



VEETEDE AMETI  
**TEATAJA**





## VEETEDE AMETI TEATAJA 2014/4

Tunnustatud kartograaf

3

Veeteede Ameti tegevused  
2014. aastal

6

Antwerpeni sadamas  
ehitatakse maailma suurimat  
lүүsi

8

Eesti õigusaktide muudatused

9

Merendus Euroopa Liidus

9

MEPC 67 kokkuvõte

10

Meil külas

13

Meie kaasautorid

14

Eesti laevaregistrid

15

## Hea lugeja!

Jaanuari keskel kuulutas Rahvusvaheline mereorganisatsioon (IMO) välja 2015. aasta maailma merepäeva teema, milleks on Mereharidus ja merendusalaane väljaõpe (Maritime education and training). IMO peasekretär hr Sekimizu väidab, et nii laevadel kui ka kaldal töötavate valdkonna spetsialistide hea haridus ja väljaõpe on merendussektori pikaajalise jätkusuutlikkuse tagamise alus, saab vaid sajaprotsendiliselt toetada. Maailma merepäeva teemast ajendatuna on valitud ka selle Teataja põhilugu. Meie kolleeg Dana Kuznetsova on hetkel üks kahekümne ühest kartograafist maailmas, kes on täielikult läbinud Rahvusvahelise hüdrograafiaorganisatsiooni (IHO) poolt korraldatud erialase väljaõppe programmi ning sellest tulenevalt omab rahvusvahelist merekartograafi kvalifikatsiooni. Tema mõtteid ja selgitusi koolitusest, kartograafiast ja kaartidest saab lugeda järgmistel lehekülgedel olevast intervjuust.

Tavapäraselt sisaldab meie väljaande neljas number möödunud aasta kokkuvõtet. Käesolevast numbrist saab ülevaate ameti tegevustest 2014. aastal – näiteks väljastatud diplomite, tunnistuste ja vahelehtede arvu, laeva- ja väikelaevakontrolli statistika, välja antud navigatsioonikaartide nimekirja, Veeteede Ameti poolt juureldud laevaõnnetuste loetelu.

Veeteede Ameti Teataja ilmumise aluseks on meie töötajate poolt kirjutatud artiklid. Käesolevas väljaandes leiavad äramärkimist kolleegid, kes valmistasid ette Teataja 2014. aasta põhilood. Suur tänu selle panuse eest, loodetavasti saab nende kirjutisi lugeda ka edaspidi! Samas ka üleskutse kõikidele teistele, andke teada, või veel parem, kirjutage ise oma valdkonnas toimuvast!

Ja veel üks asi vajab ära õiendamist. Miski ei ole igavene ja seetõttu suhtlen teiega viimast korda peadirektori veeru vahendusel.

Olen otsustanud lahkuda peadirektori ametikohalt ja 1. märts 2015. aastal jääb mul viimaseks tööpäevaks Veeteede Ametis. Viisteist aastat ameti peadirektorina on olnud pikk, samas ka väga huvitav periood minu elus, aga kuskile on vaja tõmmata piir ja see aeg on nüüd kätte jõudnud.

Suur tänu kõigile kolleegidele ja koostööpartneritele ning jõudu teile edasiseks! Veeteede Ameti Teataja tegijatele soovin jätkuvat energiat väljaande koostamiseks. Teie aktiivseks lugejaks jään ka edaspidi.

Kõike head soovides

Andrus Maide  
peadirektor

## Tunnustatud kartograaf

Dana Kuznetsova sai 2014. aasta lõpus Veeteede Ameti esimeseks kartograafiaspetsialistiks, kellel on rahvusvaheliselt tunnustatud B-kategooria merekartograafi kvalifikatsioon, mis vastab IHO standardile S-8 *Standards of Competence for Nautical Cartographers*.

### Milline on selle kvalifikatsiooni rahvusvaheline tähendus?

Tunnistus on välja antud Ühendkuningriigi Hüdrograafia Ameti poolt ja tunnustatud Rahvusvahelise Hüdrograafia organisatsiooni (IHO), Rahvusvahelise Geodeetide Ühingu (FIG) ja Rahvusvahelise Kartograafia Assotsiatsiooni (ICA) poolt.

### Kuidas saadakse B- kategooria tunnistus, milliseid koolitusi ja oskusi see eeldab?

B-kategooria merekartograafi tunnistuse saamiseks on vaja läbida kolm moodulit ja esitada tööpäevik, mis sisaldab vähemalt üheaastast töökogemust peale iga mooduli lõpetamist. Tööpäeviku pidamise eesmärgiks on kirjeldada, kuidas kartograaf rakendab oma teadmisi paber- ja elektronkaartide planeerimisel, koostamisel, korrigeerimisel, andmete hindamisel ja nende valikul ning kvaliteedi tagamisel. Pärast tööpäeviku heakskiitmist väljastab UKHO B-kategooria merekartograafi tunnistuse.

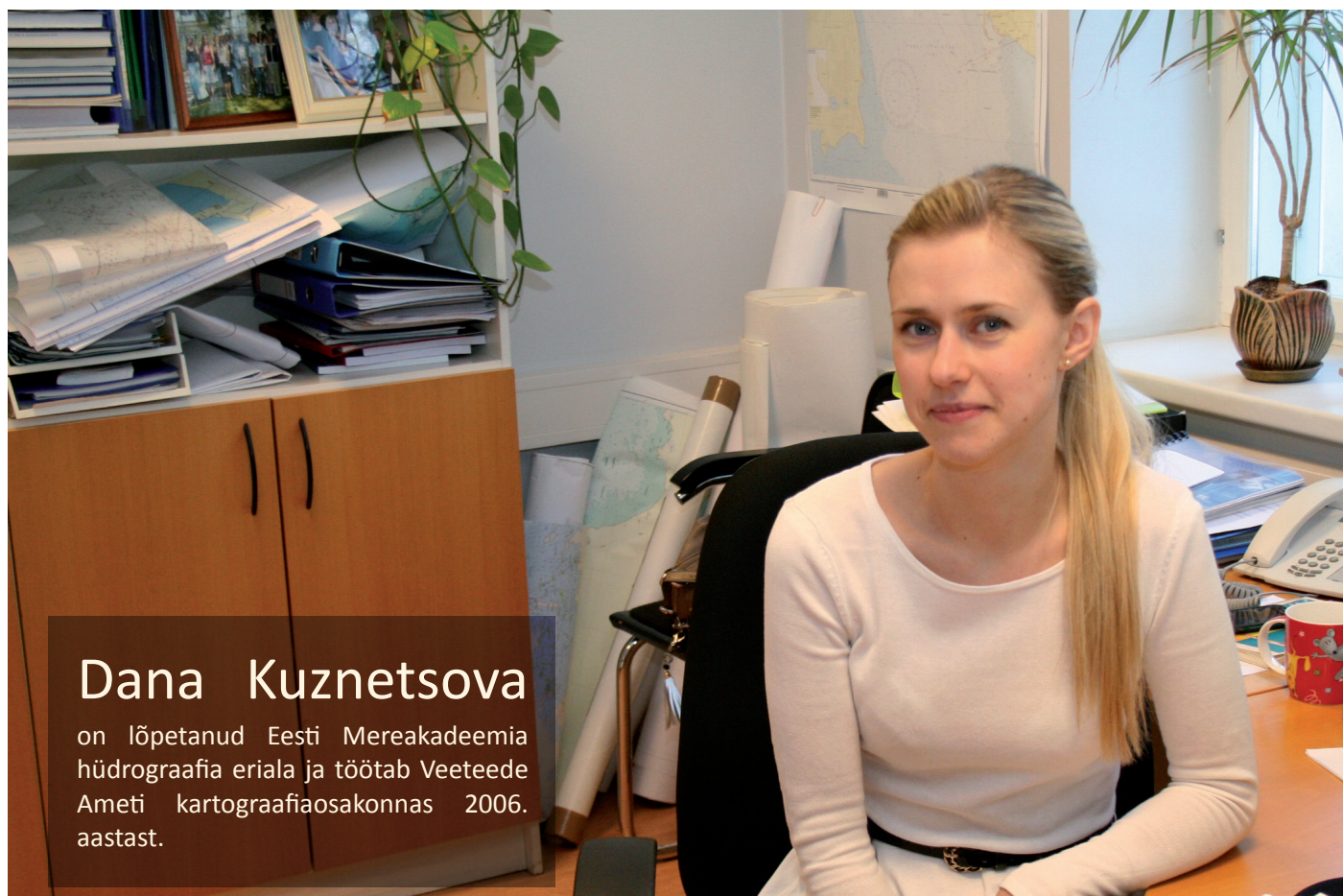
Koolitustel osalemiseks pidi kandidaat töötama hüdrograafiateenistuses, sadamas või nendega seotud riiklikus organisatsioonis, osalema navigatsiooniliste paber- ja elektronkaartide koostamise ja korrektoori protsessides või hakkama sellega tegelema lähiajal. Pärast koolituse läbimist peab lõpetanu jätkama töötamist samal alal. Samuti pidi kandidaadil olema eelnev töökogemus kartograafias või hüdrograafias, väga hea inglise keele oskus nii kõnes kui kirjas ja ka tehnilises inglise keeles, matemaatika ning geograafias.

### Palun räägi koolitustest lähemalt.

Koolitused hõlmasid kolme moodulit:

- merekartograafia;
- hüdrograafiliste andmete töötlemine;
- elektrooniline navigatsioonikaart.

Iga moodul kestis viis nädalat, mille jooksul omandati rahvusvahelistele standarditele vastavaid teoreetilisi ja prak-



### Dana Kuznetsova

on lõpetanud Eesti Mereakadeemia hüdrograafia eriala ja töötab Veeteede Ameti kartograafiaosakonnas 2006. aastast.



tilisi teadmisi paber- ja elektrooniliste navigatsioonikaartide koostamiseks ja korrigeerimiseks. Iga mooduli edukalt läbinud kartograaf sai UKHO-lt vastava diplomi.

### Kus koolitused toimusid ja kes olid koolitajad?

Aastatel 2012-2013 õnnestus mul osaleda kolmel IHO korraldatud merekartograafia alasel koolitusel, kaks neist toimusid UKHO-s (Taunton, Suurbritannia) ja üks LINZ-is (Uus-Meremaa Maa-amet, Wellington). Koolitajad olid UKHO-st pikaajalise töö- ja õpetamisstaažiga kõrgelt kvalifitseeritud spetsialistid kartograafia valdkonnas. Koolitused, reisi- ja elamiskulud kattis IHO, kahte koolitust rahastas Lõuna-Korea ja Jaapani Nipponi Fond.

UKHO korraldab B-kategooria saamiseks koolitusi alates 2005. aastast. 2014. aasta novembri seisuga on UKHO välja andnud B-kategooria tunnistusi 21 spetsialistile erinevatest maailma riikidest.

Lisaks UKHO-le korraldavad B-kategooria koolitusi Prantsusmaa Mereväe Hüdrograafia- ja Okeanograafiateenistus (SHOM), India IIC Tehnoloogia Akadeemia ja Saudi Araabia Geodeetide Peakomisjon (GCS). B-kategooria programm, mis kestab 15-32 nädalat, sõltuvalt koolitust pakkuvast organisatsioonist, annab praktilisi teadmisi merekartograafiast ja oskusi igapäevaste kartograafiliste ülesannete täitmiseks.

### Kas on olemas ka A-kategooria kvalifikatsiooni koolitus, mida see sisaldab ja kus seda oleks võimalik läbida?

A-kategooria all on mõeldud programmi, mis annab laiapõhjalisi teadmisi kõikides merekartograafia ja sellega seotud aspektides, mis võimaldab lahendada keerulisemaid probleeme. A-kategooria on sisuliselt bakalaureuseõpe merekartograafia erialal, mille kestvus on 4 aastat. A-kategooria programme pakuvad hetkel ainult Argentiina Mereteaduste Akadeemia, mille õppekeeleks on hispaania keel ja Hiina Daliani Mereakadeemia, kus saab õppida hiina ja inglise keeles.<sup>1</sup>

### Praktiseerisid koos teiste riikide kartograafidega. Mis riike kursusekaaslased esindasid? Kolleegidega suheldes rääkisite kindlasti ka kaartide koostamisest oma koduriikides. Kuidas on see valdkond erinevates riikides arenenud?

Kursusekaaslased olid erinevatest maailma paikadest: Lätist, Bulgaariast, Ukrainast, Kreetalt, Tuneesiast, Alžeerias, Lõuna-Koreast, Vietnamist, Jaapanist, Taist, Filipiinidelt, Paapua Uus-Guineast, Sri Lankast, Austraaliast,

1 [http://www.iho.int/mtg\\_docs/com\\_wg/AB/AB\\_Misc/Recognized\\_Programmes.pdf](http://www.iho.int/mtg_docs/com_wg/AB/AB_Misc/Recognized_Programmes.pdf)



Dana koos kursusekaaslastega välitöödel



Värskest diplomeeritud

### Kolleegi arvamus

Olen Danaga tuba jaganud juba üle seitsme aasta. Mõlemad oleme tulnud kartograafiaosakonda tööle otse koolipingist, kuid oma oskused igapäevatööd teha oleme omandanud töö käigus, sest merekartograafiat sellisel viisil Eestis ei õpetata.

Dana on oma töösse väga pühendunud. Kui esile kerkib mõni probleem, võtab ta selle detailideni lahti ja otsib lahenduse. Siinjuures on kaasa aidanud tema avatud olek, mis on hõlbustanud kontaktide loomist ja säilitamist. Nii on ta nende kolme kartograafia moodulkursuse käigus sõlminud tutvused oma kaastudega ehk kolleegidega maailma eri paigust ning õppejõududega Inglismaalt, kes on selles valdkonnas tegevad juba aastakümneid, ja vajadusel saab ta alati neilt küsida ning kogemusi vahetada.

Olles ka ise läbinud ühe kolmest kartograafiaõppe moodulkursusest aastal 2008 Suurbritannias, leian, et see on igati positiivne, et meie kartograafidele on selline võimalus seni antud. Esiteks avardab see silmaringi ja annab juurde olulisi teadmisi ning teiseks aitab see koolitus ühtlustada merekartograafide tööd globaalsel tasandil.

Nele Savi

Malasiast, Singapurist, Uus-Meremaalt, Salomoni Saartelt, Trinidadist ja Tobagost ning Peruust. Kogemused, merekartograafia ning selle ala lahutamatu osa hüdrograafia on riigiti erineval tasemel ja Eesti on siin arvestataval kohal.

**Mõni aeg tagasi käis Veeteede Ametil külas UKHO asejuht kontradmiral Tom Karsten. Omavahelise vestluses jätkus tal palju häid sõnu õppimaskäinud Eesti kartograafide kohta. Kes veel Eestist on UKHO koolituse läbinud?**

Peale minu on IHO poolt korraldatud koolitused läbinud Veeteede Ameti kartograafiaosakonnast Nele Savi 2008. aastal, Maris Akkerman 2005. aastal ning Maret Luhtin ja Pia Talima 1996. aastal. IHO soovib kõigil merekartograafidel kasutada pakutavat õpivõimalust ja läbida kõik kolm kartograafia õppemoodulit, et taotleda rahvusvaheliselt tunnustatud B-kategooria merekartograafi kvalifikatsiooni.

**Lähme nüüd ajas tagasi. Oled lõpetanud Mereakadeemias hüdrograafia eriala, mis on kartograafiaga väga tihedalt seotud. Miks ja kuidas üldse tekib inimesel huvi kartograafia ja kaartide koostamise vastu?**

Huvi tekkis juhuslikult. 2006. aastal õnnestus mul saada praktikale Veeteede Ametisse kartograafiaosakonda ning sellest ajast on merekartograafia suur osa minu elust. Mõned aastad peale gümnaasiumi lõpetamist oli klassikaaslaste kokkutulek, kus kõik rääkisid endast, millega nad tegelevad, kus töötavad ja kui ma ütlesin, mis on minu töö, siis keegi meenutas mulle, kui häid kaarte ma tegin geograafia tundides. Peab tunnustama, et geograafia oli mul alati viis ja ainult tänu kaartide tegemisele. Tahvli juures käisid tavaliselt need, kellel oli sellega probleeme. Samas, kaardid on tegelikult huvitavad. Ükskõik, kas tegemist on mingi topograafilise, meresõidu- või hoopis maailmakaardiga, ikka tahad seda vaadata. Ma ei tunne ühtki inimest, keda kaardid külmaks jätaksid. Mis puudutab navigatsioonikaarte, siis on palju huvitavam sõita kas või tavalise laevareisijana Rohukülast Heltermaale, teades, mitu meetrit on sügavus ja mis veel huvitavat on peidus vee all.

**Läbitud kursusele mõeldes ja igapäevaselt kartograafina töötades, kas oskad soovitada, millele peaks tähelepanu pöörama meie kartograafiaalases õppes?**

Minu õppimise ajal Mereakadeemias oli ainult paar ainet, mis käsitlesid kartograafiat ja siis õnneks oli merekartograafia tööpraktika meie kursusel ainult kahel inimesel. Tol ajal oli vaja endale ise otsida praktika koht kas hüdrograafia, kartograafia või geodeesia valdkonnas. Soovitada võiks, et tööpraktika oleks kõikidel nimetatud aladel, kuna need kõik on olulised navigatsioonikaardi koostamise jaoks.

Oma töökogemusest võin öelda, et suurt tähelepanu peab pöörama täpsusele, informatsiooni hindamise oskusele ja töö kvaliteedile.

**Tulevikku vaadates, millises suunas liigub kartograafia areng?**

Elektronika ajastu hõlmab kõike, kaasa arvatud ka navigatsioonikaarte, nii et suur rõhk on elektronkaartide arendamisele. Luuakse uusi standardeid, mis teevad elektronkaarte veel kasutajasõbralikumaks. Paberkaartide osas on tulevikusuunaks kaardi koostamine ja trükkimine nõudmisel, mis välistab käsitsi korrigeerimise.

Trükkimine nõudmisel võimaldab trükkida korrigeeritud navigatsioonikaarte vastavalt viimasele „Teadaanded Meremeestele“ seisule nõutavas koguses ning vaid siis, kui selleks tekib nõudlus. Selline lähenemine hoiab navigatsioonikaarte trükkimise momendiks alati kaasajastatuna, säästab meresõitjate aega paberkaardil käsitsi korrekture tegemise arvelt, kindlustades, et korrekture on tehtud õigesti ning samuti raha, mis kulub väikese nõudlusega kaartide puhul suurte tiraažide trükkimisele. Koostamine nõudmisel puhul koostatakse kaart kliendi tellimuse järgi, kuid see kaart ei kuulu kaardikollektsiooni.

**Seega Sinu arvates paberkaart tulevikus ei kao?**

Võrreldes elektronkaartidega on aastatega nõudlus paberkaartide järele tõesti muutunud väikeseks, kuid paberkaardid on siiani üheks võimalikest varuvahendite võimalustest ECDIS-e kasutamisel SOLAS konventsiooni järgi. Laevad, mis ei kuulu IMO poolt väljakuulutatud ECDIS-e kohustuslike kandjate hulka, võivad kasutada paberkaarte. Paber-navigatsioonikaarte kasutatakse laialt väikelaevadel harrastusmeresõitjate poolt ning ka kalalaeval ja –alustel. See kõik omakorda tõestab, et nõudlus paber-navigatsioonikaartide järele säilib. Väikelaevnike seas on populaarseteks muutunud elektronkaartide süsteemid, mida saab kasutada kaardiplotteris, tahvelarvutis või nutitelefonis, kuid need ei asenda paberkaarti, sest tegemist on mitteametliku informatsiooniga ning tihti peale kaarte ei uuendata nii sageli kui see oleks vajalik navigatsiooniohutuse seisukohalt. Samuti ei võimalda need süsteemid kas oma primitiivsuse või ekraanilahenduse tõttu teha navigatsiooniks vajalikku kaarditööd.

**Lõpetuseks veel üks lihtne küsimus. Milline on kõige parem navigatsioonikaart?**

Kaardid on erinevad nii väljaandja stiili kui geograafiliste iseärasuste poolest. Ma arvan, et kõige parem kaart on see, mis juhatab koju.

# Veeteede Ameti tegevused 2014. aastal

## Laevakontroll

Veeteede Ameti inspektorid kontrollisid 2014. a Eesti riigilippu kandvaid laevu 213 korral, neist 195 olid tehnilised ülevaatused ja 18 pistelised kontrollid. Ühel korral peeti laev kinni.

Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 482 ettekirjutust, ettekirjutuseta lõppes 85 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni, päästevarustuse ja üldise ohutuse alal. Meresõiduohutuse ja turvalisuse alal viidi läbi 9 reederid auditit, 18 laevaauditit, lisaks 9 ISPS alast ülevaatus.

Välissadamates (Paris MOU regioonis) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 16 korral. Laevu kinni ei peetud. Kokku tehti 12 ettekirjutust ja ilma ettekirjutuseta läbiti kontroll 13 korral.

Eesti sadamaid külastanud välisriigi lippu kandvaid laevu kontrolliti 2014. aastal 193 korral. Kinni laevu ei peetud. Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 151 ettekirjutust, ettekirjutuseta lõppes 145 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni ja tulekaitse valdkonnas

## Väikelaevad

Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonna (VSLO) inspektorid teostasid 2014. aastal 392 väikelaevade, 491 alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja 12 siseveelaevade tehnilist ülevaatus. Pistelisi kontrole teostati 58 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 juhudel piirduti suulise hoiatusega. Tõsisemate rikkumiste korral, nagu päästevahendite puudumine ja liiklemise ning tasu eest vabaajareiside korraldamise reeglite rikkumine, viidi läbi 6 väärteomenetlust.

VSLO ametnike igapäevatöö lahutamatu osa on meresõiduohutusealase 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 väikelaevajahi tunnistusi väljastatakse pea sama palju. Eks oma rolli mängib siin ka asjaolu, et oleme tõhustanud järelevalvet väikelaeva-

juhtide väljaõppe üle ning üldine meresõiduohutusalane 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

Mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakond registreeris 2014. aastal 10 juhtumit, nendest 8 olid laevaõnnetused.

Laevaõnnetused jagunesid alljärgnevalt:

1) risked laevaõnnetused	2
2) kerged laevaõnnetused	5
3) väikelaevaga toimunud õnnetused	2
4) ohtlikud juhtumid	1

Veeteede Amet juurdles alljärgnevaid juhtumeid:

1. PVL - 101 KINDRAL KURVITS kerge laevaõnnetus, põhjapuude (lipuriik Eesti);
2. Purjejaht VAAL, uppus Eru lähel (lipuriik Eesti);
3. ML KELT, madalale sõit, kerge laevaõnnetus, (lipuriik Holland);
4. ML EVA-320, kerge laevaõnnetus, põhjapuude (lipuriik Eesti);
5. ML BERIT, kerge laevaõnnetus, põhjapuude (lipuriik Gibraltar);
6. KL TMA - 377, uppus Peipsi järvel, raske laevaõnnetus (lipuriik Eesti) ;
7. ML EMSRACER, põhjapuude, ohtlik juhtum (lipuriik Holland);
8. ML AMALIE, põhjapuude, kerge laevaõnnetus (lipuriik Eesti).

## Sadamate järelevalve

Sadamate järelevalve osakond viis 2014. aastal läbi 39 sadamarajatise turvaülevaatus turvalisuse tunnistuste kehtivusmärgete tegemiseks või turvalisuse tunnistuste väljastamiseks.

Läbi vaadati 25 ja kooskõlastati 3 sadamarajatise turva-plaani muudatused. Atesteeriti 4 sadamakaptenit. Koostöös ameti teiste struktuuriüksustega viidi läbi 28 sadama veeliikluse ohutuse alast ülevaatus.

## Meremeeste diplomeerimine

Meremeeste diplomeerimise ja registri büroo teostas 2014. aastal erinevaid toiminguid ja väljastas alljärgnevad dokumendid:

Jrk. nr	Dokumendi nimetus	kokku
1	Meresõidudiplom ja -tunnistus	1299
2	Reakoosseisu kutsetunnistus	1226
3	Siseveelaeva laevajuhi diplom ja madruse tunnustus	2
4	Diplomi kinnitusleht	1796
5	Kinnituslehed välisriikide meresõidudiplomitele	62
6	Lootsi kutsetunnistus, (eksameid 9)	9
7	Lootsitasõidu luba, (eksameid 30)	29
8	Soodustusluba (STCW-95)	0
9	Ohutusalase põhikoolituse, turvaalase ja tankerite tunnistused, (nendest tankereid 104)	3336
10	VTS operaatori teenistusraamat ja kinnitusleht	25
11	VTS operaatori kutsetunnistus	0
12	Õppe- ja täiendõppekursuste protokollidesse kantud isikute sisestamine meremeeste registrisse	8829
13	Välisriikidest saabunud päringutele vastamine (dokumentide õigsuse kinnitamine)	1329
14	Meremeeste isikuandmete korrigeerimine meremeeste registris	7759
15	Päringute saatmine välisriikidesse meresõidudokumentide õigsuse kontrollimiseks	86
16	Laekunud riigilõiv	32 328,48

Kehtivate meresõidudokumentidega laevapereliikmeid:

**10125**

juhtivkoosseis

**3375**

reakoosseis

**3860**

teenindav

**2890**

## Laevaregister ja sadamaregister

Laevakinnistusraamatusse on kantud:

1. kaubalaevad: 18 laeva, BT - 32308,2, DW - 46610;
2. reisilaevad: 29 laeva, BT - 14940,78, DW - 2756,06;
3. tehnilised ja abilaevad: 94 laeva, BT - 23869,19, DW - 19775,04;

4. kalalaevad: 117 laeva, BT 17773,33, DW-8893,07;
5. lõbusõidu- ja huvilaevad: 90 laeva, BT- 3296,98, DW - 1752,68;
6. teisaldatavad laevad: 28 laeva, BT- 38954,1, DW - 37572,1.

Laevakinnistusraamatust on kustutatud

1 kaubalaev, 4 tehnilist ja abilaeva, 4 kalalaeva, 5 lõbusõidu- ja huvilaeva (kokku 14 laeva) ning registreeritud on: 1 kaubalaev, 1 kalalaev, 2 reisilaeva, 4 tehnilist ja abilaeva ning 6 lõbusõidu- ja huvilaeva (kokku 14 laeva).

Riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogus on: 50 laeva, BT- 6389, DW – 3327,13.

RHÜT laevade andmekogust on kustutatud 3 laeva.

Laevapereta prahitud laevade registris on:

1. reisilaevad: 10 laeva, BT - 289226, DW - 39941,5;
2. tehnilised ja abilaevad: 3 laeva, BT - 789, DW - 428,89.

Laevapereta prahitud laevade registrist on kustutatud 2 kaubalaeva ja registrisse on kantud 1 reisilaev.

Kokku on Eesti laevaregistris registreeritud 439 laeva, BT - 427546,58, DW -161056,47

Laevanimedid on kooskõlastatud 21 korral, kalalaeva pardanumbreid on kooskõlastatud 2 korral.

Eesti laevaregistris aruanne seisuga 01.01.2015 on avaldatud lk 15-19 ja ameti **kodulehel**.

Sadamaregistris on registreeritud 22 väikesadamat.

## Meremöödistamine

HELCOM laevateid, Soome lahe, Väinamere ja Liivi lahe laevateid ning ohualasid (sh Heltermaa ja Rukki kanali kordusmöödistamine) oli 2014. a lõpuks vastavalt IHO standardile S-44 möödistatud 2616 km<sup>2</sup> ning kogutud 98,3 GB andmeid.

Peipsi laevateid ja ohualasid oli 2014. a lõpuks möödistatud (sh Lämmijärve süvendatud laevatee kontrollmöödistamine) vastavalt IHO standardile S-44 66,6 km<sup>2</sup> ning kogutud 11,9 GB andmeid.

Võrtsjärve ohualade ja laevateede möödistamise neljas etapp vastavalt IHO standardile S-44 – möödistatud 25,1 km<sup>2</sup> ja kogutud 6 GB andmeid.

Möödistusi häiris oluliselt tugev lõunatuul.



## Kartograafia

2014. aastal trükiti 11 paberkaarti, neist 6 trükkimine oli ette nähtud 2013. aasta tööplaanis: kaart nr 305/INT1215 (200 eks), kaart nr 610/INT1123 (200 eks), kaart nr 616 (150 eks), kaart nr 621 (100 eks), kaart nr 507/INT1267 (300 eks) ja kaart nr 733 (150 eks), kaart nr 504 (50 eks), kaart nr 513 (100 eks), kaart nr 516 (150 eks), kaart nr 519/INT1272 (150 eks), kaart nr 977/INT1350 (50 eks).

Kaardiatlase "Eesti merekaardid 1. osa" uus versioon on koostatud ja trükiettevalmistamisel. Trükitakse 2015. aasta alguses seoses vajadusega kajastada uute sadamate andmeid, mis esitatakse aasta algul.

Koostatud on ka 24 uut ENC-kaarti, 24 uut versiooni ENC ja kaasajastatud 362 ENC-faili.

Jätkeb elektroonilise lootsiraamatu koostamine, aasta lõpul avaldati 3. osa – Läänemeri.

Elektroonilist lootsiraamatut on võimalik tasuta alla laadida aadressilt

[www.vta.ee/atp/index.php?id=3821](http://www.vta.ee/atp/index.php?id=3821).

Digitaalne teatmik "Navigatsioonimärgid Eesti vetes (List of Lights)" on igakuiselt korrigeeritud ja avaldatud VA kodulehel.

## Antwerpeni sadamas ehitatakse maailma suurimat lüüsi

Antwerpeni sadama taristu täieneb masiivse ehitisega. Schelde jõgi ja selle vasakule kaldale jäävad sadamabasseinid ühendatakse uue lüüsiga. 500 meetri pikkune, 68 m laiune ja 18 m sügavune ehitus valmib 2016. aastaks ning on maailma suurim. Ehitise grandioossust aitavad paremini selgitada alljärgnevad faktid. Tööde käigus tuli eemaldada 4,7 miljonit m<sup>3</sup> pinnast. Lüüsi ehitusel kasutati 20 tuhat tonni metallsõrestikku, mis koguliselt oleks kolme Eiffeli torni jagu rauda. Lüüsi betoonosa valamisel kasutati 740 000 m<sup>3</sup> betooni, koguliselt tähendab see 30 korruse kõrgust betooni täis kuubikut mõõtmetega 68 m x 100 m. Ka senine maailma suurim lüüs asub Antwerpeni sadamas, ühendades Schelde jõge paremale kaldale jäävate sadamabasseinidega.



Vaade ehitatavale lüüsile



Kolme aastaga on ehitus jõudnud betoneerimisetapi lõppu



Veeteede Ameti peadirektor A. Maide ja kommunikatsiooniosakonna juhataja T. Ots lüüsi ehitusel 2014. a oktoobris



## Eesti õigusaktide muudatused

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määruse nr 15 „**Lootsimise kord ning lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad**“ muutmise.

Määruse muudatus puudutab lootsi tellimuse esitamise korda. Laeva agent esitab lootsitellimuse läbi elektroonilise mereinfosüsteemi lootsiteenust osutavale äriühingule. Seoses ülalmainitud muudatusega kehtestati Majandus- ja taristuministri 03.12.2014 määrus nr 105 „**Lootsikviitungi vorm**“.

Majandus- ja taristuministri 24. detsembri 2014. a määruse nr 102 „**Laeva juhtkonna liikme ametiriietuse ja ametialaste eraldusmärkide kirjeldus**“.

Määrus kehtestatakse seoses uue meretöö seaduse jõustumisega. Senine määrus muutus kehtetuks seoses varasema meretöö seaduse kehtetuks kuulutamisega. Uus määrus põhineb suures osas vanal seadusandlikul aktil. Võrreldes varasema versiooniga on välja jäetud osa vormiriietuse esemeid (nt mantel, jope, sall, kindad), mis on praktikas osutunud mittevajalikeks. Merelaevade ja sisevete laevade juhtkonna liikmete ametialased eraldusmärgid ei muutunud.

Vastu on võetud Majandus- ja taristuministri 07.11.2014 määrus nr 95 „**Meretöötunnistuse, meretöönõuetele vastavuse deklaratsiooni, ajutise meretöötunnistuse ja kalandustöötunnistuse vorm**“.

**Meresõiduohutuse seaduse** muutmise.

Muudatustega kohustatakse reederit pidama reisijate nimekirja kõikidel reisidel, välja arvatud juhtudel, kui need on lühemad kui 20 meremiili või toimuvad sisevetel. Alkoholi kasutamise nõudeid laevapereliikmetele vahiteenistuses olles kui ka väikelaeva juhtidele muutusid karmimaks. Alkoholi jooobeks loetakse, kui 1 grammis veres on 0,5 või enam milligrammi alkoholi. Regulaarse tegevate reisilaevade tasuliste külastuskordade arvu määramise põhimõtted vaadati ümber. Uue korra alusel tuleb tasuda poolte külastuskordade eest, kuid mitte rohkem kui 60 korda.

**Riigilõivuseaduse** muutmise.

Uue seaduse järgi viiakse laevade ülevaatused ja reedrite auditeerimine läbi tunnitasu põhiselt. Senini kehtinud arvestusmetoodika, mis arvestas laeva pikkust, vanust, laeva tekkide arvu ja klassifitseerimisühingu kontrolli olemasolu, on kehtetu.

## Merendus Euroopa Liidus

Itaalia eesistumisperioodil jõudsid liikmesriigid **sadamateenuste määruse** teksti suhtes üksmeelele ning oktoobris toimunud transpordiministrite kohtumisel kiideti see heaks. Kuna Euroopa Parlament ei ole seni veel määruse eelnõu suhtes oma seisukohta kujundanud, siis hetkel ei saa öelda, milliseks määruse tekst lõplikult kujuneb. Loodetakse, et 2015. aasta esimesel poolel jõutakse Parlamendiga kompromissini. Integreeritud merenduspoliitika valdkonnas võeti Itaalia eesistumise ajal vastu merendusjulgeoleku strateegia tegevuskava. Kalalaevade laevapereliikmete väljaõppe konventsiooni (STCW-F) ratifitseerimist lubav Nõukogu otsuse arutelu ei olnud eesistujale eriline prioriteet, kuid lõppkokkuvõttes sai otsus siiski detsembri transpordi-

ministrite kohtumisel põhimõttelise heakskiidu. Järgneb Euroopa Parlamendi nõusoleku saamine ja lõplik otsuse vastuvõtmine jääb 2015. aasta märtsikusse.

1. jaanuarist  
2015  
on Euroopa Liidu  
eesistuja  
Läti

1. jaanuaril 2015 algas pool aastat kestev **Läti eesistumine**. Meie lõnaabrite eesmärk on sadamateenuste määrusega jõuda parlamendiga kokkuleppele ning töösse võtta siseveelaevade tehniliste nõuete direktiivi muutmise eelnõu (2006/87).

# MEPC 67 kokkuvõte

13.–17. oktoobril 2014 toimus Londonis IMO merekeskkonna kaitse komitee 67. istungjärk (MEPC 67). Enamus istungi päevakavas olevatest punktidest olid seotud laevadelt pärineva õhusaaste teemade arutamisega (MARPOL Lisa VI). Ajanappuse tõttu otsustati teisi IMO konventsioone käsitlevad ettepanekute punktid (nt laevade lammutamine) lisada tulevase MEPC 68. istungi päevakorda. Arutletud teemade kokkuvõte:

## 1) MARPOL Lisa I

- Võeti vastu MARPOL Lisa I Reegel 43 parandus, keelates Antarktika eripiirkonnas rasket sorti naftasaaduste veo ballastina, mis jõustub 1. jaanuar 2016.

## 2) MARPOL Lisa VI

### Lämmastikoksiidide (NOx) heitmed

MEPC 65. istungil tehti revisjon-korrespondentsgrupile (Review Correspondence Group) ülesandeks Lisa VI Reeglite 2 ja 13 ülevaatamine/parandamine seoses veeldatud maagaasi (LNG) kütusena kasutatavate laeva peamasinat kasutuselevõtuga. Kuna käesoleva hetkeni ei ole Lisa VI kohaldamisalas gaasiseadmed/turbiinid, siis olulisim revisjon-korrespondentsgrupile tehtud ülesannetest oli:

- ✓ parandada VI lisa Reeglis 2 toodud definitsioon „laeva diiselmootor“ (marine diesel engine). Uue definitsioonina tähendab see igasugust sisepõlemismootorit, mis töötab vedel- või gaasikütusel, kaasa arvatud kõrgsurvepumpadele kütuse pealeandmise süsteem(id) (booster/compound systems), millele saab kohaldada Reeglit 13 (lämmastikoksiidide NOx heite tasemete piirväärtused). Samuti loetakse laeva diiselmootoriks gaasil töötavat peamasinat, mis on paigaldatud uutele laevadele 1. märts 2016 või peale seda, hõlmates ka mitteidentselt peamasina asendust (või lisamasinat).

MEPC 67. istung aktsepteeris revisjon-korrespondentsgrupi Reegli 2 parandusettepaneku, mis jõustub 1. jaanuaril 2016. Kuna Reegel 13 sätestab NOx heitmete piirväärtused (sõltuvalt lämmastikoksiidide heitekontrolli alas (NECA) olles või väljaspool seda) laeva peamasinale, siis vajadust Reegel 13 parandamiseks ei nähtud, kuna Reegli 2 parandatud definitsioon tagab ühtlasi ka nõuded laeva peamasinale gaasikütuse kasutamisel.

Kuigi veeldatud maagaasi LNG osatähtsus alternatiivsete laevakütuste kasutamise osas on kasvav ja lämmastik-

oksiidide emissioonid oluliselt väiksemad kui diiselmootori kasutamise puhul, tuleb NOx heitetaseme Tier III vastavuse saavutamiseks siiski kasutada ka selektiivset katalüsaatorsüsteemi SCR (Selective Catalytic Reduction). Viimane meetod tuleb kasutusele võtta kahetaktilise peamasina puhul (töötüklist tingituna on pikem kütuse põlemise aeg, seega suureneb lämmastikoksiidide sisaldus heitgaasides).

### SOx heitmed

Laevaomaniku jaoks muudab olukorra keeruliseks 1. jaanuaril 2015 jõustuv Lisa VI Reegli 14(4) nõue, mis sätestab vääveloksiidide heitealas (SECA) olles  $\leq 0,10\%$  väävli(massiprotsendi)sisaldusega kerge diiselmootori kasutamise. Seetõttu tuleb laevaomanikul otsus langetada kolme stsenaariumi põhjal:

- ✓ Kasutada max 3,5% väävlisisaldusega diiselmootorit koos laeva heitgaaside pesemissüsteemiga (skruuber), mis on võimeline vähendama vääveloksiidide emissiooni samale tasemele kui kasutada 0,1% väävlisisaldusega diiselmootorit. Vahemärkusena olgu lisatud, et 3,5% väävlisisaldus laevakütuses on lubatud väljaspool eripiirkondi kuni aastani 2020, kuid IMO võib 2018. aastal teha otsuse selle nõude rakendamise edasilükkamiseks aastani 2025. Üldjuhul laeva heitgaaside puhastamine skruuberiga annab efektiivsuse  $> 97\%$ , kuid seda teoreetiliselt ja kasutades heitgaasides sisalduva vääveloksiidi keemiliseks redutseerimiseks naatriumhüdrosiidi. Koos skruuberiga tuleb kasutada SCR süsteemi NOx vähendamiseks, mis koos kõrge hinnaga eeldab ka laeva olulisi ümberehitustöid. Pole võimatu ka olukord, et seda teostada ei saa seoses ohuga laeva püstuvusele.
- ✓ Kasutada 0,1% väävlisisaldusega kergest diiselmootorit koos SCR-ga. Eeliseks odavam hind skruubersüsteemi puudumise tõttu, kuid hetkeline finantsressursi kokkuvõtte võib pikemas perspektiivis ühtida esimese stsenaariumi omaga.
- ✓ Kasutada LNG-d. Väävlisisaldus puudub, kuid olenevalt laeva peamasina tüübist on NECA alas olles vaja siiski kasutada ka SCR süsteemi.

Liikmesriigil peab olema ühtlasi võimalus tagada raske diiselmootori ( $\leq 3,5\%$ ) kättesaadavus, kui laev kasutab heitgaaside puhastusseadet.

Komitee jätkab tööd laeva heitgaaside puhastussüsteemide ehk skruuberite juhist väljatöötamisel. Eesmärk on avatud tüüpi skruuberite (open-loop scrubbers) merre tagasi juhitava heitvee happelisuse ehk vesinikioonide

kontsentratsiooni pH hindamine ja mõõtmine. Kuigi juhised käsitlevad mitmeid meetodeid pH mõõtmiseks, on see väga keeruline erinevate mereolude tõttu ning vee turbulentsis, mis võib oluliselt mõjutada mõõtmistulemusi. Siiski on tegemist heitveega, mis sisaldab lisaks happelistele ühenditele (väävelhape, väävlishape ja selle soolad) ka raskmetalle ja tahkeid osakesi (muuhulgas ka Black Carbon) ning selle merreheitmine põhjustab vee- kogude hapestumist, kalade suremust, metallkonstruktsioonide korrosiooni ja taimerakkude hävimist. Seda asjaolu peaks liikmesriigid arvestama oma territoriaal- meres laeva heitgaaside pesuvee merreheitmisele sätestatud nõuete väljatöötamisel.

### Laevade energiatõhusus

MEPC 65. istungjärgul võeti vastu laevade energiatõhususe edendamise Tehnilise Koostöö ja Tehnoloogiasiidre Arendamise resolutsioon (MEPC Resolution on Promotion of Technical Co-operation and Transfer of Technology relating to the Improvement of Energy Efficiency of Ships), mille eesmärk oleks arenguriikide abistamine ning nõustamine laevade energiatõhususe saavutamisel. Resolutsioon on endiselt eelnõu faasis.

- Komitee jätkas resolutsiooni MEPC.215 (63) muudatuste eelnõu (juhised EEDI indeksi arvutamiseks) väljatöötamist. Muudatused hõlmavad ro-ro kauba- ja reisilaevade, gaasitankerite ja mittekonventsionaalseid masinaid kasutava laevade lisamist EEDI arvutusvalemisse.

- Võeti vastu rasketes ilmastikuoludes laevamasinate minimaalse manööverduvõimsuse määramise juhiste täiendustepanek, mistõttu tähtaeg juhiste rakendamiseks on peale 31. detsembrist 2014 (MEPC.232(65)). Täiendatud Lisa VI reegel 21.5 sätestab minimaalse võimsuse nõude uutele laevadele paigaldatava peamasina EEDI arvutamisel. Ringkirjas toodud juhised hõlbustavad liikmesriigi Administratsioonil määrata selline peamasina võimsus, mille korral laev säilitaks piisava manööverdamisvõime.

### 3) Ballastvee konventsioon

- BWM (Ballast Water Management) konventsiooni on ratifitseerinud 43 riiki, mis moodustab 32,54% ülemaailmsest kaubalaevastiku kogumahutavusest (jõustumiseks on

tarvilik 35%). On võimalik, et jõustumiseks puuduolev protsent saab täidetud tuleva aasta juunikuuks (siiski, konventsionaalsed nõuded jõustuvad aasta pärast konventsiooni jõustumist ehk aastal 2016).

- Ballastveesüsteemide aktsepteerimise juhised G8 (MEPC resolutsioon 174(58)) vaadatakse üle, sest paljud laevaomanikud on juba ennetavalt paigaldanud BWM konventsiooni jõustumisel laevadele süsteemid, mis paraku ei vasta enam hetkel kehtivatele nõuetele. Põhjus on UV- kiirgusel põhinevad desinfitseerimissüsteemid, mis on liialt energiakulukad ning tekib vastuolu MARPOL Lisa VI CO2 emissioonide vähendamiseks ehk EEDI indeksi kohaldamisel uutele laevadele. Olemasolevatel laevadel on analoogne probleem, sest pardal peab olema energiatõhususe plaan SEEMP. Komitee püüab leida kõigile aktsepteeritavat parandust juhises, kuidas käsitleda selliseid laevu, kes on juba seadmed paigaldanud.

- Komitee arutas sadamariigi kontrolli (PSC) puudutavat BWM konventsiooni juhiseid G2 (BWM.2/Circ.42), mille peatükk 2.1.4 käsitleb indikatiivset meetodit ballastvee proovivõtu vastavuse kontrolliks BWM konventsiooni ballastvee käitlemise standardile D2 (sadamariigi proovivõtu juhised on omakorda vastu võetud resolutsiooniga MEPC 173(58)). Kuigi juhised võeti vastu MEPC65. istungil (jõustus 24. mail 2013), kasutatakse BWM süsteemides nii füüsikaliste, bioloogiliste kui ka keemiliste meetoditega puhastamist. Seetõttu on mitmed asjaolud, mida peab arvestama indikatiivse meetodi kasutamisel:

- ✓ Kui laev, mis realselt vastab D2 standardile, peetakse PSC poolt kinni ainult indikatiivse meetodi põhjal, võib see viia kohtuhagini laevaomaniku poolt.
- ✓ Ballastvee proovivõtt (koosneb kaheastmelisest kontrollist) peab olema juhiseid arvestades arusaadav kõigile ning indikatiivset meetodit peaks tõlgendama kui alust proovivõtu algatamiseks.

Eelmainitud asjaolude selgitamine ning juhiste ühtse käsitlemise leidmine (harmonized approach) tehti ülesandeks korrespondentsgrupile, kelle vaheetapis toimuv töö esitatakse 2015. aasta jaanuarikuus toimival mere-reostuse ennetamise ja reageerimise alakomitee PPR (Pollution Preparedness and Response) teisel istungil ja lõplik tulemus juba tuleval MEPC68. istungil.



## Veeteede Ametisse on saanud järgmised IMO ringkirjad:

- MSC.1/Circ.1484 (01.10.2014) – ohtlik last ja IMDG koodeks – riiklike pädevate asutuste kontaktandmed. Asendab ringkirja MSC.1/Circ.1469;
- MSC.4/Circ.211 (12.11.2014) – 2014. a maikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (maikuu jooksul raporteeriti 28 juhtumist);
- MSC.4/Circ.212 (12.11.2014) – 2014. a juunikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (juunikuu jooksul raporteeriti 32 juhtumist);
- MSC.4/Circ.213 (12.11.2014) – 2014. a juulikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (juulikuu jooksul raporteeriti 19 juhtumist);
- MSC.4/Circ.214 (12.11.2014) – 2014. a augustikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (augustikuu jooksul raporteeriti 24 juhtumist);
- MSC.4/Circ.215 (12.11.2014) – 2014. a septemb-rikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (septembrikuu jooksul raporteeriti 16 juhtumist);
- MSC.4/Circ.216(14.11.2014)–2014.aoktoobrikuu informatsioon piraatlusest ja röövkallaletungidest laevadele (oktoobrikuu jooksul raporteeriti 31 juhtumist);
- MSC.1/Circ.1294/Rev.4 ( 21.11.2014) - laevade kaugtuvastamise ja -jälgimise süsteemi (LRIT) tehniline dokumentatsioon (osa II);
- MSC.6/Circ.22 (03.10.2014) – laevade nimekiri, kelle AIS raportites sisaldub ebatäpne informatsioon ( 2014. a kolmanda kvartali raport);
- MEPC.1/Circ.847 (08.10.2014) – India, Bahama ja Brasiilia administratsioonid teatavad nende lipu all sõitvate laevade tehnilise seisundi vastavuse (CAS) kinnitamisest;
- MEPC.1/Circ.795/Rev.2 (01.12.2014) – MARPOL lisa VI ühtne tõlgendamine. Asendab ringkirja MEPC.1/Circ.795/Rev.1;
- MEPC.2/Circ.20 (17.12.2014) – ajutine vedel-ainete liigitus MARPOL lisa II järgi. Ringkiri asendab samateemalised varem avaldatud ringkirjad;
- FAL.3/Circ.210 (13.10.2014 ) – juhised töö organiseerimiseks ja töömeetodid mereliikluse hõlbustamisega tegelevas komitees. Asendab ringkirja FAL.3/Circ.209;
- BWM.2/Circ.34/Rev.3 (31.10.2014) – lõpliku kinnituse saanud toimeainete nimekiri, mida kasutatakse ballastisüsteemides. Asendab ringkirja BWM.2/Circ.34/Rev.2;
- LC-LP.1/Circ.31/Rev.1 (03.12.2014) – parima praktika suunised kattumisvastase värvi/katte eemaldamiseks, kaasa arvatud TBT (tinaorgaanilised) laevakere värve.

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>

## Meil külas



*Tutvumas navigatsiooni-  
kaartidega*



*Jakob Prei pardal*



*Jäämurdjal Tarmo*



*Kirjutamas  
külalisraamatusse*

2. detsembril külastas Veeteede Ametit Ühendkuningriigi Hüdrograafia Ameti asejuht kontradmiral Tom Karsten koos sama organisatsiooni rahvusvahelise koostööksuse juhi Paul Canhamiga. Lisaks kartograafia- ja hüdrograafia-alaste teemade arutamisele külastati ka jäämurdjat Tarmo. Tom Karstenile, polaaruurimislaeva HMS Endurance endisele komandörile, pakkus huvi kõik jäämurdjaga seonduv, alates tehnilisest poolst kuni meeskonna töö- ja eluruumideni.

## Meie kaasautorid



Teataja nr 1.  
Navigatsioonimärgistuse osakonna juhataja Andry Rütkinen, artikkel „Veeteede Ameti püsimärkide ehitus ja rekonstrueerimine aastatel 2012- 2014“.



Teataja nr 2.  
Kartograafiaosakonna vanemkartograaf Nele Savi ja laevateede osakonna peaspetsialist Pärtel Keskküla artikkel „Valmis Võrtsjärve navigatsioonikaart“.



Teataja nr 3.  
Kommunikatsiooniosakonna juhataja Tarmo Ots, artiklid „Eesti on Läänemeremaade Nõukogu eesistuja“ ja „Euroopa Liidu meretranspordistrateegiast ja selle prioriteetidest“.

Teataja nr 4.  
Kartograafiaosakonna vanemkartograaf Dana Kuznetsova ülevaade B- kategooria merekartograafi kvalifikatsioonist.



Kolleegid, kes kirjutasid 2014. aastal Veeteede Ameti Teatajasse põhilood.



# Eesti laevaregistrid

Statistikatabelid Eesti laevaregistrid /  
Tables of Statistics Estonian Ship Registers

## 1. Laevaregister/Ship Register

### MERELAEVAD/ SEAGOING VESSELS

#### Kaubalaevad/ Merchant Ships

	Laevade arv Number of Ships	Kogumahutavus Gross tonnage	Kandevõime Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	14	32015,00	46265,00
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	2	61,20	65,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>32076,20</b>	<b>46330,00</b>

#### Reisilaevad/ Passenger Ships

	Laevade arv Number of Ships	Kogumahutavus Gross tonnage	Kandevõime Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	15	14153,00	2607,80
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	7	357,00	63,38
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>22</b>	<b>14510,00</b>	<b>2671,18</b>

#### Tehnilised ja abilaevad/ Technical and Auxiliary Ships

	Laevade arv Number of Ships	Kogumahutavus Gross tonnage	Kandevõime Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	35	22167,52	19400,95
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	52	1517,87	332,84
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>23685,39</b>	<b>19733,79</b>

#### Kalalaevad/ Fishing Vessels

	Laevade arv Number of Ships	Kogumahutavus Gross tonnage	Kandevõime Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	40	15658,00	7836,97
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	63	1973,33	966,80
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>103</b>	<b>17631,33</b>	<b>8803,77</b>

#### Lõbusõidu- ja huvilaevad/ Pleasure and Tour Ship

	Laevade arv Number of Ships	Kogumahutavus Gross tonnage	Kandevõime Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	2	2766,37	1534,00
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	86	516,61	215,18
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>88</b>	<b>3282,98</b>	<b>1749,18</b>

#### Merelaevad laevaregistris / Seagoing Ships Register

	Laevade arv Number of Ships	Kogumahutavus Gross tonnage	Kandevõime Deadweight
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	106	86759,89	77644,72
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	210	4426,01	1643,20
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>316</b>	<b>91185,90</b>	<b>79287,92</b>

## SISEVEELAEVAD/ INLAND VESSELS

### Kaubalaevad/ Merchant Ships

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	2	232,00	280,00
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>232,00</b>	<b>280,00</b>

### Reisilaevad/ Passenger Ships

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	1	236,00	55,20
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	6	194,78	29,68
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>430,78</b>	<b>84,88</b>

### Tehnilised ja abilaevad/ 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>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	8	216,80	44,82
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>216,80</b>	<b>44,82</b>

### Kalalaevad/ Fishing Vessels

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	14	142,00	89,30
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>142,00</b>	<b>89,30</b>

### Lõbusõidu- ja huvilaevad/ Pleasure and Tour Ship

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
kogumahutavusega alla 100/ 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>

### Siseveelaevad laevaregistris / Inland Ships Register

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	3	468,00	335,20
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	30	567,58	167,30
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>1035,58</b>	<b>502,50</b>

### Laevaregister/Ship Register

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus/</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	109	87227,89	77979,92
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	240	4993,59	1810,50
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>349</b>	<b>92221,48</b>	<b>79790,42</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**

**Ehitatavad laevad/ Ships under Construction**

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

**Teisaldatavad laevad / Non-propelled Ships**

	<b>Laevade arv</b>	<b>Kogumahutavus</b>	<b>Kandevõime</b>
	<i>Number of Ships</i>	<i>Gross tonnage</i>	<i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	11	34105,00	35345,50
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	7	242,00	924,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>34347,00</b>	<b>36269,50</b>

**SISEVEELAEVAD/ INLAND VESSELS**

**Teisaldatavad laevad / Non-propelled Ships**

	<b>Laevade arv</b>	<b>Kogumahutavus</b>	<b>Kandevõime</b>
	<i>Number of Ships</i>	<i>Gross tonnage</i>	<i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	7	4585,37	1260,00
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	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>	<b>Kogumahutavus</b>	<b>Kandevõime</b>
	<i>Number of Ships</i>	<i>Gross tonnage</i>	<i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	19	38690,10	36605,50
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	9	264,00	966,60
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>38954,10</b>	<b>37572,10</b>

**LAEVAKINNISTUSRAAMAT/**

**SHIP'S REGISTRATION BOOK**

**1.1.2.**

	<b>Laevade arv</b>	<b>Kogumahutavus</b>	<b>Kandevõime</b>
	<i>Number of Ships</i>	<i>Gross tonnage</i>	<i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	128	125917,99	114585,42
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	249	5257,59	2777,10
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>377</b>	<b>131175,58</b>	<b>117362,52</b>



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

#### **MERELAEVAD/ SEAGOING VESSELS**

##### **Laevapereta prahitud reisilaevad /**

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	10	289226,00	39941,50
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>289226,00</b>	<b>39941,50</b>

##### **Laevapereta prahitud tehnilised ja abilaevad**

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

	<b>Laevade arv</b> <i>Number of Ships</i>	<b>Kogumahutavus</b> <i>Gross tonnage</i>	<b>Kandevõime</b> <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	14	305894,00	44370,39
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	0	0,00	0,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>305894,00</b>	<b>44370,39</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>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	4	6113,00	3240,40
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	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>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
kogumahutavusega alla 100/ Gross tonnage less than 100	6	100,00	14,10
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00</b>	<b>14,10</b>

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

	Laevade arv <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus <i>Gross tonnage</i>	Kandevõime <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	4	6113,00	3240,40
kogumahutavusega alla 100/ <i>Gross tonnage less than 100</i>	46	276,00	86,00
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>6389,00</b>	<b>3326,40</b>

**EESTI LAEVAREGISTRID /****ESTONIAN SHIP REGISTRATERS****1. - 4.**

	Laevade arv <i>Number of Ships</i>	Kogumahutavus <i>Gross tonnage</i>	Kandevõime <i>Deadweight</i>
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ <i>Gross tonnage of 100 and above</i>	145	422045,99	158196,21
kogumahutavusega alla 100/ <i>Gross tonnage less than 100</i>	295	5533,59	2863,83
<b>KOKKU/ TOTAL</b>	<b>440</b>	<b>427579,58</b>	<b>161060,04</b>

Andmed on esitatud seisuga 01. jaanuar 2015.

*The data are presented as at 1<sup>st</sup> January, 2015.*