Lisa 1

Esmaspäev				Teisipäev				Kolmapäev				Neljapäev				Reede				Laupäev				Pühapäev											
Laev 1		Laev 2		Laev 1		Laev 2		Laev 1		Laev 2		Laev 1		Laev 2		Laev 1		Laev 2		Laev 1		Laev 2		Laev 1		Laev 2									
H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R				
	6:30	6:30		6:30		6:30		6:30	6:30			6:30		6:30		6:30	6:30	6:30		6:30				6:30				6:30							
8:30					8:30			8:30					8:30			8:30					8:30			8:30				8:30							
	10:30					10:30			10:30					10:30			10:30					10:30			10:30			10:30							
	12:30				12:30			12:30					12:30			12:30					12:30			12:30				12:30							
	14:30					14:30			14:30					14:30			14:30					14:30			14:30			14:30							
17:00					17:00			17:00					17:00			17:00		17:00			17:00			17:00				17:00							
	19:00					19:00			19:00					19:00			19:00	19:00				19:00			19:00			19:00							
	20:45				20:45			20:45					20:45			20:45		20:45			20:45			20:45				20:45							
	22:30					22:30			22:30					22:30			22:30	22:30						22:30				22:30							
																					23:00														