

Väljaandja:  
Akti liik:  
Teksti liik:  
Redaktsiooni jõustumise kp:  
Redaktsiooni kehtivuse lõpp:  
Avaldamismärge:

Majandus- ja kommunikatsiooniminister  
määrus  
terviktekst  
06.02.2022  
Hetkel kehtiv  
RT I, 03.02.2022, 17

# Laeva vahiteenistuse kord<sup>1</sup>

Vastu võetud 21.05.2013 nr 34

[RT I, 24.05.2013, 14](#)

jõustumine 27.05.2013

Muudetud järgmiste aktidega

| Vastuvõtmine | Avaldamine                          | Jõustumine |
|--------------|-------------------------------------|------------|
| 01.02.2016   | <a href="#">RT I, 03.02.2016, 3</a> | 06.02.2016 |
| 27.01.2022   | <a href="#">RT I, 03.02.2022, 1</a> | 06.02.2022 |

Määrus kehtestatakse [meresõiduohutuse seaduse](#) § 30 lõike 3 alusel.

## 1. peatükk ÜLDSÄTTED

### § 1. Reguleerimisala

(1) Käesoleva määrusega sätestatakse nõuded vahiteenistuse korraldamiseks vastavalt „Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelisele konventsioonile, 1978“ ja selle konventsiooni hilisematele muudatustele (edaspidi *STCW konventsioon*).

(2) Rahvusvahelises meresõidus vahiteenistuse korraldamisel arvestatakse STCW konventsiooni juurde kuuluva STCW koodeksi B osa VIII peatüki suunistega.

## 2. peatükk VAHITEENISTUSE KORRALDAMINE

### § 2. Vahiteenistuse üldpõhimõtted

(1) Kapten peab korraldama oma laeval vahiteenistuse, mis tagab laeva ohutu navigeerimise. Kapten korraldab vahiteenistuse selliselt, et vahipersonali tõhusust ei vähendaks üleväsimus, ja et kohustused oleksid jaotatud nii, et reisi esimeses vahikorras oleval laevapere liikmed ja sellele järgnevates vahikordades oleval laevapere liikmed oleksid piisavalt väljapuhunud ja muidu sobivad tööülesannete täitmiseks.

(2) Kapteni üldjuhtimisel vastutavad vahitüürimehed oma vahikorra ajal laeva ohutu navigeerimise eest.

(3) Iga merel oleva laeva vanemmehaanik peab kapteniga konsulteerides tagama vahiteenistuse korraldamise nõutud tasemel ning tagama ohutu masinavahi.

(4) Vahiteenistuse korraldamisel lähtutakse alljärgnevatest üldnõuetest:

- 1) vahipersonalile tuleb tagada nõuetekohane ja olukorrale vastav töökorraldus;
- 2) vahipersonali teenistusse määramisel peab arvestama isikute pädevust ja töökõlblikkust;
- 3) peab tagama, et vahipersonali liikmed mõistaksid nii individuaalseid kui meeskondlikke tööülesandeid ja vastutusvaldkondi;
- 4) kapten, vanemmehaanik ja vahiohvitserid peavad tagama nõuetekohase vahiteenistuse pidamise, kasutades kõige tõhusamal viisil olemasolevaid ressursse, näiteks teavet, seadmeid, vahendeid, ülejäänud personali vms;
- 5) vahipersonal peab tundma laeva seadmete funktsioone ning oskama neid käsitseda;

- 6) vahipersonal peab aru saama erinevate laevaseadmete näitudest ja signaalidest, mõistma teiste meeskonnaliikmete edastatavat infot ning oskama sellele reageerida;
- 7) vahipersonali liige peab punktis 6 nimetatud teavet jagama nõuetekohaselt teiste vahipersonali liikmetega;
- 8) vahipersonali liikmed peavad pidama nõuetekohast omavahelist sidet;
- 9) kui vahipersonali liikmel on mistahes kahtlusi selles, kuidas ohutuse huvides tegutseda, peab ta teavitama kaptenit, vanemmehaanikut või vahiohvitseri.

(5) Kapten, laeva juhtkond ja ülejäänud laevapere liikmed peavad olema teadlikud merekeskkonna reostuse tagajärgedest ja võtma reostuse vältimiseks kasutusele kõik võimalikud ettevaatusabinõud.

### **§ 3. Reederi kohustused**

(1) Reeder tagab:

- 1) vahiteenistuse graafikute koostamise ja nende paigutamise teadetetahvlile ning rahvusvahelisi reise sooritaval laeval nende koostamise lisaks laeva töökeelele ka inglise keeles;
- 2) laevapere liikmete igapäevase töö- ja puhkeaja arvestuse, mis rahvusvahelisi reise sooritaval laeval peab olema koostatud lisaks laeva töökeelele ka inglise keeles. Laevapere liikmed peavad saama vähemalt kord kuus enda töö- ja puhkeaja arvestuse andmete koopia, mille on kinnitanud kapten või kapteni poolt volitatud isik ja allkirjastanud laevapere liige.

(2) Laeva mehitamisel peab reeder arvestama käesoleva määruse § 2 lõikes 4 sätestatud üldnõudeid ning ohтусid, mida toob kaasa laeva ohutu ja turvalise toimimise eest vastutavate laevapere liikmete väsimus.

### **§ 4. Vahiteenistuses osalevate laevapere liikmete töö- ja puhkeaeg**

(1) Vahiteenistuses osalevate laevapere liikmete töö- ja puhkeajaga reguleerib meretöö seadus. [RT I, 03.02.2016, 3- jõust. 06.02.2016]

(2) Kapten võib nõuda laevapere liikmelt vahiteenistuses osalemist tema puhkeajal, kui see on vajalik laeva, laeval olevate isikute või lasti ohutuse tagamiseks või merehädas olevate isikute ja laevade abistamiseks. Töö tegemist võib nõuda seni, kuni on taastunud tavapärane olukord.

### **§ 5. Eelseisva reisi planeerimine**

(1) Reisi planeerimisel tuleb arvesse võtta kogu eelseisvat reisi puudutav teave. Navigatsioonikaardile kantud kursse tuleb kontrollida enne reisi algust.

(2) Enne reisi peab vanemmehaanik kooskõlastatult kapteniga kindlaks määrama kütuse, vee, määrdeainete, kemikaalide, kulumaterjalide, tagavaraosade, tööriistade ning muu varustuse vajaduse.

(3) Enne iga reisi algust on kapten kohustatud jälgima, et kavandatud teekond lähtesadamast esimesse sihtsadamasse oleks vajalikul tasemel planeeritud, kasutades reisiks vajalikke ja sobivaid navigatsioonikaarte ning navigatsiooniteatmikke, mis sisaldavad täpset, täielikku ja ajakohast informatsiooni navigatsiooniliste piirangute ja ohtude kohta, millest sõltub laeva ohutus.

### **§ 6. Eelseisva reisi teekonna kandmine navigatsioonikaardile, kaardile kantud kursside kontrollimine ja uue teekonna kavandamine**

(1) Laeva eelseisva reisi teekond kantakse vastavatele navigatsioonikaartidele, mis peavad alati olema kättesaadavad vahitüürimehele. Vahitüürimees on kohustatud eelnevalt kontrollima oma vahikorra jaoks kaardile kantud kursse.

(2) Kui reisi ajal otsustatakse muuta esialgselt planeeritud teekonda või kui olulised põhjused nõuavad planeeritud teekonnast kõrvalekaldumist, tuleb teekonna muudatus varakult kavandada.

## **3. peatükk LAEVA NAVIGATSIOONIVAHT**

### **§ 7. Laeva navigatsioonivahi korraldamine ja selle koosseis**

(1) Kapten ja vahitüürimees peavad olema veendunud, et navigatsioonivahi koosseis on küllaldane laeva ohutuks navigeerimiseks. Navigatsioonivahi koosseisu kuuluvad kapten, tüürimehed ja tekimeeskonna liikmed.

(2) Kapten peab ohutu meresõidu tagamiseks navigatsioonivahi koosseisu määramisel arvestama kõigi oluliste tegurite, sealhulgas järgmiste asjaoludega:

- 1) nähtavus, ilmastiku- ja mereolud;
- 2) laevaliikluse tihedus ja teised tegevused laeva sõidupiirkonnas;
- 3) liiklemise nõuded ja tingimused laevaliikluse eralduse süsteemis või selle läheduses;
- 4) täiendav töökoormus, mis tuleneb laeva eksploatatsioonilistest iseärasustest;
- 5) iga vahti määratud laevapere liikme valmisolek oma kohustuste täitmiseks;

- 6) laeva ohvitseride ja meeskonna erialane pädevus;
- 7) vahitüürimehe kogemused, laeva seadmete ja manööverdusvõime tundmine;
- 8) laeval toimuv, sh raadiosidega seotud tegevus, ning võimalus vajaduse korral sillale kohe abi kutsuda;
- 9) navigatsioonisilla seadmete ja kontrollsüsteemide, sealhulgas häiresüsteemide, tehniline seisukord;
- 10) rooli ja sõukruvi töörežiimi muutmise tingimused ja laeva manöövrielemendid;
- 11) laeva mõõtmised ja juhtimiskohalt avanev vaateväli;
- 12) silla konfiguratsioon ning eriti asjaolud, mis võivad segada ümbruskonna jälgimist;
- 13) Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt vastuvõetud normid, protseduurid või juhendid, mis on seotud vahiteenistuse korraldamisega või vahipersonalile esitatavate nõuetega.

(3) Navigatsioonisilla ei ole lubatud jätta vahita. Navigatsioonivahi, sealhulgas kvalifitseeritud madruste koosseisu määramisel tuleb muuhulgas arvesse võtta järgmised asjaolud:

- 1) navigatsiooniliste ohtude lähedus, mis võivad oluliselt raskendada laeva navigeerimist;
- 2) ohutu meresõitu tagavate navigatsioonivahendite (radar ja laeva asukoha määramise seadmed) ning muude tehniliste abiseadmete olemasolu ja nende tehniline seisukord;
- 3) automaatrooli olemasolu;
- 4) raadioteenistusega seotud ülesannete täitmine;
- 5) mehitamata masinaruumi (UMS) kontrollseadmed ja signalisatsiooniindikaatorid sillal, arvestades nende kasutamise võimalusi ja piiranguid;
- 6) laeva käitamisel tekkivate eriliste asjaolude tõttu navigatsioonivahile esitatavad erinõuded.

(4) Transpordiameti või volitatud klassifikatsiooniühingu poolt heakskiidetud (edaspidi *heakskiidetud*) automaatrooliga ja töökorras siseside vahenditega varustatud laeval peab lisaks vahitüürimehele olema navigatsioonisillal vähemalt üks tekimeeskonna liige, kes teostab vaatlust või asub navigatsioonisilla läheduses, olles valmis kohe vaatlust teostama.

[RT I, 03.02.2022, 1- jõust. 06.02.2022]

(5) Heakskiidetud automaatroolita ja siseside vahenditeta laeval, välja arvatud käesoleva paragrahvi lõikes 6 nimetatud laeval, või laeval, kus nimetatud seadmed ei ole töökorras, peab lisaks vahitüürimehele olema navigatsioonisillal kaks tekimeeskonna liiget, kusjuures üks neist peab olema roolis ning teine teostama vaatlust või asuma navigatsioonisilla läheduses, olles valmis kohe vaatlust teostama.

(6) Laeval, mille navigatsioonisilla ehitus ja varustus võimaldab tagada meresõiduohutuse ühe laevajuhiga navigatsioonisillal ning mis on varustatud heakskiidetud ja töökorras automaatrooli ning siseside vahenditega, võib kapten pärast hoolikat kaalumist ja käesoleva määruse § 13 lõikes 1 sätestatud arvestades lubada valgel ajal navigatsioonivahti pidada vahitüürimehel üksinda.

(7) Käesoleva paragrahvi lõiget 6 ei rakendata reisilaeval ja tankeril.

## **§ 8. Rahvusvahelisi reise sooritava reisilaeva ja jäämurdetöödega tegeleva jäämurdja navigatsioonivahi koosseis**

Rahvusvahelisi reise sooritaval reisilaeval ja jäämurdjal jäämurdetööde ajal peab navigatsioonivahis olema kaks laevajuhti.

## **§ 9. Sadamate vahel ööpäeva jooksul kuni 12-tunnise kestusega reise sooritava alla 500-se kogumahutavusega laeva navigatsioonivahi korraldamine ja selle koosseis**

(1) Alla 500-se kogumahutavusega laeval, mis sooritab reise sadamate vahel kestusega kuni 12 tundi ühe ööpäeva jooksul, peab lisaks vahitüürimehele olema navigatsioonisillal üks tekimeeskonna liige, kes teostab vaatlust või asub navigatsioonisilla vahetus läheduses, olles valmis kohe vaatlust teostama.

(2) Erandina võib kapten või kipper pärast hoolikat kaalumist ja käesoleva määruse § 13 lõikes 1 sätestatud arvestades lubada valgel ajal navigatsioonivahti pidada vahitüürimehel üksinda, kui on täidetud järgmised tingimused:

- 1) navigatsioonisilla kujundus ja rooliseadme paigutus tagavad visuaalse nähtavuse kogu horisondi ulatuses ning laeva kursi jälgimise, käsitsi roolimise ja laeva ohutu navigeerimise ning manööverdamise;
- 2) laeval on töökorras siseside vahendid.

## **§ 10. Vahitüürimehe ja ühe tekimeeskonna liikmega navigatsioonivahi korraldamine**

(1) Kui 500-se ja suurema kogumahutavusega laeva navigatsioonisillal peab koos vahitüürimehega vahti üks tekimeeskonna liige, peab tal olema vähemalt vahimadruse kutsetunnistus.

(2) Kui alla 500-se kogumahutavusega laeva navigatsioonisillal peab koos vahitüürimehega vahti üks tekimeeskonna liige, peab tal olema vähemalt madruste kutsetunnistus.

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud nõue ei kehti alla 200-se kogumahutavusega kalapüügilaevadele Läänemerele.

### § 11. Vahitüürimehe ja kahe tekimeeskonna liikmega navigatsioonivahi korraldamine

(1) Kui 500-se ja suurema kogumahutavusega laeva navigatsioonisillal peavad koos vahitüürimehega vahti kaks tekimeeskonna liiget, peab neil mõlemal olema vähemalt vahimadruse kutsetunnistus.

(2) Kui alla 500-se kogumahutavusega laeva navigatsioonisillal peavad koos vahitüürimehega vahti kaks tekimeeskonna liiget, peab ühel neist olema vähemalt madruse kutsetunnistus ning teine võib olla meresõidupraktikal olev laevapere liige.

### § 12. Vaatlust teostava laevapere liikme määramine

Kapten võib erandkorras määrata käesoleva määruse § 7 lõigetes 4 ja 5 ning § 9 lõikes 1 nimetatud vaatluste teostajaks (edaspidi *vaatleja*) ühe laevapere liikmetest, teda eelnevalt instrueerides.

### § 13. Vahitüürimees, vaatleja ja roolimees

(1) Vahitüürimees on oma vahi ajal otseselt vastutav laeva ohutu navigeerimise ja 1972. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja nõuete täitmise eest.

(2) Vaatleja peab koondama kogu tähelepanu nõuetekohasele vaatlusele ning talle ei tohi anda muid kohustusi, mis võivad vaatlemist segada.

(3) Vaatleja ja roolimehe kohustused on lahutatud. Roolimisega tegelevat roolimeest ei saa pidada vaatlejaks.

(4) Väikestel laevadel, kus on roolimise kohalt tagatud takistusteta nähtavus kogu horisondi ulatuses ja ei ole muid takistusi nõuetekohase vaatluste teostamiseks, võib roolimehele panna ka vaatleja kohustused.

(5) Valgel ajal võib vahitüürimees teostada vaatlust üksinda eeldusel, et:

- 1) hinnatakse põhjalikult olukorda;
- 2) arvestatakse ilmastikutingimusi, nähtavust, laevaliikluse tihedust, navigatsiooniliste ohtude lähedust, navigeerimist laevaliikluse eralduse süsteemis või selle läheduses;
- 3) on võimalik kohe olukorra muutudes kutsuda navigatsioonivahti täiendavat abi.

### § 14. Navigatsioonivahi üleandmine ja vastuvõtmine

(1) Vahitüürimehel on keelatud vahti üle anda teda vahetavale tüürimehele, kui on alust arvata, et viimane ei ole võimeline nõuetekohaselt täitma vahitüürimehe kohustusi. Vahi üle andmata jätmisest tuleb teatada kaptenile.

(2) Vahti asuv tüürimees peab veenduma, et tema vahi koosseis on võimeline täies mahus täitma oma kohustusi. Vahti asuv tüürimees ei tohi vahti üle võtta enne, kui tema silmanägemine on täielikult kohanenud valgustuse tingimustega.

(3) Enne vahi vastuvõtmist on vahti asuv tüürimees kohustatud kontrollima laeva asukohta ettenähtud laevateel, laeva kurssi ja kiirust ning olemasolu korral mehitamata masinaruumi (UMS) kontrollseadmeid ning arvestama vahi jooksul ees ootavate navigatsiooniliste ohtudega.

(4) Vahti asuv tüürimees on kohustatud teadvustama järgmist:

- 1) eelseisvat vahti puudutavad kapteni korraldused ja muud juhised;
- 2) laeva asukoht, kurss, kiirus ning asukoha sügavuste ja laeva süvise suhe;
- 3) looded, hoovused, ilmastikuolud, nähtavus ja nimetatud tegurite mõju laeva liikumissuunale ja kiirusele;
- 4) peamasina režiimi muutmise protseduurid;
- 5) navigeerimise asjaolud, sealhulgas navigatsiooni- ja päästevahendite seisukord, vurr- ja magnetkompasside parandused, läheduses olevate laevade liikumine, vahi jooksul tõenäoliselt esinevad tingimused ja ohud ning kreeni, diferendi, vee tiheduse ja kiiruse võimalik mõju vee sügavusele laeva kiilu all.

(5) Kui vahi üleandmise ajal on käsil manööver või mõni muu tegevus ohu vältimiseks, ei tohi vahitüürimees vahti üle anda enne, kui manööver on lõpetatud.

### § 15. Vahitüürimehe kohustused navigatsioonivahi ajal

(1) Vahitüürimees on kohustatud:

- 1) viibima vahi ajal navigatsioonisillal;
- 2) mis tahes asjaolude korral mitte lahkuma sillalt enne, kui ta on nõuetekohaselt välja vahetatud;
- 3) vaatamata kapteni kohalolekule sillal, vastutama laeva ohutu meresõidu eest, kuni kapten on teda informeerinud laeva juhtimise enda peale võtmisest. Nii vahitüürimees kui kapten peavad kinnitama, et nad on juhtimise ülevõtmisest üheselt aru saanud. Laeva juhtimise ülevõtmine kapteni poolt ei tähenda vahitüürimehele tema tavapärase kohustuste täitmise lõppemist.

(2) Vahi jooksul tuleb laeva kavandatud teekonnal püsimise tagamiseks kontrollida laeva kurssi, asukohta ja kiirust piisava sagedusega, kasutades selleks kõiki vajalikke ja käepäraseid navigatsioonivahendeid.

(3) Vahitüürimees peab olema täielikult teadlik laevas olevate pääste- ja navigatsioonivahendite asukohast ja nende eksploatatsioonilistest piirangutest ning oskama neid kasutada.

(4) Vahitüürimehele ei tohi anda ja ta ei tohi endale võtta kohustusi, mis võivad häirida laeva ohutut navigeerimist.

(5) Radari kasutamisel peab vahitüürimees täitma rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja radari kasutamist puudutavaid sätteid.

(6) Vahis olles peab vahitüürimees vajadusel viivitamata kasutama rooli, masinaid ja helisignaalseadet. Vastavalt olukorrale tuleb anda õigeaegne signaal laeva kiiruse ja suuna kavatsetavast muutmiseks.

(7) Vahitüürimees peab tundma oma laeva manööverdusomadusi, sealhulgas laeva pidurdustee pikkust, ja arvestama nendega.

(8) Vahi jooksul tuleb üles märkida laeva navigeerimisega seotud sündmused ja tegevus.

(9) Eraldi kaardikambriga laeval võib vahitüürimees kaardikambris minna hädavajalike navigatsiooniliste kohustuste täitmiseks ja võimalikult lühikeseks ajaks. Vahitüürimees peab olema eelnevalt veendunud, et see on ohutu ja et tema äraolekul teostatakse nõuetekohast vaatlust.

## § 16. Laeva navigatsiooniseadmete kontroll ja kasutamine

(1) Enne laeva sadamasse sisenemist või sealt väljumist, samuti merel navigatsiooniliselt ohtlikule piirkonnale lähenedes ning sõltuvalt asjaoludest nii tihti kui vajalik, tehakse laeva navigatsiooniseadmete töö kontrolli ja registreeritakse see logiraamatus.

(2) Vahitüürimees peab regulaarselt jälgima ja tagama järgmise:

- 1) õige kursi hoidmine roolimehe või automaatrooli poolt;
- 2) peakompassi paranduse määramine vähemalt üks kord vahi jooksul, aga kui võimalik, siis pärast igat suuremat kursimuutust, ning paranduse kirjutamine logiraamatusse;
- 3) pea- ja vurrkompassi näitude võrdlemine;
- 4) laeva automaatrooli ümberlülitus käsiroolile vähemalt üks kord vahi jooksul;
- 5) käigu- ja signaaltulede normaalne põlemine ning navigatsioonivahendite nõuetekohane töö;
- 6) raadioaparatuuri nõuetekohane töö;
- 7) mehitamata masinaruumi (UMS) juhtimisseadmete, hoiatussignaalide ja näiturite nõuetekohane töö.

(3) Vahitüürimees on kohustatud täitma „Rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel“ ja selle konventsiooni 1978. aasta protokolli ning nende hilisemate muudatuste (edaspidi *SOLAS konventsioon*) nõudeid ning sealjuures arvestama käsiroolimise vajadust ja õigeaegset üleminekut automaatroolilt käsijuhtimisele, et vältida mis tahes ohtliku olukorra teket.

(4) Vahitüürimees peab oskama kasutada kõiki laeva navigatsiooniseadmeid, tundma nende võimalusi ja puudusi ning kasutama iga navigatsiooniseadet vastavalt vajadusele.

(5) Vahitüürimees peab kasutama radarit alati, kui laev on sattunud või on oodata sattumist piiratud nähtavusega piirkonda, arvestades seejuures radari võimalusi ja piiranguid.

(6) Vahitüürimees peab küllaldase sagedusega kasutama radari kaugskaalasid, et radarsignaale vastu võtta nii varakult kui võimalik, ja arvestama, et nõrgad ja halvasti peegeldunud signaalid võivad jääda märkamata.

(7) Radari kasutamisel peab vahitüürimees valima sobiva ulatusega kaugusskaala, jälgima hoolikalt ekraani ning tagama radarsignaali liikumiselementide arvestuse või pideva jälgimise.

## § 17. Vahitüürimehe ettekanded

(1) Vahitüürimees on kohustatud kaptenile viivitamatult ette kandma:

- 1) ootamatust või prognoositud nähtavuse halvenemisest;
- 2) kui liiklustingimused või teiste laevade liikumine tekitavad kahtlusi;
- 3) raskustest laeva ettenähtud teekonnal hoidmisel;
- 4) kui arvestatud ajal ei ilmu nähtavale kallas või navigatsioonimärk või kui sügavus ei vasta oodatule;
- 5) kui ootamatult ilmub nähtavale kallas, navigatsioonimärk või muutub sügavus;
- 6) peamasina, peamasina kaugjuhtimisseadmete, rooliseadme või mõne olulise navigatsiooniseadme, alarmseadeldise või näituri rikkest;
- 7) raadioseadmete rikkest;

- 8) tormiilmast;
- 9) kui laev kohtab oma teel navigatsioonilisi ohtusid, nagu jää või mahajäetud ujuvobjektid;
- 10) igasugusest hädaolukorrast või kahtlusest, mis võiks mõjutada laeva ohutust või turvalisust.

(2) Vaatamata käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud kaptenile viivitamatu ettekandmise kohustusele peab vahitüürimees viivitamata, ootamata ära kapteni saabumist navigatsioonisillale, võtma kasutusele meetmed laeva ohutuse tagamiseks, kui seda nõuavad asjaolud.

#### **§ 18. Kohustused ohutu laevaliikluse tagamisel**

(1) Ohutu laevaliikluse tagamiseks on vahitüürimees kohustatud asjatundlikult instrueerima ja informeerima vahikoosseisu.

(2) Vahitüürimees on kohustatud nähtavale ilmuvaid laevu korduvalt ja täpselt peilima, et varakult kindlaks teha kokkupõrkeoht. Vahitüürimees on kohustatud varakult võtma tarvitusele vajalikud meetmed kooskõlas rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirjaga ning kontrollima, kas rakendatud meetmed on andnud soovitud tulemuse.

(3) Hea nähtavuse korral, kui see on võimalik, peab vahitüürimees harjutama radari kasutamist.

(4) Ootamatul või prognoositud nähtavuse halvenemisel on vahitüürimehe esmaseks kohustuseks kooskõlas rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja vastavate reeglitega anda udusignaale, liikuda ohutu kiirusega ja hoida masinad valmis viivitamatuks manöövriks. Täiendavalt on vahitüürimees kohustatud:

- 1) hoiatama kaptenit;
- 2) kutsuma navigatsioonisillale vaatleja, kui vaatlejat navigatsioonisillal ei olnud;
- 3) süütama navigatsioonituled;
- 4) sisse lülitama radari ja seda kasutama.

(5) Pimedal ajal vaatluse korraldamisel peavad kapten ja vahitüürimees võtma nõuetekohaselt arvesse sillal olemasoleva varustuse ja navigatsiooniseadmete piiranguid, kasutamise protseduure ja rakendatud ettevaatusabinõusid.

(6) Sõidul rannikulähedastel ja tiheda laevaliiklusega veteltuleb kasutada piirkonna kohta olemasolevaid suurima mõõtkavaga kaarte, mis peavad olema korrigeeritud viimase kättesaadava teabe järgi. Asukohta tuleb rohkem kui ühte meetodit kasutades määrata regulaarsete ajavahemike järel ja nii sageli, kui asjaolud võimaldavad. Elektrooniliste kaartide kuva- ja infosüsteemi (ECDIS) kasutamisel tuleb valida asjakohase mõõtkavaga kaart ning laeva asukohta tuleb kontrollida kohaste ajavahemike järel teiste asukoha määramise vahenditega.

(7) Vahitüürimees peab tundma kõiki navigatsioonimärke.

(8) Vaatamata lootsi kohustustele ja vastutusele, ei vabasta lootsi kohalolek kaptenit või vahitüürimeest oma kohustustest ja vastutusest laeva ohutuse eest. Kapten ja loots on kohustatud vahetama teavet, mis puudutab navigeerimist, kohalikke tingimusi ja laeva iseloomustavaid andmeid. Kapten ja vahitüürimees peavad lootsiga tegema tihedat koostööd ja kontrollima hoolikalt laeva asukohta ja liikumist.

(9) Kui vahitüürimehel tekivad kahtlused lootsi tegevuse või kavatsuste kohta, tuleb kohe küsida selgitust lootsilt. Vajadusel tuleb viivitamatult informeerida kaptenit ja kuni kapteni saabumiseni rakendada vajalikke meetmeid.

#### **§ 19. Navigatsioonivaht ankrus seismisel**

(1) Kui kapten peab vajalikuks, jätkatakse navigatsioonivahti ka ankrus seismise ajal.

(2) Ankrus seismisel on vahitüürimees kohustatud:

- 1) määrama võimalikult kiiresti laeva asukohta ja kandma selle sobivale kaardile;
- 2) kontrollima piisavalt sageli, kas laev seisab ohutult ankrus, kasutades täpseid kohamääramisviise, ning peilima navigatsioonimärke ja kaldaorientiire;
- 3) tagama nõuetekohase vaatluse;
- 4) tagama perioodilised kontrollkäigud laevas;
- 5) jälgima ilmastikuolusid, loodeid ja mere seisundit;
- 6) kandma kaptenile ette ja rakendama vajalikke meetmeid, kui laev hakkab ankrust triivima;
- 7) tagama peamasina ja muude seadmete valmisoleku vastavalt kapteni korraldustele;
- 8) informeerima nähtavuse halvenemisest kaptenit;
- 9) tagama tulede sisselülitamise või päevamärkide ülestõstmise ning nõutud helisignaalide andmise kooskõlas kõigi ettenähtud reeglitega;
- 10) rakendama meetmeid ümbritseva keskkonnareostuse vältimiseks laevalt ja täitma reostuse vältimise eeskirju.

## **4. peatükk**

# LAEVA MASINAVAHT

## § 20. Masinavahi korraldamine

(1) Masinavaht on isikust või isikute rühmast koosnev vaht või mehaaniku vastutuse periood, mille jooksul tema kohalolek masinaruumis võib, kuid ei pruugi olla nõutav. Masinavahi koosseisu kuuluvad vanemmehaanik, mehaanikud ja masinameeskond. Vanemmehaanik ja vahimehaanik peavad olema veendunud, et masinavahi koosseis on piisav, et tagada laeva eksploatatsiooniks vajalike masinate ja jõuseadmete nõuetekohane töö ja hooldus.

(2) Vahimehaanik on otseselt vastutav laeva jõuseadmete ohutu ja tõhusa eksploatatsiooni ning hoolduse eest oma vahikorra ajal. Samuti vastutab vahimehaanik kõigi jõuseadmete ja masinavahi vastutusel olevate seadmete ülevaatuse, eksploatatsiooni ja kontrolli eest.

(3) Masinavahi koosseisu määramisel tuleb muuhulgas arvesse võtta järgmisi asjaolusid:

- 1) laeva ja jõuseadmete tüüp ning seisukord;
- 2) laeva ohutust tagavate jõuseadmete pideva ja nõuetekohase ülevaatuse vajadus;
- 3) ilmastikuolud, jäätingimused, reostatud merevesi või merevee madal tase, igasugune hädaolukord, vigastuse likvideerimine või reostuse kõrvaldamisest tingitud eksploatatsioonilised eritingimused;
- 4) masinavahi kvalifikatsioon ja kogemused;
- 5) inimeste, laeva, lasti ja sadamarajatiste ohutus ning keskkonnakaitse;
- 6) rahvusvaheliste ja kohalike eeskirjade täitmine;
- 7) laeva ohutu ekspluateerimise nõuded.

(4) Heakskiidetud perioodiliselt mehitamata masinaruumi mehitatud vahikorralduselt mehitamata masinaruumi (UMS) vahikorraldusele üleminek peab olema küllaldaselt ette valmistatud ning selleks peavad olema rakendatud ettenähtud ettevaatusabinõud.

## § 21. Masinavahi üleandmine ja vastuvõtmine

(1) Vahimehaanikul on keelatud vahti üle anda teda vahetavale mehaanikule, kui on alust arvata, et viimane ei ole võimeline nõuetekohaselt täitma vahimehaaniku kohustusi. Sellest tuleb teatada vanemmehaanikule.

(2) Vahti asuv mehaanik peab veenduma, et vahti asuva vahi liikmed on võimelised täies mahus täitma oma kohustusi.

(3) Enne vahi vastuvõtmist on vahimehaanik kohustatud arvestama järgmist:

- 1) laeva jõuseadmete ja süsteemide eksploatatsiooni puudutavad vanemmehaaniku korraldused;
- 2) laeva jõuseadmete ja -süsteemide hooldustööde käik;
- 3) vee tase lastiruumi pilssides, ballast-, loputus-, reserv-, magevee- ja reoveetankides;
- 4) kütuse tase reserv- ja settetankides, kulupaakides ning muudes kütuse hoidmiseks ettenähtud mahutites;
- 5) erinõuded seoses sanitaarsüsteemide heitmetega;
- 6) erinevate pea- ja abisüsteemide, sealhulgas elektrienergia jaotussüsteemide seisukord ja töörežiim;
- 7) kontroll-juhtimispuldi tehniline seisukord;
- 8) katelde automaatika- ja kaitsesüsteem, kontrollsüsteem, kütuse andmise kontrollsüsteem ja aurukatelde tööga seotud muude seadmete tehniline seisukord ja töörežiim;
- 9) halvast ilmast, jääst, reostatud või madalast veest tingitud võimalikud ebasoodsad asjaolud;
- 10) seadmete rikestest tingitud asjaolud;
- 11) tulekaitsevahendite tüüp ja kasutusvõimalused;
- 12) masinameeskonna liikmete ettekanded neile määratud ülesannete täitmise kohta;
- 13) masinapävaraamatu kanded.

## § 22. Vahimehaaniku kohustused vahi ajal

(1) Vahimehaanik on kohustatud korraldama nõuetekohase vahiteenistuse ja tema juhendamisel peab masinavahi koosseis teostama peajõuseadme ja muude tehniliste seadmete nõuetekohast ekspluateerimist.

(2) Vaatamata vanemmehaaniku kohalolekule masinaruumis, on vahimehaanik vastutav tegevuse eest masinaruumis, kuni vanemmehaanik on teda informeerinud juhtimise enda peale võtmisest. Nii vahimehaanik kui vanemmehaanik peavad kinnitama, et nad on juhtimise ülevõtmisest üheselt aru saanud. Juhtimise ülevõtmine vanemmehaaniku poolt ei vabasta vahimehaanikut tema tavapäraste kohustuste täitmisest.

(3) Kõik masinavahi liikmed peavad teadma oma kohustusi. Lisaks peab igaüks neist:

- 1) oskama kasutada laeva siseside vahendeid;
- 2) teadma väljapääsuteid masinaruumist;
- 3) tundma masinaruumi alarmsüsteeme ja oskama vahet teha erinevate hoiatussignaalide vahel (eriti tähtis on ära tunda tulekustutussüsteemi hoiatussignaal);

4) teadma masinaruumi tulekustutusseadmete ja avariivarustuse tüüpi, asukohta ja arvu ning oskama nimetatud seadmeid ja varustust kasutada.

(4) Kui mõni mehhanism ei tööta nõuetekohaselt, oletatakse selle riket või see nõuab erihooldust, tuleb selle kohta teha kirjalik sissekanne masinapävaraamatusse koos märgetega kasutusele võetud meetmetest. Vajaduse korral koostatakse edaspidise tegevuse kava.

(5) Kui masinaruumis on nõutav pidev vaht, peab vahimehaanik olema alati valmis peamasina juhtimiseks, täites korraldusi peamasina töörežiimi muutmise kohta.

(6) Juhul kui masinaruum on perioodiliselt mehitamata, peab vahimehaanik pidevalt olema valmis väljakutse puhul masinaruumi minekuks.

(7) Kõik sillalt lähtuvad korraldused tuleb koheselt täita.

### § 23. Tehniline hooldus

(1) Vajalikku tähelepanu tuleb osutada kõigi mehhanismide, kaasa arvatud mehaaniliste, elektriliste, hüdrauliliste ja pneumaatiliste süsteemide, nende mõõteriistade ja kaitseseadmete, samuti olmeteenniduseadmete tehnilisele hooldusele ja nende käsitsemise nõuetest kinnipidamisele ning materjalide ja tagavaraosade kulu arvestusele.

(2) Vanemmehaanik peab tagama, et vahimehaanik omaks täit teavet vajalike plaaniliste hooldustööde, vigastuste kõrvaldamise või vahil ajaks kavandatud remonditööde kohta. Vahimehaanik vastutab oma vahil kõigi tema vastutusel olevate mehhanismide seiskamise, ümberlülitamise või reguleerimise eest ning on kohustatud üles kirjutama kõik tehtud tööd.

### § 24. Vahimehaaniku kohustused valmisolekuolukorras ja tavapärasel hooldusel

(1) Kui masinaruumis on kehtestatud valmisolekuolukord, peab vahimehaanik tagama, et kõik mehhanismid ning seadmed, mida võib vaja minna manöövril, oleksid koheses valmisolekus ning energiavaru oleks küllaldane rooliseadme ja muude seadmete vajadusteks.

(2) Vahimehaanikule ei tohi anda ja ta ei tohi endale võtta kohustusi, mis võivad segada pea- ja abiseadmete töö jälgimist. Vahimehaanik on kohustatud hoidma peamasina ja abisüsteemid pideva järelevalve all seni, kuni ta on pärast vahikorra lõppu nõuetekohaselt välja vahetatud. Vahimehaanik on kohustatud tagama nõuetekohased ringkäigud masina- ja roolimasina ruumis eesmärgiga jälgida seadmete tööd, ning ette kandma seadmete riketesi või avariist, teostama või korraldama tavapärasel reguleerimist ja nõuetekohast hooldust ning täitma muid hädavajalikke ülesandeid.

(3) Vahimehaanik peab nõudma masinavahi teiste liikmete ettekandeid võimalike ohtlike tingimuste kohta, mis võivad avaldada ebasoodsat mõju jõuseadmetele või ohustada inimelu või laeva.

(4) Vahimehaanik peab juhtima kogu masinavahti ja korraldama vahikoosseisu liikme asendamise, kui see ei suuda täita oma kohustusi.

(5) Vahimehaanik peab rakendama vajalikke meetmeid vigastuste kõrvaldamiseks, mis on tekkinud seadmete purunemise, kahjutule, vee sissevoolu, kere rebestuse, kokkupõrke või madalikule sõidu tõttu või mõnel muul põhjusel.

(6) Enne vahist lahkumist on vahimehaanik kohustatud veenduma, et kõik vahil jooksul pea- ja abimasinatega teostatud toimingud on nõuetekohaselt masinapävaraamatusse üles märgitud.

(7) Vahimehaanik peab tegema koostööd kõigi laevamehaanikutega, kes vastutavad plaaniliste hooldustööde, vigastuste kõrvaldamise või remonditööde eest. Muuhulgas võib koostöö hõlmata alljärgnevat:

- 1) vajalike mehhanismide seiskamine ja ümberlülitamine;
- 2) ülejäänud seadmete reguleerimine hooldustööde ajal nõuetekohase ja ohutu töö tagamiseks;
- 3) sissekannete tegemine masinapävaraamatusse selle kohta, milliseid seadmeid remonditi ja kelle poolt, milliseid ohutusmeetmeid võeti ja kelle poolt, ning vahti asuvale mehaanikule kättesaadavaks teha;
- 4) remonditud mehhanismide ja seadmete testimine ja käikuandmine.

(8) Vahimehaanik peab tagama, et iga masinameeskonna liige, kes täidab seadmete hooldusega seotud kohustusi, on automaatjuhtimisseadmete rikke korral kättesaadav seadmete käsijuhtimisele üleminekuks.

(9) Vahimehaanik peab teadvustama, et kiiruse muutus, mille põhjustab masinarike või juhitavuse kaotus, võib ohustada laeva või inimesi merel. Viivitamatult tuleb navigatsioonisillale ette anda kahjutulest ja võimalikest ohtudest masinaruumis, mis võivad põhjustada kiiruse vähenemise, rooliseadme rikke, jõuseadmete seiskamise, muudatused elektrienergiaga varustamisel või muu taolise ohu, et ära hoida laevaõnnetust.

(10) Vahimehaanik on kohustatud viivitamatult vanemmehaanikule ette kandma järgmistest asjaoludest:

- 1) peamasina vigastus või rike, mis tema arvates võib ohustada laeva;



2) rike, mis tema arvates võib põhjustada peamasina, abimasinade või juhtimis- ja seiresüsteemide purunemise või vigastuse;

3) avariijuhud või juhud, kui on kahtlus, kuidas otsustada või milliseid meetmeid rakendada.

(11) Vaatamata nõudmisele informeerida vanemmehaanikut käesoleva paragrahvi lõikes 10 nimetatud juhtudest, peab vahimehaanik viivitusega, kui olukord seda nõuab, kasutusele võtma meetmed laeva, selle mehhanismide ning inimeste ohutuse tagamiseks.

(12) Vahimehaanik on kohustatud andma vahipersonalile asjakohased juhised ja teabe, mis on masinavahil vajalikud. Remonditöid, sealhulgas elektriseadmete, mehaaniliste, hüdrauliliste, pneumaatiliste või elektrooniliste seadmete remonti tohib laeval teha ainult vahi- ja vanemmehaaniku teadmisel.

(13) Vahimehaanik peab tagama pideva õhu või auru surve helisignaalide andmiseks.

(14) Vahimehaanik peab tagama kõigi laeva manööverdamiseks ettenähtud seadmete kohese üleviimise käsijuhtimisele, kui selleks antakse vastav korraldus seoses sellega, et laev sõidab intensiivse laevaliiklusega vetes. Vahimehaanik peab tagama, et manööverdamise vajaduseks, sealhulgas roolimasina tarbeks, on küllaldane energiarvaru. Avariirooliseade ja muud abiseadmed tuleb ette valmistada koheseks kasutamiseks.

## § 25. Masinavaht ankrus seismisel

Ankrus seismisel peab vahimehaanik tagama:

- 1) tõhusa vahiteenistuse;
- 2) kõigi töötavate ja valmisolekus olevate mehhanismide perioodilise kontrolli;
- 3) pea- ja abimasinade valmisoleku kooskõlas navigatsioonisillalt saadud korraldustega;
- 4) keskkonnareostuse vältimise eeskirjade täitmise;
- 5) kõigi laeva vigastuste kõrvaldamiseks ja tuletõrjeks ettenähtud süsteemide valmisoleku.

# 5. peatükk RAADIOVAHT

## § 26. Raadiovahi korraldamine

(1) Raadiovahi korraldamisel on laeva kapten kohustatud:

- 1) tagama raadiovahi kooskõlas eeskirjaga, koos muudatustega, mille on vastu võtnud ülemaailmne raadioside konverents liikuva mereside teenistuse kohta (edaspidi: *raadiaoeskiri*), SOLAS konventsiooni sätetega;
- 2) tagama, et raadiovahi esmaste ülesannete täitmist ei kahjustaks tegelemine sellise raadiosidega, mis ei ole vajalik laeva ohutuks liikumiseks ja ohutuks navigeerimiseks;
- 3) arvestama laeva varustatust raadioseadmetega ja nende seadmete tehnilist seisukorda.

(2) Vahis olev raadioside operaator on kohustatud:

- 1) tagama raadiovahi raadioeeskirjaga ja SOLAS konventsiooniga kindlaksmääratud sagedustel;
- 2) kontrollima regulaarselt raadioseadmete korrasolekut ja nende toidet ning seadmete puudustest ette kandma kaptenile.

## § 27. Raadiopäevaraamatu täitmine

(1) Raadiopäevaraamatut täidetakse vastavalt raadioeeskirja ja SOLAS konventsiooni nõuetele.

(2) Raadioeeskirja ja SOLAS konventsiooni nõuete kohaselt vastutab raadiopäevaraamatu täitmise eest raadioside operaator, kes on määratud otseselt vastutavaks raadioside eest merehädä olukorras. Raadiopäevaraamatusse tuleb märkida järgmised andmed:

- 1) häda-, kiir- ja ohutusteadete kokkuvõte;
- 2) raadiovahti puudutavad olulisemad sündmused;
- 3) vajadusel vähemalt kord päevas laeva asukoht;
- 4) raadioseadmete ja nende toiteallikate tehnilise seisukorra lühikirjeldus.

## § 28. Raadiopäevaraamatu hoidmine

Raadiopäevaraamatut peab hoidma kohas, kus peetakse merehädä olukorras raadiosidet ja see peab olema kättesaadav kaptenile ja laevakontrolli inspektorile.

# 6. peatükk

# VAHITEENISTUS SADAMAS

## § 29. Vahiteenistuse korraldamine ja koosseis sadamas

(1) Kui eksploatatsioonis olev laev seisab sadamas ankrus või kai ääres, on kapten kohustatud laeva ohutuse tagamiseks korraldama nõuetekohase ja efektiivse vahiteenistuse. Eri tüüpi jõu- ja abiseadmetega laevadel ning ohtliku lastiga laevadel rakendatakse vajaduse korral erinõudeid.

(2) Vahiteenistus sadamas peab olema korraldatud nii, et tagatakse:

- 1) inimeste, laeva, lasti, sadamate ja keskkonna ohutus;
- 2) lastitöödeks vajalike seadmete ohutus;
- 3) rahvusvaheliste, riiklike ja kohalike regulatsioonide täitmine;
- 4) kord ja tavapärane tegevus laevas.

(3) Sõltuvalt seismise tingimustest, laeva tüübist ja kavandatud töödest on kapten kohustatud määrama tekivaahi koosseisu ja kestuse.

(4) Kapten määrab tekivahti kvalifitseeritud laevaohvitseri.

(5) Vajalikud seadmed peavad olema tõhusaks vahiteenistuseks vastavas tehnilises seisukorras.

(6) Vanemmehaanik on kohustatud kooskõlastatult kapteniga tagama nõuetekohase ja ohutu masinavahi korraldamise sadamas. Masinavahi koosseisu määramisel tuleb arvestada järgmisi asjaolusid:

- 1) laeval, mille peamasinate efektiivne koguvõimsus on 3000 kW ja enam, peab vahis olema vahimehaanik;
- 2) väiksema kui 3000 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega laeval võib kapteni loal vahimehaanikut mitte määrata;
- 3) vahimehaanikule ei tohi anda ja ta ei tohi ise võtta kohustusi, mis võivad teda segada masinavahi pidamisel.

## § 30. Vahi üleandmine ja vastuvõtmine

(1) Vahti on keelatud üle anda, kui on alust arvata, et isik, kellele vaht üle antakse, ei ole võimeline nõuetekohaselt täitma oma vahikohustusi. Sellest tuleb viivitamatult teatada kaptenile või vanemmehaanikule. Vahti astuv laevaohvitser peab veenduma, et vahipersonal on võimeline täitma täies mahus oma vahikohustusi.

(2) Kui teki- või masinavahi üleandmise ajal on käsil oluline toiming, viib selle lõpule vahist lahkuv ohvitser, kui kapten või vanemmehaanik ei anna teistsugust korraldust.

(3) Enne tekivahi üleandmist on vahis olev isik kohustatud vahti asuvat isikut informeerima järgnevalt:

- 1) vee sügavust kai ääres või ankrukohas, laeva süvis, kõrg- ja madalvee tase ning selle kellaaeg, kinnitusotste seisukord, väljalastud ankruketi pikkus ning muud tähtsad laeva ohutu kai ääres seismisega seotud asjaolud, samuti peamasina valmisolek ja võimalus seda vajaduse korral kasutada;
- 2) laeval olev last, selle kogus ja paigutus ning kavandatavad tööd;
- 3) vee tase pilssides ja ballasttankides;
- 4) signaalmärkide, signaaltulede ja helisignaalide kasutamine;
- 5) laevapere liikmete ja muude isikute arv laeva pardal;
- 6) tulekaitsevahendite seisukord;
- 7) sadama erireeglid;
- 8) kapteni korraldused vahiteenistusele;
- 9) kasutatavad sidevahendid laeva ja kalda vahel, sealhulgas avariiolukorras;
- 10) muud laeva, laevapere või lasti ohutuse ning keskkonnakaitse seisukohalt tähtsad asjaolud;
- 11) merereostusest sadamavõimudele teatamise kord.

(4) Tekivahti asuv isik on kohustatud kontrollima järgmist:

- 1) kinnitusotste ja ankruketi seisukord;
- 2) ettenähtud signaalmärkide ja -tulede ning helisignaalide kasutamine;
- 3) ohutusnõuete ja tulekaitse eeskirjade täitmine;
- 4) lastitava või lossitava ohtliku lasti liik ja laeva valmisolek rakendada vajalikke meetmeid ohutuse tagamiseks;
- 5) laeva ohustavate väliste asjaolude puudumine ning asjaolu, kui laev ei ohusta teisi laevu.

(5) Enne masinavahi üleandmist on vahimehaanik kohustatud informeerima vahti asuvat mehaanikut järgmistest asjaoludest:

- 1) vahipäevaks antud korraldused ja erijuhised laeva eksploateerimise, seadmete tehnilise hoolduse ning remondi kohta;
- 2) laeva mehhanismide ja süsteemide hooldustööd ja selleks eraldatud personal;
- 3) vee tase pilssides ja veetankides ning vee kasutamise kohta ja ballastimisoperatsioonide kohta antud korraldused;
- 4) erinõuded seoses sanitaar- ja fekaalsüsteemide heitmetega;
- 5) teisaldatava tuletõrjevahustuse, statsionaarsete tulekustutusseadmete ja kahjutule avastamise süsteemide seisukord ning valmisolek;
- 6) laeval töötavad remondibrigaadid, nende asukoht ja ülesanded;

- 7) sadama eeskirjad, mis puudutavad laeva kohustusi ilma halvenemisel;
- 8) võimalikud laeva ja sadama vahel sidepidamise vahendid avariolukorras või abivajaduse korral;
- 9) muud laeva, laevapere ja lasti ohutuse ning keskkonnareostuse vältimise seisukohalt olulised asjaolud;
- 10) sadamavõimudele keskkonnareostusest teatamise kord.

(6) Masinavahti asuv mehaanik on kohustatud enne vahti veenduma, et ta on täielikult informeeritud käesoleva paragrahvi lõikes 5 loetletust, ja teadma järgmist:

- 1) kasutusel olevad ning võimalikud jõu-, soojuse ja valgustuse allikad;
- 2) laeva kütuse, määrdeõli ning iga liiki veevarude kogus ja kulu;
- 3) valmidus võimaluse korral laeva ja selle masinate viimiseks valmisoleku- või ohuolukorrarežiimile.

### § 31. Tekivahi ja masinavahi kohustused

(1) Tekivahis olev isik on kohustatud tegema sobiva perioodilisusega ringkäike laevas ja pöörama erilist tähelepanu järgmistele asjaoludele:

- 1) laevatrepi, kinnitusotste ja ankruketi seisukord;
- 2) süvis, vee varu kiilu all ja laeva seisukord, et vältida lastitöödel või ballastimisel ohtlikku kreeni või trimmi;
- 3) ilmastikuolud;
- 4) ohutuse ja tulekaitse eeskirjade täitmine;
- 5) vee tase pilssides ja tankides;
- 6) isikud laeva pardal, eriti need, kes töötavad kõrvalistes ja suletud ruumides;
- 7) ettenähtud tulede, päevamärkide ja helisignaalide kasutamine.

(2) Tekivahis olev isik on kohustatud teostama järgmisi tegevusi:

- 1) halva ilma või tormihoiatuse korral võtma kasutusele meetmed laeva, laeval olevate isikute ja lasti kaitseks;
- 2) võtma tarvitusele meetmed keskkonnareostuse vältimiseks;
- 3) andma hädaolukorra puhul häire, kandma sellest ette kaptenile, võtma kasutusele kõikvõimalikud meetmed, et vältida laeva, lasti ja laeval olevate inimeste vigastust ning vajadusel küsima abi kaldavõimudelt või naaberlaevadelt;
- 4) teadma laeva püstuvust, et kahjutule korral informeerida tulekustutusüksusi laeva püstuvuse säilitamiseks laeva siseruumidesse lubatavast vee kogusest;
- 5) pakkuma abi hädaohus olevatele laevadele või isikutele;
- 6) sõukruvi pööramisel võtma kasutusele vajalikud ettevaatusabinõud, et vältida õnnetusi ja vigastusi;
- 7) tegema sissekandeid logiraamatusse kõigi tähtsamate sündmuste kohta, mis toimuvad laeval või on seotud laevaga.

(3) Masinavahis olev isik on kohustatud pöörama erilist tähelepanu järgmistele asjaoludele:

- 1) kõigi korralduste ja eeskirjade täitmisele laevas, mis puudutavad laeva, tehniliste seadmete ja inimeste ohutust;
- 2) kõigi töötavate seadmete ja sõlmede kontrollsüsteemidele ning energiavarustuse mõõteriistadele;
- 3) kohalike võimude poolt kehtestatud keskkonnareostuse vältimise eeskirjadele, mis puudutavad tehniliste seadmete kasutamist ja kütuseoperatsioone;
- 4) veetasemele pilssides.

(4) Lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 3 loetletud kohustustele on masinavahis olev isik kohustatud:

- 1) andma hädaolukorras häire ja võtma kasutusele kõik võimalikud meetmed, et vältida laeva pardal olevate inimeste ja lasti vigastusi;
- 2) teadma vahitüürimehe nõudmisi seadmete osas, mis on vajalikud lastitöödeks ja ballastimiseks;
- 3) tagama küllaldase sagedusega ringkäigud laevas, et avastada võimalikud seadmete rikked, ja võtma tarvitusele abinõud rikete kõrvaldamiseks, et tagada laeva, lastitööde ja keskkonnaohutus;
- 4) tagama oma vastutusalas vajalike ettevaatusabinõude järgimise, et vältida laeva elektriliste, elektrooniliste, hüdrauliliste, pneumaatiliste ja mehaaniliste süsteemide rikkeid ja kahjustumist;
- 5) tegema sissekanded masinapävaraamatusse kõikidest laevamehhanismide ja seadmete tööga ning samuti remonttöödega seotud asjaoludest.

### § 32. Vahiteenistus ohtliku lastiga laevadel

(1) Laeval, mille pardal on ohtlik last, korraldab kapten vahiteenistuse arvestades ohtliku lastiga seotud iseärasusi.

(2) Kui laeval on ohtlik last, peab olenemata sellest, et laev on kai ääres ohutult kinnitatud või seisab ohutult ankrus, laeva pardal olema piisavalt kõrge kvalifikatsiooniga juhtkonnaliikmeid ning vajalik arv teisi laevapere liikmeid.

(3) Laeval, kus on ohtlik last, on kapten ja laevapere liikmed kohustatud arvestama ohtliku lasti omadusi, kogust, pakendit ja paigutust laeva lastiruumides ning muid tingimusi, mis on seotud ohtliku lastiga pardal.

### **§ 33. Lastivaht**

Laevaohvitserid, kes vastutavad lastitoimingute kavandamise ja läbiviimise eest, on kohustatud tagama nimetatud toimingute ohutu läbiviimise taoliste toimingutega kaasnevate eririskide kontrollimise abil, seda ka isikute puhul, kes ei kuulu laevapersonali hulka.

### **§ 34. Määruse kehtetuks tunnistamine**

[Käesolevast tekstist välja jäetud.]

<sup>1</sup>Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/35/EL, 21. november 2012, millega muudetakse direktiivi 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta (ELT L 343, 14.12.2012, lk 78–105)