

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

Majandus- ja kommunikatsiooniminister  
määrus  
terviktekst  
12.04.2024  
Hetkel kehtiv  
RT I, 09.04.2024, 5

## Laevade ohutusnõuded

[RT I, 24.05.2022, 1- jõust. 27.05.2022]

Vastu võetud 29.09.2003 nr 233

[RTL 2003, 106, 1623](#)

jõustumine 13.10.2003

Muudetud järgmiste aktidega

Vastuvõtmine	Avaldamine	Jõustumine
13.11.2015	<a href="#">RT I, 20.11.2015, 1</a>	01.12.2015
18.05.2022	<a href="#">RT I, 24.05.2022, 1</a>	27.05.2022; määruses on läbivalt asendatud sõnad „Veeteede Amet“ sõnaga „Transpordiamet“ vastavas käändes
03.04.2024	<a href="#">RT I, 09.04.2024, 2</a>	12.04.2024

Määrus kehtestatakse «[Meresõiduohutuse seaduse](#)» § 19 lõike 5 alusel.  
[RT I, 24.05.2022, 1- jõust. 27.05.2022]

## 1. peatükk ÜLDSÄTTED

### § 1. Kohaldamisala

[RT I, 24.05.2022, 1- jõust. 27.05.2022]

(1) Määrust kohaldatakse meresõiduohutuse seaduse § 19 lõikes 5 nimetatud laevadele (edaspidi *laevad*).  
[RT I, 24.05.2022, 1- jõust. 27.05.2022]

(2) Juhul kui laevale rakenduvad rahvusvahelised konventsioonid, rakendatakse nende konventsioonide nõudeid.

[RT I, 24.05.2022, 1- jõust. 27.05.2022]

(3) Kalalaevale pikkusega 24 m ja enam väljastatakse Euroopa Liidu nõukogu direktiivi 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord (EÜT L 34, 09.02.1998, lk 1–29) lisa V kohased tunnistused.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(4) Kohaliku rannasõidu reisilaevadele pikkusega 24 m ja enam rakendatakse käesoleva määruse nõudeid majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. märtsi 2005. a määruses nr 30 „Kohalikku rannasõitu tegeva reisilaeva ohutusnõuded, reisilaevade klassid, sõidupirkonnad ja ohutuse tunnistusele kantavate andmete loetelu” sätestatud erisustega.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(5) Transpordiamet võib laeva omaniku kirjaliku põhjendatud taotluse alusel teha erandi ja vabastada laeva käesoleva määruse mis tahes ohutusnõude täitmise eest meresõiduohutuse seadusest tuleneval alusel, kui on tagatud laeva ohutus. Vabastust ei anta, kui sellega rikutakse võetud rahvusvahelisi kohustusi. Transpordiameti antud vabastus kehtib laeva järgmise täisülevaatuseni.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(6) Teisaldatavale ujuvvhendile või -dokile, mis on meresõidul mehitamata ja pukseeritav ning millel puudub mehaaniline jõuseade, kohalduvad ainult §-s 31, § 35 lõikes 9 ja lõike 10 punktis 4, § 36 lõigetes 4 ja 7, § 37 lõigetes 2, 4 ja 5, § 38 lõikes 1 ning §-des 75–76<sup>4</sup> sätestatud nõuded.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(7) Kui lõikes 6 sätestatud teisaldataval ujuvvhendil või -dokil on eluruum, mis on mehitatud sadamas või ankruaalal olles, või elektriseadmed valgustuseks või pumba käivitamiseks, kohalduvad lisaks lõikes 6 sätestatud nõuetele peatükkides 4 ja 5 ning ankrualas olles ka peatükkides 2 ja 10 ning §-des 40–42 sätestatud nõuded.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

## § 2. Mõisted

Käesoleva määruse tähenduses on:

- 1) kaubalaev – laev, mis ei ole reisi- ega kalalaev;
- 2) tanker – kaubalaev, mis on ehitatud või kohandatud kergesti süttiva vedellasti veoks mahtlastina;  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]
- 3) kalalaev – laev, mis on seadistatud või mida kasutatakse kala või muu mere elusvaru kaubanduslikuks püügiks;
- 4) eriotstarbeline laev – kaubalaev, millel on lisaks laevaperele laevas teadus- või muu tööga tegelev eripersonal;
- 5) ehitamise kuupäev – kui ei ole märgitud teisiti, on kuupäev, millal on pandud laeva kiil või algab antud laevale eriomaste konstruktsioonide kokkupanek või laev on sellises ehitusjärgus, millal laeva mass on vähemalt 50 tonni või 1% laeva ehitusjärgsest massist (vastavalt milline arv on väiksem);  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]
- 6) uus laev – laev, mille ehitamist või olulist ümberehitamist käsitlev leping sõlmitakse pärast käesoleva määruse jõustumist;
- 7) olemasolev laev – laev, mis ei ole uus laev;
- 8) [kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]
- 9) [kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]
- 10) side «sild–sild» – meresõiduohutuse raadioside laevade vahel kohast, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine;
- 11) pidev vaht – raadiovaht, mis ei tohi katkeda, välja arvatud lühikesed intervallid, kui raadiovastuvõtt on häiritud või blokeeritud oma side või perioodilise tehnilise hoolduse või kontrolli tõttu;
- 12) [kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]
- 13) tavaraadioside – ametliku ja eraraadiokorrespondentsi edastamine, välja arvatud raadio teel edastatavad häda-, kiir- ja ohutusteated;
- 14) meresõiduohutusala informatsioon – laevadele edastatavad navigatsioonilised või meteoroloogilised hoiatused, ilmateated ja muud meresõiduohutust puudutavad teated;
- 15) polaarorbiitidel asuv satelliitsüsteem – satelliitide süsteem, mis võtab vastu ja kannab üle õnnetuskoha määramise raadiopoi signaali, millega saab edastada hädahäiret sagedusribas 406 MHz ning kindlustada selle asukoha määramise;  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]
- 16) raadioeeskiri – Rahvusvahelise Telekommunikatsiooni Liidu konventsiooni ja põhikirja täiendav raadioeeskiri;  
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]
- 17) mereala A1 – mereala, kus raadiotelefoniside tagatakse vähemalt ühe ülikõrgsagedusega (mereside sagedusribas 156–174 MHz) kaldaraadiojaamaga koos ööpäevaringse digitaal-selektiivse väljakutsetehnikaga, milles kasutatakse arvkoode, mis võimaldavad raadiojaamal saada sidet ja edastada informatsiooni teisele jaamale või jaamade grupile, ning mis vastab Rahvusvahelise Raadio Konsultatiivkomitee (International Radio Consultative Committee, lühendatult CCIR) soovitudele (edaspidi *CCIR-i soovitus*) hädahäire edastamise võimalusega;  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]
- 18) mereala A2 – mereala, väljaspool mereala A1, kus raadiotelefoniside tagatakse vähemalt ühe MF kaldaraadiojaamaga koos ööpäevaringse DSC hädahäire edastamise võimalusega;  
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]
- 19) mereala A3 – mereala, mis on väljaspool merealaid A1 ja A2 ja kus side tagatakse tunnustatud liikuva satelliitsideteenusega koos pideva hädahäire edastamise võimalusega;  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]
- 20) mereala A4 – ülejäänud ala väljaspool alasid A1, A2 ja A3;
- 21) avalike teadete süsteem – reisijatele ja/või laevaperele valjuhääldiga avalike teadete edastamiseks kasutatavate seadmete komplekt.

## § 3. Lühendid

Käesolevas määruses on kasutatud järgmisi lühendeid:

- 1) AIS (*Automatic Identification System*) – automaatne identifitseerimise süsteem;
- 1<sup>1</sup>) AIS-SART (*AIS Search and Rescue Transmitter*) – AIS-sagedustel töötav otsingute ja päästmise saatja;  
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]
- 2) [kehtetu – RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]
- 2<sup>1</sup>) BCH (*Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk*) - ohtlikku kemikaali mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete koodeks;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

- 3) COLREG (*Convention on the International Regulation for Prevention Collisions at Sea, 1972*) – «Konventsioon rahvusvahelistest eeskirjadest laevade kokkupõrgete vältimise kohta merel, 1972»;
- 4) DSC (*Digital Selective Call*) – digitaal-selektiivne väljakutse – tehnika, kus kasutatakse arvkoode, mis võimaldavad raadiojaamal saada sidet ja edastada informatsiooni teisele jaamale või jaamade grupile ning vastab Rahvusvahelise raadiokonsultatiivgrupi (CCIR) soovitudele;
- 5) ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*) – elektronkaartide kuvamis- ja infosüsteem;
- 6) EGC (*Enhanced Group Call*) – laiendatud grupiväljakutse;
- 7) EPIRB (*Emergency Position Indicating Radio Beacon*) – õnnetuskoha määramise raadiopoi;
- 7<sup>1</sup>) GC koodeks (*Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*) – veeldatud gaasi vedava laeva ehituse ja seadmete koodeks;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

- 8) GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) – merehädä ja -ohutuse ülemaailmne süsteem;
- 9) GPS (*Global Positioning System*) – globaalne kohamääramise süsteem;
- 10) HF (*High Frequency*) – lühilaine (4–27,5 MHz);
- 10<sup>1</sup>) IAMSAR (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*) – rahvusvahelise lennu- ja mereotsingu ja -pääste käsiraamat;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

- 10<sup>2</sup>) IBC koodeks (*International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk*) – ohtlikku kemikaali mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete koodeks;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

- 10<sup>3</sup>) IGC koodeks (*International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*) – rahvusvaheline veeldatud gaasi vedellastina vedava laeva ehituse ja seadmete koodeks;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

- 11) IMO (*International Maritime Organization*) – Rahvusvaheline Mereorganisatsioon;
- 12) INMARSAT (*International Mobile Satellite Organization*) – Rahvusvaheline mobiilsatelliitside organisatsioon;
- 13) LSA (*Life-Saving Appliance (code)*) – SOLAS konventsiooni «Päästevahendite koodeks»;
- 14) MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and its Protocol of 1978*) – «Rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt» ja selle 1978. a protokoll;
- 15) MF (*Medium Frequency*) – vahelaine (1605–4000 kHz);
- 16) NAVTEX (*Broadcast and Automatic Reception of MSI by means of narrow band direct printing*) – meresõiduohutusala informatsiooni edastamise ja automaatse vastuvõtu süsteem, mis kasutab kitsaribalist tähttrükkimise meetodit;
- 17) SART (*Search and Rescue Transponder*) – otsingute ja päästmise raadiolokatsiooni majakas (transponder);
- 18) SOLAS (*International Convention of Safety of Life at Sea, 1974 and its Protocol of 1988*) – 1974. a «Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel» ja selle 1978. a protokoll (RT II 2001, 22, 117) ja 1988. a protokoll (RT II 2003, 19, 97);
- 19) STCW (*International Standards for Training, Certifying and Watchkeeping Convention 1978 and its Amendments 1995*) – 1978. a «Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon» (RT II 1995, 28, 126) ja selle 1995. a täiendus;
- 20) VDR (*Voyage data recorder*) – reisiinfo salvesti;
- 21) VHF (*Very High Frequency*) – ultralühilaine (mereside sagedusribas 156–174 MHz).

### § 3<sup>1</sup>. Laeva projekteerimine, ehitamine, ümberehitamine, seadistamine ja ümberseadistamine

(1) Täiendavalt käesoleva määrus nõuetele peab laev vastama laeva projekteerimisel, ehitamisel, ümberehitamisel, seadistamisel ja ümberseadistamisel kehtinud nõuetele.

(2) Transpordiametiga kooskõlastatakse viimase järelevalve all oleva laeva ümberehitamine ja ümberseadistamine enne nimetatud töödega alustamist.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### § 4. Laevade jaotamine sõidupiirkonna järgi klassideks

[Kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### § 5. Olemasolev laev

[Kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### § 6. Nõuded seadmetele ja ohutusvarustusele

[Kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### § 6<sup>1</sup>. Laeva töökeel

Laeva töökeele kohta tehakse sissekanne laeva logiraamatusse.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

## 2. peatükk RAADIOSEADMED

### § 7. Raadioseadmete funktsionaalsed nõuded

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(1) Merel oleval laeval peab olema tagatud:

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

1) välja arvatud § 10 tabeli punktides 1, 3, 4 ja 10 nimetatud juhtudel, hädahäire edastamine suunal „laev–kallas“ vähemalt kahe erineva ja üksteisest sõltumatu seadmega, millest kumbki kasutab erinevat raadiosideviisi;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

2) hädahäire vastuvõtt suunal «kallas–laev»;

3) hädahäire edastamine ja vastuvõtt suunal «laev–laev»;

4) teadete edastamine ja vastuvõtt otsingu- ja päästeoperatsioonide koordineerimiseks;

5) teadete edastamine ja vastuvõtt õnnetuskohas;

6) asukoha kindlaksmääramise signaalide edastamine ja vastuvõtt kooskõlas § 19 lõikega 6;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

7) meresõiduohutusalase informatsiooni edastamine ja vastuvõtt (vajaduse korral vastuvõtt ka sadamas);

8) tavaraadioside kaldasidesüsteemide või -võrkudega kooskõlas § 15 lõikega 8;

9) side suunal «sild – sild».

(2) Käesoleva peatüki sätteid ei välista muude sidevahendite kasutamist hädaolukorras endale tähelepanu juhtimiseks, oma asukohast teavitamiseks ja abi kutsumiseks.

### § 8. Raadioseadmete paigaldus

(1) Laev peab olema varustatud raadioseadmetega, mis tagavad kogu reisi vältel §-s 7 loetletud funktsionaalsete nõuete täitmise ning vastama §-s 9 esitatud üldnõuetele sõltuvalt sõidupiirkonnast (merealad A1–A4).

(2) Iga raadioseade peab:

1) olema paigaldatud nii, et mehhaanilised, elektrilised ja muud kahjulikud mõjud ei segaks raadioseadme kasutamist ning oleks tagatud elektromagneetiline sobivus ja välistatud raadioseadmete ning muude seadmete ja süsteemide vastastikune kahjulik mõju;

2) olema paigaldatud nii, et tagatakse suurim ohutuse tase ja töökindlus;

3) olema kaitstud vee, temperatuuri kõikumiste ning ebasoodsate keskkonnatingimuste eest;

4) omama alalist töökindlat alalisvoolu valgusallikat, mis tagab raadioseadme juhtpaneeli küllaldase valgustuse, olles sõltumatu laeva pea- ja avariielektrienergiaallikatest;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

5) omama selgelt nähtavat laeva raadioseadme kutsungit, tunnusnumbrit ning muid raadioseadmete kasutamiseks vajalikke koode.

(3) Meresõiduohutuse tagamiseks määratud VHF raadioseadme juhtpaneel peab asuma navigatsioonisillal kohas, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine. Kui see on hädavajalik, tuleb ette näha võimalus raadiosideks navigatsioonisilla tiibadelt. Raadiosideks navigatsioonisilla tiibadelt võib kasutada kantavaid VHF raadioseadmeid.

### § 9. Üldnõuded raadioseadmete kohta

(1) Laev peab olema varustatud:

1) VHF raadioseadmega, mis tagab teadete edastamise ja vastuvõtu DSC-ga sagedusel 156,525 MHz (70. kanal). Samuti peab olema võimalus edastada kohast, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine, hädahäiret 70. kanalil;

[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

2) VHF raadioseadmega, mis tagab teadete edastamise ja vastuvõtu radiotelefoniga sagedustel 156,3 MHz (6. kanal), 156,65 MHz (13. kanal) ja 156,8 MHz (16. kanal);

3) VHF raadioseadmega, mis tagab pideva DSC raadiovahi 70. kanalil ja mis võib olla eraldi käesoleva paragrahvi lõike 1 punktides 1 ja 2 nimetatust või olla sellise raadioseadme osa;

4) otsingute ja päästmise asukoha määramise seadmega, mis töötab kas sagedusribas 9 GHz (SART) või AIS-sagedustel (AIS-SART) ning peab olema paigaldatud nii, et seda oleks kerge kasutada. Seade võib olla üks nendest, mida kasutatakse päästevahendites;

[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

5) meresõiduohutuse informatsiooni vastuvõtjaga NAVTEX (kui laev sõidab taolise teenuse piirkonnas);

6) tunnustatud liikuva satelliitside teenuse pakkuja laiendatud grupi väljakutsesüsteemi meresõiduohutuse informatsiooni vastuvõtjaga, kui laev sõidab selle süsteemi kattealal ja NAVTEX-i teenistus puudub;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

7) EPIRB seadmega, mida üks inimene saab käsitsi maha võtta ja kanda päästepaati või -parve ja mis on paigaldatud kergesti ligipääsetavasse kohta, mis laeva uppumise korral tõuseb vabalt veepinnale ja automaatselt aktiveerub ning mida saab käsitsi aktiveerida.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(1<sup>1</sup>) Reisilaeval peavad kohas, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine, asuma sidevahendid kahepoolseks sideks otsingute ja päästmise olukorras lennundussagedustel 121,5 MHz ja 123,1 MHz.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(1<sup>2</sup>) Lõike 1 punktis 6 sätestatud meresõiduohutuse informatsiooni vastuvõtja võib asendada lühilaine automaatse telegraafitehnikaga, mis vastab CCIR-i soovitusel, kui sellega on võimalik vastu võtta meresõiduohutuse informatsiooni ja kui laev sõidab ainult antud teenuse piirkonnas.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(1<sup>3</sup>) Ainult Tallinna laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonnas sõitev laev on § 9 lõike 1 punktis 7 ja lõikes 1<sup>1</sup> sätestatud nõuete täitmisest vabastatud.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(2) Laeval kogupikkusega alla 24 m, mida kasutatakse ainult kohalikus rannasõidus, ei pea olema käesoleva paragrahvi lõike 1 punktides 5–6 nimetatud seadmeid.  
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

(3) [Kehtetu –RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

(4) Raadioseadmete juurde kuuluv dokumentatsioon peab vastama CCIR-i põhikirja ja konventsiooni raadioeeskirja lisa 16 nõuetele, välja arvatud lähisõite sooritaval kalalaeval ja kohaliku rannasõidu laeval.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

## § 10. Raadioseadmed

Raadiovarustus peab vastama paragrahvis 2 määratletud merealadel A1–A4 esitatud nõuetele järgmiselt:

Varustus	A1	A2	A3 Satelliitside maapealse laevajaamaga	A3 HF-iga	A4
1. VHF DSC	x	x	x	x	x
1.1. DSC valvestuvõtu seade	x	x	x	x	x
1.2. DSC kodeerimiseseade	x	x	x	x	x
1.3. Raadiotelefon	x	x	x	x	x
2. MF DSC		x	x		
2.1. DSC valvestuvõtu seade		x	x		
2.2. DSC kodeerimiseseade		x	x		
2.3. Raadiotelefon		x	x		
3. MH/HF ja NBDP				x	x
3.1. DSC valvestuvõtu seade				x	x
3.2. DSC kodeerimiseseade				x	x
3.3. Raadiotelefon				x	x
4. Satelliitside maapealne laevajaam EGC- vastuvõtjaga			x		
5. Dupleeritud VHF DSC			x	x	x

6. Dupleeritud MF/HF DSC ja NBDP					x
7. Dupleeritud satelliitside maapealne laevajaam			x	x	
8. NAVTEX-i vastuvõtja	x	x	x	x	x
9. EGC-vastuvõtja	x <sup>1</sup>	x <sup>1</sup>		x	x
10. EPIRB	x	x	x	x	x
11. SART või AIS-SART	x	x	x	x	x
12. Päästevahendites kasutatavad kantavad kahepoolse ULL raadioside seadmed	x	x	x	x	x
13. Sidevahendid kahepoolseks sideks otsingute ja päästmise olukorras lennundussagedustel 121,5 MHz ja 123,1 MHz (reisilaevad)	x	x	x	x	x

<sup>1</sup>) Väljaspool NAVTEX-i leviala”;

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

#### § 11. Raadioseadmed – merealad A1 ja A2

[Kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

#### § 12. Raadioseadmed – merealad A1, A2 ja A3

[Kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

#### § 13. Raadioseadmed – merealad A1, A2, A3 ja A4

[Kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

#### § 14. Raadiovaht

(1) Merel olevallaeval peab olema tagatud pidev raadiovaht:

- 1) VHF kanalil 70, kui laev on varustatud § 9 lõike 1 punktis 3 nimetatud VHF raadioseadmega;
- 2) DSC häda- ja ohutusesagedusel 2187,5 kHz, kui laev on varustatud § 11 lõike 1 punktis 2 või § 12 lõike 1 punktis 3 nimetatud MF raadioseadmega;
- 3) DSC häda- ja ohutusesagedustel 2187,5 kHz ja 8414,5 kHz ja kui laev on varustatud kooskõlas § 12 lõike 2 punktiga 2 või §-ga 13 MF/HF raadioseadmega, siis vähemalt ühel järgmistest DSC häda- ja ohutusesagedustest (sõltuvalt kellajaast ja geograafilisest asukohast): 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz või 16804,5 kHz.

Raadiovahti võib pidada skaneeriva vastuvõtja abil;

[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

- 4) „kallas-laev“ suunalise satelliithädahäire vastuvõtuks, kui laev on varustatud satelliitside maapealse laevajaama EGC-vastuvõtjaga.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(2) Laev peab merel pidama raadiovahti meresõiduohutuse informatsiooni vastuvõtuks sagedusel või sagedustel, kus selline informatsioon laeva sõidupiirkonna tarbeks edastatakse.

#### § 15. Energiaallikad

(1) Merel oleval laeval tagatakse küllaldane elektrienergia raadioseadmete toimimiseks ja akupatareide toiteks, mida kasutatakse varuelektrienergiaallikana raadioseadmete ja nende juures asuvate valgustite energiaallikana.

(2) Laev varustatakse varuelektrienergiaallikaga, mis varustab häda- ja ohutusesidet tagavaid raadioseadmeid toitega juhul, kui ei tööta põhi- ning avariielektrienergiaallikad. Varuelektrienergiaallikas peab tagama § 9 lõike 1 punktides 1 ja 2 nõutud VHF raadioseadme töö.

(3) Lõikes 2 sätestatud varuelektrienergiaallikas peab tagama, sõltuvalt sellest, millise mereala tarbeks on laev seadistatud, § 10 tabeli punktis 2 ettenähtud MF raadioseadme, punktis 3 ettenähtud MF/HF raadioseadme või punktis 4 ettenähtud satelliitside maapealse laevajaama ja ühe lõikes 6, 7, 8 või 11 nimetatud seadme üheaegse töö järgmiselt:

- 1) uuel laeval vähemalt kolme tunni jooksul või vähemalt ühe tunni jooksul juhul, kui avariielektrienergiaallikas on võimeline tagama toite raadioseadmele vähemalt kuueks tunniks;
- 2) olemasoleval laeval vähemalt kuue tunni jooksul, kui avariielektrienergiaallikat ei ole ette nähtud või see ei vasta täielikult raadioseadmete elektrienergiaga varustamise nõuetele;
- 3) olemasoleval laeval vähemalt kolme tunni jooksul, kui avariielektrienergiaallikas vastab täielikult raadioseadmete elektrienergiaga varustamise nõuetele, või vähemalt ühe tunni jooksul, kui avariielektrienergiaallikas vastab täielikult raadioseadmete elektrienergiaga varustamise nõuetele ning on võimeline tagama raadioseadmele toite vähemalt kuue tunni jooksul.

(4) Varuelektrienergiaallikas ei pea varustama üheaegselt toitega eraldi paigaldatud MF/HF raadioseadmeid.

(5) Varuelektrienergiaallikas on sõltumatu laeva jõuseadmetest ja elektrisüsteemist.

(6) Kui lisaks VHF raadioseadmele võivad varuelektrienergiaallikaga olla ühendatud kaks või enam lõikes 3 nimetatud raadioseadet, tagatakse nende ning VHF raadioseadme üheaegne töö samas lõikes sätestatud perioodi vältel.

(7) Lisaks lõikes 6 nimetatud raadioseadmete toitele tagatakse lõikes 3 sätestatud perioodi vältel kõikide teiste selliste raadioseadmete toide, mis võivad olla ühendatud varuelektrienergiaallikaga, või juhul kui ainult üks teistest raadioseadmetest võib olla ühendatud varuelektrienergiaallikaga samaaegselt VHF raadioseadmega, selle raadioseadme toide, mis tarvitab kõige rohkem energiat.

(8) Varuelektrienergiaallikat võib kasutada elektrivalgustuseks kooskõlas § 8 lõike 2 punktiga 4.

(9) Kui varuelektrienergiaallikas on laetav akupatarei, peavad selle kasutamisel olema täidetud järgmised tingimused:

- 1) peavad olema olemas akupatarei automaatse laadimise seadmed, millega tagatakse laadimine minimaalselt nõutud mahtuvuseni kümne tunni jooksul;
- 2) punktis 1 sätestatud meetodit kasutades kontrollitakse nende mahtuvust vähemalt üks kord 12 kuu jooksul ajal, kui laev ei ole merel.

(10) Varuelektrienergiaallikaks olevate akupatareide asukoht ja paigaldus peavad tagama:

- 1) nende hoolduse nõuetekohase taseme;
- 2) küllaldase kasutusaja;
- 3) küllaldase ohutuse;
- 4) valmistajatehase sertifikaadis märgitud temperatuuri patareid laadimisel või tühikäigul;
- 5) täislaetud patareide vähemalt minimaalselt nõutud tööaja sõltumata ilmastikutingimustest.

(11) Kui navigatsioonivahenditelt või muudelt seadmetelt saadava katkematu informatsiooni edastamine käesolevas peatükis sätestatud raadioseadmete normaalseks tööks on vajalik, nähakse ette vahendid katkematu informatsiooni edastamiseks pea- ja avariielektrienergiaallika rikke korral.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

## § 16. Tehniline hooldus

(1) Seadmed peavad olema sellised, et nende põhiosad on hõlpsasti vahetatavad ilma keeruka kalibreerimise ja häälestuseta.

(2) Võimalusel paigaldatakse seadmed nii, et oleks tagatud vaba juurdepääs tehniliseks hoolduseks ja remondiks laeval.

(3) Tagatakse küllaldane informatsioon seadmete nõuetekohaseks kasutamiseks ja tehniliseks hoolduseks, arvestades IMO soovitusi.

(4) Hoolduseks tagatakse küllaldane tööriistade ja tagavaraosade varu.

(5) Reeder tagab, et raadioseadmete hooldamisel tagatakse §-s 7 kehtestatud funktsionaalsete nõuete täitmine ning raadioseadmete vastavus IMO kehtestatud tehnilistele standarditele ja meresõiduohutuse seadusega kehtestatud nõuetele.

(6) Merealadel A1 ja A2 sõitval laeval tagatakse raadioseadmete töö seadmete dubleerimisega, tehnilise hooldusega kaldal või tehnilise hoolduse ja remondiga merel või nende kombinatsiooniga. Raadioseadmete töö tagamise meetod kooskõlastatakse Transpordiametiga.

(7) Merealadel A3 ja A4 sõitval laeval tagatakse raadioseadmete töö vähemalt kahe järgmise võimaluse kombinatsiooniga:

- 1) seadmete dubleerimine;
- 2) tehniline hooldus kaldal;
- 3) tehniline hooldus ja remont merel.

(8) Transpordiamet võib sõltuvalt laeva tüübist ja kasutusviisist lubada laeval kasutada üht lõikes 7 sätestatud võimalust.

(9) Paragrahvi 7 lõike 1 punktis 8 sätestatud tavaraadiosidet tagavate seadmete rike ei ole aluseks laeva merekõlbmatuks tunnistamiseks või laeva kinnipidamiseks sadamas, kus remondivõimalus puudub, tingimusel et laeval on täidetud kõik häda- ja ohutuseside funktsioonid.

(10) Seadet EPIRB kontrollitakse kord 12 kuu jooksul ja selle kohta koostatakse raport. Kontrolli võib teostada tunnustatud kaldahooldusettevõtja.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### § 16<sup>1</sup>. Päästevahendite sidevahendid

(1) Reisi-, kauba- ja kalalaevad kogumahutavusega 500 ja enam on varustatud vähemalt kolme komplekti süsteemi GMDSS nõuetele vastavate kantavate VHF raadiojaamadega.

(2) Kauba- ja kalalaevad kogumahutavusega 300 ja enam ning reisilaevad pikkusega alla 24 meetri on varustatud vähemalt kahe komplekti merehäda ja -ohutuse ülemaailmse süsteemi GMDSS nõuetele vastavate kantavate VHF raadiojaamadega.

(3) Kauba- ja kalalaevad kogumahutavusega vähem kui 300 on varustatud vähemalt ühe komplekti süsteemi GMDSS nõuetele vastavate kantavate VHF raadiojaamadega.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### § 16<sup>2</sup>. Õnnetuskoha määramise seade EPIRB

Laeval kogumahutavusega 500 ja enam peab mõlemas pardas olema vähemalt üks õnnetuskoha määramise seade SART või AIS-SART, mis vastab IMO kehtestatud nõuetele. Seade paigaldatakse kohta, kust seda on kerge viia päästepaati või -parve. Laeval kogumahutavusega kuni 500 peab olema vähemalt üks nimetatud seade.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

## 3. peatükk NAVIGATSIOONIVAHENDID JA -SEADMED

### § 17. Vabastused

[Kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### § 18. Navigatsioonivahendite ja -seadmete nõutav kogus laevas

Laev peab olema varustatud navigatsioonivahendite ja -seadmetega sõltuvalt laeva kogumahutavusest järgmiselt:

Tabel 1

Nr	Nimetus	Laeva kogumahutavus				
		alla 150	≤ 150–300	≤ 300–500	≤ 500–1600	≤ 1600
1.	Peamagnetkompass	1	1	1	1	1
2.	Roolikompass	–	1	1	1	1
3.	Roolikompass avariirooli juures	–	–	–	1	1
4.	Vurrkompass	–	–	–	1	1
5.	Logi	–	–	1	1	1
6.	Kajalood	–	–	1	1	1
7.	Radar	1	1	1	1	1
8.	GPS seade	1	1	1	1	1
9.	AIS	–	–	1	1	1
10.	Käsilood	1	1	1	1	1
11.	Sekstant	–	–	–	1	1
12.	Kronomeeter	–	–	–	1	1



13.	Stopper	1	1	1	3	3
14.	Binokkel	1	1	1	2	2
15.	Anemomeeter	–	–	1	2	2
16.	Aneroid baromeeter	–	1	1	1	1
17.	Välisõhu termomeeter	–	–	1	1	1
18.	Merevee termomeeter	–	–	–	1	1
19.	Klinomeeter	1	1	1	2	2
20.	Signaallamp	–	1	1	1	1
21.	Kaarditöö instrumendid (komplekt)	1	1	2	2	2
22.	Laeva kell	1	2	2	2	2

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

**§ 19. Nõuded laevadele sõltumata kogumahutavusest**

(1) Laeval peavad olema peamagnetkompass ja roolikompass, mis mõlemad on sõltumatud kõikidest energiatoiteallikatest.

Roolikompass ei ole nõutav, kui on tagatud peamagnetkompassi näidu selge lugem roolimehele.

Magnetkompassil peab olema pimedal ajal sõitmiseks valgustus, mis tagab kompassi valgustuse vähemalt kuue tunni jooksul pärast laeva põhielektrienergiaallika töö lakkamist.

Kompassidel ei tohi olla õhumulli.

(2) Laeval peab olema peilimisseade, millega on tagatud peilingu võtmine peamagnetkompassilt

360°  
horisontaalnurga  
ulatuses või  
nii palju kui  
võimalik.

(3) Peab  
olema  
tagatud laeva  
navigatsiooniks  
kasutatavate  
magnetkompasside  
deviatsiooni  
hävitamise  
võimalus.  
Peamagnetkompassi  
deviatsioon  
viiakse  
miinimumini  
ja laeval  
peab olema  
jääkdeviatsiooni  
tabel või  
graafik.  
Jääkdeviatsiooni  
erinevuse  
korral rohkem  
kui  $\pm 3^\circ$  tabelis  
või graafikus  
näidatust  
tehakse uued  
deviatsioonitööd  
ning  
koostatakse  
uus  
jääkdeviatsiooni  
tabel või  
graafik.

(4)  
Vurrkompassi  
olemasolul  
laevas  
peetakse  
arvestust  
kompassi  
paranduste  
kohta vähemalt  
üks kord  
navigatsioonivahi  
jooksul.  
Vurrkompassi  
puudumisel  
peetakse  
arvestust  
üks kord  
navigatsioonivahi  
jooksul, kui  
kaldamärgid  
võimaldavad  
seda.  
Kompassi  
paranduste  
arvestus  
märgitakse  
kompassi  
paranduste  
raamatusse  
või laeva  
logiraamatusse.  
Kui paranduse  
määramiseks

kasutatakse  
vurrkompassi,  
määratakse  
eelnevalt  
kaldamärkide  
abil kindlaks  
vurrkompassi  
viga.

(5) Laevas on  
ülemaailmse  
satelliitnavigatsioonisüsteemi  
või maal  
asuvate  
raadionavigatsioonisüsteemide  
vastuvõtja  
või muud  
vahendid, mis  
on suutelised  
kogu  
kavandatava  
reisi vältel  
pidevalt  
tagama laeva  
asukoha  
automaatse  
määramise ja  
uuendamise.  
Nimetatud  
nõue ei kehti  
sisevee-laeval.

(6) Laevas  
pikkusega  
15 meetrit ja  
enam, mis  
osutab teenust  
väljaspool  
sadamaala,  
on 9 GHz  
sagedusribas  
töötav radar  
või muu  
vahend, mis  
võimaldab  
avastada,  
kuvada,  
määrata  
kaugust ja  
peilingut  
radar-  
transponderiteni  
SART ning  
teiste laevade,  
ehitiste, poide,  
kaldajoone ja  
navigatsioonimärgistuseni,  
et abistada  
laevajuhti  
navigeerimisel  
ja kokkupõrke  
vältimisel.

(7) Radari  
juurde kuulub  
elektrooniline  
planšett  
(*electronic*

*plotting aid*)  
või vahend,  
mis võimaldab  
elektroonilisel  
kujul näidata  
kaugust ja  
peilingut  
sihtmärgini,  
et määrata  
kokkupõrkeriski.

(8) Lõigetes 6  
ja 7 nimetatud  
seadmetesse  
peab olema  
edastatud kursi  
näit.

(9) Laeval  
kogumahutavusega  
alla 150  
peab olema  
radaripeegeldi  
või vahend,  
mis võimaldab  
teistel laevadel  
teda avastada 9  
GHz ja 3 GHz  
sagedustel  
töötava  
radariga.

(10) Kui  
laeval on  
avariiroolimine,  
peab laeval  
olema telefon  
või muu  
sidevahend  
kursi või  
roolimisega  
seotud  
korralduste  
edastamiseks  
avariiroolimise  
korral.  
Avariiroolimise  
kohas ja sillas  
peab olema  
kasutusjuhend  
ja  
distsantsjuhtimise  
struktuurskeem,  
kus on kirjas  
distsantsjuhtimise  
ümberlülitamise  
protseduur.

(11) Laeval,  
mille  
sõidupiirkond  
on rohkem kui  
200 meremiili  
rannast,  
peavad olema  
sekstant,  
tähegloobus ja  
kronomeeter.  
Tähegloobust  
ei pea laevas  
olema, kui  
olemas on

asjakohane  
astronoomilise  
tähekaardiga  
raamat või  
kättesaadav  
elektrooniline  
informatsioon.

(12) Laeval  
peavad olema  
anemomeeter,  
aneroid-  
baromeeter,  
välisõhu  
termomeeter  
ja stopper,  
välja arvatud  
kohaliku  
rannasõidu ja  
sisevee-laeval.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§

**19<sup>1</sup>. Lisanõuded  
kalalaeva  
navigatsioonivahenditele  
ja -seadmetele**

(1) Laeval  
pikkusega  
45 meetrit ja  
enam peab  
lisaks §-s 19  
nõutule olema:  
1)  
vurrkompass,  
mille näit  
või mille  
repiiteri näit  
peavad olema  
roolimehele  
hästi nähtavad;  
2) kajalood;  
3) vahend  
kiiruse ja  
läbitud  
vahemaa  
mõõtmiseks;  
4)  
aksiomeeter,  
sõukruvi  
pöörete  
näitur ning  
pööratavate  
labadega  
sõukruvi  
või põtkuri  
korral ka kruvi  
sammunäitur  
ja nende  
seadmete  
töörežiimi  
näituriid.

(2) Laeval pikkusega 75 meetrit ja enam peab lisaks lõikes 1 ja §-s 19 nõutule olema:  
1) üks või mitu vurrkompassi repiiterit, mis on paigaldatud nii, et on võimalik võtta peilingut 360° ulatuses;  
2) kokkupõrke riski määramiseks vahend, mis on vähemalt sama tõhus kui peegelplanšett.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

**§ 20. Nõuded laevale kogumahutavusega 150 ja enam ning kõigile reisilaevadele**

(1) Laeval kogumahutavusega 150 ja enam ning kõikidel reisilaevadel, sõltumata kogumahutavusest, peab lisaks §-s 19 toodud nõuetele olema tagavara magnetkompass juhul, kui puudub roolikompass või vurrkompass.

(2) [Kehtetu –RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

(3) Väljaspool kohaliku rannasõidu piirkonda peab laeval olema vähemalt kaks laevakella.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

**§ 21. Nõuded  
laevale  
kogumahutavusega  
300 ja enam  
ning kõigile  
reisilaevadele**

(1) Laeval  
kogumahutavusega  
300 ja enam  
ning kõigil  
reisilaevadel  
peab lisaks  
§-des 19 ja  
20 toodud  
nõuetele  
olema:

1) kajalood  
või mõni muu  
elektrooniline  
vahend, mis  
võimaldab  
mõõta vee  
sügavust laeva  
kiilu all ja  
kuvada seda  
navigatsioonisil-  
las;

2) logi või  
mõni muu  
seade, mis  
tagab vähemalt  
vee suhtes  
mõõdetud  
laeva kiiruse  
ja läbitud  
vahemaa  
näitude  
saamise.

[RT I,  
20.11.2015,  
1- jõust.  
01.12.2015]

(2) [Kehtetu  
–RT I,  
20.11.2015,  
1- jõust.  
01.12.2015]

(3) Laeval,  
mille  
kiilupanek  
toimus enne 1.  
juulit 2002. a,  
peavad lõikes  
1 sätestatud  
seadmed  
vastama  
konventsiooni  
SOLAS  
nõuetele.

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

**§ 22. Nõuded  
laevale**

**kogumahutavusega  
500 ja enam**

(1) Laeval kogumahutavusega 500 ja enam ning kalalaeval pikkusega 45 meetrit ja enam, peab lisaks §-des 19–21 toodud nõuetele olema:  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

1) vurrkompass või mõni muu vahend, mis määrab ja kuvab mittemagneetilise seadme abil kursi ja edastab selle informatsiooni kordajatesse (repiiteritesse), ECDIS-ele ja AIS-le;  
2) tagatud telefoni või mõne teise sidevahendiga side navigatsioonisilla ja avariiroolimise koha vahel;  
3) tagatud roolimehele vurrkompassi või vurrkompassi kordaja näidu selge lugem.

(2) Laeval kogumahutavusega 500 ja enam, mis on ehitatud 1. veebruaril 1992. a või hiljem, peab lisaks §-des 19–21 toodud nõuetele olema vurrkompassi kordaja või mõni muu vahend, mis edastab visuaalset kursiinformatsiooni laeva avariiroolimise kohale (kui avariiroolimise



koht on ette nähtud).

(3) 1600

ja suurema kogumahutavusega

laeval, mis on ehitatud enne 25. maid 1984. a, ning 500

ja suurema kogumahutavusega

laeval, mis on ehitatud 1. septembril 1984. a või hiljem, peab lisaks §-des 19–21 toodud nõuetele olema

rooli nurga, iga sõukruvi pöörete arvu ja pööratavate labadega sõukruvi korral ka labade pöörde nurga näitude indikaatorid.

Kõik eelloetletud näitude indikaatorid peavad olema paigutatud laeva

navigatsioonisillas

selliselt, et oleksid kasutajale selgesti nähtavad.

(4) Ühe

seadme rike ei tohi vähendada laeva võimet tagada käesoleva paragrahvi nõuete täitmist.

**§ 23. Nõuded laevale kogumahutavusega**

**3000 ja enam**

[Kehtetu - RT I, 09.04.2024,

2- jõust.  
12.04.2024]

**§ 23<sup>1</sup>. Silla  
navigatsioonivahi  
alarmsüsteem**

(1) Silla  
navigatsioonivahi  
alarmsüsteemiga  
BNWAS  
(*Bridge  
Navigational  
Watch Alarm  
System*)  
peavad olema  
varustatud  
järgmised  
kohalikus  
rannasõidus  
sõitvad laevad:

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

1) reisilaev  
kogumahutavusega  
500 ja enam;  
2) kaubalaev  
kogumahutavusega  
500 ja enam.

(2) Silla  
navigatsioonivahi  
alarmsüsteem  
peab olema  
alati sisse  
lülitatud, kui  
laev on käigus.

[RT I,  
20.11.2015,  
1- jõust.  
01.12.2015]

**§ 24. AIS**  
[Kehtetu – RT  
I, 20.11.2015,  
1- jõust.  
01.12.2015]

**§  
25. Merekaardid  
ja  
navigatsioonialased  
väljaanded**

(1) Enne  
sadamast  
väljumist  
peavad  
laeval olema  
korregeeritud  
merekaardid  
või  
elektronkaartide  
kuvamis- ja  
infosüsteem  
ECDIS, mis  
on dubleeritud,  
kui ei kasutata  
paberkaarte,  
ning

korrigeeritud navigatsioonialased väljaanded, väljaanne „Teadaanded meremeestele“ ja korrigeeritud tõusu-mõõna tabelid planeeritava reisi jaoks, mis peavad hõlmama võimalikke varjumispaiku.

(2)  
Merekaardid peavad olema piisava mõõtkavaga, et oleksid selgesti nähtavad planeeritava reisi võimalikud ohud, milleks on sügavused, madalikud ja takistused, ja navigatsiooniks vajalikud andmed, milleks on tuled, poid, majakad, liitsihid, rannajoon ja muud asukoha määramiseks vajalikud andmed. Läänemere sõidupiiirkonnas ei pea laeval olema tõusu-mõõna tabelit. Kohalikus rannasõidus võivad navigatsioonialased väljaanded asuda laevaarvutis ja laevadel kogumahutavusega üle 500 kahes arvutis. Navigatsioonialaste väljaannete info peab olema vahitüürimehele kohe kättesaadav.

(3) IAMSAR-i III osa peab olema järgmistel laevadel:  
1) kohalikus rannasõidus sõitvad laevad kogumahutavusega 500 ja enam;  
2) väljaspool kohalikku rannasõitu sõitvad laevad kogumahutavusega 150 ja enam, välja arvatud kalalaevad;  
3) kalalaevad kogumahutavusega 500 ja enam, mis sõidavad väljaspool mereala A1.

(4) Laevas kasutatavad merekaardid ja navigatsioonialased väljaanded on kaptenile ja tüürimeestele arusaadavas keeles.

(5) Reisiks kasutatavate merekaartide ja navigatsioonialaste väljaannete korrektuur ei tohi olla vanem kui kaks kuud.

(6) Laeval on laevakell, üks komplekt kaarditöö instrumente laeva asukoha määramiseks ja kaarditöö tegemiseks, klinomeeter laeva sillal, sobilik binokkel merevaatluseks ja käsilood sügavuse mõõtmiseks.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

#### **4. peatükk**

# PÄÄSTEVAHENDID

§

## 26. Üldnõuded

(1) Kõik päästevahendid peavad vastama LSA koodeksile, kui käesolevas määruuses ei ole sätestatud teisiti.

(2) Lähisõidus peab päästeparvede varustus vastama LSA koodeksi pakatile B olemasolevatel kalalaevaldel pikkusega alla 45 meetri, uutel kalalaevaldel pikkusega alla 24 meetri, kaubalaevaldel kogumahutavusega alla 500, riigihaldusüksuseid täitvatel laevaldel ning kohaliku rannasõidu reisilaevaldel.

(3) Kui laeva tulekaitse- või ohutusplaanile on kantud tegelikkusega vastavuses olevad päästevahendid kasutatakse kooskõlas ajakohase IMO resolutsiooniga kehtestatud leppemärke. Kõik päästevahendid, varustus ning evakuatsiooniteed tähistatakse leppemärkidega. Tekil asuv avariiväljapääsuluuk märgistatakse mõlemalt poolt.

(4) Kui päästevahendil olev juhend ei ole laeva töökeeles, kajastatakse see laeva töökeeles laeva treeningjuhendis vastavalt §-le 44.

(5) Enne laeva sadamast lahkumist ja kogu sõidu ajal peavad kõik päästevahendid olema töökorras, asuma ettenähtud kohtadel ja olema valmis koheseks kasutamiseks. Päästevahenditele ligipääs ei tohi olla takistatud. Avariiväljapääsuteed peavad olema vabad takistustest ja ohutus seisukorras.

(6) Täispuhutavaid päästeparvi hooldatakse kaldahoolduses vähemalt 17 kuu jooksul vastavalt tootja instruksioonile. Hoolduse kohta peab laeval olema ülevaatuse tunnistus.

(7) Valvepaadi ja päästepaadi mootoreid kontrollitakse töötavana vähemalt kolme minuti jooksul igal nädalal, sealhulgas kontrollitakse edasi- ja tagasikäiku. Kontrolli tulemus kantakse logiraamatusse.

(8) Kord kuus kontrollitakse detailselt kõiki

päästevahendeid.  
Kord kolme  
kuu jooksul  
manööverdatakse  
kõikide  
päästepaatide  
ja  
valvepaadiga  
vees. Kontrolli  
tulemus  
kantakse  
logiraamatusse.

(9)

Täispuhutava  
päästeparve  
vangliin  
on püsivalt  
kinnitatud  
laeva külge  
selliselt, et  
see avab laeva  
uppudes parve  
ja omab LSA  
koodeksi reegli  
4.1.6 nõuetele  
vastavat  
vabastusseadet,  
mille abil  
laeva uppudes  
päästeparv  
vabaneb  
ja avaneb  
automaatselt.  
Päästeparv  
on tekile  
paigaldatud  
selliselt,  
et laeva  
konstruktsioonid  
ja seadmed  
ei takista  
päästeparvel  
laeva uppudes  
veepinnale  
tõusta.

(10)

Päästevahendisse  
mineku ala,  
kogunemiskoht  
ja ligipääsutee  
elu- ja  
töõruumidest  
on valgustatud  
vastavalt LSA  
koodeksi  
peatükile 10.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§

**27. Reisilaeva**

## **kollektiivsed päästevahendid**

(1) Kohaliku rannasõidu olemasolev reisilaev pikkusega alla 24 meetri peab olema varustatud päästeparvedega arvestusega 110 protsenti pardal olevate inimeste arvust. Päästeparved paigaldatakse parraste vahel võrdselt, kui see on võimalik. Ühe parve kasutuskõlbmatuks muutumise korral peab alles jäänud päästeparvede arv tagama 100 protsenti pardal olevate inimeste mahutavuse.

(2) Sisevee-reisilaeval peavad päästeparved olema ainult Peipsi järvel sõites. Laev on varustatud päästeparvedega arvestusega 110 protsenti pardal olevate inimeste arvust. Lubatud on kasutada LSA koodeksile mittevastavaid ja jäiku päästeparvi.

(3) Kohaliku rannasõidu reisilaev peab olema varustatud vähemalt ühe valvepaadiga. Valvepaati ei nõuta kohaliku rannasõidu ja sisevee-reisilaeval kogumahutavusega alla 150 ja olemasoleval reisilaeval



pikkusega  
alla 24 meetri.  
Valvepaadi  
puudumisel  
peavad olema  
merre kukkunu  
päästmiseks  
teised  
abivahendid,  
mille hulgas  
on vähemalt  
pardale  
ronimise  
vahend ja  
pootshaak.  
Abivahendid  
peavad  
võimaldama  
hoida  
kannatanut  
pardale tõstes  
võimalikult  
horisontaalses  
asendis.

(4) Enne  
LSA koodeksi  
kehtima  
hakkamist  
ehitatud  
reisilaev  
peab olema  
varustatud  
valvepaadiga.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§  
**28. Kaubalaeva  
ja kalalaeva  
kollektiivsed  
päästevahendid**

(1)  
Rahvusvahelisi  
reise tegev  
kaubalaev  
kogumahutavusega  
alla 500 ja  
kalalaev  
sõltumata  
kogumahutavusest  
peavad olema  
varustatud  
päästepaadiga  
mõlemas  
paldas.  
Kaubalaev  
võib olla  
varustatud  
ainult ühe  
päästepaadiga,  
kui seda on  
võimalik vette  
lasta vaba  
langemise

meetodil  
ahtrist ja  
päästepaat  
mahutab kõik  
laeva pardale  
lubatud  
inimesed.  
Laeval  
pikkusega alla  
85 meetri võib  
päästepaadid  
asendada  
päästeparvedega  
mõlemas  
pardas, tagades  
kõigile laeva  
pardale  
lubatud  
inimestele  
kohad  
ühe parda  
päästeparvedel.  
Olemasolev  
kalalaev  
pikkusega alla  
45 meetri ja  
uus kalalaev  
pikkusega  
alla 24 meetri  
võib olla  
varustatud ühe  
päästeparvega,  
kui seda on  
võimalik  
teisaldada  
pardast  
pardasse kahe  
inimese poolt  
viie minuti  
jooksul.

(2) Kohaliku  
rannasõidu  
laeval võib  
olla üks  
päästeparv,  
kui seda on  
võimalik  
teisaldada  
pardast  
pardasse  
kahe inimese  
poolt viie  
minuti jooksul.  
Kasutada  
võib LSA  
koodeksile  
mittevastavaid  
päästeparvi,  
välja arvatud  
tankeril. Kui  
kasutatakse  
kaasaskantava  
kohvriga  
parve, peab  
see enne laeva  
sadamast  
lahkumist ja  
kogu sõidu  
ajal asuma  
navigatsioonisis-  
las  
või peatekil

evakuatsioonite-  
vahetus  
läheduses ja  
olema valmis  
koheseks  
kasutamiseks.

(3) Sisevee-  
laeval peab  
päästeparv  
olema ainult  
Peipsi järvel  
sõites.  
Laeval võib  
kasutada LSA  
koodeksile  
mittevastavat  
ja jäika  
päästeparve.

(4) Kohaliku  
rannasõidu  
kaubalaev  
sõltumata  
kogumahutavusest,  
rahvusvahelisi  
reise tegev  
kaubalaev  
kogumahutavusega  
alla 500,  
mehitatud  
teisaldatav  
ujuvvahend  
kogumahutavusega  
üle 300 ning  
kalalaev  
sõltumata  
kogumahutavusest  
ja  
sõidupiirkonnast  
peavad olema  
varustatud  
vähemalt ühe  
valvepaadiga,  
mis ei pea  
vastama LSA  
koodeksi  
nõuetele.  
Valvepaati  
ei nõuta  
kaubalaeval  
kogumahutavusega  
alla 300,  
olemasoleval  
kalalaeval  
pikkusega  
alla 45 meetri,  
uuel kalalaeval  
pikkusega  
alla 24 meetri,  
ujuvkraanal  
ja sadama  
akvatooriumil  
teisaldataval  
ujuvvahendil.  
Laeval, millel  
valvepaadi  
olemasolu

ei nõuta, peavad olema abivahendid merre kukkunu päästmiseks, mille hulgas on vähemalt pardale ronimise vahend ja pootshaak.

(5)

Kaubalaeval, mis ei välju sadama akvatooriumist, võib päästeparved asendada veeülikondadega, tagades igale laevas olevale inimesele veeülikonna, mis vastab päästevestile esitatud nõuetele.

(6) Kohaliku

rannasõidu ja sisevee-kalalaeval pikkusega alla 15 meetri ei ole päästeparv kohustuslik järgmistel juhtudel:

1)

kalastatakse üksikult ning ei liiguta varjumispaigast kaugemale kui viis miili, sisevetel kaugemale kui üheksa kilomeetrit;

2)

kalastatakse paarispüügil või grupis ning ei liiguta varjumispaigast kaugemale kui kümme miili, sisevetel kaugemale kui 18 kilomeetrit.

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

**§ 29. Tankeri kollektiivsed päästevahendid**  
[Kehtetu - RT I, 09.04.2024,

2- jõust.  
12.04.2024]

§

**30. Kalalaeva  
kollektiivsed  
päästevahendid**

[Kehtetu - RT  
I, 09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§

**30<sup>1</sup>. Päästevahendite  
sidevahendid**

[Kehtetu - RT  
I, 09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§

**31. Päästepaadi  
varustus**

(1)

Päästepaadi  
varustuse  
hulka  
kuuluvad  
esemed  
peavad olema  
võimalikult  
väikesed ja  
kerged ning  
paigutatud  
kompaktsesse  
ja sobivasse  
pakendisse.  
Päästepaadi  
varustus  
kinnitatakse  
päästepaadi  
külge või  
paigutatakse  
konstruktsiooni istesse  
paadimahutitesse.

Varustus  
kinnitatakse  
nii, et see  
ei segaks  
päästepaadi  
veeskamist,  
väljatõstmist  
ja inimeste  
päästepaati  
minekut.

(2)

Päästepaadi  
varustuse  
hulka kuulub:  
1) küllaldane  
hulk  
uppumatuid  
aere koos  
tullidega, mis  
on kinnitatud  
paadi külge

liinide või  
kettidega;  
2) kaks  
pootshaaki;  
3) üks  
uppumatu  
veekühvel  
(hauskar) ja  
kaks ämbrit;  
4)  
ellujäämisjuhend  
kooskõlas  
asjakohase  
IMO  
resolutsiooniga;  
5)  
kompassikoda,  
mis sisaldab  
efektiivset  
kompassi,  
mis on  
valgusküllane  
või varustatud  
sobiva  
valgustusvahendiga;  
6) piisava  
suurusega ja  
erinevates  
meretingimustes  
küllaldase  
tugevusega  
ankrutross või  
tormiankur,  
mis on  
ühendatud  
kolme paadi  
pikkuse trossi  
või liiniga,  
mida on  
võimalik  
kätega kinni  
hoida, kui see  
on märg;  
7) kaks  
tugevat  
vangliini  
pikkusega  
vähemalt kaks  
korda paadi  
pardaasukoha  
kaugus  
veeliinist  
väikseima  
ekspluatatsioonilise  
süvise korral  
või 15 meetrit,  
olenevalt,  
kumb arv on  
suurem;  
8) kaks  
kirvest, millest  
üks on vööris  
ja teine ahtris;  
9) joogivesi  
veekindlas  
nõus,  
arvestusega  
kolm liitrit  
inimese kohta  
või kaks liitrit  
juhul, kui  
paadis on

veemagestaja  
võimsusega  
üks liiter vett  
inimese kohta  
kahe ööpäeva  
jooksul;  
10) üks  
liiniga  
varustatud  
roostevabast  
materjalist  
joogivee  
ammutamise  
nõu (plumps);  
11) üks  
roostevabast  
materjalist  
mõõtühikutega  
märgistatud  
(graduateeritud)  
jooginõu;  
12)  
õhukindlates  
pakendites  
toiduratsioon,  
mis on  
paigutatud  
veekindlasse  
pakendisse,  
arvestusega  
vähemalt 10  
000 kJ inimese  
kohta;  
13) neli  
langevarjuga  
raketti, mis  
vastavad LSA  
koodeksi  
reegli III/3.1  
nõuetele;  
14) kuus  
säratuld, mis  
vastavad LSA  
koodeksi  
reegli III/3.2  
nõuetele;  
15) kaks  
ujuvat  
suitsupoid,  
mis vastavad  
LSA koodeksi  
reegli III/3.3  
nõuetele;  
16) üks  
veekindel  
elektrilamp,  
millega on  
võimalik anda  
morsetähestikus  
signaale  
ja millega  
on kaasas  
komplekt  
veekindlas  
pakendis  
tagavarapatareisid  
ning  
tagavarapirn;

17) üks päevavalguses signaliseerimise peegel (päikesepeegel, heliograaf), millega signaliseerida teistele laevadele ja õhusõidukitele, koos kasutusjuhendiga;

18) veekindlas pakendis (vutlaris) või veekindlal alusel trükitud tabel päästesignaalidega, mis on välja toodud käsiraamatu IAMSAR III osas ja rahvusvahelises signaalkoodis;

19) vile või samaväärne helisignaali tekitaja;

20) veekindlas pakendis esmaabiapteek, mida pärast kasutamist on võimalik tihedalt sulgeda;

21) kuus merehaigusevastast tabletti ja üks hügieeni(okse)kott iga inimese kohta;

22) üks liigendnuga, mis on liiniga kinnitatud paadi külge;

23) kolm konserviavajat;

24) kaks ujuvat viskerõngast, mis on kinnitatud ujuva vähemalt 30 meetri pikkuse liini külge;

25) üks efektiivne käsikuivenduspump, välja arvatud juhul, kui päästepaat on automaatse kuivendussüsteemiga;



26) üks komplekt kalapüügivahendeid;

27) piisav kogus tööriistu paadimootoris ja sellega ühendatud seadmetes lihtsama parandustöö tegemiseks;

28) kantav tulekustuti põlevate naftasaaduste kustutamiseks mootorpaadis;

29) üks helgiheitja (prožektor), mis valgustab vähemalt 6° horisontaalses ja vertikaalses sektoris valgustugevusega 2500 kandelat vähemalt kolme tunni jooksul;

30) LSA koodeksi reegli II/2.5 nõuetele vastavad termilised kaitsevahendid vähemalt kümnele protsendile päästepaati lubatud inimestest, kuid vähemalt kaks kaitsevahendit;

31) efektiivne radaripeegeldi, juhul kui paati ei ole paigaldatud seade SART.

(3) Kinnises päästepaadis ei pea kompassil olema kaitsekoda, kui kompass on alaliselt kinnitatud juhtimiskohale.

(4) Lõike 1 punktis 7 nimetatud vabastava mehhanismi

külge  
kinnitatud  
vangliinidest  
üks asub paadi  
vööris, teine  
on kinnitatud  
kindlalt  
vöörtäävi  
külge või selle  
lähedale ja on  
kasutamiseks  
valmis.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

### **§ 31<sup>1</sup>. Nõuded päästepaadile**

(1)  
Päästepaat on  
nõuetekohase  
ehituse,  
kuju ning  
mõõtmetega,  
et oleks  
tagatud vees  
olles piisav  
püstuvus ja  
vabaparras,  
kui paat on  
koormatud  
täiskoosseisu  
inimeste ja  
varustusega.  
Päästepaati  
peab olema  
võimalik  
ohutult veesata  
kõikides  
ilmastikuoludes  
10° trimmi  
puhul ja kuni  
20° kreeni  
puhul ükskõik  
millisesse  
pardasse.  
Päästepaadil  
on jäik kere  
ja see peab  
suutma  
säilitada  
positiivse  
püstuvuse  
vaikses  
vees ning  
püstiasendi  
täiskoosseisus  
inimeste ja  
varustusega,  
kui paadikerel  
on läbiv  
vigastus ühes  
kohas allpool  
veeliini,  
tingimusel et  
ei ole muid  
vigastusi ega  
ujumaterjali  
kadu.

(2) Päästepaat on varustatud püsivalt kinnitatud tüübikinnitusplaadiga, millele on märgitud vähemalt järgmised päästepaadi andmed:

- 1) tootja nimi ja aadress;
- 2) mudel ja seerianumber;
- 3) valmistamise kuu ja aasta;
- 4) paati lubatud inimeste arv;
- 5) kere ehitusmaterjal;
- 6) täielikult varustatud ja mehitatud paadi kogumass.

(3) Päästepaadi kere ja jäigad katted on mittepõlevast materjalist või kaetud tule levikut takistava värviga.

(4) Istekohad on pinkidel või kinnitatud toolidel. Iga istekoht on selgelt märgistatud.

(5) Päästepaadil on rippredel, mida saab kasutada paadimis tahes sissepääsu juures, et võimaldada vees olevatel inimestel pardale pääseda. Redeli alumine aste on päästepaadi veeliinist vähemalt 0,4 meetrit allpool.

(6)  
Päästepaadi  
pinnad, millel  
inimesed  
võivad  
kõndida,  
on kaetud  
libisemisvastase  
kattega.

(7)  
Päästepaadil  
on  
loomupärane  
ujuvus või paat  
on varustatud  
loomupäraselt  
ujuva  
materjaliga,  
mida merevesi,  
nafta ega  
naftasaadused  
ei ole  
võimelised  
kahjustama  
ja mis on  
piisav, et hoida  
päästepaati  
pinnal koos  
kogu selle  
pardal oleva  
varustusega,  
kui paat on  
üle ujutatud  
ja merele  
avatud. Ujuvat  
materjali ei  
tohi paigutada  
päästepaadi  
kerest  
väljapoole,  
välja arvatud  
juhul, kui  
tegemist on  
varustusega,  
mis on paati  
paigutatud  
lisaks  
käesolevas  
paragrahvis  
nõutule.

(8) Päästepaat  
töötab  
diiselmootoriga.  
Päästepaadil ei  
tohi kasutada  
mootorit,  
mille kütuse  
leekpunkt  
on 43°C või  
väiksem ja mis  
määratakse  
suletud tiigli  
meetodil.  
Päästepaadi  
mootor on  
käsi- või kahe  
sõltumatu  
taaslaetava  
elektrienergiaal  
kõigikaga  
käivitussüsteemiga.

(9)  
Päästepaadis  
on vajalikud  
käivitusabivahendid.  
Käivitusüsteemid  
ja -  
abivahendid  
peavad  
mootori  
käivitama  
ümbritseva  
õhu  
temperatuuril  
–15°C kahe  
minuti  
jooksul pärast  
käivitusprotseduuri  
algust.  
Käivitusüsteemide  
tööd ei tohi  
takistada  
mootori  
korpus, istmed  
ega muud  
takistused.

(10) Mootor  
peab suutma  
töötada  
vähemalt  
viis minutit  
pärast külmalt  
käivitamist,  
kui päästepaat  
on veest  
väljas. Mootor  
peab suutma  
töötada, kui  
päästepaat on  
kuni väntvõlli  
keskjooneni  
üle ujutatud.  
Väljalasketoru  
peab olema  
nii paigutatud,  
et välditud on  
vee sattumine  
mootorisse  
normaalse töö  
korral.

(11)  
Päästepaadi  
sõukruvi  
võllistik peab  
võimaldama  
sõukruvi  
mootorist lahti  
ühendada ning  
anda edasi- ja  
tagasikäiku.

(12)  
Päästepaadi  
puhul peab  
olema tagatud  
vees viibivate  
inimeste

ohutus ja olukord, kus ujuv praht ei kahjusta veojõusüsteemi

(13)

Päästepaadi mootor, käigukast ja lisaseadmed on suletud tulekindlasse korpusesse. Mõra vähendamiseks kasutatakse meetmeid tasemeni, kus hüütud korraldus on kuuldav. Stardiakudel on põhja ja külgede ümber tiheda kattega veekindel korpus, mis tagab gaasi vajaliku ventilatsiooni.

(14)

Päästepaadi ja lisaseadmete töö ajal tekkiv elektromagnetiline kiirgus on piiratud selliselt, et see ei sega päästepaadis kasutatavate raadioseadmete kasutamist.

(15) Käivitus-,

raadio- ja helgiheitja akudel on laadimise võimalus laeva toiteallikast, mille saab lahti ühendada päästepaadile mineku kohas. Mootori käivitamiseks raadioakusid ei kasutata. Mootorikäivituskoha lähedale nähtavasse kohta paigutatakse veekindel juhised mootori käivitamiseks ja käitamiseks.

(16)  
Päästepaat,  
välja arvatud  
vabalangemisega  
päästepaat,  
on varustatud  
vähemalt ühe  
kuivendusklapiga,  
mis on  
paadikorpuse  
madalaima  
punkti lähedal  
ja avaneb  
automaatselt,  
kui paat on  
veest väljas,  
ja sulgub  
automaatselt,  
kui paat on  
vees. Iga  
kuivendusklapp  
on varustatud  
sulgemiseks  
korgi või  
punniga, mis  
kinnitatakse  
paadi külge  
trossi või  
ketiga.  
Kuivendusklapid  
on paadi seest  
hõlpsasti  
ligipääsetavad  
ja nende  
asukohad  
selgelt  
märgistatud.

(17)  
Päästepaat  
on varustatud  
rooli ja  
roolipinniga.  
Rooliratta  
või muu  
kaugjuhtimissüsteemi  
rikke korral  
peab roolipinn  
olema  
võimeline rooli  
suunama. Rool  
on päästepaadi  
külge püsivalt  
kinnitatud.  
Roolipinn on  
rooliballeril  
või sellega  
ühendatud,  
välja arvatud  
juhul, kui  
päästepaadil  
on  
kaugjuhtimissüsteem.  
Kaugjuhtimissüsteemi  
olemasolul  
võib  
roolipinn olla  
eemaldatav

ja kindlalt paigutatud rooliballeri lähedusse. Rool ja roolipinn asetsevad nii, et neid ei kahjustaks vabastusmehhanismi või sõukruvi töö.

(18) Päästepaadi välisküljele veepiiri kohale ja vees oleva inimese käeulatusse on paigaldatud ujuv päästeliin või sobivad käepidemed. Neid ei tohi paigaldada rooli ja sõukruvi lähedusse.

(19) Päästepaadil, mis ei ole ümberminekul isepüstuv, on kere põhjal inimeste paadi külge klammerdumiseks käepidemed. Käepidemed kinnitatakse paadi külge selliselt, et paadi küljest lahti tulemisel ei kahjusta nad paati.

(20) Päästepaat on varustatud piisava hulga veekindlate panipaikadega, et tagada varustuse, joogivee ning toiduratsioonide hoidmine. Päästepaat on varustatud vihmavee kogumiseks ja hoiustamiseks vajalike vahenditega.

(21) Päästepaadile on selgelt märgitud



inimeste arv,  
kellele paat on  
ette nähtud.  
Päästepaadi  
vööri  
kummalegi  
pardale  
märgitakse  
ladina  
tähestiku  
suurtähtedega  
selle laeva  
nimi ja  
kodusadam,  
mille  
varustusse  
päästepaat  
kuulub. Laeva  
ja kodusadama  
nimi ning  
päästepaadi  
number  
peavad olema  
ülaltpoolt  
nähtavad.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§  
**32. Valvepaadi  
varustus**

(1) Valvepaadi  
varustus,  
välja arvatud  
valvepaadi  
eemaletõukamiseks  
laeva pardast  
ettenähtud  
pootshaagid,  
peavad  
olema soritud  
valvepaadi  
külge ja  
varustust  
tuleb hoida  
kastides või  
vaheruumides  
kinnitatuna.  
Varustus  
peab olema  
kinnitatud nii,  
et see ei segaks  
valvepaadi  
veeskamist ja  
väljatõstmist.  
Valvepaadi  
varustuse  
hulka  
kuuluvad  
esemed peavad  
võimalusel  
olema  
möödetelt  
väikesed  
ja kerged

ning olema paigutatud kiiret kasutamist võimaldavas veekindlasse ja kompaktsesse pakendisse ning asuma kindlaksmääratud kohas päästepaadis.

(2) Valvepaadi varustuse hulka peab kuuluma:

1) küllaldane kogus uppumatuid aere või mõlasid valvepaadi liikumise tagamiseks vaikel veel.

Iga aeru jaoks peab olema tull, aerutugi või muu samaväärne vahend. Tullid ja aerutoed tuleb kinnitada valvepaadi külge otsa või ketiga;

2) uppumatu hauskar;

3) helkiva või valgustatava kompassikaardiga kompass;

4) tormiankur koos 10 m trossi ja neervalliga;

5) küllaldaselt pikk ja tugev vangliin, mis on kinnitatud valvepaadi vööris vabastava seadme külge ja mida on võimalik vabastada ka siis, kui vangliin on pingul;

6) üks uppumatu liin pikkusega mitte vähem kui 50 m ja tugevusega, mis tagab päästeparve pukseerimise;

7) üks  
veekindel  
elektrilamp,  
millega on  
võimalik anda  
morsetähestikus  
signaale  
ja millega  
on kaasas  
komplekt  
veekindlas  
pakendis  
tagavara-  
patareisid ning  
tagavarapirn;  
8) vile  
või muu  
samaväärne  
helisignaali  
tekitaja;  
9) esmaabi  
apteek  
veekindlas  
pakendis, mida  
pärast avamist  
saab uuesti  
veekindlalt  
sulgeda;  
10) kaks  
uppumatut  
rõngast, mis  
on kinnitatud  
vähem kui  
30 m pikkuse  
uppumatu liini  
külge;  
11) üks  
prožektor,  
mis valgustab  
vähemalt 6°  
horisontaalses  
ja vertikaalses  
sektoris  
valgustugevusega  
2500 kandelat  
vähemalt  
3 tunni  
jooksul;  
[RT I,  
20.11.2015,  
1- jõust.  
01.12.2015]  
12)  
radarpeegeldi;  
13) soojust  
hoidev vahend,  
kui valvepaat  
on ette  
nähtud kahele  
päästetule,  
siis kaks  
soojust hoidvat  
vahendit.

(3)  
Täiendavalt  
käesoleva  
paragrahvi

lõikes 2  
loetletud  
varustusele  
peab jäigas  
valvepaadis  
olema:  
1) pootshaak;  
2) ämber;  
3) nuga või  
kirves.

(4)  
Täiendavalt  
käsitleva  
paragrahvi  
lõikes 2  
loetletud  
varustusele  
peab  
täispuhutavas  
valvepaadis  
olema:  
1) ohutu  
uppumatu  
nuga;  
2) kaks  
käsna;  
3) käsilööts  
või pump;  
4)  
õhukambrite  
(ujukite)  
paikamiseks  
ettenähtud  
tarvikute  
komplekt;  
5) ohutu  
pootshaak.

### **§ 33. Nõuded valvepaadile**

(1) Valvepaat  
peab vastama  
järgmistele  
nõuetele:  
1) on  
kasutatav  
temperatuuril  
–30°C kuni  
+65°C;  
2) on  
vastupidav  
korrosiooni,  
merevee,  
naftasaaduste  
ja päikesekiirte  
mõjule;  
3) on hästi  
nähtavat värvi;  
4) on  
märgistatud  
helkurribadega  
vastavalt IMO  
nõuetele;  
5) on  
varustatud  
väljastpoolt  
piki pardaid,  
välja arvatud  
paadimootori  
ala, kinnitatud

ujuva  
haardeliiniga  
ülalpool  
veeliini,  
kusjuures  
haardeliin  
peab olema  
vees olijale  
haaratavas  
ulatuses;  
6) käsivintsi  
või talide abil  
alla lastaval  
valvepaadil on  
veeskamishaaki  
vabastav  
mehhanism,  
mis võimaldab  
haaki  
vabastada ka  
paadi täiskaalu  
1,1 korda  
ületava raskuse  
puhul;  
7) punktis  
6 sätestatud  
mehhanismi  
asemel võib  
olla varustatud  
haagiga ja  
koos sobiva  
vangliiniga  
selle  
kasutamiseks,  
kui haagi  
vabastamise  
võimalus  
tekib, kui paat  
on vette lastud;  
8)  
valvepaadile  
on põhivärvile  
kontrastse  
veekindla  
värviga kantud  
laeva kutsung,  
mis on ülevalt  
nähtav,  
vööriossa  
mõlemale  
pardale  
laeva nimi ja  
kodusadam  
ning paadil  
on selgesti  
märgitud  
lubatud  
inimeste arv;  
9) selle  
konstruktsioon  
võib olla jäik,  
täispuhutav või  
kombineeritud  
ehk jäik  
põhi ja  
täispuhutavad  
pardad;

10) on vähemalt kolm meetrit pikk ja lühem kui kaheksa ja pool meetrit, välja arvatud kui valvepaadina kasutatakse päästepaati, mille pikkus ei ole piiratud;

11) täiskoormatud valvepaadi vabaparras on vähemalt 100 millimeetrit pikk, kuid mitte lühem kui 1,5 protsenti valvepaadi pikkusest pardalati kohas, kus paadi kreeni korral vesi esimesena üle parda tuleb;

12) mahutab vähemalt kaks inimest istumisasendis ja ühe lamamisasendis;

13) valvepaat on varustatud mootoriga, mis võib olla rippmootor, ning mootori võimsus tagab paadi kiiruse vähemalt kuus sõlme;

14) valvepaat talub katmata hoidmist lahtisel tekil ja selle ujuvus on tagatud kümne päeva jooksul mis tahes meretingimustes;

15) täispuhutava ja kombineeritud konstruktsiooniga valvepaadi ujuvus on tagatud ühe või kahe ümarujukiga, kusjuures ühe ujuki kasutamisel peab ujuk olema jagatud vähemalt neljaks

seksiooniks ning kahe ujuki kasutamisel ei tohi suurema ujuki maht ületada 60 protsenti ujukite kogumahust; 16) ümarujukid tagavad valvepaadi ujuvuse ja positiivse vabaparda paati maksimaalselt lubatud inimeste (keskmise kaaluga 82,5 kilogrammi) arvuga ka juhul, kui üks veekindlatest seksioonidest on õhust tühi; 17) ümarujukite maht peab olema vähemalt 0,17 m<sup>3</sup> iga valvepaati lubatud inimese kohta; 18) iga ümarujuki seksioon on varustatud tagasilöögiklapiga, mis võimaldab ujuki õhuga täita käsipumba või muu vahendi abil, ning vajadusel peab olema kaitseklapp; 19) täispuhutava paadi põhi ja teised kergesti vigastatavad kohad on tugevdatud hõõderibadega; 20) kui puudub võimalus täita valvepaadi ujukid 30 sekundi jooksul, on valvepaat

laeval  
täispuhutuna  
ning kaitstud  
otsese  
päikesekiirguse  
eest.

(2) Valvepaati  
ei arvestata  
laeva  
kollektiivsete  
päästevahendite  
hulka, välja  
arvatud  
juhul, kui  
tegemist on  
päästepaadiga.

(3) Valvepaadi  
katsetamine  
enne laevale  
paigaldamist  
toimub  
kooskõlas  
IMO nõuetega.

(4)  
Täispuhutavat  
valvepaati võib  
parandada  
ainult selleks  
tunnustatud  
kaldahooldusettevõtja.

Laeva pardal  
võib valvepaati  
parandada  
avariiolukorras  
ja sel juhul  
peab paadi  
nõuetele  
vastavust  
kinnitama  
tunnustatud  
kaldahooldusettevõtja.

Täispuhutavat  
valvepaati  
hooldatakse  
vastavalt tootja  
instruktsioonidele.

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§  
**34. Päästepaatide,  
päästeparvede  
ja  
valvepaatide  
veeskamisseadmed**

(1)  
Veeskamisseadmed  
tagavad  
täielikult  
varustatud  
päästepaadi,  
päästeparve  
või valvepaadi  
ohutu  
veeskamise  
10° trimmi



puhul ja kuni  
20° kreeni  
puhul ükskõik  
millisesse  
pardasse koos  
inimestega ja  
ilma.

(2)

Veeskamine  
peab olema  
võimalik  
gravitatsioonijõu  
mõjul, laeva  
energiaallikatest  
sõltumatult.

(3)

Veeskamisseadmed  
võimaldavad  
ühel inimesel  
päästevahendit  
veesata  
tekilt või  
päästevahendist.

(4)

Veeskamisseadmed  
on varustatud  
piduriga, mis  
tagab inimeste  
ja varustusega  
täielikult  
komplekteeritud  
päästevahendi  
veeskamisel  
selle peatamise  
ja kohal  
hoidmise.

(5) Pääste-

ja valvepaadi  
veeskamiseseadmed  
on varustatud  
mehaanilise  
jõuajamiga  
vintsiga.  
Valvepaadi  
veeskamiseseadmed  
tagavad  
inimeste ja  
varustusega  
täielikult  
komplekteeritud  
valvepaadi  
tõstmise  
kiirusega  
vähemalt  
0,3 meetrit  
sekundis.

(6)

Päästepaadi  
ja valvepaadi  
vints on  
varustatud  
käsiajamiga,  
mille

käitamisvahend  
ei tohi paadi  
veeskamisel  
pöörelda,  
ja tõstmisel  
mehaanilise  
jõuajamiga.  
Päästeparve  
tõstetakse  
käsiajamiga.

(7)

Päästepaatide,  
päästeparvede  
ja valvepaatide  
veeskamiseseadmete  
lööpreid  
vahetatakse  
vähemalt iga  
viie aasta järel.

(8)

Veeskamisseadmeid  
katsetatakse  
üks kord viie  
aasta jooksul.  
Katsetatakse  
1,1-kordse  
maksimaalselt  
lubatud  
koormusega.

(9)

Päästeparve,  
mida  
veesatakse  
distantsaktiveerimise  
abil, või kui  
päästeparve  
horisontaalkaugus  
veepinnast  
ei taga  
vabalangemise  
teel ohutut  
veeskamist,  
peab olema  
võimalik  
veesata  
vastavalt  
lõikes 1, 2 või  
3 sätestatule,  
inimesteta  
parvel.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

## § 35. Individuaalsed päästevahendid

(1)

Päästevestide  
asukohad  
on kergesti  
ligipääsetavad  
ja selgelt  
märgistatud.  
Päästevesti  
tule  
aegumiskuupäev

ei tohi olla  
möödunud  
ning tuli on  
kinnitatud  
päästevesti  
külge selliselt,  
et tulevalgus  
oleks nähtav  
üles, kui  
inimene on  
teadvuseta  
vees ja  
päästevest on  
nõuetekohaselt  
seljas. Tuli ei  
tohi tekitada  
vigastusi  
inimesele,  
kes hüppab  
päästevestiga  
kuni 4,5 meetri  
kõrguselt vette.

(2) Igale  
laeval viibivale  
inimesele peab  
laevas olema  
päästevest.

(3) Kohaliku  
rannasõidu  
ning sisevee-  
reisilaeval  
peab olema  
päästeveste  
kolm protsenti  
rohkem  
laeva pardale  
lubatud  
inimeste  
arvust.

(4) Reisilaeval  
peavad  
olema lastele  
ettenähtud  
päästevestid,  
mille kogus  
peab vastama  
vähemalt  
kümnele  
protsendile  
reisijate arvust,  
kuid igal juhul  
peab olema  
päästevest  
igale laeval  
viibivale  
lapsele.

(5)  
Vahiteenistuse  
tarbeks  
mõeldud  
päästevestid  
asuvad  
vahiteenistuse  
ruumides.

Mehitamata masinaruumis on üks päästevest juhuks, kui meeskonnaliige viibib seal tööülesannete täitmiseks. Kui meeskonnaliikmete kõik päästevestid asuvad navigatsioonisillas või selle vahetus läheduses avatud tekil, võib löikes 2 nõutud päästevestide koguarv olla sillavahi võrra väiksem.

(6) Siseveelaeva päästevest ei pea vastama LSA koodeksi nõuetele.

(7) Valvepaatide meeskondadele kuulu kuulub vähemalt kaks inimest, on laevas sobiva suurusega vee- või ilmastikukindlad ülikonnad. Kui veeülikonnad vastavad LSA koodeksiga päästevestidele kehtestatud nõuetele, võivad need laeva varustamisel asendada päästeveste.

(8) Mehitatud laev on varustatud päästerõngastega järgmiselt:  
1) alla 15 meetri pikkune laev kahe päästerõngaga, millest üks on isesüttiva tulega ja teine päästeliiniga, mille pikkus on 30 meetrit;  
2) laev pikkusega

15–45  
meetrit nelja  
päästerõngaga,  
millest kaks  
on isesüttiva  
tulega ja kaks  
päästeliiniga,  
mille pikkus  
on 30 meetrit;  
3) laev  
pikkusega  
45 meetrit ja  
enam kaheksa  
päästerõngaga,  
millest kaks  
on isesüttiva  
tulega, kaks  
päästeliiniga,  
mille pikkus  
on 30 meetrit,  
ja kaks  
isesüttiva tule  
ja automaatselt  
tööle hakkava  
suitsupoiga.

(9)

Ühetekilisel  
laeval ja  
teisaldataval  
ujuvvahendil  
võib olla neli  
päästerõngast,  
millest kaks  
on isesüttiva  
tulega ja kaks  
päästeliiniga,  
mille pikkus  
on 30 meetrit.

(10)

Mehitamata  
laeval on  
vähemalt kaks  
päästerõngast,  
millest üks  
on isesüttiva  
tulega ja teine  
päästeliiniga,  
mille pikkus  
on 30 meetrit.

(11)

Päästerõngad  
on laeval  
paigaldatud  
järgmiselt:

1)

päästeliiniga  
päästerõngas  
asub mõlemas  
pardas, välja  
arvatud alla  
15 meetri  
pikkusel  
laeval;

2) üks

päästerõngas

asub ahtris või selle vahetus läheduses;  
3) automaatselt tööle hakkava suitsupoiga päästerõngad asuvad mõlemas pardas kiire veeskamise võimalusega navigatsioonisilla

tekil;  
4) ülejäänud päästerõngad on ühtlaselt jagatud üle laeva võimalusega neid kasutada parimal viisil.

(12)

Päästerõngastele on märgitud suurte tähtedega laeva nimi ja kodusadam. Päästerõngad on paigalduskohast kergesti kättesaadavad ja neid ei tohi laeva külge mingil viisil püsivalt kinnitada. Päästerõngas ei tohi olla samaaegselt päästeliiniga ja isesüttiva tulega.

(13)

Rahvusvahelisi reise sooritaval laeval, välja arvatud olemasoleval kalalaeval pikkusega alla 45 meetri ja uuel kalalaeval pikkusega alla 24 meetri, on liiniheitja, mille komplekti kuulub neli raketti ja neli liini. Kui liiniheitja komplekt koosneb ühest liinist ja ühest raketist, peab laeval olema

neli sellist komplekti. Laeval pikkusega alla 24 meetri ja laeval, mille sõidupiirkond piirdub lähisõiduga, võib liiniheitja koosneda kahest raketist ja kahest liinist.

(14) Kohaliku rannasõidu laeval on liiniheitja komplektis vähemalt kaks raketti ja kaks liini. Kui liiniheitja komplekti kuulub üks liin ja üks rakett, peab laeval olema kaks sellist komplekti. Liiniheitjat ei pea olema alla 24 meetri pikkusega laeval, siseveelaeval, kalalaeval ja laeval, mille sõidupiirkonnaks on reid.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

## **5. peatükk**

# **TULETÕRJEVAHENDID**

### **§ 36. Üldnõuded**

(1) Laevas on konventsiooni SOLAS reeglile II-2/15.2.4 (SOLAS 1999/2000 muudatus) vastav laeva tulekaitseplaankasutus kasutatakse kehtestatud

leppemärke  
vastavalt IMO  
nõuetele, mis  
kehtisid enne  
2004. aasta  
1. jaanuari  
ehitatud  
laevadele,  
või vastavalt  
asjakohastele  
juhistele  
laevadele, mis  
on ehitatud  
nimetatud  
kuupäevast  
hiljem. Laeva  
tulekaitseplaani  
on paigaldatud  
laevameeskonnale  
püsivalt  
nähtavale  
kohale. Laeva  
tuletõrjeseadmed  
ja -varustus,  
mis on raskesti  
mürgatavad,  
on tähistatud  
vastavate  
leppemärkidega,  
et võimaldada  
neid kohe  
leida.

(2) Laeval  
kogumahutavusega  
150 ja enam on  
vähemalt kaks  
tuletõrjepumpa,  
millest üks on  
statsionaarne  
tuletõrjepump  
ja teine võib  
olla teisaldatav  
sõltumatu  
energiaallikaga  
tuletõrjepump.

Laeval  
kogumahutavusega  
alla 150 on  
vähemalt üks  
tuletõrjepump,  
mis võib olla  
teisaldatav  
sõltumatu  
energiaallikaga  
tuletõrjepump.  
Teisaldatav  
sõltumatu  
energiaallikaga  
tuletõrjepump  
peab olema  
võimeline  
töötama  
vähemalt kolm  
tundi, asuma  
väljaspool  
masinaruumi,  
ilmastiku  
eest kaitstud  
ruumis  
sissepääsuga  
tekilt ning



tagama veejoo rõhu ja ulatuse vastavuses lõikega 14.

(3) Alla 24 meetri pikkuses laevas, kus puudub elektrigeneraator ja tuletõrjepumba käitamine peamasinalt on ebaefektiivne, võib tuletõrjepumba asendada mahttulekustutussüsteemiga masinaruumis, kus paiknevad sisepõlemismootor ja katel.

(4) Uuel laeval masinaruumis või uuel laeval kogumahutavusega üle 50, millel on elu- ja magamisruumid, on tulekahju avastamise alarmsüsteem, mille indikaatorpaneel asub navigatsioonisillas. Tulekahju alarmsüsteem on kavandatud ja andurid paigaldatud nii, et tulekahju masinaruumis ja eluruumides avastatakse võimalikult kiiresti. Mehitamata masinaruumis on tulekahju avastamise alarmsüsteem.

(5) Laeval, mille pea- ja abimasinate koguvõimsus ületab 375 kW või millel asub katel võimsusega üle 175 kW, on peale

surveepihustusega  
kustutussüsteemi  
statsionaarne  
gaaskustutussüsteem,  
mis vastab  
konventsiooni  
SOLAS  
reegli II-2/5  
nõuetele.  
Hoiatussignalisatsioon  
peab käivituma  
vähemalt üks  
minut enne  
kustutamisel  
kasutatava  
gaasi laskmist  
ruumi.

(6)

Gaaskustutussüsteemi  
ei pea olema  
laeval  
kogumahutavusega  
alla 80 ja sama  
kogumahutavusega  
olemasoleval  
laeval, mille  
ehitusajal selle  
olemasolu  
vastavalt  
konventsioonile  
SOLAS  
ei nõutud.  
Gaaskustutussüsteemi  
puudumise  
korral peab  
olemasoleval  
laeval olema  
lõikes 7  
nimetatud  
45-liitrine  
vahtkustuti või  
samaväärses  
kogumahu  
mitu  
vahtkustutit  
või  
vahumoodustajat.

(7) Laeval

kogumahutavusega  
150 ja enam  
on peale  
statsionaarse  
gaaskustutussüsteemi  
igas masina-  
ja katlaruumis  
45-liitrine  
vahtkustuti  
või samas  
mahus mitu  
vahtkustutit  
või  
vahumoodustajat.  
Gaaskustutussüsteem  
ja vahtkustutid  
peavad laevas  
olema lisaks  
tulekustutitele.

(8)

Olemasoleval

reisilaeval  
pikkusega  
40 meetrit ja  
rohkem ning  
kogumahutavusega  
350 ja enam  
rahvusvahelisi  
reise sooritaval  
laeval,  
millel on  
igapäevaselt  
kasutatavad  
kinnised  
ruumid, on  
vähemalt kaks  
komplekti  
tuletõrjuja  
varustust ning  
vähemalt kaks  
komplekti  
hingamisaparaate  
ja avari-  
hingamisaparaadid.

(9) Tuletõrjuja  
varustuse  
komplekt  
sisaldab  
järgmist:  
1) kogu  
keha kattev  
kaitseriietus,  
mille väline  
pind on  
veekindel;  
2)  
hingamisaparaat,  
mille  
mahtuvus  
peab tagama  
hapnikuvaru  
vähemalt  
30 minutiks  
ja maht on  
vähemalt 1200  
liitrit;  
3) avari-  
hingamisaparaat,  
mis sisaldab  
hapnikuvaru  
vähemalt  
kümneks  
minutiks ning  
kaitseb silmi,  
nina ja suud  
avariikoldest  
põgenemise  
ajal; aparaadil  
on selge  
kasutus- ja  
hooldusjuhise  
ning sellele  
on märgitud  
säilivusaeg,  
tootmiskuupäev  
ning antud  
tootja  
heakskiit;

4) kummist  
või muust  
elektrit  
mittejuhtivast  
materjalist  
saapad;  
5) jäik  
kaitsekiiver;  
6)  
elektrilamp,  
mis tagab  
valgustuse  
vähemalt  
kolmeks  
järjestikuseks  
tunniks;  
7)  
tuletõrjekirves,  
mille  
käepide on  
kõrgepingeisolatsiooniga;  
8) 30-  
meetrine  
tulekindel  
signaalliin,  
mida on  
võimalik  
kinnitada  
tuletõrjuja  
hingamisaparaadi  
või eraldi vöö  
külge.

(10) Lõike  
12 punktis  
1 nimetatud  
reisilaeval  
on vähemalt  
kaks suruõhu  
hingamisaparaati  
ja tuletõrjuja  
riietuse  
komplekti igas  
vertikaalsoonis.

(11) Lõike  
12 punktis  
1 nimetatud  
reisilaeval  
reisijate arvuga  
üle 36 on iga  
hingamisaparaatide  
paari kohta  
veeudu  
aplikaator,  
mis asub  
hingamisaparaadi  
paiknemise  
kohas.

(12) Laeval on  
evakueerimiseks  
vajalikke  
avarii-  
hingamisaparaate  
järgmiselt:  
1) reisilaeval  
on igas  
vertikaalsoonis  
vähemalt kaks  
aparaati ja  
masinaruumis

vastavalt seal tavaliselt viibivate inimeste arvule;  
2) laeval kogumahutavusega 500 ja rohkem on eluruumide juures vähemalt kaks aparaati ja masinaruumis vastavalt seal tavaliselt viibivate inimeste arvule ning avariiringamisaparaadid on paigaldatud selliselt, et kõige efektiivsemalt aidata inimesel välja pääseda ruumidest, magamiskohast või löksu jäämise kohast.

(13) Laeva käsitulekustutile, 45-liitrisele vahtkustutile, hingamisaparaadile ja masinaruumi gaaskustutussüsteemile tehakse igal aastal kaldahooldus ja neil on seda kinnitavad tunnistused.

(14) Surveveepihustusega kustutussüsteem tagab sellise rõhu ja ulatuse, et kui tuletõrjemagistraali on ühendatud kaks voolikut, ulatub üks veejuga igasse punkti laevas. Kui väiksemal laeval on ainult üks tuletõrjekraan ja -voolik, on veejoa tugevus ühendatud voolikus selline, et see ulatub

igasse laeva punkti ja on kustutamiseks tõhus.

(15) Juhul kui tuletõrjevarustusel olev juhend ei ole laeva töökeeles ja tõlget pole otstarbekas tuletõrjevahendile märkida, on laeva töökeelde tõlgitud juhend laeva treeningjuhendis.

(16) Kõik tuletõrjevahendid on töökorras, asuvad ettenähtud kohtadel ja on koheseks kasutamiseks valmis. Tuletõrjevahenditele ligipääs ei tohi olla takistatud. [RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### § **37. Tuletõrjevarustuse ja -vahendite kogus**

(1) Tuletõrjevoolikutel arv on võrdne tuletõrjekraanide arvuga ja iga tuletõrjevoolik on ühendatud kombineeritud joatoruga. Reisilaevadel on tuletõrjevoolikutel siseruumides ühendatud tuletõrjekraaniga. Tuletõrjevoolik ei tohi olla pikem kui 20 meetrit tekil ja 15 meetrit masinaruumis. Laeval kogumahutavusega alla 150 ei tohi tuletõrjevoolik olla pikem kui 15 meetrit tekil ja 10 meetrit masinaruumis.

(2)  
Käsitulekustuti  
kaal ei ületa 23  
kilogrammi.  
Käsipulberkustutis  
on vähemalt  
viis  
kilogrammi  
pulbrit.  
Käsisüsihappegaasi  
kustutis on  
vähemalt viis  
kilogrammi  
süsihappegaasi.  
Käsiwahtkustuti  
maht on  
vähemalt  
üheksa  
liitrit. Kui  
käsitulekustuti  
asub  
laevaruumis,  
peab see  
asuma  
sissepääsu  
juures.  
Vahtkustutite  
asemel võib  
kasutada  
pulberkustuteid.

(3)  
Käsitulekustuti  
on indikaator  
või plomm,  
mis kinnitab,  
et kustuti on  
töökorras ja  
kasutamata.  
Kui  
käsitulekustuti  
on kasutatud  
ning selle  
indikaatorilt  
või plommilt  
ei nähtu, et  
kustuti on  
töökorras,  
asendatakse  
käsitulekustuti  
esimesel  
võimalusel.

(4) Laeval  
peavad  
olema tule  
kustutamise  
abivahenditena  
raudkang,  
kirves ja  
pootshaak.  
Kui laeval  
puudub kaks  
teineteisest  
sõltumatu  
toitega  
tuletõrjepumpa,  
peab laeval

olema  
 parda tagant  
 veevõtuks  
 sobilik ämber  
 koos piisava  
 pikkusega  
 ühendatud  
 liiniga. Kui  
 laeval puudub  
 surveveepihustusega  
 kustutussüsteem,  
 peavad olema  
 vähemalt kaks  
 sobilikku  
 ämbrit koos  
 piisava  
 pikkuse  
 ühendatud  
 liiniga.

(5) Nõutav  
 käsitulekustutite  
 kogus laevas:

Nr	Käsitulekustuti nimetus
1.	Vahtkustuti
1.1	Alla 2 400 kogumahutavusega laeval igal tekil vähemalt (ei ole nõutud tekil- kus on juba käsitulekustuti) Laeval kogumahutavusega üle 400 igal tekil vähemalt (ei ole nõutud tekil- kus on juba kaks käsitulekustutit)
1.2	navigatsioonisillas
1.3	masinaruumis:
a)	laeval kogumahutavusega kuni 150
b)	laeval kogumahutavusega üle 150
1.4	kamplüüsis
1.5	kergesti süttivate



	ainetega laoruumis (nõutud ainult juhu, kui see on eraldi ruum ja 5 m läheduses pole käsitulekustutit)
1.6	katla ruumis (nõutud ainult juhu, kui see on eraldi ruum ja 5 m läheduses pole käsitulekustuteid)
1.7	jõuseadme keskjuhtimis- puldil, nõutud ainult juhu, kui see on eraldatud uksega ruum
1.8	Igal kaubateki- kus veetakse sõidukeid, peab olema vähemalt iga 20 m kohta üks käsitulekustuti (käsitulekustutid peavad asuma nii, et ükski kaubaruumi punkt ei ole tulekustutist kaugemal kui 20 m,

	ja olema võrdselt jagatud parraste vahel, niivõrd kui see on mõistlik), millest üks peab asuma kaubateki sissepääsu juures.	
1.9	Elu- ja teenindusruumides peavad käsitulekustutid asuma nii, et ükski ruumi punkt ei ole tulekustutist kaugemal kui 10 m kõndides. Vajadusel on nõutud lisa- käsitulekustutid.	
2	Süsinappegaasikustuti:	
2.1	navigatsioonisillas	
2.2	avarielektrogenaatori ruumis	
2.3	masinaruumis	
a)	kus 1 peamasina koguvõimsus on väiksem kui 750 kW	
b)	kus 2 peamasinat koguvõimsus on 750 kW või suurem	
2.5	ruumis, kus asuvad elektrikilbid (nõutud ainult juhu, kui	

	ruumi on uksega eraldatud ülejäanud masinaruumist) ja mille pindala on:	
a)	vähem kui 15 m <sup>2</sup>	
b)	15 m <sup>2</sup> ja suurem	2

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

## 6. peatükk SIGNAALSEADMED JA - VAHENDID

### § 38. Üldnõuded

(1) Merelaeva  
tulede,  
märkide ja  
helisignaalseadmete  
koosseis,  
omadused  
ja paigutus  
vastab  
konventsioonile  
COLREG. Kui  
olemasoleval  
laeval  
kasutatakse  
teisaldatavaid  
juhtimisvõimeid  
laeva tulesid  
(NUC –  
*Not Under  
Command*),  
peavad  
need olema  
valmisolekus  
koheseks  
kasutamiseks  
ning nende  
paigaldus  
tagama parima  
nähtavuse  
360° ulatuses  
teistele  
laevadele.

(2) Siseveelaeva signaaltulede ja -märkide ning helisignaalseadmete koosseis, omadused ja paigutus vastavad sisevetel liiklemise korra nõuetele.

(3) Laeval kogumahutavusega 150 ja enam ning reisilaeval sõltumata suuruselt on signaallamp signaliseerimiseks valgel ajal. Signaallambi jaoks tagatakse laeva peaelektrienergiaallikast sõltumatu toide. Signaallambi juurde peavad kuuluma kaks tagavarapirmi.

(4) Laeval pikkusega 45 meetrit ja enam, mis sõidab jääpiirkonnas, on helgiheitja-prožektor. Kalalaeva helgiheitja valgusjõud peab olema vähemalt 1 luks mõõdetuna 750 meetri kauguselt, kui kalastatakse jääpiirkonnas. Laeval pikkusega alla 45 meetri, mis sõidab jääpiirkonnas, on valgusti, millega on võimalik jääolusid jälgida.

(5) Laeval kogumahutavusega 300 ja enam ning rahvusvahelisi reise sooritaval laeval, samuti kalalaeval

pikkusega  
45 meetrit  
ja enam  
sõltumata  
kogumahutavusest,  
on  
täiskomplekt  
rahvusvahelise  
signaalkoodi  
(*International  
Code of  
Signals*) lippe  
ja vimpleid.  
Käesolevas  
lõikes  
nimetamata  
tekklaeval on  
signaalkoodi  
lipud A, B,  
C, L, N ja O  
koos nende  
tähtenduse  
kirjeldusega.

(6) Laeval,  
mis sõidab  
väljaspool  
kohaliku  
rannasõidu  
piirkonda, on  
rahvusvaheline  
signaalkood ja  
korregeeritud  
rahvusvahelise  
lennu- ja  
mereotsingu  
ja -pääste  
käsiraamatu  
IAMSAR III  
osa. Nimetatud  
käsiraamatut  
ei pea olema  
kalalaeval,  
mille  
sõidupiirkond  
piirdub  
Läänemerega.

(7) Laeval  
kogumahutavusega  
300 ja enam ja  
igal reisilaeval  
on avalike  
teadete  
süsteem.  
Avalike  
teadete  
süsteemi ei  
nõuta alla  
24 meetri  
pikkuselt  
olemasolevalt  
reisilaevalt.

(8)  
Illustreeritud  
päästesignaali  
tabel asub

laeva  
navigatsioonisillas.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§  
**39. Pürotehnika  
nõutav kogus**

(1) Laev  
on sõltuvalt  
sõidupiirkonnast  
varustatud  
pürotehnikaga  
järgmiselt:

1)  
laevatatavad  
siseveed –  
kolm säratuld;  
2) kohalik  
rannasõit –  
kuus säratuld;  
3) lähisõit  
– kuus  
langevarjuraketti;  
4) piiramatu  
sõidupiirkond  
– 12  
langevarjuraketti.

(2) Säratulede  
asemel võib  
kasutada  
langevarjurakette.

Pürotehnika  
asub  
navigatsioonisillas  
või selle  
vahetus  
läheduses.  
Pürotehnika  
peab vastama  
LSA koodeksi  
nõuetele.  
Naftasaadusi  
vedava tankeri  
varustamine  
säratuledega  
on keelatud  
ning säratulede  
asemel  
kasutatakse  
langevarjurakette.

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

**7.  
peatükk**

**ESKKONNAKAITSEALASED  
NÕUDED**

§ 40. Nõuded  
nafta- ja  
muudest  
kahjulikest

**vedelainetest  
põhjustatava  
reostuse  
vältimiseks**

(1) Laev, mis on ehitatud ja varustatud seadmetega nafta ja naftasaaduste veoks mahtlastina, või kemikaalitanke, mis võib vedada naftat või naftasaadust mahtlastina (naftatanker), peab oma ehituse ja seadmetega varustatuse osas vastama MARPOL konventsiooni I lisa nõuetele.

(2) Lõikes 1 nimetatud laev peab lisaks juhinduma järgmistest nõuetest:

1) õliseguste vete üleparda pumpamine on keelatud;

2) õliseguste vete äraandmine peab toimuma laeva vahendite või sadamas olevate vahendite abil;

3) kui laeval on masinaruumi pilsikuivenduspump, siis peab torustikul olema rahvusvahelisele standardile vastav otsik pilsivee äraandmiseks kaldale või pilsivett vastuvõtvale laevale ning pilsivee pumba distantslüliti;

4) kviitungid pilsivee äraandmise kohta tuleb säilitada laevas eraldi kaustas vähemalt kahe aasta jooksul.

(3) Laev, mis on ehitatud ja varustatud seadmetega veeldatud gaasi veoks mahtlastina (gaasitanker), kemikaali veoks mahtlastina, või naftatanker, mis veab muud kemikaali kui nafta või naftasaadus (kemikaalitanker), peab oma ehituse ja seadmetega varustatuse osas vastama MARPOL konventsiooni II lisa nõuetele.

(4) Lõikes 3 nimetatud laev võib vedada kemikaali mahtlastina, kui tunnistuse laeva kõlblikkusest kemikaali veoks mahtlastina väljaandmise aluseks on:

1) rahvusvaheline ohtlikku kemikaali mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete koodeks (IBC koodeks) või  
2) ohtlikku kemikaali mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete koodeks (BCH koodeks), kui laev on ehitatud enne 1. juulit 1986. a.



(5) Lõikes  
3 nimetatud  
gaasitanker  
võib vedada  
gaasi  
mahtlastina,  
kui tunnistuse  
laeva  
kõlblikkusest  
veeldatud  
gaasi veoks  
mahtlastina  
väljaandmise  
aluseks on:

1)

rahvusvaheline  
veeldatud  
gaasi  
vedellastina  
vedava laeva  
ehituse ja  
seadmete  
koodeks (IGC  
koodeks) või  
2) veeldatud  
gaasi vedava  
laeva ehituse  
ja seadmete  
koodeks (GC  
koodeks),  
kui laev on  
ehitatud enne  
1. juulit 1986.  
a.

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

**§ 41. Nõuded  
reoveega  
reostuse  
vältimiseks**

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(1) Laev,  
mille laevapere  
ja reisijate  
kogu arv on  
enam kui  
15 inimest  
või mille  
kogumahtuvus  
on 400  
või enam,  
olenemata  
inimeste  
arvust pardal,  
peab vastama  
MARPOL  
konventsiooni  
IV lisa  
nõuetele ning  
laev, mille  
laevapere

ja reisijate  
kogu arv  
on enam  
kui kümme  
inimest  
või laeva  
kogumahutavus  
on 200  
või enam,  
olenemata  
inimeste  
arvust pardal,  
peab lisaks  
juhinduma  
reoveega  
reostuse  
vältimiseks  
1992. aasta  
Läänemere  
piirkonna  
merekeskonna  
kaitse  
konventsioonist  
järgmiselt:  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]  
1) reoveetank  
laevas on  
arvestusega 25  
liitrit reovett  
inimese kohta  
ööpäevas ja  
tagab laevale  
kolmeööpäevase  
mahtuvusvaru;  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]  
2) kui tanki  
juhatakse ka  
olme heitvesi,  
siis tuleb  
arvestada 50  
liitrit reo-  
ja heitvett  
inimese kohta  
ööpäevas  
ja kolme  
ööpäevase  
mahtuvusvaruga;  
3) reovete  
parda taha  
pumpamise  
alguse ja  
lõpetamise aja,  
nimetatud ajal  
laeva asukoha  
koordinaatide  
ja  
väljapumbatud  
koguse kohta  
teha kse  
kanne laeva  
logiraamatusse;  
4) kviitungid  
reovete  
äraandmise  
kohta tuleb  
laevas säilitada

eraldi kaustas vähemalt kahe aasta jooksul.

(2) Laevale kogumahtuvusega alla 200 ja laevale, mille pardal võib üheaegselt olla alla 10 inimese, käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud nõudeid ei rakendata.

(3) Kui käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud laeval on reovete kogumistank, mis on varustatud pumba, torustiku ja rahvusvahelistele nõuetele vastava ühendusotsikuga reovete äraandmiseks kaldale või vastavale laevale, tuleb rakendada käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud nõudeid.

#### **§ 42. Nõuded prügiireostuse vältimiseks**

(1) Laev, olenemata kogumahutavusest ja inimeste arvust pardal, peab täitma MARPOL konventsiooni V lisa nõudeid.

(2) Prügiireostuse vältimist käsitlevad plakatid on üles pandud silda,

kambüüsi, laevapere majutusruumidesse, peatekile ja reisilaevadel jalutustekile. Plakatid on laeva töökeeles ja laeval, mille sõidupiirkond võimaldab külastada välisriikide sadamaid, lisaks inglise keeles.

(3) Laeval kogumahutavusega 100 ja enam ning laeval, mille pardale on lubatud võtta vähemalt 15 inimest sõltumata kogumahutavusest, ning ujuvplatvormil on meeskonnale kohustuslik prügi käitlemise plaan. Prügi käitlemise plaan on laeva töökeeles ja selles on määratud plaani elluviimise eest vastutav isik. Prügi käitlemise plaanis kirjeldatakse järgmisi toiminguid laeval:

1) prügi minimeerimine;

2) prügi kogumine, ladustamine, paigutamine, äraandmine ja kõrvaldamine;

3) pardal olevate prügiseadmete ja -vahendite kasutamine.

(4) Laeval kogumahutavusega 100 ja enam ning laeval, mille pardal olevate inimeste arv on vähemalt

15 sõltumata kogumahutavusest, ning ujuvplatvormil peab olema prügiraamat. Kõik operatsioonid prügiga sõltumata sõidupiirkonnast fikseeritakse prügiraamatus. Kviitungeid prügi äraandmise kohta säilitatakse laevas eraldi kaustas vähemalt kaks aastat. Prügiraamatu vorm peab vastama MARPOL konventsiooni V lisa II liite nõuetele.

(5)

Prügiraamatut võib pidada elektrooniliselt, kui sissekande tegija on identifitseeritav, tagatud on sissekannete terviklikkus ning sissekanded peavad olema kaitstud kustutamise või hävitamise eest. Elektroonilise sissekande muutmisel peab algne tekst jääma nähtavaks.

(6)

Laeval on vähemalt nelja liiki kaanega suletavad ning tähistatud prügikonteinerid ohtlikele jäätmetele, plastijäätmetele, toidujäätmetele ja ülejäänud olmeprügile. Laevadel kogumahutavusega

alla 150, välja arvatud reisilaevadel, on nõutud üks kaanega suletav prügikonteiner ning eraldi mahuti ohtlike jäätmete kogumiseks.

(7)  
Masinaruumis on suletav metallkast õliste kaltsude kogumiseks.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

## **8. peatükk ÜLDHÄIRE ALARMSÜSTEEM, TREENINGJUHEND, ÕPPEHÄIRED JA ÕPPUSED**

[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### **§ 43. Üldhäire alarmsüsteem, häireplaan ja juhendid tegutsemiseks hädaolukorras**

(1) Laeval on üldhäire alarmsüsteem üldhäiresignaali andmiseks, mis koosneb seitsmest või enamast lühikesest helist ja neile järgnevast ühest pikast helist.

(2)  
Üldhäiresignaali antakse laevavile või -sireeniga ja lisaks elektrikella

või -pasunaga  
või muu  
samaväärse  
seadmega,  
mida  
varustatakse  
elektrienergiaga  
laeva  
põhielektrienergiavõrgust  
ja  
avariielektrienergiavõrgust.

Üldhäire  
alarmsüsteem  
peab olema  
selgesti kuulda  
kõikides  
laevapere  
elu- ja  
tööruumides.

(3)  
Elektrikellad  
või -pasunad  
ei ole nõutud  
väiksemal  
laeval, kus  
laevavile või  
-sireeniga  
antud signaal  
või laeva  
navigatsioonisillast  
verbaalselt  
hüütud  
korraldus  
on selgesti  
kuulda igasse  
laevapere elu-  
ja tööruumi.

(4) Igal  
laevapere liikmel  
peab olema  
täpne juhised  
tegutsemiseks  
erinevates  
hädaolukordades.

(5) Laeval,  
mille  
laevapere liikmete  
arv on ohutu  
mehitamise  
tunnistuse järgi  
kuus või enam,  
ja reisilaeval  
on häireplaan.  
Häireplaan on  
laeva töökeeles  
ja asub  
nähtaval kohal  
navigatsioonisillal,  
masinaruumis  
ja  
laevapere liikmete  
majutusruumides.

(6)  
Häireplaanis

on lõikes 1  
nimetatud  
üldhäiresignaali  
kirjeldus ja  
laevapereliikmete  
kohustused  
seoses  
üldhäirega.  
Häireplaanis  
on näidatud,  
millisel viisil  
antakse  
korraldus laev  
maha jätta.

(7)

Häireplaanis  
on kõikide  
laevapereliikmete  
kohustused  
erinevates  
hädaolukordades  
ning  
käsitletakse  
järgmisi  
valdkondi:  
1) vee- ja  
tulekindlate  
uste  
sulgemine,  
klapid,  
illuminaatorid,  
valgusluugid  
(keilutid) ja  
muud avad;  
2) varustuse  
kandmine  
päästeparve  
ja -paati;  
varustusse  
kuuluvad  
soojad tekid,  
toiduained,  
lisajooivesi,  
pürotehnilised  
signaalvahendid,  
ravimid ja muu  
vajalik, näiteks  
logiraamat,  
meeskonnaliikmete  
dokumendid,  
hetkel  
kasutusel  
olevad  
navigatsioonikaardid  
ja binokkel;  
3)  
päästeparve  
ja -paadi  
ettevalmistamine  
ja veeskamine;  
4) teiste  
laeval olevate  
päästevahendite  
ettevalmistamine,  
laeva  
ohutusplaani  
järgimine;  
5)  
avariiraadioside  
ja  
hädaolukorra



sõnumi  
saatmine;  
6) EPIRB-  
i, SART-i ja  
GMDSS-i  
aktiveerimine  
ja  
kaasavõtmine;  
7) vajadusel  
langevarjuraketi  
või sätatule  
aktiveerimine;  
8)  
tuletõrjerühma  
koosseisu  
määramine,  
ülesanded ja  
varustus;  
9)  
masinaruumi  
mahtkustutussüsteemi  
aktiveerimine;  
10)  
tuletõrjepumba  
ettevalmistamine  
ja käivitamine;  
11) reisijate  
eest vastutav  
isik.

(8)  
Häireplaanis  
on kajastatud  
laeva  
juhtkonda  
kuuluvate  
isikute  
vastutusala  
ja isikute  
asendajad  
nende  
tegutsemisvõimetuse  
korral.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

#### **§ 44. Laeva treeningjuhend**

(1) Laeval on  
treeningjuhend,  
mis asub  
igas messis,  
puhkeruumis  
või kajutis.  
Treeningjuhend  
võib koosneda  
mitmest  
voldikust  
ja sisaldab  
juhendeid ja  
informatsiooni  
laeva  
päästevahendite  
ja  
ellujäämisviiside

kohta kergesti arusaadavas vormis ja võimalusel koos illustatsioonidega.

(2)

Treeningjuhendi mis tahes osa võib koosneda informatsioonist, mis edastatakse audiovisuaalsete vahenditega.

Treeningjuhend on laeva töökeeles.

Treeningjuhend on laevapõhine, kajastades laeva pardal olevate päästevahendite kasutamise põhimõtteid.

(3)

Treeningjuhendis kajastatakse järgmist:

1) päästevesti ja veekostüümi selgapanek sõltuvalt olukorrast;

2)

kogunemine kogunemiskohtadesse;

3)

päästepaati, päästeparve ja valvepaati asumine, nende veeskamine ja laeva parda juurest lahkumine;

4)

päästepaadist ja päästeparvest toimuv veeskamine;

5)

vabastamine veeskamisest;

6)

kaitsemeetodid ja vajaduse korral kaitseseadmete kasutamine veeskamisel;

7)

veeskamisala valgustus;

8) päästevarustuse kasutamine;  
9) otsimisseadmete kasutamine;  
10) illustratsioonide abil päästevahendite raadioseadmete kasutamine;  
11) ujuvankrute kasutamine;  
12) mootori ja selle juurde kuuluvate seadmete kasutamine;  
13) päästepaadi, päästeparve ja valvepaadi ülestõstmine, paigaldamine ja kinnitamine;  
14) alajahtumise oht ja soojade riiete vajadus;  
15) päästepaadi ja päästeparve ning varustuse kasutamine;  
16) päästmismeetodid, kaasa arvatud helikopteri selliste päästeseadmete nagu kandetraksid, korv, kandraam ja pükspoi ning kalda päästeseadmete ja liiniheitja kasutamine;  
17) muud häireplaanis ettenähtud tegevused ja kohustused;  
18) päästevahendite avariiremondi juhendid.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

**§ 44<sup>1</sup>. Laeva  
õppused ja  
treeningud**

(1) Laeval  
pikkusega 45  
m ja enam  
peab iga  
laevapere  
liige igal kuul  
osa võtma  
vähemalt  
ühest laeva  
mahajätmise  
ja ühest  
tuletõrjeõppusest.

Laeval  
pikkusega alla  
45 m peab  
iga laevapere  
liige iga kolme  
kuu jooksul  
osa võtma  
vähemalt  
ühest laeva  
mahajätmise ja  
vähemalt ühest  
tuletõrjeõppusest.

Juhul kui  
viimasest  
õppusest võttis  
osa vähem kui  
75% laevapere  
liikmetest,  
tuleb 24 tunni  
jooksul laeva  
sadamast  
väljumisest  
korraldada  
tuletõrje-  
ja laeva  
mahajätmise  
õppus.

(2)

Tuletõrjeõppus  
peab hõlmama:  
1) saabumist  
kogunemiskohtadesse

ja  
ettevalmistust  
häireplaanis  
nimetatud  
kohustuste  
täitmiseks  
tulehäire  
korral;

2)

tuletõrjepumba  
käivitamist,  
kus  
kasutatakse  
vähemalt kaht  
veejuga, et  
kontrollida  
tuletõrjesüsteemi  
korrasolekut;

3) tuletõrjuja  
ja muu isikliku  
päästevarustuse  
korrasoleku  
kontrolli;

4) vastavate sidevahendite kontrolli;

5) veekindlate ja tulekaitseuste, tulekaitsepiiride ja evakuatsioonivahendite korrasoleku kontrolli;

6) laeva mahajätmiseks vajalike seadmete kontrolli.

(3) Laeva mahajätmise õppus peab hõlmama:

1) laevapere kutsumist alarmsüsteemiga kogunemiskohtadesse, selgitust laeva mahajätmise vajadusest ja korraldust laeva mahajätmiseks kooskõlas häireplaaniga;

2) saabumist kogunemiskohtadesse ja ettevalmistust häireplaanis nimetatud kohustuste täitmiseks;

3) kontrolli, et laevapere liikmed on sobivalt rietatud;

4) kontrolli, et päästevestid on õigesti selga pandud;

5) pärast vajalikku ettevalmistust vähemalt ühe päästepaadi parda taha rippu laskmist;

6) päästepaadi mootori käivitamist ja töötamist;

7) päästeparvede taavetite käitamist.

(4) Igal järgneval lõikes 3 nimetatud õppusel tuleb võimaluse korral parda taha rippu lasta eelnevast õppusest erinev päästepaat.

(5) Õppused tuleb võimalusel korraldada nii, nagu oleks tegelik hädaolukord.

(6) Laeva mahajätmise õppusel tuleb häireplaanis ettenähtud meeskonnaga veesatud päästepaadiga manööverdada vähemalt üks kord kolme kuu jooksul.

(7) Valvepaadid, mis ei ole samaaegselt päästepaadid, tuleb üks kord kolme kuu jooksul koos häireplaanis ettenähtud meeskonnaga veesata ja nendega manööverdada.

(8) Kui pääste- või valvepaadi veeskamise õppused toimuvad laeva edasikäigul, tuleb sellised õppused nende ohtlikkuse tõttu läbi viia kaitstud vetel, kogemustega laevaohvitseri järelevalve all ja juhindudes seejuures vastavatest Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (edaspidi *IMO*) soovitustest.

(9) Laeva mahajätmise õppuse käigus tuleb kontrollida laevapere kogunemiseks ja laeva mahajätmiseks vajalikku avariivalgustuse korrasolekut.

(10) Õppused viiakse läbi ettenähtud varustusega. Juhul kui laeval on täiendav varustus, tuleb ka seda kasutada õppuste käigus ja õppused vastavalt korraldada. [RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

§  
**44<sup>2</sup>. Väljaõpe ja juhendamine laeval**

(1) Mitte hiljem kui kahe nädala jooksul pärast laevapere liikme saabumist laevale, tuleb ta välja õpetada päästevahendite ja nende varustuse kasutamiseks.

(2) Lisaks lõikes 1 sätestatule tuleb läbi viia täiendavad päästevahendite kasutamise ja päästmise juhendamised samade ajavahemike jooksul kui õppused. Iga üksik juhendamine

võib käsitleda laeva päästevahendite erinevaid elemente, kuid kahe kuu jooksul tuleb hõlmata kõik laeva päästevahendid ja selle varustus. Iga laevapere liikme juhendamine peab sisaldama vähemalt:

- 1) laeva täispuhutavate parvede kasutamist koos hoiatusega naeltega jalanõude ja teravate esemete kasutamise osas;
- 2) esmaabi andmist, kaasa arvatud esmaabi alajahtumisel ning teistel juhtudel;
- 3) päästevahendite kasutamist karmides ilmastikutingimustes tormisel merel.

(3) Kui laeval(e) on monteeritud taavetiga veesatavad päästeparved, peab nende kasutamise väljaõpe toimuma vähemalt iga nelja kuu möödumisel. Võimalusel tuleb õppuse käigus parv täis puhuda ja veesata. Selleks otstarbeks võib kasutada õppeotstarbelist päästeparve, mis ei kuulu laeva päästevahendite hulka. Õppeotstarbeline päästeparv



peab olema selgelt õppeotstarbelisena märgistatud.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

### § 44<sup>3</sup>. Kanded logiraamatusse

Õppuste läbiviimise kuupäevade, laeva mahajätmise ja tuletõrjeõppuse kirjelduse ning päästevahendite kasutamise õppuste kohta tuleb teha kanne laeva logiraamatusse. Kui õppusi ja treeninguid ei viidud läbi täismahus ning tähtaegselt, tuleb logiraamatusse teha kanne, mis selgitab läbiviidud õppuste mahu ja tähtaegade eiramise põhjuseid.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

## 9. peatükk

# MEHAANILISED SEADMED

### § 45. Üldsätted

(1) [Kehtetu - RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(2) Mehhanismid, katlad, survemahutid ja nendega ühendatud torustik ning

armatuur peavad olema monteeritud ja turvatud nii, et oleks viidud miinimumini oht vigastada laeval viibivaid inimesi seadmete liikuvate osadega, kuumade pindadega või muude ohtudega ning oleks tagatud tuleohutus masinaruumis.

(3) Peavad olema vahendid peamasina normaalse töö jätkamiseks või ennistamiseks olulise abimehhanismi rikke korral.

(4) Peavad olema vahendid energiavarustuseta laeva mehhanismide käivitamiseks ilma kõrvalise abita.

(5) Pea- ja abimehhanismid, mis on olulise tähtsusega laeva liikumise ja ohutuse tagamiseks, peavad olema projekteeritud nii, et neid saab kätada nii laeva otseasendis kui ka kuni 15°-se püsikreeni tingimustes ükskõik kummasse pardasse ning kuni 22,5°-se dünaamilise kreeni tingimustes (kulgootsumise puhul) mõlemasse pardasse ning samaaegse 7,5°-se

dünaamilise trimmi puhul (pikiõõtsumise puhul) kas vööri või ahtrisse.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(6) Peavad olema seadmed peamasina ja sõukruvi seiskamiseks hädaolukorras väljastpoolt masinaruumi / masina keskjuhtimispuldi ruumi, kas sillast või mõnest muust selleks sobivast kohast.

(7) Kütuse varu-, sette- ja kulantid, mis asetsevad kõrgemal topeltpõhja tankidest, on varustatud kiirelt suletavate klappidega, mida saab sulgeda ohutust kohast väljaspool masinaruumi, et vältida kütuse väljavoolu nende tankide kütusetorudest vigastuse korral või tulekahju ajal nendes ruumides.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(8) Kütuse ja õlitanki mõõteklaas on tagantpoolt kaitstud klaasiga või sertifitseeritud voolikuga ning

varustatud  
isesulguvate  
klappidega.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§

#### **46. Sisepõlemismootorid**

Sisepõlemismootorid,  
mille silindri  
läbimõõt  
on 200 mm  
või enam  
või karteri  
mahtuvus  
on 0,6 m<sup>3</sup>  
või enam,  
peavad olema  
varustatud  
karteris  
plahvatuse  
tagajärgede  
miinimumini  
viimiseks  
sobivat tüüpi  
kaitseklappidega,  
mille ava on  
küllaldase  
läbimõõduga.  
Kaitseklapid  
peavad olema  
paigaldatud  
või varustatud  
abivahenditega  
nii, et  
kaitseklapist  
leegi väljaheite  
korral oleks  
inimeste  
vigastuse  
võimalus  
minimaalne.

§

#### **47. Kuivendusseedmed**

(1) Laev  
peab olema  
varustatud  
tõhusa  
kuivendussüsteemiga,  
mis tagab igast  
veekindlast  
vaheruumist  
vee  
väljapumpamise  
ja selle  
kuivenduse,  
välja arvatud  
vaheruumid,  
mis on püsivalt  
kohaldatud  
mageda vee,  
ballastvee,  
vedela kütuse  
või vedela lasti  
veoks ja mis  
on varustatud  
pumpadega,

mis töötavad  
praktiliselt  
kõigis  
tingimustes.

(2) Reovee,  
ballasti ja  
laeva üldisteks  
vajadusteks  
kasutatavaid  
jõuajamiga  
pumpasid võib  
käsitleda kui  
iseseisvaid  
pilsipumpe,  
kui need on  
varustatud  
vajalike  
kuivendussüsteemi  
ühendustega.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(3) Kogu  
kuivendussüsteemi  
torustik,  
mis läbib  
kütusetanke,  
katla- või  
masinaruume,  
kaasa arvatud  
vaheruume,  
kus asuvad  
kütuse  
settetankid või  
kütusepumbad,  
peab olema  
terasest  
või muust  
asjakohasest  
materjalist.

(4) Pils- ja  
ballastpumpade  
süsteemi  
seadmed  
peavad olema  
sellised, et  
on välistatud  
võimalus  
mereveel ja  
ballasttankides  
oleval veel  
sattuda lasti- ja  
masinaruumidesse  
või ühest  
vaheruumist  
teise. Peab  
olema  
rakendatud  
meetmeid,  
mis välistavad  
tankide, millel  
on ühendus  
pils- ja  
ballastisüsteemiga,

juhusliku  
uputuse  
mereveega  
või neis oleva  
ballastvee  
väljapumpamise  
läbi  
pilsiveetorustiku.

(5) Kõik  
kuivendussüsteemi  
jaotuskarbid  
ja käsitsi  
juhitavad  
klapid, peavad  
asuma kergesti  
ligipääsetavas  
kohas.

(6) Juhul kui  
parvlaeva  
vabaparda  
kõrgus  
vaheseinte  
tekini on  
selline, et  
tekiserv  
sukeldub  
kreeninurgal  
üle 5°,  
tagatakse vee  
äravool otse  
parda taha  
küllaldase  
arvu vastava  
suurusega  
piigatitega.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(7) Juhul kui  
vabaparda  
kõrgus  
vaheseinte  
tekini on  
parvlaeval  
selline, et  
tekiserv  
sukeldub  
kreeninurgal  
5° või vähem,  
siis juhitakse  
vesi vaheseinte  
tekil asuvate  
suletud  
lastiruumide  
kuivendamiseks  
küllaldase  
suurusega  
vaheruumi või  
vaheruumidesse,  
kus peavad  
olema vee  
kõrgtaseme  
signalisatsioon  
ja seadmed vee  
pumpamiseks  
parda taha.  
Lisaks sellele  
tuleb tagada et:

1) piigatite arv, suurus ja asukoht oleks selline, et on välistatud ülemäära suure vee hulga kogunemine;

2) kuivendusseadmete paigaldamisel võetakse arvesse nõudeid mis tahes statsionaarsele tulekustutussüsteemile;

3) vett, mis sisaldab bensiini või ohtlikku ainet, ei juhitaks masinaruumi või mõnda teise vaheruumi, kus võib asuda süttimise põhjustaja.

(8) Juhul kui on ette nähtud vihmutusseadmed ja tuletõrjehüdrandid, peab reisijate ja laevapere ruumides olema küllaldane arv piigatid, mis on võimelised toime tulema veehulgaga, mis on tekkinud tulekustutamisel ruumis asuvatest vihmutusseadme pihustajatest ja kahest otsikuga tuletõrjevoolikust.

(9) Kuivendussüsteemi peab olema võimalik kasutada kõigis tingimustes, sõltumata sellest, kas laev on otseasendis või kreenis. Sel eesmärgil

peavad  
imitorud olema  
monteeritud  
parda äärde,  
välja arvatud  
kitsastes  
ruumides  
laeva vööri- ja  
ahtriosas, kus  
piisab ühest  
imitorust.  
Ebatavalise  
vormiga  
ruumides  
võib tekkida  
vajadus  
monteerida  
täiendav  
imitoru.  
Ruumis asuv  
vesi peab  
saama vabalt  
valguda  
imitorude  
juurde.

(10)

Kuivenduspumbad  
peavad  
võimalusel  
asuma  
erinevates  
veekindlates  
vaheruumides  
ja olema  
monteeritud  
või  
paigaldatud  
vaheruumidesse  
nii, et ühe  
vaheruumi  
vigastuse  
korral ei  
oleks need  
vaheruumid  
üheaegselt  
uputatud.  
Juhul kui  
peajõuseade,  
abimasinad  
ja katlad  
asuvad kahes  
või enamas  
veekindlas  
vaheruumis,  
siis pumbad,  
mida  
kasutatakse  
pilsside  
kuivendamiseks,  
peavad olema  
võimaluse  
korral jaotatud  
nende ruumide  
vahel.

(11)

Kuivenduspumbad,  
välja arvatud  
lisapumbad,  
mis on ette  
nähtud ainult



piigiruumide  
kuivendamiseks,  
on monteeritud  
nii, et  
tagatakse vee  
väljapumpamine  
igast  
vaheruumist.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(12) Iga  
jõuajamiga  
pilsipump  
on võimeline  
pumpama vett  
läbi nõutud  
kuivendustorustiku

kiiirusega  
vähemalt  
kaks meetrit  
sekundis.  
Iseseisvatel  
jõuajamiga  
pilsipumpadel,  
mis on  
masinaruumis,  
asuvad  
imitorud  
masinaruumis,  
välja arvatud  
juhul, kui  
ei nõuta  
rohkem kui  
kahe imitoru  
monteerimist  
mis tahes ühte  
vaheruumi.  
Kui on ette  
nähtud kaks  
või enam  
imitoru, asub  
üks neist  
kummagi  
parda ääres.  
Imitorud  
on sobivalt  
paigaldatud ja  
masinaruumis  
asuva imitoru  
diameeter  
ei tohi olla  
väiksem kui  
põhikuivendustorustikul.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(13) Lisaks  
lõikes 9  
sätestatud  
imitorudele  
on kõige  
võimsama  
jõuajamiga

pumbaga  
ühendatud  
üks avariipilsi  
imitoru, mis  
on varustatud  
tagasilöögiklapiga  
ja asub  
masinaruumi  
pilsi  
tasapinnal.  
Avariipilsi  
imitoru  
diameeter  
on sama kui  
põhikuivenduspumbal.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(14)  
Kingstonite  
ja imitorude  
klappide  
spindlid  
ulatuvad üle  
masinaruumi  
pilsikatete.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(15)  
Kuivendustorustik  
kogu pikkuses  
kuni pumbani  
on teistest  
torustikest  
autonoomne.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(16)  
Rakendatakse  
meetmeid,  
et vältida  
vaheruumi  
uputust  
kuivendussüsteemi  
imitoru  
purunemise  
või  
vigastamise  
tagajärjel mis  
tahes teises  
vaheruumis  
pärast laeva  
kokkupõrget  
või madalikule  
sõitu. Selleks  
paigaldatakse  
tagasilöögiklapid  
torudele, mille  
mõni osa  
asetseb pardale  
lähemal kui  
ühe viiendiku  
kaugusel laeva  
laiusest.

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(17)  
Kuivendussüsteemiga  
seotud  
jaotuskarbid,  
klapid ja  
kraanid  
asetsevad nii,  
et uputuse  
puhul saab ühe  
pilsipumbaga  
pumbata igast  
vaheruumist.  
Juhul kui  
kõikidel  
pumpadel on  
ühine torustik,  
nähakse ette  
võimalus  
kohapeal  
vaheseinte  
tekist  
kõrgemal  
kasutada  
imitorusid  
teenindavaid  
klappe. Juhul  
kui lisaks  
põhikuivendussüsteemile  
on ette nähtud  
avariikuivendussüsteem,  
peab see olema  
põhikuivendussüsteemist  
sõltumatu.

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(18) Kõik  
lõikes 17  
nimetatud  
klappide  
ja kraanide  
käitamise  
seadmed, mida  
kasutatakse  
ülalpool  
vaheseinte  
tekki, on  
selgelt  
märgistatud  
ja varustatud  
vahendiga,  
mis näitab,  
kas klapp  
või kraan on  
avatud või  
suletud.

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§  
**48. Kuivenduspumpade arv**

(1)  
Reisilaeval, millel on:  
1) kuni 200 reisijat, on peamasinalt käitatav pump ja üks autonoomse jõuajamiga pump, mis ise asub ja mille energiaallikas asub väljaspool masinaruumi;  
2) üle 200 reisija, on üks peamasinalt käitatav pump ja kaks autonoomse jõuajamiga pumpa, millest üks peab asuma ja saama oma tööks vajaliku energia väljastpoolt masinaruumi.

(2) Laeval, mis ei ole reisilaev, on kaks pumpa, millest üks võib olla peamasinalt käitatav pump ja vähemalt üks peab olema autonoomne jõuajamiga pump.  
[RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

§  
**49. Tagasikäigu seadmed**

(1) Laeval peab normaalingimustes olema küllaldane tagasikäigu võimsus, et tagada vajalik juhitavus.

(2) Peab olema katsetatud ja

protokollitud  
mehhanismide  
võime  
küllaldaselt  
lühikese  
ajavahemiku  
jooksul muuta  
sõukruvi  
pöörlemissuunda  
või pööratava  
sammuga  
sõukruvi puhul  
labade nurka ja  
selle tulemusel  
täiskäigul  
edasi liikuv  
laev peatada  
vastuvõetaval  
vahekaugusel.

(3) Kapteni ja  
vahitüürimehe  
kasutada  
peavad olema  
andmed laeva  
pidurdustekonna  
ja laeva  
täielikuks  
peatumiseks  
kuluva aja  
ning laeva  
liikumissuuna  
kohta, mis on  
protokollitud  
käigukatsetel.  
Mitme  
sõukruviga  
laeval peavad  
olema andmed  
käigu- ja  
manöövriraduste  
kohta, kui  
ei tööta üks  
või enam  
sõukruvi.

## § 50. Rooliseade

(1) Laev  
peab olema  
varustatud  
efektiivse  
pea- ja  
abirooliseadme  
süsteemiga.  
Pea- ja  
abirooliseadme  
süsteemid  
peavad olema  
monteeritud  
nii, et neist  
ühe rike ei  
põhjustaks  
teise  
muutumist  
kasutamiskõlbmatuks.

(2)  
Pearooliseade  
ja baller  
peavad olema:  
1) küllaldase  
tugevusega  
ja võimelised  
roolima  
maksimaalsel  
edasikäigu  
kiirusel  
ning olema  
projekteeritud  
nii, et on  
välistatud  
vigastused  
maksimaalsel  
tagasikäigu  
kiirusel;  
2) võimelised  
tagama rooli  
panekut 35°  
ühest pardast,  
35° teise  
pardasse,  
kui laev on  
suurima  
ekspluatatsioonilise  
süvisega ja  
maksimaalse  
edasikäigu  
kiirusega  
ning samadel  
tingimustel  
tagama rooli  
panekut 35°  
ühest pardast,  
30° teise  
pardasse,  
mitte enam  
kui 28 sekundi  
jooksul;  
3)  
jõuajamiga,  
kui see  
on vajalik  
käesoleva  
paragrahvi  
lõike 2 punkti  
2 nõuete  
täitmiseks  
ja juhul, kui  
rooli balleri  
diameeter  
on rumpli  
juures enam  
kui 120 mm,  
arvestamata  
tugevdusi  
jääs sõiduks  
ning vastama  
käesoleva  
paragrahvi  
lõike 2 punkti  
1 nõuetele.

(3) Kui on  
monteeritud  
abirooliseade,  
peab see  
olema:

1) küllaldase tugevusega ja võimeline roolima kiirusel, mis tagab laeva juhitavuse ja on kiiresti kasutusse võetav pearooliseadme rikke korral;

2) võimeline tagama rooli panekut 15° ühest pardast, 15° teise pardasse, mitte enam kui 60 sekundi jooksul, kui laev on suurima eksploatatsioonilise süvisega ja poole edasikäigu kiirusega või kiirusega 7 sõlme, sõltuvalt sellest, kumb on suurem;

3) jõuajamiga, kui see on vajalik käesoleva paragrahvi lõige 3 punkti 2 nõuete täitmiseks, või kui rooli balleri diameeter on rumpli juures enam kui 230 mm, arvestamata tugevdusi jääsõiduks.

(4) Juhul kui pearooliseadme juurde kuulub kaks või enam ühesugust jõuajamiga roolimasinat, võib abirooliseade puududa, tingimusel kui:

1) pearooliseadmega on võimalik roolida ka siis, kui üks

roolimasin ei tööta;  
2)  
pearooliseade on monteeritud nii, et pärast üht torustiku või ühe roolimasina vigastust saab vigastuse eraldada nii, et säiliks või kiiresti taastataks laeva juhtimisvõime.

(5) Kalalaeval pikkusega 45 meetrit ja enam peab olema võimalik avariiroolimise kohalt visuaalselt näha kursinäitu. [RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

§  
**51. Lisanõuded elektrilisele ja elekterhüdraulilisele rooliseadmele**

(1) Sillas ja peamasina juhtimispuldil peavad olema signalisatsiooniseadmed, mis näitavad, et rooliseadme elektrimootorid on töös.

(2) Elektriliste ja elekterhüdrauliliste rooliseadmete elektrivõrkudel ja mootoritel peavad olema lühiühenduse kaitsmed ja ülekoormuse alarm. Liigvoolu, kaasa arvatud käivitusvoolu kaitsmed, kui need on ette nähtud, peavad olema arvestatud mitte vähem kui kahekordse mootori



või võrgu täisvõimsuse voolule ja peavad olema seadistatud nii, et oleks tagatud käivitusvoolu läbimine.

(3) Sillas, masinaruumis või masinaruumi keskjuhtimispuddis, kust toimub normaaltingimustes peamasina käitamine, peab silmatorkaval kohal asuma heli- ja valgusalarm, mis signaliseerib vähesest õli nivoost reservuaaris.

## § 52. Masinaruumi ventilatsioonisüsteem

Masinaruume peab saama tõhusalt ventileerida, et mehhanismide või katelde töötamisel täie võimsusega mis tahes ilmastikutingimustes, kaasa arvatud torm, tagatakse neisse ruumidesse õhu juurdepääs koguses, mis on vajalik neis töötava personali ohutuse ja mugavuse, aga samuti mehhanismide töö tagamiseks.

## § 53. Side silla ja masinaruumi vahel

Peab olema ette nähtud vähemalt kaks

sõltumatut  
sidevahendit  
korralduste  
andmiseks  
sillast kohale  
masinaruumis  
või  
keskjuhtimispuudile,  
kust toimub  
normaaltingimustes  
masinate  
käitamine; üks  
sidevahenditest  
peab olema  
masinatelegraaf,  
mis tagab  
visuaalsete  
korralduste  
andmise ja  
vastamise  
näidu nii  
masinaruumis  
kui ka sillal.  
Kui on  
võimalik  
mõnest muust  
kohast juhtida  
sõukruvi  
pöörlemissuunda  
või -kiirust,  
peavad  
seal asuma  
vastavad  
sidevahendid.

§  
**54. Mehaaniku  
väljakutse  
signalisatsioon  
ja  
alarmsüsteem  
mehitamata  
masinaruumis**

(1)  
Mehitamata  
masinaruumis  
on  
alarmsüsteem,  
mis on  
võimalusel  
konstrueeritud  
nii, et üksikute  
elementide  
rikke korral  
tagatakse  
kontrollitava  
seadme  
ohutus, ning  
millel on  
järgmised  
funktsioonid:  
1) tagab  
helisignaali  
andmise  
keskjuhtimispuudis  
või peamasina  
juhtimiskohas  
ja iga signaali  
visuaalse  
näitamise

vastavas  
asukohas;  
2) on seotud  
mehaaniku  
kajuti ja  
messiga läbi  
selektorlüüti,  
et tagada side  
vähemalt  
ühega neist;  
3) mis tahes  
olukorra  
tekkimisel,  
mis nõuab  
vahitüürimehe  
tegutsemist või  
tähelepanu,  
annab sillas  
heli- ja  
visuaalalarmi;  
4) annab  
mehaaniku  
väljakutsesignaali,  
kui heli- ja  
visuaalsele  
alarmile  
ei pöörata  
ettenähtud  
aja jooksul  
tähelepanu.

(2)  
Alarmsüsteem  
on pidevalt  
varustatud  
elektrienergiaga  
ja peab  
normaalse  
elektrivarustuse  
katkemise  
korral  
automaatselt  
ümber lülituma  
varuelektrienergiaallikale.  
Elektrivarustuse  
katkemine  
alarmsüsteemis  
peab esile  
kutsuma  
vastava alarmi.

(3)  
Alarmsüsteem  
tagab enam  
kui ühe rikke  
üheaegse  
näitamise,  
kusjuures üks  
signaal ei tohi  
segada teise  
vastuvõttu.  
Alarm peab  
kestma seni,  
kuni see on  
vastu võetud,  
visuaalne  
näitamine

kuni rikke  
parandamiseni.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§

#### **55. Avariiseadmete paigutus reisilaeval**

Avarielektrienergiaallikad,  
tuletõrjepumbad,  
kuivenduspumbad  
(välja arvatud  
need, mida  
kasutatakse  
ruumide  
kuivendamiseks,  
mis asuvad  
vööripool  
rammvaheseinat),  
mis tahes  
statsionaarne  
tulekustutussüsteem  
ja muud  
avariiseadmed,  
mis on olulised  
laeva ohutuse  
seisukohalt,  
välja arvatud  
ankrupeli,  
ei või olla  
monteeritud  
vööripoole  
rammvaheseinat.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§

#### **56. Mehhanismide juhtimisseadmed**

(1) Pea- ja  
abimasinad,  
mis on olulise  
tähtsusega  
laeva liikumise  
ja ohutuse  
tagamiseks,  
peavad olema  
varustatud  
tõhusate  
vahenditega  
nende  
käitamiseks.

(2) Juhul kui  
on ette nähtud  
peamasina  
kaugjuhtimine  
sillast, kuid  
masinaruumis  
peetakse vahti,  
rakendatakse  
järgmisi  
nõudeid:  
1) mis tahes  
sõidutingimustes,

kaasa arvatud manööverdamisel, peab olema võimalik navigatsioonisillalt reguleerida kiirust, liikumissuunda ja sõukruvi sammu, kui laeval on reguleeritava sammuga sõukruvi; 2) iga sõukruvi käitamine peab toimuma juhtimisseadmega, mis on projekteeritud ja valmistatud nii, et selle käitamine ei nõua erilise tähelepanu pööramist mehhanismi tööparameetritele. Juhul kui on ette nähtud mitme sõukruvi üheaegne töö, võib nende juhtimine toimuda ühe juhtimisseadme abil; 3) peamasin peab olema varustatud hädaseiskamise seadmega, mis peab olema sõltumatu sillast asuvatest juhtimisseadmetest; 4) sillast peamasinale antud korraldused peavad kajastuma kas masinaruumi keskjuhtimispuulil või peamasina juhtimisplatvormil; 5) peamasina distantsjuhtimine peab olema võimalik üheaegselt ainult ühest asukohast. Vastastikku seotud juhtimiskohtade

kasutamine on keelatud. Igas juhtimiskohas peab olema indikaator, mis näitab, millisest asukohast toimub peamasina juhtimine. Juhtimise ümberlülitamist navigatsioonisilla ja masinaruumi vahel peab olema võimalik teostada ainult kas masinaruumist või masinaruumi keskjuhtimispuudist. Selle süsteemi koosseisu peavad kuuluma seadmed, mis väldivad ülemäärast koormuse muutumist juhtimise ümberlülitamisel ühest asukohast teise;

6) peab olema võimalik kaugjuhtimissüsteemi mis tahes osarikke korral peamasina kohalik juhtimine;

7) kaugjuhtimissüsteemi ehitus peab olema selline, et selle rikke korral antakse alarm. Sõukruvide pöörlemis suund ja kiirus peab jääma samaks, kuni minnakse üle kohalikule juhtimisele;

8) navigatsioonisillal peavad olema monteeritud näiturid fikseeritud sammuga sõukruvide puhul pöörlemiskiiruse

ja -suuna kohta ning pööratava labaga sõukruvide puhul pöörlemiskiiruse ja sammu kohta;

9) laeval kogumahutavusega 500 ja enam peab sillas ja masinaruumis olema alarm, mis osutab madalamale õhurõhule ja on seadistatud rõhule, millega on veel võimalik käivitada peamasinat. Juhul kui peamasina käivitamiseks on ette nähtud automaatkäivitus, peab ebaõnnestunud käivituste arv olema limiteeritud nii, et käivitamiseks vajalikku õhku jätkuks kohapealseks käivitamiseks;

10) juhul kui peamasinal ja sellega seotud seadmetel, kaasa arvatud peaelektrienergiaallikal, on erinev automatiseerimise või kaugjuhtimise tase ja need on keskjuhtimispuudis vahiteenistuse pideva järelevalve all, peavad seadmed ja nende juhtimiseadmed olema projekteeritud, seadistatud ja paigaldatud nii, et mehhanismide töö oleks sama ohutu ja kindel kui siis, kui need

asuvad vahetu  
järelevalve all.

(3)

Automaatkäivituse  
ja  
automaatjuhtimise  
süsteemide  
koosseisu  
peavad  
kuuluma  
seadmed  
automaatjuhtimissüsteemi  
käsitsi  
väljalülitamiseks.  
Süsteemi  
mis tahes  
osa rike ei  
tohi takistada  
selle käsitsi  
väljalülitamist.

§

### **57. Aurusüsteemid**

(1) Iga  
aurutoru ja  
sellega seotud  
armatuur,  
mida aur läbib,  
peavad olema  
seadistatud ja  
paigaldatud  
nii, et taluda  
maksimaalset  
võimalikku  
töörõhku.

(2) Tuleb ette  
näha seadmed  
iga aurutoru  
kuivatamiseks,  
et vältida  
ohtlikku  
hüdraulilist  
lööki.

(3) Juhul kui  
aurutorusse või  
sellega seotud  
armatuuri  
võib sattuda  
aur suurema  
survega  
allikast,  
siis tuleb  
paigaldada  
vastav  
reduktsioonklapp,  
kaitseklapp ja  
manomeeter.

§

### **58. Suruõhusüsteemid**

(1) Peavad  
olema  
seadmed,  
mis väldivad  
ülerõhku  
mis tahes  
süsteemi osas



ja ka seal, kus suruõhu lekke tõttu võivad veesärk või õhukompressor ja jahutite katted sattuda ohtliku ülerõhu alla. Kõik süsteemid peavad olema varustatud vastava seadmega rõhu alandamiseks.

(2) Kui peamasinaks efektiivse võimsusega 750 kW ja enam on sisepelemismootor, peavad selle peakäivitusseadmed olema vajalikul määral kaitstud leegi tagasilöögi ja plahvatuse vastu käivitustorustikus.

(3) Käivituskompressori kõik survetorud peavad suunduma otse õhuballoonidesse ja kõik õhuballoonide käivitustorud pea- ja abijõuseadmetele peavad olema paigaldatud eraldi kompressori survetorudest.

(4) Peavad olema rakendatud meetmed, et viia minimumi õli sattumise võimalus suruõhu- ja kuivendussüsteemi.

(5) Õhuballoonide hüdrauliline survekatsetus peab toimuma

vähemalt iga  
10 aasta järel.  
[RT I,  
20.11.2015,  
1- jõust.  
01.12.2015]

§

#### **59. Mürakaitse**

Tuleb  
rakendada  
meetmeid  
mehhanismide  
poolt  
tekitatud müra  
vähendamiseks  
masinaruumis  
kuni lubatava  
tasemini. Juhul  
kui on ette  
nähtud vaht  
masinaruumis  
ja kui müra  
ei õnnestu  
küllaldaselt  
vähendada,  
tuleb  
ülemäärase  
müra allikas  
eraldada  
või katta  
isolatsiooniga.  
Inimestele,  
kes peavad  
sellistesse  
ruumidesse  
sisenema,  
tuleb anda  
kõrvakaitsemed.

### **10.**

## **peatükk**

# **ELEKTRISEADMED**

§

#### **60. Üldnõuded**

(1) [Kehtetu  
- RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(2)

Elektriseadmes  
peab tagama:

1)  
elektrivarustuse  
laeva  
normaalseks  
käitamiseks ja  
elamistingimuste  
tagamiseks  
ilma  
avariielektrienergiaallika  
ressurssi  
arvestamata;  
2)  
elektrienergiaga

varustamise erinevate hädaolukorra tingimuste korral; 3) reisijate, laevapere ja laeva ohutuse seoses elektrivoolu kasutamisega.

§  
**61. Peaelektrienergiaallikas ja valgustussüsteem**

(1) Laev kogumahutavusega 75 ja enam, millel elektrienergia on ainukene energialiik, ja mida kasutatakse laeva ohutuse tagamise vajadusteks ja/või sõukruvi käitamiseks, peab olema varustatud kahe või enama generaatoragregaadiga, et ühe agregadi kasutusest väljamineku korral oleks võimalik tagada §-s 61 nimetatud vajadused. Laeval kogumahutavusega alla 75 on nõutud üks generaator ja akupatarei, mis peab tagama raadioseadmete, navigatsioonitulede ja avariivalgustuse elektrienergiaga varustamise.

(2) Elektrivalgustuse peasüsteem, mis on ette nähtud laeva selle osa valgustamiseks, mida normaalolukorras

kasutavad  
reisijad ja  
laevapere,  
peab  
saama toite  
peaelektrienergiaallikast.

(3)

Elektrivalgustuse  
peasüsteem  
peab olema  
selline, et  
tulekahju või  
muu õnnetuse  
puhul ruumis,  
kus asub  
peaelektrienergiaallikas  
ja selle juurde  
kuuluvad  
transformaatorid  
(kui need  
on olemas),  
aga samuti  
peajaotuskilp  
ja  
peavalgustuskilp,  
ei muutuks  
kasutamiskõlbmatuks  
elektrivalgustuse  
avariisüsteem.

(4)

Elektrivalgustuse  
avariisüsteem  
peab olema  
selline, et  
tulekahju  
või muu  
õnnetuse puhul  
ruumides,  
kus asub  
avariielektrienergiaallikas  
ja selle juurde  
kuuluvad  
transformaatorid  
(kui need  
on olemas),  
aga samuti  
avariijaotuskilp  
ja  
avariivalgustuskilp,  
ei muutuks  
kasutamiskõlbmatuks  
käsoleva  
paragrahviga  
ette nähtud  
elektrivalgustuse  
peasüsteem.

(5)

Peajaotuskilp  
peab  
võimalusel  
olema  
paigaldatud  
ühe  
peaelektrienergiaallika  
suhtes nii, et  
normaalne  
elektrivarustus  
võib saada  
häiritud ainult

tulekahju või mõne muu õnnetuse korral ruumis, kus asuvad generaatoragregaat ja jaotuskilp.

§

## 62. Avariielektrienergiaallikas

(1) Laev on varustatud autonoomse avariielektrienergiaallikaga koos avariijaotuskilbiga, mis asub kergesti ligipääsetavas ruumis ülalpool vaheseinte tekki, ja see ruum ei tohi olla A kategooria masinaruumi jätk või ruum, kus asuvad peaelektrienergiaallikas või peajaotuskilp.

(2) Avariielektrienergiaallikaks võib olla akupatarei, mis töötab ilma lisalaadimiseta või ülemäärase pingelanguseta, või generaator, mida käivitab sisepõlemismootor ja millel on sõltumatu kütusevarustus, ning kütuse leekpunkt ei tohi olla väiksem kui 43°C. Uue laeva ja ümber ehitatud laeva generaatoril peavad olema automaatsed käivitusseadmed, olemasoleva laeva generaatoril heakskiidetud käivitusseadmed. Kui avariielektrienergiaallikaks on generaator, nähakse ette

sellega seotud  
muundurusead.

(3)

Avariielektrienergiaallikat  
peab saama  
efektiivselt  
käitada, kui  
laeva kreen on  
kuni 22,5° ja  
laeva trimm  
tasakiiluga  
võrreldes 10°.  
Generaatorit  
saab käivitada  
mis tahes  
välistemperatuuri  
juures.  
Reisilaeval  
peab  
generaator  
käivituma  
automaatselt  
pärast  
peaelektrienergiaallika  
äralangemist.

(4)

Avariijaotuskilp  
asub  
võimalikult  
lähedal  
avariielektrienergiaallikale.

(5)

Avariielektrienergiaallikas  
on võimeline  
töötama  
vähemalt kuue  
tunni jooksul  
ja tagama  
samaaegselt  
elektrienergia:  
1) laeva  
avariikuivenduspumbale  
ja ühele  
tuletõrjepumbale;  
2)  
avariivalgustusel;  
3)  
navigatsioonituledele;  
4) kõikidele  
sidevahenditele;  
5)  
hädaolukorra  
alarmsüsteemile;  
6) tulekahju  
avastamise  
süsteemile;  
7) kõikidele  
seadmetele,  
mida  
kasutatakse  
signaalide  
andmiseks  
hädaolukorras,  
kui need on  
elektrilised ja  
saavad voolu  
peaelektrienergiaallikast;  
8)  
elektrijamiga

sprinklerpumbale,  
kui see on  
olemas;  
9) laeva  
signaallambile,  
kui selle toide  
on laeva  
peaelektrienergiaallikast.

(6)  
Avariivalgustus  
reisilaevas  
on tagatud  
päästevahendite  
tekil ja poordi  
taga, kõikides  
koridorides,  
trepikodades ja  
väljapääsukohtades,  
masinaruumides  
ja  
kontrolljaamades,  
sprinklerpumba  
ruumis,  
navigatsioonisillas  
ja  
kaardiruumis.

(7)  
Avariivalgustus  
kaubalaevas  
on tagatud  
päästevahendite  
tekil ja poordi  
taga, kõikides  
koridorides,  
trepikodades ja  
väljapääsukohtades,  
peamasinaruumis  
ja  
peageneraatorite  
ruumis,  
navigatsioonisillas  
ja  
kaardiruumis,  
tankeritel ka  
lastipumba  
ruumis.

(8)  
Avarielektrienergiaallikas  
on võimeline  
elektrienergiaga  
varustama  
poole tunni  
jooksul  
jõuajamiga  
käitatavaid  
veekindlaid  
uksi ja  
nende juurde  
kuuluvaid  
juhtimisseadmeid,  
näitureid ja  
hoiatussignaali  
elektrivõrke  
ning lõikes

5 nõutud  
valgustust.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§  
**63. Parvlaeva  
lisa  
avariivalgustus**

Lisaks §-  
s 62 nõutud  
avariivalgustusele  
peab  
parvlaeval  
olema:  
1) kõikides  
reisijate  
ruumides ja  
koridorides  
lisaelektrivalgustus,  
mis valgustab  
mis tahes  
kreeni  
tingimustes  
vähemalt  
kolme tunni  
jooksul, kui  
kõik muud  
elektrienergiaallikad  
ei ole  
töökorras.  
Valgustus  
peab olema  
selline, et  
evakuatsiooniteed  
oleks  
nähtavad.  
Lisavalgustuse  
energiaallikas  
peab  
koosnema  
akupatareist,  
mis asub  
valgusti sees ja  
mida vajadusel  
pidevalt  
laaditakse  
avariielektrikilbist.  
Alternatiivselt  
võib  
Transpordiamet  
lubada  
kasutada muid  
valgustusseadmeid,  
kui need on  
vähemalt sama  
efektiivsed.  
Täiendav  
valgustus peab  
olema selline,  
et iga lambi  
riike on kohe  
avastatav. Iga  
akupatarei  
tuleb asendada  
sõltuvalt nende  
kasutamise  
tähtajast;



2) kantavad laetavate patareidega lambid peavad asuma kõikides laevapere ruumide koridorides, puhkeruumides ja tööruumides, kus normaaltingimustes asutakse, sõltumata käesoleva paragrahvi punktis 1 nimetatud lisaelektrivalgustuse olemasolust.

#### § 64. Ettevaatusabinõud elektrienergia kasutamisel

(1) Elektrimootorite või -seadmete avatud metallosad, mis ei ole voolu all, kuid võivad sattuda rikke tõttu voolu alla, peavad olema maandatud, välja arvatud juhtudel, kui mootorid või seadmed:

- 1) on alalisvoolu toitega, mille pinget ei ületa 50 V, või vahelduvvoolu toitega, mille ruutkeskmine pinget ei ületa 50 V. Pinge saavutamiseks on keelatud kasutada autotransformatoreid;
- 2) on toitega läbi ohuistransformaatori ja mille pinget ei ületa 250 V, ning mis toidab ainult ühte tarbijat;
- 3) on konstrueeritud

kooskõlas  
kahekordse  
isolatsiooni  
põhimõtetega.

(2)

Elektriaparatuur  
peab olema  
paigaldatud  
ja seadistatud  
niii, et  
normaaltingimustel  
nende  
käitamine või  
puudutamine  
ei põhjusta  
vigastust.

(3)

Elektrikilpide  
küljed,  
tagakülg ja  
vajaduse  
korral esikülg  
peavad olema  
vastavalt  
kaitstud.  
Avatud  
elektrivoolu  
juhtivad  
osad, mille  
pinge maa  
suhtes ületab  
käesoleva  
paragrahvi  
lõikes 1  
nimetatud  
pinge, ei tohi  
olla lülitatud  
elektrikilbi  
esiküljel.  
Vajaduse  
korral tuleb  
paigaldada  
elektrikilbi  
esikülje ja  
tagakülje ette  
elektrivoolu  
mittejuhtivad  
matid või  
restid.

(4)

Maanduseta  
jaotussüsteemides  
tuleb ette näha  
seade, mis  
on võimeline  
jälgima  
maandusisolatsiooni  
taset ja andma  
heliga või  
valgusega  
märku  
ebanormaalselt  
madalast  
isolatsioonist.

(5)

Kõik  
kaablite  
metallist  
ümbrised ja

soomuskatted peavad olema maandatud ning sellised, et elektrivool saaks neid läbida.

(6) Kõik elektri kaablid ja juhtmestik, mis asuvad väljaspool seadmeid, peavad olema vähemalt sellist tüüpi, mis välistab leegi leviku mööda kaablit ja olema paigaldatud nii, et ei halveneks nende omadus välistada leegi levikut mööda kaablit.

(7) Kaablid ja juhtmestik, mis toidavad olulisi või avarielektrivõrke, valgustust, sisesidet või signalisatsiooni, peavad võimalusel olema monteeritud läbimata kambüüse, pesupesemisruume, A kategooria masinaruume ja nende sahte ning teisi kõrge tuleohtlikkusega piirkondi. Hädahäire ja üldteadete süsteemi kaablid, mis paigaldatakse pärast käesoleva määruse jõustumist, peavad olema kooskõlastatud Transpordiametiga. Kaablid, mis ühendavad tuletõrjepumpasid avarijaotuskilbiga ja kui need

läbivad kõrge tuleohtlikkusega piirkondi, peavad olema tulekindlat tüüpi. Võimalusel peavad kõik kaablid olema paigaldatud nii, et need ei muutuks kasutamiskõlbmatuks külgsuunas ruumis toimuva tulekahju ja vaheseina kuumenemise tõttu.

(8) Kaablid ja juhtmestik peavad olema paigaldatud ja kinnitatud nii, et vältida hõõrdumist või muid vigastusi. Kaablikingad ja juhtmete ühendused peavad olema sellised, et säiliks kaabli elektrilised, mehhaanilised, leegi levikut välistavad, ja kus vajalik, seal tulekindluse omadused.

(9) Iga eraldiseisev vooluring peab olema kaitstud lühihenduse ja ülekoormuse vastu.

(10) Valgustusseadmed peavad olema seadistatud nii, et välditakse temperatuuri tõusu, mis võib vigastada kaableid ja juhtmestikku ning põhjustada ümbritsevate materjalide ülekuumenemist.

(11) Akupatareid peavad olema paigaldatud

kaitstutena  
ilmastikumõjust  
ning ruumid,  
mida  
kasutatakse  
nende  
hoidmiseks,  
peavad  
olema selleks  
otstarbeks  
sobivalt  
konstrueeritud  
ning hästi  
ventileeritavad.  
Elektri-  
või muid  
seadmeid,  
mis võivad  
olla põlevate  
aurude  
süttimise  
allikaks, ei  
tohi paigaldada  
nendesse  
ruumidesse.

(12)

Elektrivoolu  
jaotussüsteemid  
peavad olema  
paigaldatud  
nii, et  
tulekahju mis  
tahes peamises  
vertikaalses  
tsoonis ei  
takistaks  
teistes  
tsoonides  
asuvate  
ohutust  
tagavate  
seadmete ja  
süsteemide  
tööd. See  
nõue loetakse  
täidetuks,  
kui pea- ja  
avariifidrid  
(toitejuhtmed),  
mis läbivad  
mis tahes  
tsooni, on  
paigaldatud nii  
horisontaal-  
kui ka  
vertikaalsuunal  
võimalikult  
kaugele  
üksteisest.

## **11.** **peatükk** **TÄIENDAVAD** **NÕUDED**

# PERIOODILISELT MEHITAMATA MASINARUUMILE

§

## 65. Üldnõuded

(1) Seadmed peavad tagama kõikides sõidutingimustes, kaasa arvatud manööverdamisel, laeva ohutuse sama taseme, mis mehitatud masinaruumis.

(2) Seadmete töökindluse tagamiseks tuleb regulaarselt, kindla kava järgi neid kontrollida.

(3) Laeva tunnistustel peab olema kanne, et laeva võib kasutada perioodiliselt mehitamata masinaruumiga

§

## 66. Tuleohutus

(1) Tuleb ette näha seadmed tule varajases staadiumis avastamiseks ja sellest alarmeerimiseks:

1) katelde õhuvarustuskanalis ja heitgaaside (suitsu) kanalis;  
2) peamasina läbipuhke traktis.

(2) Sisepõlemismootorid võimsusega 2500 kW ja enam või mille silindri diameeter on enam kui 300 mm, peavad olema varustatud karteris õliudu kontsentratsiooni anduritega või mootori

laagrite  
temperatuuri  
jälgijaga  
või muu  
samaväärse  
seadmega

§  
**67. Uputusevastane  
kaitse**

(1)  
Perioodiliselt  
mehitamata  
masinaruumi  
pilsikaevud  
peavad olema  
paigutatud ja  
jälgitavad nii,  
et avastada  
neisse vedelike  
kogunemine  
normaalse  
kreeni ja  
trimmi  
korral ning  
olema sellise  
suurusega,  
et mahutada  
mehitamata  
perioodi  
jooksul  
normaalsetes  
tingimustes  
kogunenud  
pilsivesi.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(2) Kui  
kuivenduspumbad  
on võimelised  
tööle hakkama  
automaatselt,  
tuleb ette näha  
seadmed, mis  
näitavad, kui  
sissetuleva  
vedeliku hulk  
ületab pumba  
tootlikkuse  
või kui pump  
lülitub tööle  
sagedamini,  
kui  
normaalselt.  
Automaatselt  
tööle  
hakkavate  
pumpade  
puhul  
tuleb erilist  
tähelepanu  
pöörata  
reostuse  
vältimisele.

(3) Allpool veeliini asuvate merevee sissevõtuavade ja väljavooluavade ning kuivendussüsteemi ežektorite klappide käitamisvahendid peavad asuma selliselt, et oleks küllaldaselt aega nende kasutamiseks vee sissevoolu korral, arvestades aega, mis kulub nendeni jõudmiseks ja nende käitamiseks.

§  
**68. Peamasina juhtimine sillast**

(1) Kõikides sõidutingimustes, kaasa arvatud manööverdamisel, peab olema võimalik täielikult juhtida sillast sõukruvi pöörete sagedust ja suunda ning pööratavate labadega sõukruvi puhul kruvi sammu.

(2) Iga sõukruvi distantsjuhtimine peab toimuma eraldi juhtimisorgani abil ja koos kõigi sellega seotud seadmete automaatse tööga, kaasa arvatud seadmed, mis väldivad peamasina ülekoormust.

(3) Peamasinad peavad olema varustatud hädaseiskamise



seadmega  
peamasina  
kiireks  
seiskamiseks  
navigatsioonisillalt,  
mis on  
sõltumatu  
käesoleva  
paragrahvi  
lõikes 2  
nimetatud  
süsteemist.

(4) Sillast  
antud  
korraldused  
peamasinale  
peavad olema  
nähtavad,  
vastavalt  
olukorrale, kas  
keskjuhtimispuudis  
või peamasina  
juhtimiskohal.

(5) Peamasina  
kaugjuhtimine  
peab olema  
võimalik  
üheaegselt  
ainult ühest  
asukohast, kus  
on lubatud  
kasutada  
vastastikku  
seotud  
juhtimisseadmeid.

Igal  
juhtimiskohal  
peab olema  
näitur, mis  
näitab,  
millisest  
kohast toimub  
peamasina  
juhtimine.  
Juhtimise  
ümberlülitamine  
peab olema  
võimalik  
ainult sillast ja  
keskjuhtimispuudist  
või peamasina  
juhtimiskohalt.  
Peavad olema  
ette nähtud  
vahendid, mis  
välistavad  
sõukruvi  
pöörete  
sageduse  
olulise  
muutuse  
juhtimise  
ümberlülitamise  
ajal.

(6) Peab olema ette nähtud võimalus peamasina juhtimiseks kohalikust juhtimiskohast automaat- või kaugjuhtimissüsteemi mis tahes osarikke korral.

(7) Peamasina kaugjuhtimissüsteemis peab olema ette nähtud alarm, mis signaliseerib süsteemi rikke korral.

(8) Sillas peavad olema järgmised näituriid:  
1) fikseeritud sammuga sõukruvi puhul – pöörlemiskiiruse ja -suuna näitur;  
2) reguleeritava sammuga sõukruvi puhul – pöörlemiskiiruse ja labade asetuse näitur.

(9) Peamasina ebaõnnestunud käivituste arv peab olema limiteeritud, et säilitada küllaldane käivitamiseks vajalik õhurõhk. Peab olema ette nähtud alarm, mis alarmeerib minimaalsest õhurõhust, mille puhul säilib peamasina käivitamise võimalus.

#### § 69. Side

Peavad olema ette nähtud sidevahendid kõnelemiseks keskjuhimispuudi või peamasina juhtimiskoha

ja silla ning  
mehaanikute  
kajutite vahel.

§

## 70. Alarmsüsteem

(1) Peab  
olema  
alarmsüsteem,  
mis osutab  
mis tahes  
tähelepanu  
nõudvale  
rikkele ja see  
peab:  
1) tagama  
helisignaali  
andmise  
keskjuhtimispuudis  
või peamasina  
juhtimiskohas  
ja iga signaali  
visuaalse  
näitamise  
vastavas  
asukohas;  
2) olema  
seotud  
mehaanikute  
kajutite ja  
messiga läbi  
selektorlüliti,  
et tagada side  
vähemalt  
ühega neist;  
3) mis tahes  
olukorra  
tekkimisel,  
mis nõuab  
vahitüürimehe  
tegutsemist või  
tähelepanu,  
andma sillas  
heli- ja  
visuaalalarmi;  
4) võimalusel  
olema  
konstrueeritud  
nii, et üksikute  
elementide  
rikke korral  
tagatakse  
kontrollitava  
seadme  
ohutus;  
5) andma  
mehaaniku  
väljakutsesignaali,  
kui heli- ja  
visuaalsele  
alarmile  
ei pöörata  
ettenähtud  
ajaperioodi  
jooksul  
tähelepanu.

(2)  
Alarmsüsteem peab olema pidevalt varustatud elektrienergiaga ja normaalse elektrivarustuse katkemisel automaatselt ümber lülituma reservelektrienergiaallikale. Elektrivarustuse katkumine alarmsüsteemis peab esile kutsuma vastava alarmi.

(3)  
Alarmsüsteem peab tagama enam kui ühe rikke üheaegse näitamise, kusjuures üks signaal ei tohi segada teise vastuvõttu. Alarm peab kestma seni, kuni see on vastu võetud, visuaalne näitamine aga kuni rikke parandamiseni.

§

## 71. Kaitstesüsteemid

Peavad olema kaitstesüsteemid, et mehhanismi või katla tõsise rikke korral, mis kujutab otsest ohtu, need automaatselt seiskuksid ja antakse alarm. Peajõuseadmete automaatne seiskamine võib toimuda ainult juhul, kui neid ähvardab tõsine vigastus, purunemine või plahvatus. Peavad olema visuaalsed seadmed, mis näitavad, et kaitstesüsteemid on sisse lülitatud. Kaitstesüsteemide lülitid peavad

olema  
eraldatud  
alarmsüsteemist.

§  
**72. Erinõuded  
mehhanismidele,  
kateldele ja  
elektriseadmetele**

(1) Peaelektrienergiaallikas

peab vastama  
järgmistele  
nõuetele:

1) kui  
elektrienergia  
saadakse ühelt  
generaatorilt,  
peab olema  
vastav seade,  
mis koormuse  
suurenedes  
automaatselt  
lülitab välja  
vähemtähtsad  
tarbijad ja  
varustab  
pideva vooluga  
seadmeid ja  
süsteeme, mis  
tagavad laeva  
liikumise,  
juhitavuse ja  
ohutuse;

2) kui  
elektrienergia  
saadakse  
mitmelt  
generaatorilt,  
mis töötavad  
üheaegselt ja  
on lülitatud  
paralleelselt,  
peab olema  
seade, mis ühe  
generaatori  
väljalülitumisest  
tingitud  
koormuse  
suurenedes  
automaatselt  
lülitab välja  
vähemtähtsad  
tarbijad ja  
varustab  
pideva vooluga  
seadmeid ja  
süsteeme, mis  
tagavad laeva  
liikumise,  
juhitavuse ja  
ohutuse.

(2) Kui on  
vaja kasutada  
reservis  
asuvaid

mehhanisme, mis on vajalikud laeva liikumise, juhitavuse ja ohutuse tagamiseks, peab olema ette nähtud nende seadmete automaatne ümberlülitumine.

(3) Automaatjuhtimine peab olema selline, et süsteemid, mis tagavad pea- ja abimehhanismide töö, toimiks vajalike automaatseadmete abil.

(4) Automaatsel ümberlülitamisel peab olema antud vastav alarm.

(5) Alarmsüsteem peab hõlmama kõiki tähtsaid rõhu-, temperatuuri-, vedelike taseme- ja muid tähtsaid parameetreid.

(6) Peab olema keskne juhtimiskoht, kus vastaval paneelil on kõik vajalikud alarmid.

(7) Kui peajõuseadmeks on sisepõlemismootor, peavad olema seadmed, mis tagavad käivitusõhu rõhu nõutud tasemel.

## **12. peatükk PEELESTIK, ANKRU- SILDUMIS-**

# JA PUKSIIRSEADMED

## § 73. Peelestik ja taglas

(1) Peelestik, seisev ja jooksev taglas peavad tagama lastimis- ja teiste laevatööde mugava ja ohutu läbiviimise ning signaallampide, antennide ja teiste vahendite kindla kinnituse peelestikule.

(2) Seisev taglas peab olema pingul. Seisva taglase alumises osas peab asuma talrep, millel on pidur.

## § 74. Ankruseadmed

(1) Laeval kogumahutavusega 75 ja enam, kus ehituslikult on ette nähtud ankruseadmed, peab olema 2 vööriankrut, ankruketid või -trossid, pidurid ankrute kinnitamiseks käigus, vahendid ankruketi kinnitamiseks ketikastis ja selle kiireks vabastamiseks, ankruklüüsid, jõuajamiga ankrupeli või -kepsel koos piduritega.  
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

(2) Laeval kogumahutavusega alla 75 võib olla käsiajamiga ankrupeli või -kepsel või need võivad üldse puududa, kui ankru hiivamiseks on võimalik kasutada muid jõuajamiga seadmeid.

(3) Laeval kogumahutavusega alla 20 statsionaarseid ankruseadmeid ei nõuta, kuid laeval peab olema võimalus ankrusse jääda.

(4) Ankrupeli või -kepsliga, mis on jõuajamiga, peab saama üheaegselt hiivata kaht ankrut, mis ei ole põhjas, sügavuselt 45 m kiirusega vähemalt 8 m/min ja üht ankrut kiirusega vähemalt 12 m/min.  
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

(5) Käsiajamiga ankrupelil peab olema pidur, millega välditakse ankruketi viiramist ankru hiivamisel.

(6) Ankruketi kaliiber peab vastama ankrupeli või -kepsli trumli pesa mõõtudele.

(7) Ankruketi lülid tuleb asendada:  
1) lüli diameetri



kulumisel 10%  
või enam;  
2) pragude  
või rebendite  
olemasolul;  
3) kontraforši  
puudumisel  
või  
logisemisel.

(8) Laeval,  
kus ehituslikult  
puuduvad  
ankruseadmed,  
peab olema  
võimalus  
ankrusse jääda.

## § 75. Sildumisseadmed

(1)  
Sildumisseadmed  
peavad olema  
seisukorras,  
mis tagavad  
kiire ja ohutu  
sildumise.

(2) Pollerid,  
kiibid ja  
klüüsid peavad  
olema ilma  
pragudeta.  
Sildumisotstena  
kasutatavad  
terasrossid ei  
tohi olla jäigad  
ja nendel  
ei tohi olla  
katkenud traate  
10% või enam  
trossi pikkusel,  
mis on võrdne  
8 diameetriga.

(3) Kiibid,  
kiibi rullid,  
pollarid,  
klüüsid ja  
piitengid  
peavad olema  
ilma sügavate  
kraabeteta.  
Kiibi rullid  
peavad vabalt  
pöörlema.

(4) Trossi  
poolid  
peavad vabalt  
pöörlema.

## § 76. Puksiirseadmed

(1)  
Puksiirseadmed

peavad olema seisukorras, mis tagavad kindla ja ohutu pukseerimise.

(2)

Puksiirtrossi kinnitus peab välistama selle iseenesliku lahtituleku, kuid vajadusel tagama selle kiire ja ohutu lahtiandmise.

(3)

Vedurlaeval peab olema vööris ja ahtris statsionaarne pehme venderkaitse.

### **13. peatükk PÜSTUVUS JA UPPUMATUS**

[RT I,

20.11.2015,

1- jõust.

01.12.2015]

§

#### **76<sup>1</sup>. Püstuvuse kriteeriumid**

(1) Laeva staatilise püstuvuse diagrammi pindala, mis jääb taastava õla (GZ kõver) alla, ei või olla väiksem kui:

1) 0,055 meeter-  
radiaani kuni  
kaldenurgani  
30°;

2) 0,09 meeter-  
radiaani  
kaldenurgani  
40° või  
sukeldumisnurgani  
ehk  
kaldenurgani,  
mille  
puhul kere,  
pealishitise  
või tekimaja  
mis tahes

avauste,  
mis ei ole  
ilmastikukindlalt  
suletavad,  
alumise serv  
läheb vette,  
kui see nurk  
on väiksem  
kui 40°.  
Nimetatud  
kriteeriumi  
kohaldamisel  
ei arvestata  
väikeseid  
avasid, mille  
kaudu puudub  
võimalus  
progresseeruvaks  
uputuseks;  
3) 0,03  
meeter-  
radiaani  
kaldenurkade  
30° ja 40°  
vahel või  
kaldenurga  
30° ja  
sukeldumisnurga  
vahel, kui see  
on väiksem  
kui 40°.

(2) Laeva  
püstiasendi  
taastav õlg  
peab olema  
vähemalt  
200 mm  
kaldenurgal  
30° või enam.

(3)  
Maksimaalne  
taastav õlg  
peab olema  
kaldenurgal  
eelistatavalt  
30°, kuid mitte  
väiksemal  
kui 25°-sel  
kaldenurgal.

(4) Laeva  
algetatsentriline  
kõrgus peab  
olema mitte  
vähem kui  
150 mm ning  
kalalaeval 350  
mm.

(5) Alla 24  
m pikkusega  
tekiga laeva  
püstuvus  
peab vastama  
järgmistele  
kriteeriumitele:

1)  
maksimaalne  
taastav  
õlg (GZ  
kõver) peab  
kaldenurgal  
30° olema  
vähemalt 230  
mm;  
2) staatilise  
püstuvuse  
diagrammi  
loojangunurk  
peab olema  
vähemalt 55°.

(5<sup>1</sup>) Alla 24  
m pikkusega  
tekiga  
kalalaeva  
püstuvus peab  
lisaks lõikes  
5 toodud  
nõuetele  
vastama  
järgmistele  
kriteeriumitele:  
1) tekil asuva  
pakkimata kala  
kaalust või  
liikuvusest  
mõjutatud  
algetatsentriline  
kõrgus  
peab olema  
vähemalt 500  
mm;  
2) laeva  
püstuvus, kui  
lastiruumi luuk  
on avatud ja  
püügivahendid  
on tekil, peab  
olema selline,  
et laeva  
kaldenurk  
kalakoti  
tõstmisel ei  
ületaks 10° või  
nurka, mille  
pühul tekk  
läheb parda  
juures vette.  
Nimetatud  
tingimuse  
täitmise  
korral võib  
algetatsentriline  
kõrgus olla  
vähemalt 350  
mm.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

(6) Tekita  
laeva püstuvus  
peab olema  
selline, et  
kallutava  
kaldemomendi

mõjul laeva kaldenurk ei ületaks 12°. Kaldemomendi suurus määratakse järgmise valemi järgi:

$M_k = (0,2 + 0,075 N) * B/2$  (tm), kus:  
N – lubatud inimeste arv (laevapere suurus) ja  
B – tekita laeva laius.

(7) Reisilaeva kreeni nurk ei tohi ületada 10° kõigi reisijate kogunemisel ühele pardale ning 12° kõigi reisijate kogunemisel ühele pardale laeva pöördel (tsirkulatsioonil).

(8) Kui käesoleva paragrahvi lõigetes 1–7 nimetatud nõuete täitmiseks on ette nähtud ballast, peab selle liik ja paigutus olema kooskõlastatud Transpordiametiga.

(9) Transpordiameti kooskõlastuseta on keelatud püsiballasti eemaldamine.

## § 76<sup>2</sup>. Püstuvuse informatsioon

(1) Laeval kogumahutavusega 20 ja enam peab olema püstuvuse informatsioon.

(2) Kooskõlastatult Transpordiametiga

peab kauba- ja reisilaeva püstuvuse kohta olema laeva püstuvuse informatsioonis kajastatud vähemalt järgmine teave:  
1) väljumine sadamast täislastis ning 100% kütuse ja muude varudega;  
2) saabumine sadamasse täislastis, 10% kütuse ja varudega;  
3) lahkumine sadamast ballastis, lastita ning 100% kütuse ja varudega;  
4) saabumine sadamasse ballastis, lastita ning 10% kütuse ja varudega.

§

### 76<sup>3</sup>. Kreenikatse

(1) Laeval kogumahutavusega 20 ja enam, peab olema kreenikatsega välja arvestatud tühja laeva kaal ja raskuskeskme koordinaadid. [RT I, 09.04.2024, 2- jõust. 12.04.2024]

(2) Kui laeval on toimunud ümberehitus või ümberseadistamine, mis mõjutab tühja laeva kaalu või raskuskeskme koordinaate käesoleva paragrahvi lõikes 3 viidatud mahus, tuleb laevale teha uus kreenikatse

ning  
muudatud  
kajastada  
enne laeva  
kasutusele  
võtmist  
püstuvuse  
informatsioonis.

(3) Vähemalt  
iga kümne  
aasta järel  
tuleb laeval  
läbi viia  
tühja laeva  
veeväljasurve  
ja  
raskuskeskme  
pikisuunalise  
asukoha  
kontroll.  
Kui tühja  
laeva kaal on  
muutunud  
enam kui 2%  
esialgsest  
kaalust või  
raskuskeskme  
asukoha  
pikisuunaline  
muutumine  
ületab  
1% laeva  
pikkusest,  
tuleb teha  
kreenikatse  
ning  
muudatud  
kajastada  
enne laeva  
kasutusele  
võtmist  
püstuvuse  
informatsioonis.

(4) Käesoleva  
paragrahvi  
lõikes 3  
nimetatud  
kontroll tuleb  
üle 24 meetri  
pikkusel  
reisilaeval läbi  
viia vähemalt  
iga viie aasta  
järel.

§  
**76<sup>4</sup>. Veekindlate  
osade  
markeerimine,  
perioodiline  
kätamine ja  
kontroll**

(1) Kõiki  
merel  
kasutatavaid

veekindlaid  
uksi peamistes  
põikivaheseintes  
käitatakse iga  
päev.

(2) Kõiki  
veekindlaid  
uksi ja  
nende juurde  
kuuluvaid  
mehhanisme  
ja nädikuid  
ning kõiki  
ventiile, mille  
sulgemine  
on vajalik  
vaheruumi  
veekindluse  
tagamiseks  
või mida  
kasutatakse  
avariiolukorras  
vedelike  
põikisuunas  
juhtimiseks  
kreeni  
vähendamisel,  
tuleb merel  
perioodiliselt  
kontrollida  
vähemalt üks  
kord nädalas.

(3) Käesoleva  
paragrahvi  
lõikes 2  
nimetatud  
ventiilid,  
uksed ja  
mehhanismid  
tuleb vastavalt  
markeerida, et  
tagada nende  
nõuetekohane  
kasutamine  
maksimaalse  
ohutusega.  
[RT I,  
20.11.2015,  
1- jõust.  
01.12.2015]

§  
**76<sup>5</sup>. Püstuvuse  
lisakriteeriumid  
kalalaevadele  
pikkusega  
24 meetrit ja  
enam**

(1) Põhja  
Atlandi  
piirkonnas  
kalastava laeva  
püstuvuse  
informatsioonis  
tuleb ette  
näha järgmist  
jäätumist:  
1) 30 kg/  
m<sup>2</sup> jääd



avatud tekil ja  
ülekäigusildadel;  
2) 7,5

kg/m<sup>2</sup>;jääd  
projekteeritud  
vertikaalpindadel  
mõlemal  
pardal ülalpool  
veepinda.

(2) Pindade  
arvel, mille  
moodustavad  
reelingud,  
peeestik  
(välja arvatud  
mastid)  
ja taglas,  
suurendatakse  
jäätuvate  
projekteeritud  
vertikaalpindade  
suurust 5%  
võrra ja  
staatilisi  
momente 10%  
võrra.

(3) Seineritel  
tuleb  
püstuvuse  
arvutamisel  
arvesse võtta  
ülalnimetatud  
jäätumist  
ka siis, kui  
seiner lahkub  
kalastuspiirkonnast  
püügivahenditega,  
ilma saagita ja  
30% kütuse,  
vee jms  
varudega.

(4) Laeval,  
mis kalastab  
väga tiheda  
triivjää  
piirkonnas  
põhja pool  
paralleelist  
63° N ja  
meridiaanide  
28° W ja 11°  
W vahel, tuleb  
püstuvuse  
informatsioonis  
ette näha  
järgmist  
jäätumist:  
1) 40 kg/  
m<sup>2</sup>avatud  
tekil ja  
ülekäigusildadel;  
2) 10 kg/  
m<sup>2</sup>projekteeritud  
vertikaalpindadel

mõlemal  
pardal ülalpool  
veepinda.

(5)

Läänemeresel  
kalastava laeva  
püstuvuse  
informatsioonis  
tuleb ette  
näha järgmist  
jäätumist:  
1) 15 kg/  
m<sup>2</sup> jääd  
avatud tekil ja  
ülekaigusildadel;  
2) 7,5  
kg/m<sup>2</sup> jääd  
projekteeritud  
vertikaalpindadel  
mõlemal  
pardal ülalpool  
veepinda.

(6)

Laeval,  
mis kalastab  
jäätumise  
piirkonnas,  
peab olema  
võimalik  
eemaldada  
jääd laeva  
konstruktsioonidelt  
kõigi  
võimalike  
vahenditega,  
kas sulatades  
jääd kuuma  
vee, auru või  
kemikaalidega  
või jääd lahti  
raiuades. Laev  
peab olema  
varustatud  
vastavate  
voolikutega ja  
kemikaalidega.  
Jää raiumiseks  
tuleb laev  
varustada  
puuhaamrite,  
kangide,  
kirveste,  
metallkühvlite,  
lumelabidatega  
jne,  
arvestusega  
vähemalt igale  
laevapere  
liikmele üks  
tööriist, kuid  
laeval ei pea  
olema üle 12  
tööriista jää  
raiumiseks.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

§  
**76<sup>6</sup>. Lisaohutusnõuded**  
**kalalaevadele**  
**pikkusega**  
**24 meetrit ja**  
**enam eriliste**  
**püügiviiside**  
**korral**

(1)  
Kalalaevadel  
pikkusega  
24 meetrit ja  
enam, mis  
tegelevad  
eriliste  
püügiviisidega  
nagu  
traalimine  
pardast  
väljaulatuvate  
poomidega,  
mille puhul  
laevale  
mõjuvad  
lisajõud, tuleb  
suurendada  
§ 76<sup>1</sup> lõigetes  
1–4 esitatud  
nõudeid  
järgmiselt:  
1) staatilise  
püstuvuse  
diagrammi  
pindala  
suurendatakse  
20% võrra;  
2)  
metatsentriline  
kõrgus  
peab olema  
vähemalt 500  
mm.

(2) Lõike  
1 punkti 1  
kohaldatakse  
ainult nendele  
laevadele,  
mille  
peamasina  
võimsus  
kilovattides  
ei ületa  
järgnevates  
valemities  
toodud  
suurust:  
 $N = 0,6 L^2$   
laevadele  
pikkusega 35  
m või vähem  
ning  
 $N = 0,7 L^2$   
laevadele  
pikkusega 37

m või enam,  
kus  
L on laeva  
kogupikkus  
(vahepealse  
pikkusega  
laevade  
koefitsient  
L jaoks  
määratakse  
interpoleerimisega  
0,6 ja 0,7  
vahel).

(3) Kui  
peamasina  
võimsus  
ületab lõikes 2  
toodud valemi  
kohaselt  
väljaarvestatud  
võimsust,  
suurendatakse  
lõike 1 punktis  
1 toodud  
protsenti  
proportsionaalselt  
võimsuse  
suurenemisega.

(4) Poomide  
kaldenurk  
stabiilsuse  
arvutamisel  
horisontaalpinna  
suhtes võib  
olla kuni 45°.  
[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]

## § 77. Rakendussätted

(1) Laev tuleb  
viia vastavusse  
käesoleva  
määruse  
nõuetega  
pärast määruse  
jõustumist  
esimeseks  
iga-aastaseks  
ülevaatuseks

(1<sup>1</sup>) Laev  
tuleb viia  
vastavusse  
käesoleva  
määruse 1.  
detsembril  
2015. a  
jõustunud  
tingimustega  
esimeseks iga-  
aastaseks või  
täisülevaatuseks  
pärast  
nimetatud  
muudatuste  
jõustumist.

[RT I,  
20.11.2015,  
1- jõust.  
01.12.2015]

(2)  
Eesmärgiga  
lihtsustada  
laevaõnnetuste  
juurdlust,  
peab reisilaev  
reisijate  
arvuga 200 ja  
enam, olema  
varustatud  
VDR-iga 1.  
jaanuariks  
2004. a.

(3) [Kehtetu  
–RT I,  
20.11.2015,  
1- jõust.  
01.12.2015]

<sup>1</sup>Euroopa  
Liidu nõukogu  
11. detsembri  
1997. a  
direktiivi  
97/70/EÜ  
(EÜT L 034,  
09.02.1998,  
lk 1–29) ja  
seda muutvate  
komisjoni 18.  
märtsi 1999.  
a direktiivi  
1999/19/EÜ  
(EÜT L 083,  
27.03.1999,  
lk 48–49),  
komisjoni 25.  
aprilli 2002.  
a direktiivi  
2002/35/EÜ  
(EÜT L 112,  
27.04.2002,  
lk 21–33),  
Euroopa  
Parlamendi  
ja nõukogu  
5. novembri  
2002. a  
direktiivi  
2002/84/EÜ  
(EÜT L 324,  
29.11.2002,  
lk 53–58)  
ning Euroopa  
Parlamendi ja  
nõukogu 11.  
märtsi 2009. a  
määruse (EÜ)  
nr 219/2009  
(ELT L 87,  
31.03.2009, lk  
109–154).

[RT I,  
09.04.2024,  
2- jõust.  
12.04.2024]