



VEETEDE AMETI  
**TEATAJA**





MERE-  
KULTUURI-  
AASTA  
2016



## VEETEDE AMETI TEATAJA 2015/4

Merekultuuriaasta 2016

3

Nele Savi – juba teine kõrgelt  
kvalifitseeritud kartograaf  
Veeteede Ametis

4

Uudised

6

Kokkuvõte 2015. aastast

12

Uuest aastast muutuvad  
riigilõivumäärad

14

Eesti õigusaktide muudatused

15

Eesti laevaregistrid

18

Toimetus:  
Malle Hunt  
Priit Põiklik  
teave@vta.ee

## Avatumaid uksi ja rohkem suhtlemist!

Merekultuuriaasta on alanud. Milline roll on selles meresõiduohutust tagaval riigiasutusel? Võime ju merekultuuri käsitleda üksnes merelaulude ja -pärimuste ja suviste rannamõnude kontekstis. Kuid nii nagu me kõneleme liikluskultuurist, saame me käsitleda ka merekultuuri ohutuse ja turvalisuse kontekstis. Seetõttu on ka Veeteede Ametil anda oluline panus ja öelda sõna sekka merekultuuriaasta eestkõnelejate hulgas.

Vahel arvatakse ekslikult, et mida vähem me riigiasutusena pildis oleme ning mida vähem meist juttu tehakse, seda parem. Jah, olen sellega nõus, kui jutt on negatiivsest kajastusest ja skandaalidest riigiasutuste ümber. Kuid samas on meil palju teemasid, millest rääkida ning mis paljudele Eesti inimestele pakuvad suurt huvi. Näiteks võib tuua selle, et Eestis on meresõit märkimisväärselt ohutu. Eelmisel aastal oli kaheksa registreeritud mereohutuse intsidendi puhul tegemist juhtumitega, milles ei saanud kannatada ükski inimene. Samas tehti Eesti lippu kandvatele laevadele mullu kokku 492 ettekirjutust. Enim puudusi esines navigatsiooni ja päästevarustuse valdkonnas. See näitab, et meil on teha veel tohutu töö, et luua veeteel liiklejale selge arusaam, et õnnetuste kõige kindlamaks ärahoidmiseks on ikkagi neid ennetada ja kõiki reegleid järgida.

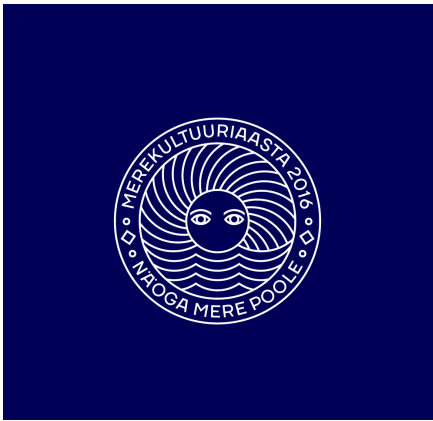
Muuhulgas olen kuulnud arvamust, et Eesti meresõiduohutuse süsteem on suures osas valmis ja justkui jäänud on veel peenhäälestamine. Selle arvamusega ma kindlasti nõus ei ole. Pigem on praeguseks hetkeks laotud vundament ning loodud esmane õiguslik keskkond ja tingimused edasiseks arenguks. Me saame alati teha rohkem ja paremini, ka suuremates mastaapides. Ka oma eesmärkidest ja tööst kõnelemine on üks suurtest väljakutsetest.

Meie ees seisab tohutu ülesanne, et selgitada inimestele kümneid ja sadu veeteedel liiklemisega seotud seadusesätteid ja reegleid, mis oma spetsiifilisuses võivad tihti mõjuda hiinakeelseina, kuid peavad lõpuks olema arusaadavad igale inimesele. Oleme astunud selleks juba mitmeid samme. Meie ametnikud osalevad lektoritena mitmes merekultuuriaasta projektis, võtame aktiivsemalt sõna Facebooki lehel, ees ootab meie kodulehekülje muutmine kasutajasõbralikuks ja kliendikeskseks. Soovime, et iga internetikasutaja saaks arusaadavas sõnastuses ülevaate, mille nimel me iga päev töötame, sest Veeteede Amet on üks olulisemaid meresõidu kompetentsikeskusi Eestis.

Soovin alanud aastal avatumaid uksi ja rohkem suhtlemist, sest meil on, mida inimestega jagada ja millest inimesed peavad kuulma. Ja lõpuks kohustab meid selleks ka meie olemus, oleme ju riigiasutus, kus töötavad inimesed, kes teenivad riiki ja rahvast.

Rene Arikas  
peadirektor





Juba 15 aastat on Eesti Kultuuriministeerium korraldanud teema-aastaid, mille eesmärk on tuua tähelepanu keskmesse üks kultuurivaldkond. 2016 on merekultuuriaasta, mis on pühendatud merega seotud tavadele ja kommetele ning mere ääres ja merega koos elamise kunstile.

Eesti rannajoon tegi meist sajandeid tagasi mererahva, kes oma meresõiduuskustega ei jäänud alla vägevatele viikingitele. Merekultuur saab alguse mere äärest. Inimestest, kes väärtustavad rannikuala oma elukeskkonnana, kelle jaoks on meri ühteaegu nii töö, toit kui ka meelelahutus. Ajavool on teinud aga omad käändkäigud ning nii mõnedki meretraditsioonid on tänaseks katkenud. Alanud merekultuuriaasta annab taas põhjuse pöörata end näoga mere poole ja küsida – kas oleme lihtsalt mere äärne rahvas või mererahvas?

Kui valdavalt seostatakse merd suve, puhkuse, päikese ja vabaajaveetmise võimalustega, lisab alanud aasta sellele pildile rohkem tahke – meri on ka meie ajalugu, töö, toit, kultuur, haridus, traditsioonid, uskumused jpm. Selle teadmise annavad aasta raames edasi neli temaatilist lainet.

- Esimene ja sissejuhatav laine „kultuur ja pärand“ loob kogu aastale taustüsteemi ning toob esile mere olulisuse meie ajaloo ja kultuuri tekkel. Fookuses on merega seotud pärandkultuur, traditsioonid, kombed, uskumused ja ajaloolised sündmused.
- Kevadine laine „mereharidus ja ohutus“ tutvustab laiemalt merehariduse võimalusi, merega seotud ameteid ning merel käitumise põhitõdesid. Näitame merega seotud töökohtade paljususi ning keskendumise mereohutusele enne algavat suvehooaega.

- Suvine laine „puhkus ja elamus“ kutsub kõiki mere äärde ja merele vaba aega veetma. Meri

on osa suvituskultuurist, puhkusest ning aktiivsest vabaajaveetmisest.

- Sügisese laine „ressurss ja võimalus“ on fookuses tõsisemad teemad ning toimuvad arutelud Eesti kui mereriigi tuleviku üle. Millised on meie unistused, võimalused, vajadused ja piirangud saada mereäärsest riigist mereriigiks? Oluliste diskussioonide kaudu tõstatame teemasid, kus saame arutleda mere rolli üle tulevikus.

Merekultuuriaasta on oluline merendusega seotud inimestele – see aasta saab olla edukas ainult tänu neile, kes hoiavad ja väärtustavad merd ning seisavad selle eest ka tulevikus. See on oluline aasta igale eestlasele – Eesti on mereriik ja meri meie ümber ei ole pelgalt vesi, vaid tõeline väärtus, millega tuleb osata koos elada. Siinkohal ootame ka Veeteede Ameti nähtavat rolli meresõiduohutuse teemadel kaasa rääkima.

Kogu merekultuuriaasta fookusteemad, programm ja sündmused on nähtaval [www.merekultuur.ee](http://www.merekultuur.ee) veebiaadressil, mis koondab enda alla ka kogu aastat hõlmava sündmuste kalendri.

Usume, et alanud aasta toob kõiki sagedamini nii mere äärde kui merele ja seda mitte ainult suvel, vaid ka kevadel, sügisel ja talvel!

Näoga mere poole!

Urmas Dresen  
Eesti Meremuuseumi direktor



\*Eesti Meremuuseum on Merekultuuriaasta 2016 eestvedaja



# Nele Savi – juba teine kõrgelt kvalifitseeritud kartograaf Veeteede Ametis

Nele Savi osales Suurbritannia Ühendkuningriigi Hüdrograafia teenistuses (UKHO) toimuval 15-nädalasel B-kategooria taseme rahvusvahelisel kartograafiakursusel. Kursused toimusid 7. septembrist kuni 18. detsembrini 2015. aastal. Projekti algatajaks oli Rahvusvaheline Hüdrograafiaorganisatsioon ja rahastajaks Nippon Fond.

## Mida õppisite, milliseid uusi, huvitavaid ja vajalikke teadmisi omandasite?

Merekartograafiat on maailmas üha enam tähtsustama hakatud. Inimesi koolitatakse ühtsetel alustel, et ühtlustada erinevusi oma organisatsiooni ja Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni (IHO) vahel. Samuti soovitakse, et kursusel osalejad looksid omavahel ning juba eelnevalt lõpetanutega püsiva kontakti, et vahetada ametialaseid teadmisi ja oskusi. Ja kõik ikka vaid selle nimel, et muuta navigatsioonikaardid täpsemateks ja paremateks ning navigeerimine nende järgi ohutumaks.

Kursusel osales kokku 10 inimest erinevate riikide organisatsioonidest, esmakordselt ajaloos ka UKHO enda töötaja.

Kursuse õppeprogramm oli väga tihe. 15-nädalane kursus oli jagatud viieks 2–5 nädala pikkuseks mooduliks. Õppisime kõike merekartograafiaga seotut. Esimesed kolm nädalat olid pühendatud kartograafia põhialustele. Kuulasime loenguid kaardiprojektsioonidest, loodetest, navigatsioonilistest ohtudest jne. Lisaks lahendasime mitmeid ülesandeid. Edasi läks juba praktilisemaks, õppisime, kuidas koostada elektronkaarti ning paberkaarti ja kuidas neid korrigeerituna hoida.

Mina olen Veeteede Ameti kartograafiaosakonnas töötanud juba 8 aastat, peamiselt elektronkaartide koostamise alal. Vaatamata pikaajalisele kogemusele sain koolituselt palju kasulikku juurde. Näiteks, kuna mu peamine tegevusvaldkond on seotud elektronkaartide koostamisega, siis minu jaoks oli uudne koostada ise vastava programmiga paberkaart. Juba see kaardikoostamise programm, mida UKHOs kasutatakse, on teine kui meil (meie kasutame dKart Editor-i, nemad CARIS-t). Samuti, kuna tegemist oli rahvusvahelise koolitusega, oli minu jaoks huvitav kogemus see, kuidas kaardistatakse piirkondi, kus esinevad tõusud ja mõõnad või kuidas kasutada loodete tabelit. Ja veel oli minu jaoks teistmoodi see, et mujal maailmas toimub sügavuste selekteerimine mõõteplaanilt käsitsi. Mina olen seda siiani programmiga vastavate parameetrite sisestamisel automaatselt teinud ja siis lihtsalt välja valitud sügavused üle kontrollinud.



Nele Savi

Minu jaoks oli tegemist teistkordse UKHO koolitusel osalemisega. Esimest korda oli mul võimalus läbida 5-nädalane merekartograafia kursus aastal 2008.

## Milliseid kogemusi ja praktikaid vahetasite teiste kolleegidega, kes mujal maailmas sama tööd teevad?

Kursusele valitud inimesel pidi olema kas kartograafia või hüdrograafia taust. Seega oli meil seal päris mitu sellist inimest, kes polnud varem kartograafi tööd teinud, vaid olid seotud hüdrograafiaga. Seega, kui minu jaoks olid paljud ülesanded lihtsad, läks neil rohkem aega, et need lahendada. Samas said kõik suurepäraselt hakkama ja läbisid kursuse heade tulemustega. Nii palju, kui oli minu võimuses, olin oma teadmiste ja oskustega teistele abiks. Olen ka nüüd siin, tagasi Eestis olles, abiks olnud, peamiselt on küsitud nõu dKart Editori kasutamise kohta ja ka ise olen teistelt küsinud. Samuti on olemas kontaktid UKHO koolitajatega, kes julgustasid meid kahtluste korral neilt abi küsima. Võib vist nii öelda, et küsimused ei saanud kursuse läbimisega otsa, lihtsalt vastajate ring laienes.



## Kus näete võimalusi teha meil tehtavat paremini ja täpsemini?

Kursusel õppisime UKHO reeglite järgi, kuidas kaarte teha. Loomulikult rõhutati meile seda, et see on lihtsalt nende poliitika, ega pruugi olla see ainus ja õige viis kaartide koostamiseks. Iga riigi enda kohustus on välja töötada IHO standarditele vastavad kaardikoostamise protseduurid. Nii on meil tehtud ka siin Eestis. Panin tähele erinevusi nende kaardi koostamise juures võrreldes meie reeglitega.

Kahjuks ei ole meil veel jõutud kõikidest Eesti navigatsioonikaartide seeriasse kuuluvatest kaartidest uusi versioone välja anda, mõned neist sisaldavad päris vanu andmeid (piirkonnad, mis ei oma nii suurt tähtsust), kuid võin öelda, et need piirkonnad, mis on navigatsiooni seisukohast eriti olulised, sisaldavad kaasaegsemaid andmeid. Siiski me pingutame selle nimel, et ka need vanad kaardid kaasajastada, lihtsalt vahel napib töökäsi.

Lähtudes sellest, mis ma nägin UKHOs ja kuidas toimub asi meil Eestis, võin öelda, et meie koostatud kaardid on väga heal tasemel ja töötame selle nimel, et taset veelgi tõsta.

Kohati tundus mulle, et mõningates aspektides ajame meie siin suuremat täpsust taga kui näiteks Suurbritannias.

Aga kursuse läbimine andis endale kindlust juurde, et see, mida me teeme siin, on õige.

## Millise mulje jätab meie kartograafitöö eemalt vaadates, Briti kogemusi ja võimalusi silmas pidades?

Kui võrrelda meie organisatsiooni UKHOga, siis esimene erinevus on juba mastaapides. Nende organisatsioonis töötab hetkel kokku 1200 inimest. Samuti sisaldab nende kaardikogu 1800 elektronkaarti ning globaalselt 3300 paberkaarti. Meil on Eesti navigeeritavate veealade kohta elektronkaarte 119 ja paberkaarte 65 ning seega on meie kaardikogu tunduvalt lihtsam hallata. UK plussiks on muidugi see, et nende noored kartograafid läbivad kõik koha peal merekartograafia koolituse, meie kartograafid õpivad jällegi töö käigus. Meie plussiks on jällegi see, et oma väiksuse juures on meil lihtsam uuendusi ellu viia.

Tunnustuseks mulle oli muidugi see, kui ühe arvestusliku projekti – sügavuste selekteerimine käsitsi elektronkaardi tarbeks, arvestades, et seni olen seda ainult programmiga teinud – hindamisel mulle öeldi, et see on nii hästi tehtud, et vabalt võiksin ka UKHOs kartograafina töötada.



*Varem samadel kursustel osalenud kartograaf Dana Kuznetsova ja Nele Savi saavad omavahel kogemusi jagada iga päev, sest töötavad lausa ühes kabinetis.*

## Katsetamisel on uued poid ja toodrid

Veeteede Ameti katsetas 2015. a detsembrikuu keskel Tallinnas Hundipea sadamas uusi poisid, mis leiavad kasutust Pärnu lahes ja Kihnu saare lähistel. Katsetatud poid on toodetud Ukrainas ja Soomes. Lisaks poidele katsetati ka uusi toodreid, mis leiavad kasutust siseveekogudel. Katsetatud toodrid on toodetud Eestis.

Nii poid kui toodrid on tehtud plastikust ja neile on võimalik paigaldada leedlaternad, mis oma energiatarbimiselt on väga ökonoomsed. Toodrite tuled töötavad päikeseenergia ja poide laternad saavad energia patareidelt. Kõiki uusi poisid ja toodreid saab kasutada Eesti vetes aastaringelt, ka jääoludes.

## Kihnu Virve vaadati üle

Veeteede Ameti esindajad tegid 4. detsembril 2015. aastal parvlaeval Kihnu Virve laeva eksploatatsiooni ülevaatuset. Laeva operaatoriks on Kihnu Veeteed AS. Rõõm oli tõdeda, et operaator on laeva väga heaperemehelikult suhtunud. Kõik mehhanismid ja seadmed olid töökorras. Laeva reisijate-, meeskonna- ja tööruumides valitses puhtus ja kord. Meeskonnale jagub vaid kiidusõnu. Meeskond omakorda kiitis laevaehitajat Baltic Workboats ASi, kes on nende hinnangul väga hea laeva ehitanud ning reageerib ka kiirelt ja operatiivselt ette tulevatele probleemidele.

Mis puudutab paljuräägitud probleemi, et Kihnu Virve ei saa ekstreemsetes oludes sõita Manija sadamasse, sest kai on ehitatud vanade laevade järgi, teeb muret nii elanikele kui teistele asjaosalistele. Kihnu Virve on tellitud ja ehitatud arvestusega, et veetaseme kõikumine jääb vahemikku miinus 60 cm kuni pluss 80 cm. Olukorra lahendamiseks on erinevaid võimalusi ja neid ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Pärnu maavalitsuse, sadamaid haldava Saarte Liinide ASi, laeva opereeriva Kihnu Veeteede ASi ja Veeteede Ameti osalusel otsitakse. Veeteede Ameti kui meresõiduohutuse üle järelevalvet tegeva asutuse jaoks on aktsepteeritavad üksnes niisugused variandid, millega on tagatud reisijate, meeskonna, lasti ja laeva ohutus. Laeva kasutamise ekstreemsetes oludes otsustab igal juhul ja iga kord laeva kapten.



*Uued vastupidavad navigatsioonimärgid katsetamisel Hundipea sadamas*



*Kihnu Virve Munalau sadamas reisijaid ootamas*



*Veeteede Ameti hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse valvsad ametnikud ei jäta Kihnu Virve masinaruumis ühtki detaili märkamata. Rõõm on kontrollida hästi hoitud laeva, ütlevad (vasakult) Taivo Kivimäe, Kunnar Nilp ja Margus Ansip*





*Veeteede Ameti laevade talvekorteriks on Hundipea sadama kai*



*Kübassaare tuletorni renoveerimistööd said valmis 2016. aasta jaanuari lõpus ja läksid maksma pea 90 000 eurot*

## Laevad talveks kaile

22. detsembril tõsteti neli Hundipea sadamas baseeruvat Veeteede Ameti teenistuslaeva talveks kaile, sest talve algusega sai läbi ka väiksemate laevade navigatsioonihooaeg. Laevakontrolli kaater EVA-019, poilaevad EVA-317 ja EVA-318 ning möödistuslaev EVA-320 jäävad sadamakaile kuni kevadise navigatsioonihooaja alguseni. Laevadele tehakse talve jooksul hooldusremonti ja dokiülevaatus, et nad kevadel saaksid taas veeteedel oma ülesandeid täitma asuda. Hundipea sadam on Põhja-Tallinna linnaosas asuv riigisadam, mille pidajaks on Veeteede Amet ning mis piirneb idas Miinisadama ja läänes Paljassaare sadamaga. Hundipea sadamas on kokku 9 kaid, mille ääres madalaim sügavus on 3,5 meetrit ja sügavaim 8,5 meetrit.

## Kübassaare tuletorn täielikult renoveeritud

Veeteede Amet võttis pärast renoveerimistööde lõppu jaanuari lõpus ehitusettevõttelt vastu Saaremaal Põide vallas asuva Kübassaare tuletorni. Riigihange tuletorni renoveerimiseks kuulutati välja 19. juunil 2015. aastal. Riigihanke tulemusena sõlmiti 24. augustil 2015 ehitustööde töövõtuleping äriühinguga GT Corporation SE. Tööd valmisid 18. jaanuaril ja läksid maksma 88 967 eurot.

Kübassaare tuletorni renoveerimistööd hõlmasid vundamendi, fassaadi, tuletorni siseseinte, laternaruumi ning elektrisüsteemi täielikku rekonstrueerimist.

Kübassaare tuletorn asub Saaremaa idarannikul Põide vallas Kübassaare poolsaarel. Tuletorn on 18 meetrit kõrge. Torni märgutuli asub 20 meetri kõrgusel merepinnast, see plingib pimedal ajal ja on nähtav 11 meremiili kaugusele. Torni alumine osa on raudbetoonist, üleval paikneb metallist osa, millel on laternaruum ja rõdu. Esimese navigatsioonimärgina paigaldati 1915. aastal Kübassaarde puidust tulepaak. 1923. aastal süttis see pikselöögist põlema ja 1924. aastal ehitati uus laternaruumi ja rõduga raudbetoonitorn, mis on tänapäevani kasutuses. Enne praegu lõppenud renoveerimist on ta läbinud põhjalikuma remondi viimati 1939. aastal. Tuletorni haldajaks on Veeteede Amet.



## Riik otsib võimalusi tuletornide renoveerimiseks

Majandusministeerium ja Veeteede Amet on asunud otsima lahendusi, kuidas tuletornide rahastamist suurendada, et tagada nende säilimine ning muuta efektiivsemaks nende ülalpidamine kultuurimälestiste ja turismiobjektidena.

Ühest küljest on tuletornid ohutuks mere-sõiduks vajalikud navigatsioonimärgid, mille toimimine on Veeteede Ameti ülesanne. Teisalt on Eesti tuletornid ka arhitektuurimälestised ja kohalikud turismimagnetid. Sellest vaatevinklist soovime kaasata partnerina kultuuriministeeriumi.

Nii ehk teisiti vajavad tuletornid praegusest oluliselt suuremaid investeeringuid, et tagada navigatsiooniohutus ning säilitada neid ka mälestistena.

Mitmed tuletornid, näiteks Pakri Harjumaal, Kõpu ja Tahkuna Hiiumaal või Kihnu tuletorn on praegu kasutuses kohaliku turismiobjektina, teenides osaliselt säilimiseks vajaminevat raha.

Püsimärkide renoveerimiseks oli 2013. aastal Veeteede Ametil kasutada 232 tuhat, 2014. aastal 415 tuhat ja 2015. aastal veidi üle 356 tuhande euro. Veeteede Ameti poolt läbi viidud analüüsi kohaselt peaks igal aastal kapitaalselt remontima kolm ja renoveerima kaks tuletorni, milleks praegusest eelarverahast ei piisa.

Praegu on Veeteede Ameti hallata 724 navigatsioonimärki, millest 132 on püsimärgid (sh 41 tuletorni). Suur navigatsioonimärkide arv on tingitud meie liigendatud rannajoonest, saarte rohkusest, tihedast sadamatevõrgust ning lähedal paiknevast rahvusvahelisest laevateest. Keerulistes navigatsioonipiirkondades ei piisa ainult elektroonilisest navigatsioonivahendist ning vaja on ka visuaalseid püsi- ja ujumärke. Remondituna oleks võimalik külastajatele avada ligi 15 tuletorni (sealhulgas juba külastamiseks avatud tuletornid) Eesti eri piirkondades.



*Keri tuletorn 6. augustil 2013. aastal*



*Kübassaare tuletorn Saaremaal on nüüd täielikult renoveeritud*





*Veeteede Ameti mitmeotstarbelise laeva EVA-316 kapteni Armin Sirelpuu valsa pilgu all on alanud aastal Pärnu lahel jääd murtud 9. jaanuarist*



*EVA-316 Pärnu sadamas jaanuaris, kui jää paksus ulatus 23 sentimeetri*

## Jäämurdetööd Pärnu lahel käivad hoogsas tempos

Jää murdmine Pärnu lahel algas tänavu 9. jaanuaril. Alates 14. jaanuarist peab Pärnu sadamasse sisenevatel ja sealt väljuvatel jäämurdja poolt teenindatavatel laevadel olema vähemalt jääklass 1C (*Lloyd's Register*) või samaväärne teiste klassifikatsiooniühingute jääklass ja peamasina võimsus vähemalt 1600kW. Jäämurdja ei teeninda vedurlaev-pargas koosseise.

Veeteede Ameti mitmeotstarbeline laev EVA-316 on Pärnu lahel seni teenindanud laevu juba pea 45 korral.

Kogu jäämurdevõime tagavad Eestis neli laeva. Pärnu lahel murrab jääd Veeteede Ameti mitmeotstarbeline laev EVA-316, mis on ehitatud 1980. aastal Soomes, Savonlinnas. Varujäämurdjaks Pärnu ja Liivi lahel on vedurlaev Protector, mis on ehitatud 1995. aastal Soomes, Turus ja mille omanik on AS Alfons Hakans ning mille kasutamiseks on riigihanke korras sõlmitud leping algavaks jäämurdehooajaks.

Soome lahel on valmis jääd murdma Veeteede Ameti jäämurdja Tarmo, mis on ehitatud 1963. aastal Soomes, Helsingis. Teiseks jäämurdjaks Soome lahel on Tallinna Sadama tütarettevõttele TS Shipping kuuluv Botnica, mis on ehitatud 1998. aastal Soomes, Raumas ja mille kasutamiseks jäämurdetöödeks on riik sõlminud lepingu kümneks aastaks.

Jäämurdja teenuse tellib laeva kapten laevaagendi või reederi kaudu Veeteede Ametilt hiljemalt 12 tundi enne planeeritavat väljumist sadamast või hiljemalt 24 tundi enne saabumist määratud kogunispunkti.

Kehtiva korra järgi on riigi poolt jäämurdjatega teenindatavateks sadamateks talvisel navigatsiooniperioodil Muuga sadam, Tallinna ja Kopli lahe sadamad, Paldiski Põhjasadam, Paldiski Lõunasadam, Kunda sadam ja Sillamäe sadam. Nimetatud sadamaid teenindatakse kuni sadama akvatooriumini. Pärnu sadamat teenindatakse avamere poolt kuni kohani, mis on määratletud koordinaatidega 58° 21,4' N ja 24° 27,0' E. Sadama akvatooriumis korraldab jäämurdetöid sadama valdaja ise.



## Tallinnas toimus rahvusvahelise laevakontrolli organisatsiooni Paris MoU 117. istung

Tallinnas 12.–13. jaanuarini toimunud laevakontrolli Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumi osalisriikide nõukogu istungil arutati laevakontrollireidide tõhustamist ja reeglite ühtlustamist, efektiivsemat ressursikasutust ja vastastikust paremat infovahetust. Samuti planeeriti kohtumisel laevakontrolli-inspektorite ühiseid koolitusi ja kogemuste vahetust.

Kohtumisel leiti, et senisest suuremat rõhku tuleb panna kvaliteetsemale laevakontrolli läbiviimisele ja liikmesriikide ühetaolisele lähenemisele. Lepiti kokku, milliseid indikaatornäitajaid regulaarselt jälgima ja mõõtma hakata. Samuti arutati läbi viimased sisenddokumendid eelseisvaks Montenegro auditiks, millest sõltub selle Aadria mere äärse riigi Paris MoU täisliikmeks saamine.

Paris MoU ühendab endas 27 liikmesriiki, mille tegevuse aluseks on 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis sõlmitud lavakontrolli vastastikuse mõistmise memorandum. Eesti on Paris MoU alaline liige alates 2005.aastast. Paris MoU organisatsioonist lähemalt: <https://www.parismou.org/>.

## GOFREP kolmepoolne nõupidamine Tallinnas

27. jaanuaril 2016. aastal toimus Veeteede Ameti laevaliikluse korraldamise osakonnas Soome lahe laevaettekannete (GOFREP) süsteemi kolmepoolne nõupidamine Venemaa, Soome ja Eesti esindajate vahel. Tehti ülevaade laevaliikluse korraldamise süsteemi toimimisest ja arengutest Soomes, Venemaal ja Eestis, täiendati ja kinnitati GOFREP ühised protseduurid (*DJP – Document of Joint Procedures*).

Lisaks arutati kohtumisel laevaliikluse korraldamise süsteemi võimalikke ühiseid arendusi (elektrooniline trasside planeerimine, operaatorite vahetus, intsidentide informatsiooni vahetus, operaatorite töö hindamine, kliendiküsitluste tulemused ja ettepanekud), Soome poolt algatatud Soome lahe laevaliikluse ohutuse hindamise projekti ning võimalust lendlaevade reiseid korraldamiseks Tallinna ja Helsingi vahel.



Selline hoiatus on ka Veeteede Ameti mitmeotstarbeline laeva EVA-316 pardal. Merereostuse vältimine on muuhulgas ka Veeteede Ameti järelevalveülesannete hulgas



EVA-019, mis detsembris Hundipea sadamas kaile tõsteti, täidab vees olles pidevalt oma ülesandeid – kontrollib meresõiduohutuse nõuete täitmist





*Pärnu sadamas on talvel meedia huvi ja tähelepanu jäämurdetööde vastu ikka suur olnud. Seal seisva EVA-316 pardal on ülesvõtteid filmimas rahvusringhäälingu uudistetoimetuse kaameramees*



*Uue mõõdistuslaeva ehitus Saaremaal käib täie hooga*

## Sadamaregistri rakendustes näeb nüüdsest ka navigatsioonimärke

Nüüdsest on Eesti sadamaregister elektrooniliselt ühendatud navigatsioonimärkide andmekoguga, mis tähendab, et sadama andmestikus kajastuvad ka kõik seal asuvad navigatsioonimärgid. Navigatsioonimärkide andmed kantakse sadamaregistrisse üle automaatselt ja need on nähtavad nii nimekirjana kui ka kaardirakenduses.

Eesti sadamaregistris on hetkeseisuga 182 sadamat, neist 148 meresadamat ja 34 siseveekogude ääres asuvat sadamat. 2015. aastal registreeriti Eestis 11 uut sadamat.

Sadamaregister on andmekogu, mis peab arvestust Eesti sadamate üle, et tagada veeliikluse ohutus, turvalisus ja keskkonnakaitse. Sadamaseaduse kohaselt peab iga sadam olema kantud sadamaregistrisse. Sadamaregister asub internetis aadressil: [www.sadamaregister.ee](http://www.sadamaregister.ee).

Navigatsioonimärkide andekogu sisaldab kõiki Eesti veeteedel liiklemiseks vajalikke navigatsioonimärke ja ka laevateede andmeid. Navigatsioonimärkide andmekogu leiate internetist aadressil: [www.nma.vta.ee](http://www.nma.vta.ee).

## Uus mõõdistuskaater valmib Saaremaal

Saaremaa laevaehitusettevõtte Alunaut OÜ ehitab Veeteede Ametile alumiiniumist katamaraankerega mõõdistuskaatrit.

Alus on 7,3 meetrit pikk ja 3 meetrit lai, süvist on uuel kaatril 0,5 meetrit. Ehitaja paigaldab kaatritele rahvusvahelise hüdrograafiliste mõõdistustööde standardi S-44 kõige kõrgema täpsusklassi saavutamiseks vajaliku mõõdistusaparatuuri, mille hind moodustab ehitatava kaatri kogumaksumusest veidi alla poole. Mõõdistuskaatri kogumaksumus ilma käibemaksuta on 280 000 eurot.

Alus peaks valmima järgmise aasta mais ning seda hakatakse kasutama Eesti sisevetel ja rannikumere nendes piirkondades, kus suuremate laevadega töötamine oleks raskendatud.

## Laevakontroll

Veeteede Ameti inspektorid kontrollisid 2015. a Eesti riigilippu kandvaid laevu 208 korral, neist 193 olid tehnilised ülevaatused ja 15 pistelised kontrollid. Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 492 ettekirjutust, ettekirjutuseta lõppes 86 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni ja päästevarustuse valdkonnas. Meresõiduohutuse ja mereturvalisuse alal viidi läbi 37 auditeerimist. Meretöö ja kalandustöö ülevaatusi tehti 34 korral. Välissadamates (Paris MoU regioonis) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 27 korral. Laevu kinni ei peetud. Kokku tehti 14 ettekirjutust ja ilma ettekirjutusteta läbiti kontroll 19 korral. Eesti on Paris MoU valges nimekirjas, mis näitab Eesti riigilipu all sõitvate laevade kõrget meresõiduohutuse taset, reederite pühendumist selle tõhustamisele ja Veeteede Ameti pühendunud tööd tagamaks laevade vastavust kõikidele rahvusvahelistele ja siseriiklikele nõuetele.

Eesti sadamaid külastanud välisriigi lippu kandvaid laevu kontrolliti mullu vastavalt 2009/16/EÜ direktiivile 191 korral. Vastavalt direktiivile 97/70/EÜ kontrolliti Eesti sadamaid külastanud välisriigi lippu kandvaid kala-laevu 5 korral. Kinni laevu ei peetud.

Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 113 ettekirjutust, ettekirjutusteta lõppes 145 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni ja päästevahendite valdkonnas.

Täpsemat infot laevakontrollide kohta leiab Paris MoU andmebaasist internetis aadressil [http://www.parismou.org/Inspection\\_efforts](http://www.parismou.org/Inspection_efforts).

## Väikelaevad

Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonna (VSLO) inspektorid teostasid 2015. aastal 339 väikelaevade, 473 alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja 5 siseveelaevade tehnilist ülevaatuset. Pistelisi kontrole teostati 76 korral, ühisreide PPA-ga 2 korral ja ühisreide KKI-ga 2 korral. Kokku kontrollisid väike- ja siseveelaevade osakonna inspektorid ülevaatusete, reidide ja pisteliste kontrollide käigus üle tuhande aluse, mille käigus täheldati erinevaid rikkumisi. Eelkõige puudutasid rikkumised nõutava varustuse ja dokumentatsiooni mittevastavust, kus enamikel juhtudel piirduti suulise hoiatusega. Tõsisemate rikkumiste korral, nagu päästevahendite puudumine ja liiklemise ning tasu eest vabaajareiside korraldamise reeglite rikkumine, viidi läbi 7 väärteomenetlust.

VSLO ametnike igapäevatöö lahutamatu osa on meresõiduohutuse alase ennetus-/teavitustöö järjepidevus ja suunatus kõrgemale teadlikkusele. Heameel on tõdeda, et viimastel aastatel on õnnetusjuhtumite arv väikelaevadega minimaalne, olenemata sellest, et igal aastal lisandub registrisse üle 1200 väikelaeva ning väikelaevajuhi tunnistusi väljastatakse pea sama palju. Eks oma rolli mängib siin ka asjaolu, et oleme tõhustanud järelevalvet väikelaevajuhtide väljaõppe üle ning üldine meresõiduohutusala teadlikkus kasvab pidevalt.

Väikelaevade turujärelevalve valdkonnas on meil hea koostöö EMTA tollikontrolli osakonnaga ja samuti Maanteeameti liiklusregistriga, mille tulemusena ei peaks nõuetele mittevastavad veesõidukid turule sattuma ega kasutusele võetama.

## Laevaõnnetused

Möödunud aastal registreeriti Eestis kaks kergelt laevaõnnetust, viis ohtlikku juhtumit ja üks väikelaevaga toimunud õnnetus. Hea on see, et aasta möödus ilma raskete laevaõnnetusteta.

Lühidalt ka juhtumite kirjeldused:

3. jaanuaril toimus ML SCOT TRADERil (lipuriik Inglismaa) kokkupõrge kaiga Muuga sadamast väljumisel, selle põhjuseks oli vööripõtkuri rike (hüdrosüsteemi leke).
5. märtsil oli ML SAILORil (lipuriik Eesti) peamasina rike. Pärast väljumist Hanko sadamast probleemid peamasina töös, põhjuseks peamasina juhtimissüsteemi elektrivarustuse rike.
7. märtsil oli ML DALSLANDil (lipuriik Küpros) kontakt ML ALANDiga haalamise käigus Kunda sadamas.
26. märtsil oli ML ROMANTIKAL (lipuriik Läti) reisiril Tallinnast Stockholmi tulekahju häire, mille põhjustas lahtise tule (küünal) kasutamine reisijate kajutis.
31. mail uppus purjelaev DELPHIN 24 (lipuriik Poola) treeningu käigus Tallinna lähel. Põhjuseks ilmastikutingimuste eiramine. Hiljem on alus veest välja tõstetud.
23. septembril lähenes reisilaev VIKING XPRS (lipuriik Eesti) Tallinna lähel ohtlikult purjelaevale BLUE LARK, see olukord klassifitseerus ohtliku juhtumina.
28. septembril toimus VL JUPITERil (lipuriik Eesti) põhjapuude Kotka lähisel, põhjuseks hilinenud manööver pöördepunktis.
27. oktoobril nihutas VL AMIGO (lipuriik Eesti) merepoid ML FLEVOBORGi pukseerimise käigus Bekkeri sadamasse.

## Sadamate järelevalve

Sadamate järelevalve osakond viis 2015. aastal läbi 48 sadamarajatise turvaülevaatuse ning 58 sadama veeliikluse ohutuse alase ülevaatuse. Läbi vaadati 26 sadamarajatise turvaplani muudatused. Atesteeriti 6 sadamakaptenit ning 6 turvaülemat.

## Meremeeste diplomeerimine

Meremeeste diplomeerimise ja registri büroo teostas 2015. aastal erinevaid toiminguid ja väljastas alljärgnevad dokumendid:

Jrk nr	Dokumendi nimetus	kokku
1	Meresõidudiplom ja -tunnistus	1207
2	Reakoosseisu kutsetunnistus	1455
3	Siseveelaeva laevajuhi diplom ja madruse tunnistus	11
4	Diplomi kinnitusleht	1820
5	Kinnituslehed välisriikide meresõidudiplomitele	54
6	Lootsi kutsetunnistus, (eksameid 5)	5
7	Lootsitasõidu luba, (eksameid 27)	32
8	Soodustusluba (STCW-95)	0
9	Ohutuslase põhikoolituse, turvaalase ja tankerite tunnistused, (nendest tankerite tunnistused 199)	2564
10	VTS operaatori teenistusraamat ja kinnitusleht	0
11	VTS operaatori kutsetunnistus	0
12	Õppe- ja täiendõppekursuste protokollidesse kantud isikute sisestamine meremeeste registrisse	5005
13	Välisriikidest saabunud päringutele vastamine (dokumentide õigsuse kinnitamine)	1372
14	Meremeeste isikuandmete korrigeerimine meremeeste registris	7149
15	Päringute saatmine välisriikidesse meresõidudokumentide õigsuse kontrollimiseks	86

Kehtivate meresõidudokumentidega laevapereliikmeid kokku **9065**

- laevajuhte **1352**
- mehaanikuid **1312**
- mittekonventsionaalsete tunnistustega laeva juhtkonna liikmeid, reakoosseisu liikmeid ja teenindavat personali **6401**

## Laevaregister ja sadamaregister

Laevakinnistusraamatusse on kantud:

1. kaubalaevad: 19 laeva, BT – 33598,2, DW - 47760;
2. reisilaevad: 32 laeva, BT – 37709,78, DW – 11867,06;
3. tehnilised- ja abilaevad: 94 laeva, BT – 23275,35, DW – 18354,7;
4. kalalaevad: 116 laeva, BT – 19805,33, DW – 10341,07;
5. lõbusõidu- ja huvilaevad: 88 laeva, BT - 3296,98, DW – 1748,58;
6. teisaldatavad laevad: 28 laeva, BT – 39069,1, DW - 37552,24.

Laevakinnistusraamatust on kustutatud:

4 tehnilist- ja abilaeva, 5 kalalaeva, 3 lõbusõidu- ja huvilaeva ning 2 ehitatavat laeva (kokku 14 laeva) ning registreeritud on: 1 kaubalaev, 4 kalalaeva, 3 reisilaeva, 3 tehnilist- ja abilaeva ning 2 lõbusõidu- ja huvilaeva ning 2 ehitatavat laeva (kokku 15 laeva).

RHÜT laevade andmekogus on: 49 laeva, BT- 6389, DW – 3326,63.

RHÜT laevade andmekogust on kustutatud 1 laev ja kantud pole ühtegi laeva.

Laevapereta prahitud laevade registris on:

1. reisilaevad: 12 laeva, BT - 345908, DW – 48441,5;
2. tehnilised- ja abilaevad: 3 laeva, BT - 789, DW - 428,89.

Laevapereta prahitud laevade registrist on kustutatud 1 laev ja registrisse on kantud 3 reisilaeva.

Kokku on Eesti Laevaregistris registreeritud 441 laeva, BT – 509670,74, DW – 179820,67.

Laevanimetid on kooskõlastatud 19 korral, kalalaeva pardanumbreid on kooskõlastatud 3 korral

Sadamaregistrisse on 2015. aastal registreeritud 9 uut väikesadamat.

## Meremöödistamine

HELCOM laevateid, Soome lahe, Väinamere ja Liivi lahe laevateid ning ohualasid (sh Heltermaa ja Rukki kanali kordusmöödistamine) oli 2015. a lõpuks vastavalt IHO standardile S-44 möödistatud 2073 km<sup>2</sup> ning kogutud 162 GB andmeid.

Peipsi laevateid ja ohualasid oli 2015. a lõpuks vastavalt IHO standardile S-44 möödistatud (sh Lämmijärve süvendatud laevatee kontrollimöödistamine) 65 km<sup>2</sup> ning kogutud 15 GB andmeid.

Võrtsjärve ohualade ja laevateede möödistamise neljas etapp vastavalt IHO standardile S-44 – möödistatud 21,5 km<sup>2</sup> ja kogutud 7,2 GB andmeid. Möödistusi häiris oluliselt tugev tuul.



## Kartograafia

2015. a on koostatud ja kodulehel avaldatud Eesti digitaalse lootsiraamatu osa 4.1. Loostraamatu eelnevad osad korrigeeritud kord kuus.

Eesti digitaalse lootsiraamatu osa 4.1 inglisekeelne versioon koostatud ja avaldatud kodulehel. Inglisekeelse lootsiraamatu eelnevad osad korrigeeritud kord kuus.

“Navigatsioonimärgid Eesti vetes” igakuiselt korrigeeritud ja avaldatud VA kodulehel.

“Navigatsioonimärgid Eesti sisevetes” igakuiselt korrigeeritud ja avaldatud VA kodulehel.

Navigatsiooniteabe koostamiseks vajaliku informatsiooni kogumine, süstematiseerimine ja analüüs toimus tõrgeteta. Informatsioon on operatiivselt edastatud.

1. Edastatud 56 navigatsioonihoiatust Tallinn-Radio kaudu, sh 6 NAVTEX-i kaudu. Lisaks ainult VA kodulehe kaudu edastati 18 hoiatust.

2. Kodulehel avaldatud kuues bülletäänis „Tedaanded Meremeestele“ edastatud 169 teadeannet.

Koostatud 8 uut ENC kaarti, 21 uut versiooni ENC ja kaasajastatud 289 ENC faili.

Trükitud 7 paberkaarti: kaart nr 744 (100 eks), kaart nr 805 (150 eks), kaart nr 823/INT1794 (150 eks), kaart nr 930/INT1347 (100 eks), kaart nr 950 (100 eks), kaart nr 610/INT1123 (200 eks), kaart nr 632 (150 eks).

Trükitud kaardiatlased “Eesti merekaardid 1. osa” (1000 eks) ja “Eesti merekaardid 2. osa” väikekorrekatuur.

Arendamisel veebirakendus VA hallatavate andmetega ning loomisel INSPIRE direktiivi nõuetest tulenevad ruumandmeteenused.

## Uuest aastast muutuvad riigilõivumäärad

Alates 1. jaanuarist 2016 tuleb lootsi kvalifikatsiooni-eksami vastuvõtmise eest tasuda riigilõivu 250 eurot, lihtsustatud korras lootsi kvalifikatsiooni-eksami vastuvõtmise eest 130 eurot ja lootsitasõidu eksami vastuvõtmise eest 400 eurot. Kui loots või lootsitasõidu loa taotleja ei soorita eksamit, tuleb ka uue eksami vastuvõtmise eest tasuda riigilõivu samas määras, mis esimesel korral.

Alates 1. jaanuarist 2016 kehtib uus, 10 euro suurune riigilõiv järgmistelt toimingutelt:

1. lootsi (mereloots, vanemmereloots, sadamaloots, avamereloots) kutsetunnistuse või lootsitasõidu loa väljastamine või pikendamine;
2. laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatori või vanemoperaatori kutsetunnistuse, teenistusraamatu või teenistusraamatu kinnituslehe väljastamine;
3. väiksema kui 50-se kogumahutavusega laeva rannasõidukipri tunnistuse väljastamine;
4. väiksema kui 200-se kogumahutavusega laeva vahitüürimehe tunnistuse väljastamine;
5. väiksema kui 200-se kogumahutavusega laeva kipri tunnistuse väljastamine;
6. raadioside operaatori või piirangutega raadioside operaatori tunnistuse väljastamine;
7. laevaelektriku, vanemmadruse, vahimadruse, madruse, siseveelaeva madruse, laevamotoristi, vanemmotoristi, laeva külmutusseadmete masinisti, kiirvalvepaadi vanema,

- päästevahendite ja valvepaadi vanema, päästeparve vanema või laevakoka tunnistuse väljastamine;
8. laeva turvaülema tunnistuse väljastamine;
9. laevapere liikme meresõidudiplomi või kutsetunnistuse kinnituslehe ja siseveelaeva laevajuhi diplomi kinnituslehe väljastamine;
10. laevapere liikme täiendusõppekursuse läbimist tõendava tunnistuse väljastamine;
11. väikelaeva raadiosideoperaatori tunnistuse väljastamine.

Uuest aastast kehtib uus, 20 euro suurune riigilõiv järgmistelt toimingutelt:

1. laevapere liikme meresõidudiplomi või siseveelaeva laevajuhi diplomi väljastamine;
  2. väiksema kui 750 kW peamasinate koguvõimsusega mootorlaeva vanemmehaaniku tunnistuse väljastamine;
  3. laevapere liikme soodustusloa väljastamine.
- Isiku sadamakaptenina, sadama turvaülemana ja sadamarajatise turvaülemana atesteerimiseks esitamise eest tuleb tasuda riigilõivu uuest aastast 75 eurot.

Kõikide 1. jaanuarist 2016 kehtivate Veeteede Ameti toimingute riigilõivumääradega saab tutvuda Riigi Teatajas Riigilõivuseaduse 5. jao §-des 180-201.

## **Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. aasta määruse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord“ muutmise**

Muudatustega täpsustatakse kaubalaeva agendi või kapteni teavitamiskohustust. Peamise muudatusena kehtestatakse kaubalaevade puhul kohustus edastada munsterroll ja reisijate nimekiri elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu Politsei- ja Piirivalveametile enne laeva saabumist sadamasse nagu seda juba tehakse reisi- ja merematkelaevade puhul. Muudatus võimaldab Politsei- ja Piirivalveametil senisest tõhusamalt teha reisijate ja laevapere liikmete eelkontrolli ning selle alusel otsustada, kas kaubalaevale piirikontrolli tegemine on vajalik.

Lisaks asendatakse määruse lisa 1 ülddeklaratsiooni vorm uue vormiga. See viiakse vastavusse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) kehtestatud ülddeklaratsiooni vormi tekstile. Samuti täiendatakse ülddeklaratsiooni vormi kahe lahtriga, kuhu on võimalik esitada andmed laeva tegelike süviste kohta vööris ja ahtris. Nimetatud muudatus võimaldab andmeid edastada elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu. Selle eesmärk on laevaagendi ja sadama pidaja vahelise andmevahetuse hõlbustamine.

## **Majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. aasta määruse nr 233 „Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded“ muutmise**

Detsembri algusest muutusid klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded. Mitmed SOLAS konventsioonist tulenevad senised nõuded on kaotanud kehtivuse ning seetõttu ei pea neid enam järgima. Uue kohustusena hakkavad kehtima nõuded laeva pardal olevatele sidevahenditele. Olulisemaks on kohustus, mille kohaselt kõigilt laevadelt kogumahutavusega 500 ja enam ning kõigilt reisilaevadelt nõutakse kahe VHF raadiojaama komplekti olemasolu. Laevadel kogumahutavusega alla 500 võib olla üks VHF raadiojaama komplekt.

Samuti täiendati määrust laeva uppumatuse ja püstuvuse peatükiga, mille olulisimaks nõudeks on laeva kreenikatsete regulaarne läbiviimine. Laevad peavad olema uutele nõuetele vastavusse viidud esimeseks ülevaatuseks pärast muudatuste jõustumist.

## **Majandus- ja kommunikatsiooniministri 11. veebruari 2003. aasta määruse nr 28 „Laevatavatel sisevetel liiklemise kord“ muutmise**

Määruse paragrahvi 15 täiendatakse Euroopa sisevete eeskirjast (CEVNI) tuleneva nõudega, mille järgi tuleb

laevade kiiruse valikul vältida kahjustusi teistele laevadele. Määruse muudatustega on täpsustatud, mida mõeldakse ohutu kiiruse all.

Nimelt peab laev reguleerima oma kiirust nii, et saaks vältida ülemäärase lainetuse või vaakumi tekitamist, mis omakorda võib põhjustada kahjustusi seisvatele või käigus olevatele laevadele või rajatistele. Kiirust tuleb vähendada piisava ajavaruga, seejuures ei tohi laeva kiirus langeda alla kiiruse, mis on vajalik laeva ohutuks tüürimiseks. Ohutu kiiruse teema on olnud näiteks Emajõel, Tartu piirkonnas viimastel aastatel silmatorkav probleem ja tekitanud arusaamatusi.

## **Majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. juuli 2009. aasta määruse nr 78 „Laevaheitmete ja lastijäätmete üleandmise ja vastuvõtmise korralduslikud nõuded“ muutmise.**

Jäätmeseaduse muudatusest tulenevalt korrigeeritakse määruses olevaid viiteid teistele õigusaktidele ning uuendatakse määruse seniseid lisasid. Lisas 1 olevat tabelit täiendatakse veeruga, kuhu tuleb märkida info heitmete kohta, mis anti ära viimases heitmete üleandmise sadamas. Lisas 3 tehakse redaktsioonilised muudatused (pealkirja muudatus).

Muudatusega vähendab riik sadama pidajate kohustusi, sest kui varem pidi esitama aruande kalendriaasta jooksul sadamas vastuvõetud laevaheitmete ja lastijäätmete kohta kokku kolmele riigiasutusele, siis nüüd tuleb see esitada vaid Keskkonnaametile. Varasemalt pidi sadama pidaja esitama aruande ka Veeteede Ametile ning Veterinaar- ja Toiduametile. Sadama pidajal tuleb endiselt esitada aruanne üks kord aastas aruandeperioodi järgneva aasta 20. jaanuariks.

## **Majandus- ja kommunikatsiooniministri 11. veebruari 2003. aasta määruse nr 27 „Alla 24-meetrise pikkusega laeva minimaalse vabaparda määramise nõuded“ muutmise**

Muudatustegavõetakse minimaalsevabapardamääramisel kerepikkuse asemel aluseks laeva pikkus analoogselt 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni nõuetega, mis sätestab vabaparda määramise nõuded laevadele pikkusega 24 meetrit ja enam. Muudatusega kohaldub määrus ka nendele laevadele, mille pikkus on alla 24 meetri, kuid mille kerepikkus on 24 meetrit või enam – selliseid laevu on hetkel laevaregistris 22.

Veel võetakse minimaalse vabaparda määramisel aluseks laeva pikkus, mis on üldjuhul alati väiksem suurus, kui kere pikkus. Sellest tulenevalt oli varem kehtinud määrase redaktsiooni kohaselt arvatud minimaalsed vabaparda kõrgused suuremad, kui seda on muudatuste kohaselt arvatud minimaalsed vabaparda kõrgused. Seetõttu ei ole ka seni kehtinud vabapardaid vajalik ümber arvutada, kuna laevad on juba ehitatud selliselt, mis muudatuste kohaseid minimaalse vabaparda nõudeid täidavad.

Määruse muutmisel on mõju õigusselgusele, sest muudatusega likvideeritakse õiguslik ebamäärasus määruse kohaldamisel nende laevade osas, mille pikkus on alla 24 meetri (seega ei saa kohaldada 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni), kuid mille kerepikkus ei ole alla 24 meetri. Ka

volitatud klassifikatsiooniühingud kasutavad alla 24 meetrise pikkusega laevade vabaparda määramise alusena laeva pikkust, mitte aga kogupikkust või kere pikkust.

Määruse muudatuse rakendamine ei ole seotud täiendavate riigipoolsete tegevustega, kuna olemasolevaid vabapardaid ei ole vaja üle arvutada ning laevadele väljastatakse üleminekusätte kohaselt uus vabapardamärgi tunnistus järgmisel täisülevaatusel (millal väljastatakse laevale ka tavapäraselt uus tunnistus). Alla 24 meetri pikkusega laevade reederitele ei kaasne kulutusi seoses uute muudetud vabapardamärgi tunnistuste väljastamisega, kuna senised tunnistused jäävad kehtima kuni laevale väljastatakse uus muudetud sõnastuses vabapardamärgi tunnistus järgmise täisülevaatuses käigus.

## Veeteede Ametisse on saabunud järgmised IMO ringkirjad:

1. MEPC.2/Circ.21 (1.12.2015) - Provisional categorization of liquid substances in accordance with MARPOL ANNEX II and the IBC code;
2. MSC/Circ.686 (2.06.1995) - Guidelines on the means of access to structures for inspection and maintenance of oil tankers and bulk carriers;
3. MSC.1/Circ.1120/Corr.1 (6.11.2015) - Unified interpretations of SOLAS chapter II-2, the FSS Code, the FTP Code and related fire test procedures (Corrigendum);
4. MSC.1/Circ.1517 (30.10.2015) - Carriage of dangerous goods the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code (Contact information for the designated national competent authority);
5. MSC.4/Circ.229 (20.11.2015) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – Acts reported during October 2015);
6. MSC.4/Circ.228 (5.11.2015) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – Acts reported during September 2015);
7. MSC.4/Circ.227 (5.11.2015) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – Acts reported during August 2015);
8. MSC.4/Circ.226 (4.11.2015) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – Acts reported during July 2015);
9. MSC.5/Circ.13/Rev.2 (9.11.2015) - Resolution A.950(23) – Maritime Assistance Services (MAS), Information on Maritime Assistance Services (MAS);
10. AFS.1/Circ.63 (27.11.2015) - International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (Accession by Viet Nam);
11. BC.1/Circ.73 (26.10.2015)- Contact names and addresses of the offices of designated national competent authorities responsible for the safe carriage of grain and solid bulk cargoes;
12. BUNKERS.1/Circ.73 (12.10.2015) - International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Djibouti);
13. BWM.2/Circ.57 (3.12.2015) - International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Thirty-third meeting (regular) of the GESAMP\* – Ballast Water Working Group established in accordance with the Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances (G9) to be held from 23 to 27 May 2016 at IMO Headquarters);
14. FAL.1/Circ.109 (1.12.2015) - Convention on facilitation of international maritime traffic, 1965, as amended (Accession by Antigua and Barbuda);
15. IMSO.1/Circ.95 (7.12.2015) - Convention on the international mobile satellite organization, 1976 (Accession by Ecuador);
16. LC.4/Circ.31 (1.12.2015) - 1996 protocol to the convention on the prevention of marine pollution



- by dumping of wastes and other matter, 1972 (Accession by Antigua and Barbuda);
17. LC-LP.1/Circ.74 (16.11.2015) - Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972, and its 1996 protocol (Announcement of the introduction of an online reporting system for annual reports of dumping of wastes or other matter at sea);
  18. TM.2/Circ.149 (12.10.2015) - International convention on tonnage measurement of ships, 1969, (Accession by Djibouti);
  19. PMP.1/Circ.208 (2.12.2015) - International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto optional annex IV (Acceptance by Honduras);
  20. PMP.5/Circ.208 (12.10.2015) - International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto optional annex V (Acceptance by Djibouti);
  21. PMP.6/Circ.74 (2.12.2015) - International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto optional annex III (Acceptance by Honduras);
  22. SLS.12/Circ.149 (4.12.2015) - International convention for the safety of life at sea, 1974, Correction of editorial errors in the text of the 2015 amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) (MSC.370(93));
  23. SLS.14/ Circ.577 (3.11.2015) - International convention for the safety of life at sea, 1974, Equivalent arrangements accepted under regulation I/5 Communication by the Government of the United KingdomSUA.3/Circ.36 (1.12.2015) - Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Accession by Antigua and Barbuda);
  24. STCW.2/Circ.64 (3.12.2015) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (stcw), 1978, as amended (Communication received from the Government of the United Kingdom on behalf of the Government of the Isle of Man);
  25. SUA.4/Circ.32 (1.12.2015) - Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Accession by Antigua and Barbuda).

IMO ringkirjadega on võimalik tutvuda IMO kodulehel:  
[webaccounts.imo.org](http://webaccounts.imo.org)

Varsti ilmuvad IMO väljaanded:  
<http://www.imo.org/Publications/Pages/FutureTitles.aspx>

IMO väljaandeid on võimalik soetada siit:  
[https://shop.imo.org/b2c\\_shop/b2c/init.do](https://shop.imo.org/b2c_shop/b2c/init.do)

IMO uudiskirjad leiab siit:  
<http://www.imo.org/MediaCentre/NewsMagazine/Pages/Home.aspx>

Statistikatabelid Eesti laevaregistrid /  
Tables of Statistics Estonian Ship Registers

1. Laevaregister/Ship Register

**MERELAEVAD/ SEAGOING VESSELS**

<b>Kaubalaevad</b> <i>Merchant Ships</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> Gross tonnage of 100 and above	15	33305,00	47415,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	2	61,20	65,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>17</b>	<b>33366,20</b>	<b>47480,00</b>
<b>Reisilaevad</b> <i>Passenger Ships</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> Gross tonnage of 100 and above	18	36922,00	11718,80
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	7	357,00	63,38
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>37279,00</b>	<b>11782,18</b>
<b>Tehnilised ja abilaevad</b> <i>Technical and Auxiliary Ships</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> Gross tonnage of 100 and above	34	21548,68	17978,15
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	51	1493,87	329,34
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>85</b>	<b>23042,55</b>	<b>18307,49</b>
<b>Kalalaevad</b> <i>Fishing Vessels</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> Gross tonnage of 100 and above	41	17704,00	9294,97
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	63	1973,33	966,80
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>104</b>	<b>19677,33</b>	<b>10261,77</b>
<b>Lõbusõidu- ja huvilaevad</b> <i>Pleasure and Tour Ships</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> Gross tonnage of 100 and above	2	2766,37	1534,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	84	516,61	211,08
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>86</b>	<b>3282,98</b>	<b>1745,08</b>
<b>Merelaevad laevaregistris</b> <i>Seagoing Ships Register</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> Gross tonnage of 100 and above	110	112246,05	87940,92
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	207	4402,01	1635,60
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>317</b>	<b>116648,06</b>	<b>89576,52</b>



**SISEVEELAEVAD/ INLAND VESSELS**

<b>Kaubalaevad</b> <i>Merchant Ships</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	2	232,00	280,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>232,00</b>	<b>280,00</b>
<b>Reisilaevad</b> <i>Passenger Ships</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	1	236,00	55,20
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	6	194,78	29,68
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>430,78</b>	<b>84,88</b>
<b>Tehnilised ja abilaevad</b> <i>Technical and Auxiliary Ships</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	0	0,00	0,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	9	232,80	47,21
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>232,80</b>	<b>47,21</b>
<b>Kalalaevad</b> <i>Fishing Vessels</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	0	0,00	0,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	12	128,00	79,30
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>128,00</b>	<b>79,30</b>
<b>Lõbusõidu- ja huvilaevad</b> <i>Pleasure and Tour Ships</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	0	0,00	0,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	14,00	3,50
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>14,00</b>	<b>3,50</b>
<b>Siseveelaevad laevaregistris</b> <i>Inland Ships Register</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	3	468,00	335,20
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	29	569,58	159,69
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>1037,58</b>	<b>494,89</b>
<b>Laevaregister/Ship Register</b>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	113	112714,05	88276,12
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	236	4971,59	1795,29
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>349</b>	<b>117685,64</b>	<b>90071,41</b>

**2. Ehitatavate laevade registrisse kantud teisaldatavad ja ehitatavad laevad**  
**Non-propelled and under Construction Ships Entered to the Register of Ships Under Construction**

**MERELAEVAD/ SEAGOING VESSELS**

<b>Ehitatavad laevad</b> <b><i>Ships under Construction</i></b>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	1	105,00	0,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>105,00</b>	<b>0,00</b>

<b>Teisaldatavad laevad</b> <b><i>Non-propelled Ships</i></b>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	11	34104,73	35345,50
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	7	252,00	904,14
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>34356,73</b>	<b>36249,64</b>

**SISEVEELAEVAD/ INLAND VESSELS**

<b>Teisaldatavad laevad</b> <b><i>Non-propelled Ships</i></b>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	7	4585,37	1260,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	2	22,00	42,60
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>4607,37</b>	<b>1302,60</b>

**Ehitatavate laevade registrisse kantud teisaldatavad ja ehitatavad laevad**  
**Non-propelled and under Construction Ships Entered to the Register of Ships Under Construction**

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	19	38795,10	36605,50
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	9	274,00	946,74
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>39069,10</b>	<b>37552,24</b>



## LAEVAKINNISTUSRAAMAT / SHIP'S REGISTRATION BOOK

1. / 2 .	Laevade arv <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus <i>Gross tonnage</i>	Kandevõime <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	132	151509,15	124881,62
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	245	5245,59	2742,03
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>377</b>	<b>156754,74</b>	<b>127623,65</b>

### 3. Laevapereta prahitud laevade register *Register of Barbeboate Chartered Ships*

#### MERELAEVADI/ SEAGOING VESSELS

##### Laevapereta prahitud reisilaevad *Bareboat Chartered Passenger Ships*

	Laevade arv <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus <i>Gross tonnage</i>	Kandevõime <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	12	345908,00	48441,50
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>345908,00</b>	<b>48441,50</b>

##### Laevapereta prahitud tehnilised ja abilaevad *Bareboat Chartered Technical and Auxiliary Ships*

	Laevade arv <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus <i>Gross tonnage</i>	Kandevõime <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	3	789,00	428,89
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>789,00</b>	<b>428,89</b>

##### Laevapereta prahitud laevade register *Register of Barbeboate Chartered Ships*

	Laevade arv <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus <i>Gross tonnage</i>	Kandevõime <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	15	346697,00	48870,39
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>346697,00</b>	<b>48870,39</b>

4 RHÜT laevade andmekogu /  
Register of Ship FSAD

**MERELAEVAD/ SEAGOING VESSELS**

**Riigihaldusülesandeid täitvad laevad**  
***Ships Fulfilling State Administrative Duties***

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	4	6113,00	3240,40
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	40	176,00	72,63
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>44</b>	<b>6289,00</b>	<b>3313,03</b>

**SISEVEELAEVAD/ INLAND VESSELS**

**Riigihaldusülesandeid täitvad laevad**  
***Ships Fulfilling State Administrative Duties***

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	0	0,00	0,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	5	100,00	13,60
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>100,00</b>	<b>13,60</b>

**Riigihaldusülesandeid täitvad laevad (mere- ja siseveelaevad)**  
***Ships Fulfilling State Administrative Duties (seagoing - and inland vessels)***

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	4	6113,00	3240,40
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	45	276,00	86,23
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>49</b>	<b>6389,00</b>	<b>3326,63</b>



## EESTI LAEVAREGISTRID / ESTONIAN SHIP REGISTRATERS

1. - 4 .	Laevade arv <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus <i>Gross tonnage</i>	Kandevõime <i>Deadweight</i>
<b>kogumahutavusega 100 ja üle selle</b> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	151	504319,15	176992,41
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	290	5521,59	2828,26
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	441	509840,74	179820,67

Andmed on esitatud seisuga 01. jaanuar 2016

*The data are presented as at 1<sup>st</sup> January, 2016*



Riigi jäämurdja Tarmo on sel talvel seisnud Hundipea sadamas ootevalmis, sest Soome laht ei ole jäätunud

**Reisijakohti reisilaevadel/  
Passenger Seats on Passenger Ships**

**Merelaevad**  
*Seagoing Passenger Ships*

<b>Laeva nimi</b> <i>Name of ship</i>	<b>Reisijakohtade arv</b> <i>No of Passenger Seats</i>
ABRO	24
AEGNA	93
AMALIE	100
BALTIC QUEEN	2800
BLUE SIRIUS	32
ELINA	23
FORTE	12
HARILAIID	150
HELGE	36
HIIUMAA	600
HOPPET	46
IRIS	50
JENNY KRUSE	36
JUKU	47
JÖNN	102
KAJSAMoor	60
KAROLIN	365
KATHARINA	97
KULGU	60
KÖRGELAID	190
LIISI	150
LIIVI	10
MERILIN	405
MONICA	196
MUHUMAA	690
NAUTIC	25
ORMSÖ	200
REET	157
REGAL STAR	80
REGULA	400
ROMANTIKA	2500
RUNÖ	60
SAAREMAA	600
SEA WIND	119
SILJA EUROPA	1200
ST. OLA	480
STAR	2080
STEFANI	47
SUPERSTAR	2080
VESTA	36
VICTORIA I	2500
VIKING XPRS	2500
WRANGÖ	74
<b>Kokku / Total</b>	<b>21512</b>

**Siseveelaevad**  
*Inland Passenger Ships*

<b>Laeva nimi</b> <i>Name of ship</i>	<b>Reisijakohtade arv</b> <i>No of Passenger Seats</i>
AHTI	30
KOIDULA	50
LONNY	35
PEGASUS	150
RANNAPIIGA	28
VANEMUINE	138
<b>Kokku / Total</b>	<b>431</b>

**Reisijakohti kokku: 21946**  
**Total number of Passenger Seats**



# Eesti laevaregistritesse kantud laevade vanuseline koosseis ja protsentuaalne jaotumine

## *Age of Ships Listed in Estonian Ship Registers and the percental distribution*

### Eesti laevaregistritesse kantud laevade vanuseline koosseis

*Age of Ships Listed in Estonian Ship Registers*

#### Registri alajaotus

*Subdivision of the Register*

#### Laevade vanus/ Age of Ships

	kuni 5 aastat up to 5 years	5 - 10 aastat 5 to 10 years	10 - 15 aastat 10 to 15 years	15 - 20 aastat 15 to 20 years	20 - 25 aastat 20 to 25 years	25 - 30 aastat 25 to 30 years	30 ja enam aastat 30 and more years
<b>Kaubalaevad</b>	<u>2</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>3</u>	<u>5</u>	<u>7</u>
<i>Merchant Ships</i>	0	0	0	0	1	0	1
<b>Reisilaevad</b>	<u>4</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>2</u>	<u>0</u>	<u>2</u>	<u>10</u>
<i>Passenger Ships</i>	1	0	1	2	0	0	9
<b>Tehnilised ja abilaevad</b>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>4</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>3</u>	<u>23</u>
<i>Technical and Auxiliary Ships</i>	6	6	9	2	5	6	26
<b>Kalalaevad</b>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>4</u>	<u>7</u>	<u>28</u>
<i>Fishing Vessels</i>	0	0	1	6	7	19	42
<b>Lõbusõidu- ja huvilaevad</b>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1</u>
<i>Pleasure and Tour Ships</i>	6	8	24	22	2	5	19
<b>Teisaldatavad ja ehitatavad laevad</b>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>3</u>	<u>15</u>
<i>Bareboat Chartered Passenger Ships</i>	2	1	0	1	0	0	5
<b>Laevapereta prahitud reisilaevad</b>	<u>0</u>	<u>7</u>	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>1</u>
<i>Bareboat Chartered Passenger Ships</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Laevapereta prahitud tehnilised ja abilaevad</b>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1</u>
<i>Bareboat Chartered Technical and Auxiliary Ships</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>RHÜT laevad</b>	<u>2</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>2</u>
<i>Ships Fulfilling State Administrative Duties</i>	0	21	6	10	7	0	1
	<b><u>11</u></b>	<b><u>10</u></b>	<b><u>7</u></b>	<b><u>6</u></b>	<b><u>9</u></b>	<b><u>20</u></b>	<b><u>88</u></b>
<b>Kokku / Total :</b>	<b>15</b>	<b>36</b>	<b>41</b>	<b>43</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>103</b>

#### **Märkus:**

Murru lugejas on laevad kogumahutavusega 100 ja üle selle.

Murru nimetajas on laevad kogumahutavusega alla 100.

#### **Note:**

*The numerator of the fraction contains the vessels with gross tonnage of 100 and above.*

*The denominator of the fraction contains the vessels with gross tonnage less than 100.*

**Eesti laevaregistritesse kantud laevade jaotumine protsentuaalselt***The percental distribution of Ships entered to the Estonian Ships Registers*

<b>Registri alajaotus</b> <i>Subdivision of the Register</i>	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Laevade arv %-des</b> <i>Number of Ships %</i>
<b>Kaubalaevad</b> <i>Merchant Ships</i>	19	4,31
<b>Reisilaevad</b> <i>Passenger Ships</i>	32	7,26
<b>Tehnilised ja abilaevad</b> <i>Technical and Auxiliary Ships</i>	94	31,31
<b>Kalalaevad</b> <i>Fishing Vessels</i>	116	26,30
<b>Lõbusõidu- ja huvilaevad</b> <i>Pleasure and Tour Ships</i>	88	19,95
<b>Teisaldatavad ja ehitatavad laevad</b> <i>Non-propelled and under Construction Ships</i>	28	6,35
<b>Laevapereta prahitud reisilaevad</b> <i>Bareboat Chartered Passenger Ships</i>	12	2,72
<b>Laevapereta prahitud tehnilised ja abilaevad</b> <i>Bareboat Chartered Technical and Auxiliary Ships</i>	3	0,68
<b>RHÜT laevad</b> <i>Ships Fulfilling State Administrative Duties</i>	49	11,11

**Kokku/ Total : 441**