



VEETEDE AMETI  
**TEATAJA**





## VEETEED E AMETI TEATAJA 2016/4

Laevanduse konkurentsivõime  
töögrupp on aruteludega  
lõpusirgel

**3**

Uudised

**4**

Kokkuvõtte 2016. aastast

**8**

IMO ringkirjad

**10**

Merekeele nõukoda  
merekultuuriaastal

**13**

Meresõidudiplomite ja -tunnis-  
tuste kehtetuks tunnistamine

**15**

Eesti laevaregistrid

**16**

Toimetus:  
Malle Hunt  
Priit Põiklik  
teave@vta.ee

## Hea lugeja!

2016. aasta – merekultuuriaasta – on läbi saanud, kuid see ei tähenda, et alanud 2017. aastal merendus vähem fookuses oleks. Heameel on tõdeda, et alanud laste ja noorte kultuuriaasta annab meile võimaluse pöörata rohkem tähelepanu kõigele, mis seotud nooruse, järelkasvu ja haridusega. Veeteede Amet jätkab ka sel aastal varasemate traditsioonidega, et Euroopa merepäeval maikuus on paljudele koolinoortele avatud meie laevade uksed Hundipea sadamas.

Jätkame ka seda traditsiooni, et erinevatel merega seotud üritustel on kohal meie ameti esindajad, kes pakuvad ekstra lastele mõeldud mängulist meresõiduohutuse alast infot värviraamatu näol, näitavad ette, kuidas õigesti ka kõige väiksematele päästevesti selga panna ning kutsuvad juba varases eas kõiki mere ja meresõidu vastu huvi tundma.

On ju näiteks väikelaevajuhiload Eestis selline riiklik tunnistus, mida saab taotleda ja vastavad eksamid ära teha juba 15 aasta vanuselt.

Merendusest annab meile sel aastal kindlasti rohkem põhjust kõnelda ka see, et oma tööst teeb juba kokkuvõtteid Veeteede Ameti juurde moodustatud laevanduse konkurentsivõime töögrupp, mille ülesanne on analüüsida keskkonda ja teha valitsusele ettepanekud, kuidas saaks kaubalaevu rohkem Eesti lipu alla tuua ning seeläbi meie majandust edendada ja üldist heaolu tõsta.

Käesolevast teatajast leiate kokkuvõtted meie tegevustest numbrite keeles. Märkimist väärib ka see, et käesolev Veeteede Ameti Teataja on viimane, mis iseseisva elektroonilise trükisena ilmub. Nimelt on meil plaan tulla juba uue, 2017. aasta esimese teataja numbriga välja koostöös TTÜ Eesti Mereakadeemiaga, kes koos oma toetajatega annab välja ajakirja Meremees. Oleme sellise otsuse teinud, sest loodame, et info, mida me riikliku meredministratsioonina omame ja jagada soovime, leiab seeläbi rohkem lugejaid.

Rene Arikas  
peadirektor



# Laevanduse konkurentsivõime töögrupp on aruteludega lõpusirgel



Töögrupi juht Eero Naaber  
Foto: Priit Põiklik/Veeteede Ameti kommunikatsioonijuht

Veeteede Ameti põhimääruse järgi on meie ülesandeks peamiselt järelevalve merenduses toimuva üle ning navigatsiooni korraldamine. Seetõttu võiks ka õigustatult küsida, miks just riiklik mereadministratsioon on võtnud eest vedada Eesti laevanduse konkurentsivõime teematikat ja juhtinud töögrupp, mis selle võimekuse tõstmist analüüsib, erinevaid osapooli kokku viib ja lahendusi välja pakub.

Vastus on tegelikult lihtne – Eesti on väike riik, meie piiratud ressursid ei võimalda igaks tegevuseks eraldi ametkonda luua või eraldi inimesi palgata. Kuna Veeteede Ametis on olemas kompetents, teadmised ja ka ülevaade sellest, mis mujal maailmas laevanduse valdkonnas toimub, siis on ka päris loomulik, et just siin seda kõike tehakse.

2016. aasta juunis loodi majandus- ja taristuminister Kristen Michali otsusega töögrupp, millel on suured ambitsioonid. Eesmärk oli töötada välja uus merenduse maksurežiim – kaaluda tonnaažimaksu sisseviimist

laevandusettevõtetele eesmärgiga pakkuda välja detailne lahendus, milles n-ö riiklikud osapooled ka kokuleppele jõuaks. Seati ka tähtaeg – veebruar 2017, kui töögrupp pidi oma lõpparuande juba valitsusele esitama. Paraku on aga töö osutunud mahukamaks ning ega kõik meie partnerid pole olnud ka eriti innukad neid ettepanekuid läbi analüüsima.

Töögrupp ongi nüüdseks oma tööga üsna lõpusirgele jõudnud. Oodatakse veel mõningaid seisukohti Sotsiaalministeeriumilt, et täpsustada võimalikke valikukohti meremeeste sotsiaalkindlustust puudutavas. On selge, et tegelikult peaks kõik otsused – nii reederite maksustamist, meremeeste maksustamist ja sotsiaalkindlustust, laevaregistreid kui ka elamislubasid puudutavat – korraga ära tegema. Siis oleks kogu see teematika tervikuna lukus ja saaksime asuda kõigepealt seadusandlust muutama ning seejärel ka kogu ettevõtmist ellu rakendama. Oleme teinud ka turu-uuringu ning saanud sealt head tagasisidet, milline oleks tegelikult reederite valmisolek Eesti lipu kasuks otsustada.

Arvutuste kohaselt suureneks Eesti riigi maksutulu 20-aastasest perspektiivis Eesti lipu all sõitva 250 laeva pealt 245 miljonit eurot, mis tähendaks SKT

1,1-protsendilist suurenemist. Üks Eesti lipu all seilav keskmise suurusega kaubalaev tooks riigile registritasudena ning sertifikaatide väljastamise ja muude tegevustega 20 000–25 000 eurot aastas.

Kui me 2016. aasta alguses kogu protsessi kaardistama hakkasime, mis pidi tipnema laevade Eesti lipu alla toomiseks kõikide eelduste loomisega, siis panime eesmärgiks küllalt ambitsioonikalt 2018. aasta oktoobri, kuid vahepeal on nii mõndagi toimunud. Nüüd on tööd juurde tulnud, eelkõige arvestades Eesti Euroopa Nõukogu eesistumist, sest paljud ametnikud on sellega seotud. Maksusüsteemi küsimused, konventsioonide ratifitseerimine, sotsiaalkindlustus, elamislubade teema – nendes peavad olema intensiivselt kaasatud kõik vastavad ametkonnad.

Tuleb veelkord rõhutada, et tegemist on plaanidega, mis vajavad veel selgeid poliitilisi otsuseid valitsuse ja Riigikogu tasandil. Tuleb ühiselt pingutada nende eesmärkide nimel. Meie riigi kõige olulisem eesmärk on rahva heaolu tõstmine, jätkusuutliku tuleviku tagamine ja rahvusriigi säilimine. Antud juhul siis merenduse ja laevade Eesti lipu alla toomise kaudu.

Mõtted pani kirja Priit Põiklik.



Suurtest laevadest on Tallinki parvlaevad Eesti lipu all. Kaubalaevu aga paraku pole. Foto: Priit Põiklik

## Punast raketti ilutulestikuks ei kasutata

Veeteede Amet tuletab meelde, et punaste signaalrakettide kasutamine uusaastapidustustel või mistahes muul ajal ilutulestikuks, lõbu pärast või mõnel teisel põhjusel ei ole lubatud ning on karistatav.



Laevadel ja paatidel nõutavad pürotehnilised vahendid – langevarjuraketid, tõrvikud jms on mõeldud kasutamiseks ainult hädaolukorras. Iga välja lastud punase signaalraketi nägemisel või sellise raketi märkamisel teada saades on päästjad kohustatud infot kontrollima ning vajadusel algatama otsingu- ja päästeoperatsiooni.

Kui signaalraketi laskmine polnud põhjendatud, ootab aga raketi väljalaskjat ees karistus. Seadus keelab punase signaalraketi põhjendamatu kasutamise ning karistusseadustiku § 269 määrab selle eest sanktsiooniks rahatrahvi kuni sada trahviühikut ehk 400 eurot või aresti.

Seega tuleb hoida oma pürotehnilised vahendid valmis kasutamiseks siis, kui neid tõepoolest vaja on. Paneme kõigile südamele, et ilma põhjuseta ja vastutustundetult punase raketi väljalaskmine ja sellele järgnev päästjate reageerimine võib takistada või pikendada abi saabumise aega tõelise abivajajani. Seega võib punase raketi ebaseaduslik kasutamine seada ohtu kellegi elu.

## Hundipea sadamas on hoiul rariteetsed hiigelankrud

Novembri keskpaiku Naissaare juurest merest välja toodud hiiglaslikud ankrusüsteemid jäävad kevadeni Hundipea sadama kaile ja need viiakse meremuuseumi juurde Lennusadamasse, kui muuseum on ankrute konserveerimise ja väljapaneku suhtes otsuse langetanud.

Muinsuskaitseamet on leiu üle vaadanud ja asunud koostama konserveerimisplaani. Praegu oleme koostöös meremuuseumi ja muinsuskaitseametiga otsustanud, et ankrud võivad kevadeni meie juures hoiul olla. Selle aja jooksul peaks meremuuseum jõudma läbi mõelda leiu võimaliku eksponeerimise ja muinsuskaitsejad omakorda ka konserveerimistööd planeerida.

Meremuuseum vajab ka pisut aega, et läbi mõelda, kuidas ja kuhu neid

paigutada, sest tegemist on suuremõõtmeliste esemetega. Praegu on kokku lepitud, et aprillis viiakse need laevaga meremuuseumi juurde Lennusadamasse.

Kui merevägi tänavu suvel Naissaarest lõunas merepõhjast suured ankruid meenutavad objektid avastas, mõistatasid spetsialistid hulk aega, milline on olnud nende päritolu ja milleks neid kunagi kasutati.

Veeteede Ameti laeva „EVA-316“ kapten Armin Sirelpuu, kes objektide meresügavusest väljatõstmist juhtis, arvas kohe, et tegemist pole laevaankrute, vaid pigem poiankrutega. Ka teised meie navigatsioonimärgistuse asjatundjad hindasid kohe, et tegu on unikaalse leiuga, mida võiks edaspidi igal juhul museaalina eksponeerida, et neid näeks kõik huvilised.



Rariteetsed ankrud toodi Tallinna lahe põhjast välja Veeteede Ameti mitmetarbelise laeva „EVA-316“ pardal  
Foto: Veeteede Ameti arhiiv

## MOTi uus struktuur

Küsisime meresõiduohutuse teenistuse (MOT) juhatajalt Marek Raugilt, miks on neil jaanuari algusest uus struktuur ja miks muudatused vajalikud olid.

Marek vastas nii: „Jaanuari alguses jõustunud struktuurimuudatused MOTis on olnud tingitud vajadusest olla paindlikumad ja kohanduda muutuvate oludega. Senine struktuur ei toetanud meie igapäevast tööd parimal viisil. MOTi põhiprotsesse vaadates olid osakondadesisesed alamstruktuurid (talitused, büroo) teatud mõttes piiravateks teguriteks.

2016. aasta alguses jaotati laeva- registri ja sadamaregistri ülesanded vastavalt laevade järelevalve osakonna ja sadamate järelevalve osakonna vahel ning MOTi viiest osakonnast jäi järgi neli. Tookord oli tegemist loogilise teemade jaotamisega osakondade vahel ning tööprotsesside efektiivistamise tõttu tuli raske, kuid samas paratamatu otsusena ka koondada.

2017. aasta algusest jõustunud muudatustega on eelkõige jäänud vähe- maks juhtimistasandeid ja struktuur

muutus n-ö lamedamaks. Ülesandeid osakondade vahel ümber ei jagatud, pakume endiselt kõiki teenuseid ja tagame järelevalve kõigis valdkondades. Suupärasemaks muutus ka ühe osakonna nimi: meremeeste sertifitseerimise ja mereõppeasutuste järelevalve osakond kannab nüüd nime meremeeste diplomeerimise osakond.

Tulevikku vaatavalt vähendavad muudatused kindlasti bürokraatiat, lubavad muutuva väliskeskonnaga kiiremini kohaneda ja leida kohti töö efektiivsemaks muutmisel. Olukorras, kus ülesandeid tuleb pigem juurde ja toime tuleb tulla sama arvu inimestega, on see suur, aga ka põnev väljakutse.

Praegu on meil MOTis 50 töökohta, millest täidetud on 41. Aastatel 2007 ja 2012 olid need numbrid vastavalt 78 ja 61 ning 71 ja 52.

Oleme läbi teinud suuri muutusi ja efektiivsuse tõusu kaudu suutnud olemasolevat ressursi paremini kasutada ning tänaseks jõudnud koosseisuni, mis võimaldab meile seadusega pandud ülesandeid täita.“

## Meremeeste registri nüüd uus rakendus

Alates 1. jaanuarist 2017 on Veeteede Ameti meremeeste register avatud välisriikide mereadministratsioonidele, laevaomanikele, mehitamisagentuuridele ja teistele õigustatud isikutele aadressil: <https://meremiis.vta.ee> või <https://seafarers.vta.ee>.

NB! Kasutades meremeeste registri otsingu funktsiooni, tuleb sisestada otsitava nimi täpselt sel kujul nagu see on meresõidudokumendil. Otsing ei anna tulemusi, kui mõni tähtedest on sisestatud valesti.

Registrisse sissepääsu loa saamiseks tuleb end eelnevalt samal veebilehel registreerida, täites andmed oma firma kohta.

Registri poole pöördumised registree- ritakse. Veeteede Amet jätab endale õiguse põhjendamata huvi korral Teile antud sissepääsu loa tühistamiseks.

NB! Kui olete end kasutajaks registreerinud, antakse juurdepääsuluba 24 tunni jooksul. Teid teavitatakse, kui ligipääs on antud.

## Kaarsilla remont Tartus jõeliiklust ei sulge

Tartu linnavalitsuselt tuli aasta alguses hea uudis. Nüüd on selge, et jõgi jääb suvel planeeritud Kaarsilla remondi ajal veeliiklejatele avatuks igal ajal. Tartu linn planeeris silla remondi ajaks paigaldada jõele ajutise pontoonsilla. Linn pakkus välja lahenduse, et ajutist silda avataks igas tunnis minimaalselt 10 meetri laiuselt jõel liiklejate läbilaskmiseks ning täielikult õhtul kella 19st kuni hommikul kella 7ni. Niisuguste tingimustega oli ka Veeteede Amet nõus.

Kuna ajutise silla projekteerimine ja rajamine oleks kulutanud linnaeelarvest tõsise summa, siis ei peetud pontoonsilla rajamist vajalikuks.

Veeteede Ameti üks argumente linnaga suheldes oli, et kui jalakäijatel on alternatiiv Kaarsilla remondi ajal ületada jõge teiste sildade kaudu, siis veeliiklejatel niisugust alternatiivi ei ole, kui silla tõttu oleks veeliiklus peatatud või oluliselt häiritud.

Seega oli meie nõue, et Emajõgi kui laevatatav siseveekogu peab olema veeliiklejatele kasutada takistamatult.



Kaarsilla remonti on kavas alustada aprillis ja selle eeldatav maksumus koos vajalike lisatöödega on alla 1 miljoni euro.

## Rammu saarel murdus tuules endine tuletorn

Harjumaal Jõelähtme vallas Kolga lahes asuval Rammu saarel on murdunud ja ümber kukkunud vana tuletorn, mis on navigatsiooniteabes seni märgitud maamärgina (nagu korstnad või kõrgemad ehitised), mis nüüd navigatsioonikaartidelt eemaldatakse.



Foto: Facebook

**Rammu vana metallist torn ei olnud enam ammu navigatsioonimärgina kasutuses.**

Veeteede Amet sai Rammu saare murdunud tornist teada Politsei- ja Piirivalveameti vahendusel. Fotolt on näha, et torn on väga roostes, ilmselt ei pidanud ta tormituultele lihtsalt vastu. Meie andmetel murdus torn 12. jaanuari tormis.

Rammu endise tuletorni kinnistu ei kuulu riigile ega ole Veeteede Ameti hallata ja seetõttu ei oska me ka öelda, mis murdunud tornist edasi saab. Meie teada omanik seda taastada ei plaani. Kinnistusraamatu järgi kuulub torni all olev 426 ruutmeetri kinnistu eraomandisse ja on ärimaa.

Vaata kõnesoleva lagunenu torni asukohta [maa- ja merekaardi rakendusest](#).

Rammu saarel asub ka teine tuletorn – nn alumine torn, mis kunagi selle ümber kukkunud ülemise torniga moodustasid sihi.

Rammu saarest lugege täpsemalt [siit](#).

## Jääolud Pärnu lahel ja Väinameres 800 km kõrguselt

Satelliit Sentinel-2, mis lendab Eesti kohalt üle kord nädalas, edastas kodule planeedile veebruari keskpaigas pildi Eesti läänerannikust, kust on näha, millised on jääolud. Pilt, mis on tehtud 800 km kõrguselt ja mille avaldasime Veeteede Ameti Facebooki lehel, kogus seal rekordarvu vaatamisi, jagamisi ja laike. Igaüks saab satelliidipiltidel surfata aadressil: <http://sentinel-pds.s3-website.eu-central-1.amazonaws.com/image-browser/>.

Sel talvel on Veeteede Amet saanud jääoludest tingitult taotluse laevaliiklus peatada ainult mandri ja Vormsi vahel, et sinna saaks jäätee planeerida. Maanteamet seda aga rajanud

seni ei ole, sest olud ei ole sobivad. Mandri ja Muhu, mandri ja Hiiumaa, Saaremaa ja Hiiumaa ning mandri ja Kihnu vahele jäätee rajamise eelduseks oleva laevaliikluse peatamine hetkel kõne all ei ole. Haapsalu–Noarootsi vaheline jäätee on avatud juba veebruari esimesest poolest.



Foto: Indrek Kasesalu

## Eesti ja Soome hüdrograafid pidasid nõu

12.-13. jaanuaril 2017. a kohtusid Tallinnas Veeteede Ameti töötajad Soome Transpordiameti (Liikennevirasto) esindajatega.

Kohtumise eesmärgiks oli arutada muuhulgas 2000. a sõlmitud koostöölepingu uuendamist ja kohandamist vastavalt muutunud vajadustele, Läänemere vertikaaldataumi

muutmisest tulenevaid küsimusi, hüdrograafiliste mõõdistustööde kavasad ja kaartide tootmise ning kaartide kollektsiooni harmoniseerimisega seonduvaid teemasid.

Töökohtumise lõppedes käidi ka Hundipea sadamas ja tutvustati külalistele Veeteede Ameti mõõdistuslaeva Jakob Prei.



Vasakult: Olavi Heinlo, Tõnis Siilanasusk, Peeter Väling, Taivo Kivimäe, Rainer Mustaniemi, Juha Tiihonen, Seppo H. Mäkinen, Jarmo Mäkinen  
Foto: Leo Käärman

## Parvlaev „Soela“ Nasval peaaegu valmis

Lepingu järgi tuleb 26. aprillil Saaremaa laevatehasel Baltic Workboats (BWB) riigile üle anda uues parvlaev „Soela“, mis ehitatakse ekstra Sõru–Triigi liini ehk Hiiumaa ja Saaremaa vahelise ühenduse pidamiseks. See on Eesti BWB-le viies parvlaev, mis on ehitatud riigi tellimisel väikesaartega ühenduse pidamiseks.

Laeval on veel vaid ees merekatsetused märtsi keskpaigas, sest jääolud pole seda seni võimaldanud. Lisaks on ees ka ankru-, päästevahendite ja kiirvalvepaadi katsed.

Laev on Nasval asuvas tehases juba peaaegu valmis. Veeteede Ameti projektijuht Kunnar Nilp, kes laevaehitusel algusest peale silma peal hoidnud, on protsessiga rahul. „Sellest saab hea laev, just Sõru–Triigi liinile,“ ütleb Kunnar.

Pardale mahub kuni 200 inimest ja kuni 22 sõiduautot või kaks veoautot. „Soela“ läheb riigile maksma 9,4 miljonit eurot.

Ehitatav parvlaev on sarnane varem Veeteede Ameti poolt tellitud Kihnu ja Vormsi laevadele. Võrreldes praegu Sõru–Triigi liinil kurseeriva laevaga, mahutab uus laev ligikaudu sama palju sõidukeid ja reisijaid,



Parvlaev „Soela“. Foto: Kunnar Nilp

samas teda pole vaja sadamas ümber pöörata ehk reisi aeg on selle võrra lühem. Samuti on uue laeva manööverdusvõime ja merekindlus oluliselt paremad.

Laevale otsib meeskonda ja operaatortorit Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, valik tuleb teha ASi Kihnu Veeteed ja Saaremaa Laevakompanii ning Tuule Liinid OÜ ühispakkumise vahel.

Laeva ehitust rahastatakse 85 protsendi ulatuses perioodi 2014–2020 Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondi raha toel ning 15 protsendi ulatuses riigieelarvest.

„Soelal“ on kaks sõsarlaeva: Kihnu, Manija ja mandri vahet sõitev „Kihnu Virve“ ning Vormsi ja mandri vahet sõitev „Ormsö“, mis on ehitatud Baltic Workboatsi laevatehases sama riigihankega.

Varem on samuti Nasval ehitatud Abrukaga ühendust pidav parvlaev „Abro“ ja Ruhnu liini teenindav „Runö“. Ainult Prangli ja mandri vahet sõitva parvlaeva „Wrangö“ ehitas teine tehas – Reval Shipbuilding, kuid seda ikka riigi tellimisel ja Veeteede Ameti valvsa järelevalve all.

## Pärnu lahel jätkub jää murdmine

Veeteede Ameti jäämurdja „EVA-316“ on alates 10. jaanuarist kuni 6. märtsini laevu läbi jää abistanud 191 korda. Laevakütust on jäämurdjal selleks kulunud 324 000 liitrit. Regulaarselt vahetub ka „EVA-316“ laevapere, üks kapten koos meeskonnaga on laeval kaks nädalat, misjärel vahetub see teise vastu.

Jääolud Pärnu lahel märtsi alguses olid sellised, et sadama muulidest edela suunas on jääpiir ca 22 mere miili. Mere poolt sadama muulide suunas kuni Sorgu saareni on olnud uut või kaldast pärit jääd paksusega 5–15 cm, mis on laevade poolt osaliselt läbitav ilma jäämurdja abita. Alates Sorgu saarest Pärnu suunas on tugevalt rüüstunud piirkond ca 6 miili ulatuses ja ükski laev ilma jäämurdja abita seda ala ei läbi.

21. veebruarist alustas Veeteede Ameti korraldusel TS Shippingule kuuluv jäämurdja „Botnica“ jäämurde teenuse osutamist ka Soome lahel Sillamäe piirkonnas. See on pärast 2013. aastat esimene kord, kui ka Soome lahel Eesti vetes läheb jäämurdjat vaja. Jäämurdja aitaski seal kandis laevu läbi jää kolmel päeval, 21.–23. veebruarini. Teenindati seitset laeva. Siis aga pöördusid 23. veebruaril õhtul tuuled, hakates puhuma edelast ning jääväljad liikusid põhja suunas, ja ka laevu enam abistada ei olnud vaja. „Botnica“ jäi Sillamäe sadamasse uute tööde ootele.

Laev on seni Tallinnast kohalesõiduks ja jäämurdeks kulutanud nende kolme päeva jooksul 35 000 liitrit kütust. Selle maksumus (ca 1 euro liiter) lisandub riigi poolt 4 talvekuu jooksul TS Shippingule makstavale prahi- ja valmisolekurahale, mis on ca 39 500 eurot päevas, mis teeb kogu jäämurdehooaja jooksul kokku 4,7 miljonit eurot. Tervikuna läheb jää murdmine ja sellega seotud kulutused riigile maksma aastas ca 5,7 miljonit eurot.

# Kokkuvõte 2016. aastast

## Laevakontroll

Veeteede Ameti inspektorid kontrollisid 2016. a Eesti riigilippu kandvaid laevu 218 korral, neist 204 olid tehnilised ülevaatused ja 14 pistelised kontrollid. Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 804 ettekirjutust, ettekirjutuseta lõppes 75 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni- ja päästevastavuste valdkonnas.

Meresõiduohutuse alal viidi läbi 31 auditeerimist. Mereturvalisuse alal viidi läbi 3 ülevaatus. Meretöö ülevaatusi tehti 3 korral ja kalandustöö ülevaatusi 2 korral.

Välissadamates (Paris MOU regioon) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 32 korral. Laevu kinni ei peetud. Kokku tehti 23 ettekirjutust ja ilma ettekirjutusteta läbiti kontroll 25 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 200 korral. Kinni peeti 2 laeva. Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 129 ettekirjutust, ettekirjutusteta lõppes 144 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

tegid 2016. aastal 523 väikelaevade, 402 alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja 14 siseveelaevade tehnilist ülevaatus. Pistelisi kontrole tehti 198 korral, ühisreide Politsei- ja Piirivalveametiga 1 korral ja ühisreide Keskkonnaametiga 1 korral.

Kokku kontrollisid väike- ja siseveelaevade osakonna inspektorid ülevaatusete, reidide ja pisteliste kontrollide käigus üle tuhande aluse, kus 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, registreeriti 6 väärtemenetlust.

Väikelaevade ohutul kasutamisel on võtmesõnaks inimeste teadlikkus. Järjest populaarsemaks on muutumas arusaam, et veeliikluses on vastavad baasteadmised juba täiesti elementaarsed, olenemata sellest, kas ollakse ise vahetult paadi omanik või mitte.

Väikelaevajuhi tunnistuse saamiseks tuleb läbida tegevusloaga isiku juures vastav kursus, praktikaarvestus ning sooritada kaarditöö ja teooriaeksam.

2016. aastal läbis väikelaevajuhi kursusel väljaõppe ja sai väikelaevajuhi tunnistuse 1316 inimest ning neist 633 ka väikelaeva raadiosideoperaatori (SRC) tunnistuse. Kokku osalesid VSLO ametnikud väikelaevajuhtide eksamitel 130 korral.

Paatide esmaseid registreerimisi (nii uusi kui kasutatuid) oli mullu 1320 (1. detsembri seisuga).

Kuigi paljude registreeritud paatide kasutamisel pole väikelaevajuhi tunnistus nõutud, on nende numbrite suhe (1316/1320) rohkem kui rõõmustav, mis tähendab, et

veeliiklusesse tulevad inimesed on teadlikud kehtivatest reeglitest ja see on kindlustunne ohutuma veeliikluse suunal kõige üldisemas mõttes.

Viimased kolm-neli aastat on esmaselt registreeritud paatide arv ja väljastatud väikelaevajuhi tunnistuste arv olnud samas suurusjärgus ja proportsioonis.

Kokku on huvialuseid registreeris 30208, lisaks 900 jetti. VSLO ametnike igapäevatöö lahutamatu osa on meresõiduohutuse alase ennetus- ja teavitustöö järjepidevus ja suunatus kõrgemale teadlikkusele.

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

Järgmisel hooaja tegevustes on üheks prioriteediks seatud tasu eest vabaajareise korraldavad alused, nende ülevaatusete kord, nõuete täitmine ja korraldajate teadlikkus reisijate ohutusalasel informeerimisel enne väljasõitu.

## Laevaõnnetused

2016. a registreeriti 9 juhtumit, nendest laevaõnnetusi 6.

- Kergeid laevaõnnetusi – 2
- Ohtlikke juhtumeid – 4
- Veeteede Amet juurdles 4 juhtumit.

Lühidalt ka juhtumite kirjeldused:

24. jaanuaril purunes parvlaeval Wrangö (lipuriik Eesti) generaatori diiselmootor – ohtlik juhtum. Juurdles VA.

17. juulil toimus Ventspilsis sadama reidil punkerdamise ajal kontakt punkrilaev Ristna (lipuriik Eesti) ja LPG tankeri Coral Ivory (lipuriik Holland) vahel – ohtlik juhtum.



25. augustil toimus Tallinna Vanasadamas parvlaeval Star (lipuriik Eesti) sildumise ajal kokkupuude reisisjate ülekäigusillaga – ohtlik juhtum.

15. oktoobril toimus põhjapuude katamaraanil Runö (lipuriik Eesti) Ringsu sadamast väljumisel – kerge laevaõnnetus. Juurdles VA.

27. oktoobril toimus hüdrograafia-laeval EVA-301 (lipuriik Eesti) Peipsi järvel Vilusi lähedal mõõdistustööde ajal põhjapuude – kerge laevaõnnetus. Juurdles VA.

28. novembril kandus segalastilaev Tornedalen (lipuriik Mani saar) Kunda sadamas kai äärde sildumise ajal madalale. Madalalt vabanes omal jõul, vigastusi ei tuvastatud – ohtlik juhtum. Juurdles VA.

### Sadamate järelevalve

Sadamate järelevalve osakond korraldas 2016. aastal 24 sadamaraajatise turvaülevaatused ning 24 sadama veeliikluse ohutuse alase ülevaatused – lisaks külastati ca 30 väikesadamat, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid.

Läbi vaadati 16 sadamaraajatise turvaplaani muudatused. Atesteeriti 2 turvaülemat. Väljastati 1 sadama turvaettevõtja tegevusluba.

### Sadamaregister

2016. aastal on sadamaregistris:

- esitatud 29 uue sadama registreerimise taotlust
- registreeritud 27 väikesadamat, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid
- registreeritud 1 väikesadam
- esitatud 78 sadamate andmete muutmise taotlust
- sadamate andmeid muudetud 75 korral
- registrist ei ole kustutatud ühtegi sadamat.

### Meremeeste diplomeerimine

Jrk nr	Dokumendi nimetus	kokku
1	Meresõidudiplom ja -tunnistus	550
2	Reakoosseisu kutsetunnistus	891
3	Siseveelaeva laevajuhi diplom ja madruse tunnistus	9
4	Väikelaevajuhi raadio-sideoperaatori tunnistus	633
5	Diplomi kinnitusleht	2831
6	Kinnituslehed välisriikide meresõidudiplomitele	128
7	Lootsi kutsetunnistus, (eksameid 11)	11
8	Lootsitasõidu luba, (eksameid 34)	34
9	Soodustusluba	0
10	Päästevahendite, päästeparve ja kiirvalvepaadi vanema tunnistus	1621
11	Ohutuslase põhikoolituse, turvaalase ja tankerite tunnistused, (nendest tankerite tunnistusi 220)	3058
12	VTS operaatori teenistusraamat ja kinnitusleht	3
13	VTS operaatori kutsetunnistus	2
14	Õppe- ja täiendusõppekursuste protokollidesse kantud isikute sisestamine meremeeste registrisse	12460
15	Välisriikidest saabunud päringutele vastamine (dokumentide õigsuse kinnitamine)	1914
16	Meremeeste isikuandmete korrigeerimine meremeeste registris	9771
17	Päringute saatmine välisriikidesse meresõidudokumentide õigsuse kontrollimiseks	63

Kehtivate dokumentidega laevapere liikmeid on 11 159.

### Laevaregister

Laevakinnistusraamatusse on kantud:

1. kaubalaevad: 19 laeva, BT – 33598,2, DW - 47760;
2. reisilaevad: 32 laeva, BT – 42809,78, DW – 12673,16;
3. tehnilised- ja abilaevad: 97 laeva, BT – 23329,35, DW – 18405,47;
4. kalalaevad: 116 laeva, BT – 20581,33, DW – 9968,07;
5. lõbusõidu- ja huvilaevad: 86 laeva, BT – 3219,48, DW – 1745,08;
6. teisaldatavad laevad: 30 laeva, BT – 42738,1, DW – 40786,24.

Laevakinnistusraamatust on kustutatud:

1 reisilaev, 2 kalalaeva, 1 tehniline ja abilaev, 7 lõbusõidu- ja huvilaeva ning 1 ehitatavate laevade registrisse kantud teisaldatav laev (kokku 12 laeva) ning

registreeritud on:

1 reisilaev, 2 kalalaeva, 4 tehnilist- ja abilaeva, 5 lõbusõidu- ja huvilaeva, ehitatavate laevade registrisse on kantud 2 teisaldatavat ning 1 ehitatav laev (kokku 15 laeva).

RHÜT laevade andmekogus on:

50 laeva, BT- 6393, DW – 3327,76.

RHÜT laevade andmekogusse on kantud 1 laev, kustutatud ei ole ühtegi laeva.

Laevapere prahtitud laevade registris on:

1. reisilaevad: 12 laeva, BT - 345908, DW – 43441,5;
2. tehnilised- ja abilaevad: 1 laev, BT – 215, DW – 174,5.

Laevapere prahtitud laevade registrist on kustutatud 2 reisilaeva ja 2 tehnilist ja abilaeva ja registrisse on kantud 2 reisilaeva.

Kokku on Eesti Laevaregistris registreeritud 443 laeva, BT – 518792,24, DW – 178281,78.

Laevanimetid on kooskõlastatud 19 korral, kalalaeva pardanumbreid kooskõlastatud 2 korral.

## Meremöödistamine

HELCOM laevateid, Soome lahe, Väinamere ja Liivi lahe laevateid ning ohualasid (sh Heltermaa ja Rukki kanali kordusmöödistamine) oli 2016. a lõpuks vastavalt IHO standardile S-44 möödistatud 1847 km<sup>2</sup> ning kogutud 216,5 GB andmeid.

Peipsi laevateid ja ohualasid oli 2016. a lõpuks vastavalt IHO standardile S-44 möödistatud (sh Lämmijärve süvendatud laevatee kontrollmöödistamine) 64 km<sup>2</sup> ning kogutud 9,5 GB andmeid.

Võrtsjärve möödistamine vastavalt IHO standardile S-44 on lõpetatud – möödistatud 27 km<sup>2</sup> ja kogutud 63 GB andmeid.

Peipsil häiris möödistusi oluliselt tugev tuul.

## Kartograafia

2016. a on koostatud Eesti digitaalse lootsiraamatu osa 4.2. Lootsiraamatu eelnevad osad korrigeeritud kord kuus.

Eesti digitaalse lootsiraamatu osa 4.2 inglisekeelne versioon koostatud. 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 70 navigatsioonihoiatust Tallinn-Raadio kaudu, sh 24 NAVTEX-i

kaudu. Lisaks ainult VA kodulehe kaudu edastati 18 hoiatust.

2. Kodulehel avaldatud kuues bülletäänis „Tedaanded Meremeestele“ edastatud 196 teadeannet.

Koostatud 12 uut ENC kaarti, 21 uut versiooni ENC ja kaasajastatud 384 ENC faili.

Trükitud 10 paberkaarti: kaart nr 606 (100 eks), kaart nr 608 (100 eks), kaart nr 616 (150 eks), kaart nr 513 (150 eks), kaart nr 601/INT1121 (150 eks), kaart nr 781 (100 eks), kaart nr 977 (150 eks), kaart nr 502/INT1265 (150 eks), kaart nr 515/INT1270 (150 eks), kaart nr 875 (100 eks).

Trükitud kaardiatlased „Eesti merekaardid 3. osa“ (1000 eks).

Arendamisel on veebirakendus Nutimeri – VA hallatavate andmetega ning loomisel navigatsioonihoiatuste veebirakendus.

## Veeteede Ametisse on saanud järgmised IMO ringkirjad:

1. MSC/Circ.834 - Guidelines for engine-room layout, design and arrangement;
2. MSC.1/Circ.797/Rev.29 (28.12.2016) - Training and Watchkeeping (List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW CODE);
3. MSC.1/Circ.1164/Rev.17 (28.12.2016) - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended (Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that Parties are giving full and complete effect to the relevant provisions of the Convention);
4. MSC.1/Circ.1426/Rev.1 (24.11.2016) - Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/3-5 (Unified interpretation on implementation - of SOLAS regulation II-1/3-5 and MSC.1/Circ.1379);
5. MSC.1/Circ.1364/Rev.1 (25.11.2016) - Amendments to the revised international Safety-net manual (Revised international Safety-net manual);
6. MSC.1/Circ.1460/Rev.1 (5.12.2016) - Guidance on the validity of radiocommunications equipment installed and used on ships;
7. MSC.1/Circ.1403/Rev.1 (25.11.2016) - Amendments to the revised NAVTEX manual (Revised NAVTEX manual);
8. MSC.1/Circ.1490/Rev.1 (25.11.2016) - Revised unified interpretation of SOLAS regulation III/31.1.4 (MSC.1/CIRC.1490);
9. MSC.1/Circ.1503/Corr.1 (21.09.2016) - ECDIS – Guidance for good practice (Corrigendum);
10. MSC.1/Circ.1549 (28.11.2016) - Notification of amendments to paragraph 3.2.5 of the IGC CODE;
11. MSC.1/Circ.1551 (25.11.2016) - Navigational warnings concerning operations endangering the Safety of Navigation;
12. MSC.1/Circ.1552 (25.11.2016) - Amendments to the guidelines on alternative design and ar-

- rangements for Fire Safety (MSC/Circ.1002) (Guidelines for the selection of life safety performance criteria);
13. MSC.1/Circ.1553 (25.11.2016) - Shipboard escape route signs and emergency equipment location markings;
  14. MSC.1/Circ.1555 (25.11.2016) - Unified interpretations of SOLAS chapter II-2;
  15. MSC.1/Circ.1556 (25.11.2016) - Unified interpretation of chapter 8 of the FSS code and the revised guidelines for approval of sprinkler systems equivalent to that referred to in SOLAS regulation II-2/12 (Resolution A.800(19)), as amended by resolution MSC.265(84);
  16. MSC.1/Circ.1557 (25.11.2016) - Hazardous area classification (Application of SOLAS regulation II-1/45.11);
  17. MSC.1/Circ.1561 (28.11.2016) - Unified interpretation of SOLAS regulation XI-1/7 (Provision of suitable means for the calibration of portable atmosphere testing instruments);
  18. MSC.1/Circ.1562 (28.11.2016) - Unified interpretations of SOLAS regulation XIV/2.2 and paragraphs 1.3.2 and 1.3.6, PART I-A of the POLAR CODE;
  19. MSC.1/Circ.1559 (28.11) - Unified interpretations of the IGC CODE (as amended by resolution msc.370(93)) (Unified interpretations of the IGC CODE (as amended by resolution msc.370(93)));
  20. MSC.4/Circ.239 (5.10.2016) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – acts reported during July 2016. 24 cases were reported in July);
  21. MSC.4/Circ.240 (19.10.2016) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly - acts reported during August 2016. 10 cases were reported in August);
  22. MSC.4/Circ.241 (18.11.2016) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly - acts reported during September 2016. 18 cases were reported in September);
  23. MSC.4/Circ.242 (8.12.2016) - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – acts reported during October 2016. 12 cases were reported in October);
  24. MSC - MEPC.5/Circ.12 (12.12.2016) - Revised unified interpretation of SOLAS regulation v/23.3.3 on pilot transfer arrangements (Unified interpretation of SOLAS regulation v/23.3.3 on pilot transfer arrangements);
  25. MSC - MEPC.5/Circ.12 (13.12.2016) - Port state control-related matters (Guidelines for port state control officers on the International Safety Management (ISM) CODE);
  26. MSC - MEPC.5/Circ.13 (12.12.2016) - Unified interpretation on the expiration date of statutory certificates (Unified interpretation on the expiration date of statutory certificates);
  27. MSC - MEPC.5/Circ.15 (31.12.2016) National contact points for safety and pollution prevention and response (List of national operational contact points responsible for the receipt, transmission and processing of urgent reports on incidents involving harmful substances, including oil from ships to coastal states);
  28. MEPC.1/Circ.864 (9.12.2016) - Guidelines for onboard sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships;
  29. MEPC.1/Circ.865 (5.12.2016) - Unified interpretations of the NOX technical code 2008 related to the approval of selective catalytic reduction (SCR) systems (Chapter 4 – Approval for serially manufactured engines: engine family and engine group concept);
  30. MEPC.1/Circ.868 (9.12.2016) - Unified interpretations of regulations 1.24, 12, 27 and 28.3.3 of MARPOL ANNEX I;
  31. MEPC.1/Circ.868 (15.12.2016) - Application of regulation 4 of MARPOL ANNEX VI;
  32. AFS.1/Circ.66 (6.10.2016) - International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (Accession by Chile);
  33. BWM.1/Circ.39 (19.10.2016) - International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Accession by Panama);
  34. CLC.6/Circ.78 (8.09.2016) - Protocol of 1992 to amend the international convention on civil liability for oil pollution damage, 1969;
  35. CSI.1/Circ.97 (10.10.2016) - International convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties, 1969 (Accession by Togo);
  36. CT/AGR2012.1/Circ.7 (26.08.2016) - Cape town agreement on the implementation of the provisions of the torremolinos protocol of 1993 relating to the international convention

- on the safety of fishing vessels, 1977;
37. FAL.1/Circ.111 (12.12.2016) - Convention on facilitation of international maritime traffic, 1965, as amended;
38. LLMC.2/Circ.15 (13.09.2016) - Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Denunciation by New Zealand);
39. LL.10/Circ.70 (10.12.2016) - Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966;
40. MEPC.2/Circ.22 (1.12.2016) - Provisional categorization of liquid substances in accordance with MARPOL ANNEX II and the IBC CODE;
41. OPRC.1/Circ.80 (15.12.2016) - International convention on oil pollution preparedness, response and co-operation, 1990;
42. PMP.1/Circ.210 (8.03.2016) - International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto optional ANNEX IV (Acceptance by Fiji);
43. PMP.1/Circ.211 (5.04.2016) - International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (Optional ANNEX IV acceptance by Myanmar);
44. PMP.1/Circ.212 (24.10.2016) - international convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (Accession by Guinea-Bissau);
45. PSI.1/Circ.60 (10.10.2016) - Protocol relating to intervention on the high seas in cases of pollution by substances other than oil, 1973, as amended (Accession by Togo);
46. PSL.6/Circ.74 (12.12) - Protocol of 1988 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974, as amended;
47. SAR.1/Circ.96 (24.10.2016) - International convention on maritime search and rescue, 1979 (Accession by Guinea-Bissau);
48. SLS.12/Circ.150 (24.10.2016) - International convention for the safety of life at sea, 1974 (Accession by Guinea-Bissau);
49. STCW.1/Circ.151 (24.10.2016) - International convention on standards of training, certification and Watchkeeping for seafarers, 1978 (Accession by Guinea-Bissau);
50. STCW.2/Circ.68 (10.11.2016) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of New Zealand);
51. STCW.2/Circ.69 (29.11.2016) - International convention on standards of training, certification and Watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of the Russian Federation);
52. SUA.2/Circ.66 - Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Ratification by Israel);
53. SUA.2/Circ.67 - Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Accession by the Government of Niue);
54. SUA.2/Circ.85 (8.12.2016) - Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf, 1988.

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/en/Pages/Default.aspx>

# Merekeele nõukoda merekultuuriaastal

- Vabariigi aastapäeval, 24. veebruaril 2016 sai merekeele nõukoja asutaja ja esimees, kapten **Uno Laur**, F. J. Wiedemanni keeleauhinna. Valitsus otsustas selle määrata keelemeheliku pühendumise ning viljaka ja järjepideva töö eest eesti merekeele kaitsmisel, eesti merendusterminoloogia arendamisel, korrastamisel ja levitamisel.
  - Alates veebruarikuust on merekeele nõukojal oma Facebooki leht [www.facebook.com/merekeelenoukoda/](http://www.facebook.com/merekeelenoukoda/). Esimeseks postituseks saigi teade sellest, et riikliku keeleauhinna saab sel aastal hoopis meremees.
  - **Madli Vitismanni** artikkel „**Keelekapten Uno Laur**“ ilmus ajalehes Sirp 19. veebruaril.
  - **Madli Vitismanni** artikkel **Wiedemanni keeleauhind anti merekeele kapten Uno Laurile** ilmus Rootsi Eesti Päevalehes 16. märtsil.
  - 8. aprillil Facebooki postituses esitasime küsimuse, mis on pildil. Vastusevariante oli päris mitmeid. Õige vastus oli praam. Viimasel ajal palju väärtalt kasutatud sõna „praam“ on pannud meid taas mõtlema, kuidas selgitada inimestele, et autotekiga reisilaevad ei ole mitte praamid vaid **parvlaevad**. Meil on hea meel, et saime selle postitusega nii palju tähelepanu (kokku nägi seda postitust pea 12 000 inimest). Usume, et see annab oma panuse, et merendustermineid õigesti kasutada ja „praamid enam saarte vahel regulaarseid ei teeks“.
  - Aprillis möödus 20 aastat „**Mereleksikoni**“ ilmumisest. Sel puhul rääkis Vikerraadio „**Keelesaates**“ ajaloolane ja etnoloog, merekeele nõukoja liige **Reet Naber** sellest, kuidas on eesti keelde tulnud merendusega seotud sõnad ja kuidas praegu uusi eesti-keelseid termineid luuakse.
  - 15. aprillil külastas merekultuuri-aasta haridusprogrammi raames Mereakadeemia Merenduskeskuse lektor, merekeele nõukoja liige **Yrjö Saarinen** Keila kooli. Kuulamas oli ligi 320 õpilast 1.-3. klassist, kes pärast külalisõppejõu loengut veel ka enda meresõidukogemustest ja merega seotud muljetest rääkida soovisid.
  - 21. aprillil rääkis merekeele nõukoja auesimees kapten **Uno Laur** Mereakadeemias Pärnu Tammsaare kooli õpilastele meremehe elust ning kapteniametist.
  - 28. aprillil istutas kapten Laur Väike-Maarja keeletammikusse oma nimepuu. Haridusministeeriumi korraldatud konverentsil **Väike-Maarja** seltsimajas esinesid Kiltsi mõisakooli õpilased, ettekanne-tega astusid üles merekeele nõukojast Uno Laur, Peedu Kass ja Tauri Roosipuu.
  - **Madli Vitismann** märkas, et BNSi tõlkijad tõlgivad gruzooborot või cargo turnover mitte kauba-, vaid veosekäibeks. Koostöös Yrjö Saarineniga koostati 16. juunil Facebooki postitus „Sadam kaup ei vea!“ ja Merevikisse artikkel „**kaubakäive**“.
- Sadamate statistika uudistesse on hiljaaegu ilmunud sõna „veosekäive“, mis sinna ei sobi. Veosekäivet kasutavad transpordifirmad, mis midagi veavad: see on veetava kauba mass korrutatud teepikkusega ning seda mõõdetakse maal tonnkilomeetrites ja merel tonnmiilides.
- Et sadamates teepikkust ei arvestata, siis saab juttu olla üksnes kaubakäibest. Sadamad midagi ei vea, vaid üksnes teisaldavad kaupa: lastivad ja lossivad laevu.
- Sadamate statistikas arvestatakse lastitud-lossitud kaupa tonnides ja seal pole vahet, kas see kaup tuli Hiinast või Helsingist, sellest lastitava kauba hulk ei muutu. Sadamas loetakse kauba hulka vaid üks kord. Teepikkust ei arvestata, sest sadam kaup ei vea.
- Ajalehes Sirp ilmus 17. juunil **Madli Vitismanni** artikkel „**Kiirlaevalained ei tee enam kiirlaevad**“ Tegime ka Facebooki postituse.
  - **Tauri Roosipuu** ja **Jaano Martin Otsa** artikkel „**Laugurid meie vetesse?**“ Ilmus ajakirjas Paat & Meremees nr 42, suvi 2016.
  - **Haapsalu lähistel** juhtus 28. juunil merepatrullis olevate piirivalvuritega õnnetus, kus kaks meest hukkusid. Pressiteate jaoks oli kiiresti vaja leida eestikeelne vaste väljendile *kill switch*. See on paadis süütevõtme ja paadijuhi vaheline nõõrijupp, mis võtme välja tõmbab ja mootori seiskab, kui paadijuht üle parda juhtub kukkuma või mingil muul põhjusel kokku vajub. Midagi „avarii stopi“ taolist. Sisuliselt hädapidur. Lüliti külge tuleb ennast mingi liiniga kinnitada ja kui see sealt välja tõmmata, sureb mootor välja.
- Päeva jooksul pakuti vasteks häda-stopp, hädaliin, äkk-stopp, ohutuliin, avariilüliti, seiskamislüliti, suretuslüliti ja selle küljes suretuliin.
- Tauri Roosipuu** koostas Merevikisse artiklid „**suretuslüliti**“ ja „**suretusliin**“.

- Ajalehes Sirp ilmus 14. juulil Madli Vitismanni artikkel „**Lõbulaevaga elumere lainetele**“. Tegime ka Facebooki postituse.

- Tallinna merepäevade kavas leidis Madli Vitismann vigu ja kirjutas merepäevade korraldajale:

- Katamaraan: „Meie sadamates esindavad seda tõugu Tallinki Express ja Nordic JetLine'i laevad.“ Koduloomadel on „tõud“, laevade liigitamiseks kasutatakse sõna „laevatüüp“. „Tallink Express I“ lahkus Eesti vetest 15 aastat tagasi ja Nordic Jetline'i laevad 2008. aastal.

Alates 2008. aastast on ainsad katamaraanid Tallinna sadamates Lindaliini „Merilin“ ja „Karolin“, mis väljuvad **Patareisadamast**.

- „Parvlaev – autotekiga laev.“ Autotekiga laevade hulgas on ka **veeremilaevad** – need on kauba-laevad. Parvlaev on autotekiga reisilaev.

- Tiiburlaev: „Ühelgi Tallinna Sadamas reisijaid teenindaval laevafirmal tiiburlaevu ei ole.“ Sel ajal, kui on tegutsenud AS Tallinna Sadam, ei olegi tiiburid Vanasadamas enam käinud, vaid väljusid Patareisadamast. Ent lause oleks õige, kui oleksite kirjutanud: „Ühelgi Tallinna sadamates ...“.

Merepäevade korraldajad täna-sid ja parandasid veed veebilehel samal päeval.

- **Maiold Vaik** pidas 28. juulil suvekoolis ajakirjandustudengitele loengu „**Merekeele nõukoda ja eesti keel**“, tutvustas nõukoja tööd ja allikaid ning julgustas küsima, kui kahtlus tekib.

- Suvekoolis kuuldust inspireerituna ilmus 3. augustil Postimehes reporter Katriin Tralla artikkel „**Praam või parvlaev**“.

- TS Laevad OÜ avas 18. augustil veebilehekülje Praamid.ee, piletimüügisüsteem hakkab tööle

1. septembril. Palusime mere-muuseumi kunstnikul **Roman Matkiewiczil** joonistada pildi **praami** ja parvlaeva erinevusest ning 10. augustil tegime Facebooki postituse.

- Ajalehes Sirp ilmus 26. augustil Madli Vitismanni artikkel „**Terminal konteineris või konteiner terminalis**“ Tegime ka Facebooki postituse.

- Madli tutvustas pressiteadet, et näidata, mis on „**merematkest**“ sõjanduse käes saanud.

- 30. septembril ilmus ajalehes Sirp Madli Vitismanni artikkel „**Luksuristleja läheb merematkele**“.

- 6. oktoobril pidas **Malle Hunt** rahvusraamatukogus XI oskuskeelpäeval ettekande „**Kuidas merekeel üldkeelde tagasi tuua**“.

- 11. oktoobril liitus merekeele nõukojaga Eesti Keele Instituudi keelekorraldaja **Tuuli Rehema**. Nüüd oleme kindlad, et nõukojas arutatud terminid jõuavad kohe ka keelenõu soovitusesse ja andmebaasidesse.

- Madli Vitismanni artikkel „**Sõnu tuleb otse ja kõverteid pidi**“ ilmus Rootsi Eesti Päevalehes 2. novembril.

- 2.–3. detsembrini toimus Tallinna Ülikoolis IV eesti **teaduskeele konverents**. Merekeele nõukoja liige **Tauri Roosipuu** esines konverentsi teisel päeval ettekandega „**Merekeel õppetöös ja –materjalides**“. Ettekande kokkuvõttes ütles Tauri, et eestikeelne mereharidus on eesti merekeele säilimise aluseks, eestikeelne merendusala õppekirjandus on rikkalik ja heal tasemel, kuid tulevikus võiks kaaluda ka lihtsama käsitlusega raamatute väljaandmist.

- MKM on saarte liiniliikluse lepingutes defineerinud sõna „liinimeeter“ kahe ruutmeetrise pindalaühikuna.

MKM on merekeele nõukoja päringule vastanud, et „liinimeeter“ on laevade autoteki mõõduna kasutatava „rajameetri“ sünonüüm.

Merekeele nõukoda on seisukohal, et MKMi määratlus 2 m laiuse „liinimeetri“ kohta on ekslik. Vormilt ja sisult õige on merekeele nõukoja soovitatud termin „**rajameeter**“ ning selle määratlus Merevikis: Rajameeter on 1 meetri pikkune lõik normikohast laeva autotekil märgistatud sõidurada.

MN otsus: „Liinimeeter“ ja „rajameeter“ ei ole sünonüümid.

- Madli Vitismanni artikkel „**Riik tellis küll parvlaevad, sai aga praamid**“ ilmus 12. detsembri Postimehes.

- Merekeele nõukoja esindus osales Õpetajate Majas peetud terminoloogiaseminaril. Euroopa Komisjoni eesti keele tõlkeosakonnal koos Euroopa Komisjoni esindusega Eestis on meeldivaks traditsiooniks kutsuda aastavahetuse seminarile koostööpartnereid, et arutada tõlkijate ja ekspertide vahelise koostöö küsimusi. Kuna eesti keelde tuleb tõlkida erinevate alade dokumente, siis on sageli vaja oskussõnade asjatundjailt nõu küsida.

Eestis on üle 60 terminoloogiakomisjoni, millest üks paremini ja efektiivsemalt töötav on merekeele nõukoda. Heiki Pisuke Euroopa Komisjonist rõhutas institutsioonide otsekontaktide vajalikkust, et jõuda võimalikult kiiresti ja ilma vaheetappideta õige eksperdini.

Terminoloogiatöö on iga riigiasutuse ametlik kohustus, et oleks tagatud kvalifitseeritud erialane ja keelealane nõustamine. Kahjuks pole Eestis veel ühtset kontaktpunkti, kuid võrgustiku ja ühtse platvormi loomise vajadus on suur. Heaks eeskujuks on Põhjamaade koostöövõrgustik **Nordterm**.

# Meresõidudiplomite ja -tunnistuste kehtetuks tunnistamine

Veeteede Ameti peadirektori 26. jaanuari 2017. a käskkiri nr 14-OP

1. Võttes aluseks inimeste isiklikud avaldused meresõidudiplomite ja -tunnistuste kaotamise kohta tunnistatakse kehtetuks järgmised meresõidudiplomid ja -tunnistused:

- 1) Objedkin, Jevgeni 17.05.2013. a väljastatud 3000-se ja suurema kogumahutavusega laeva vanemtüürimehe diplom nr LM 000729;
- 2) Klever, Aleksander 27.06.2013. a väljastatud 500-se ja suurema kogumahutavusega laeva vahitüürimehe diplom nr LE 000871;
- 3) Kuningas, Aavo 01.11.2002. a väljastatud väiksema kui 3000 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva teise mehaaniku diplom nr MR 000114;
- 4) Chunyukin, Sergey 23.11.1997. a väljastatud raadioside operaatori tunnistus nr RS 000691;
- 5) Ruul, Jaanus 26.02.2002. a väljastatud raadioside operaatori tunnistus nr RS 001517;
- 6) Veinjärv, Villy 11.12.2002. a väljastatud raadioside operaatori tunnistus nr RS 001618;
- 7) Kukk, Tanel 02.07.2007. a väljastatud raadioside operaatori tunnistus nr RS 001948;
- 8) Objedkin, Jevgeni 25.07.2008. a väljastatud raadioside operaatori tunnistus nr RS 002060;
- 9) Torohov, Aleksander 03.12.2013. a väljastatud laeva turvaülema tunnistus nr TO 000080;
- 10) Objedkin, Jevgeni 26.03.2014. a väljastatud laeva turvaülema tunnistus nr TO 000372;
- 11) Mericyll, Marius 16.04.2014. a väljastatud väikelaeva raadiosideoperaatori tunnistus nr RV 000163;
- 12) Uiibo, Kersten 08.07.2015. a väljastatud väikelaeva raadiosideoperaatori tunnistus nr RV 000839;
- 13) Jakubovskis, Arturs 16.09.2015. a väljastatud väikelaeva raadiosideoperaatori tunnistus nr RV 000963;
- 14) Mõrd, Jaanus 14.10.1998. a väljastatud vanemadruse tunnistus nr AD 000972;
- 15) Päärmaa, Urmas 28.12.2001. a väljastatud vanemadruse tunnistus nr AD 002172;
- 16) Türk, Margo 08.11.2012. a väljastatud vahimadruse tunnistus nr AA 001037;
- 17) Vassin, Vladimir 09.07.2001. a väljastatud madruse tunnistus nr AC 003662;
- 18) Kobakene, Marek 29.08.2012. a väljastatud madruse tunnistus nr AC 006166;
- 19) Khimenkov, Alexey 06.09.2005. a väljastatud nooremadruse tunnistus nr AA 000504;
- 20) Päärmaa, Urmas 28.12.2001. a väljastatud motoristi tunnistus nr MC 001550;
- 21) Leinpere, Toivo 30.01.2002. a väljastatud motoristi tunnistus nr MC 001608;
- 22) Mõrd, Jaanus 20.01.2003. a väljastatud motoristi tunnistus nr MC 001872;
- 23) Türk, Margo 23.08.2013. a väljastatud motoristi tunnistus nr MC 002832;
- 24) Vassin, Vladimir 01.02.2002. a väljastatud laevakoka tunnistus nr LK 000414;
- 25) Burmistrov, Vitali 05.10.2009. a väljastatud laevakoka tunnistus nr LK 000681;
- 26) Vohla, Malle 30.12.2013. a väljastatud turvaalase tunnistus nr AT 000367.

2. Meremeeste diplomeerimise osakonnal (E. Ots) viia sisse parandused kehtetuks tunnistatud diplomitest ja tunnistustest meremeeste registrisse.

3. Laevade järelevalve osakonnal (H. Tamm) jälgida, et laevadel ei kasutataks kehtetuks tunnistatud diplomeid ja tunnistusi.

4. Käesolev käskkiri avaldada Veeteede Ameti Teatajas.

(allkirjastatud digitaalselt)

Rene Arikas  
peadirektor

# Eesti laevaregistrid

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> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	15	33305,00	47415,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	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> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	18	42022,00	12524,90
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	7	357,00	63,38
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>42379,00</b>	<b>12588,28</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>	35	21516,68	18021,54
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	53	1579,87	336,72
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>88</b>	<b>23096,55</b>	<b>18358,26</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>	41	18479,00	8923,97
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	63	1974,33	964,80
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>104</b>	<b>20453,33</b>	<b>9888,77</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> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	2	2766,37	1534,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	82	439,11	207,58
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>84</b>	<b>3205,48</b>	<b>1741,58</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> <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	111	118089	88419
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	207	4412	1637
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	318	122500,56	90056,89

#### **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>	2	232,00	280,00

<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>	7	430,78	84,88

<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>	9	232,80	47,21

<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>	12	128,00	79,30

<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	0	0,00	0,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	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> Gross tonnage of 100 and above	3	468	335
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	29	570	160
<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> Gross tonnage of 100 and above	114	118557,05	88754,61
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	236	4981,09	1797,17
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>350</b>	<b>123538,14</b>	<b>90551,78</b>

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

**MERELAEVADI/ SEAGOING VESSELS**

<b>Ehitatavad laevad</b> <i>Ships under Construction</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	0	0,00	0,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	1	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

<b>Teisaldatavad laevad</b> <i>Non-propelled 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	13	37878,73	38579,50
<b>kogumahutavusega alla 100</b> Gross tonnage less than 100	7	252,00	904,14
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>38130,73</b>	<b>39483,64</b>

## SISEVEELAEVAD/ INLAND VESSELS

<b>Teisaldatavad laevad</b> <i>Non-propelled 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>	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>	20	42464	39839,50
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	10	274	946,74
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>42738,10</b>	<b>40786,24</b>

## LAEVAKINNISTUSRAAMAT / SHIP'S REGISTRATION BOOK

<b>1. / 2 .</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>	134	161021,15	128594,11
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	246	5255,09	2743,91
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>380</b>	<b>166276,24</b>	<b>131338,02</b>

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

### MERELAEVADI/ SEAGOING VESSELS

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

	<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>	12	345908,00	43441,50
<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>43441,50</b>

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

	<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	215,00	174,50
<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>215</b>	<b>174,50</b>

**Laevapereta prahitud laevade register**  
**Register of Bareboat Chartered Ships**

	<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>	13	346123,00	43616,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>346123</b>	<b>43616,00</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	3240,40
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	41	189,00	74,76
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>45</b>	<b>6302,00</b>	<b>3315,16</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	0,00
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	5	91	12,6
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>91</b>	<b>12,6</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	3240
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	46	280	87
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>6393,00</b>	<b>3327,76</b>

**EESTI LAEVAREGISTRID / ESTONIAN SHIP REGISTRATERS**

1. - 4 .

	<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>	151	513257	175451
<b>kogumahutavusega alla 100</b> <i>Gross tonnage less than 100</i>	292	5535	2831
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>443</b>	<b>518792,24</b>	<b>178281,78</b>

