

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

Majandus- ja kommunikatsiooniminister
määrus
terviktekst
12.04.2024
15.06.2025
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	RT I, 20.11.2015, 1	01.12.2015
18.05.2022	RT I, 24.05.2022, 1	27.05.2022; määruses on läbivalt asendatud sõnad „Veeteede Amet“ sõnaga „Transpordiamet“ vastavas käändes
03.04.2024	RT I, 09.04.2024, 2	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 täitmisest 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 75–76⁴ 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 merealasid 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;
- 1¹) 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]
- 2¹) 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;

7¹) 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);

10¹) 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]

10²) 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]

10³) 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).

§ 3¹. 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]

§ 6¹. 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) meresõiduohutuslase 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]

(1¹) 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]

(1²) 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]

(1³) Ainult Tallinna laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonnas sõitev laev on § 9 lõike 1 punktis 7 ja lõikes 1¹ 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 ¹	x ¹		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

¹) 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]

§ 16¹. 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]

§ 16². 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.	Vurrikompass	–	–	–	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]

§

**19¹. 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 navigatsioonisillas;

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]

**§ 23¹. 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, riigihaldusüksandeid 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
tööruumidest
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]

§

**30¹. 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
säratud, 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]

§ 31¹. 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 paadi mis 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
kõivitusüsteemiga.

(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. Müra 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 m³ 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 veejoa 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.
Hoiatussignalsatsioon
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
vertikaaltsoonis.

(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
vertikaaltsoonis
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 avari-
hingamisaparaadid
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 tuletõrjevoolikud 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.
Käsivahtkustuti
maht on
vähemalt
ühiksa
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 ²	
b)	15 m ² 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
tähtsuse
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 (kemikaalitankeer), 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
tehakse
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
küllastada
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, TREENINGJUHEHD, 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
töõruumides.

(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,
lisajoogivesi,
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 säratule
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 veeskamisseadmetest;

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]

**§ 44¹. 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]

§
44². 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]

§ 44³. 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 m³
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. Kuivendusseadmed

(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 piigateid, 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 juhtimispuldis 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 sillast.
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
rammvaheseinal),
mis tahes
statsionaarne
tulekustutussüsteem
ja muud
avariiseadmed,
mis on olulised
laeva ohutuse
seisukohalt,
välja arvatud
ankrupeli,
ei või olla
monteeritud
vööripoole
rammvaheseinal.
[RT I,
09.04.2024,
2- jõust.
12.04.2024]

§

56. Mehhanismide juhtimiseadmed

(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 navigatsioonisillal 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 juhtimiseseadmed 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 sise põlemismootor, 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
paragrahvi ga
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 pinge ei ületa 50 V, või vahelduvvoolu toitega, mille ruutkeskmise pinge ei ületa 50 V. Pinge saavutamiseks on keelatud kasutada autotransformatoreid;
- 2) on toitega läbi ohuustransformaatori ja mille pinge 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 avariielektrivõrke, 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 avariijaotuskilbiga 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
pühul
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 distantsjuhtimise 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 signaleerib 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 katkemine 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]

§

76¹. 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,
alumine 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°.

(5¹) 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.

§ 76². 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.

§

76³. 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.

§
**76⁴. Veekindlate
osade
markeerimine,
perioodiline
kätamine ja
kontroll**

(1) Kõiki
merel
kasutatavaid

veekindlaid
uksi peamistes
põikvaheseintes
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]

§
**76⁵. Püstuvuse
lisakriteeriumid
kalalaevadele
pikkusega
24 meetrit ja
enam**

(1) Põhja
Atlandi
piirkonnas
kalastava laeva
püstuvuse
informatsioon
tuleb ette
näha järgmist
jäätumist:
1) 30 kg/
m² jääd

avatud tekil ja
ülekäigusildadel;
2) 7,5

kg/m²;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/
m²avatud
tekil ja
ülekäigusildadel;
2) 10 kg/
m²projekteeritud
vertikaalpindadel

mõlemal
pardal ülalpool
veepinda.

(5)

Läänemeresel
kalastava laeva
püstuvuse
informatsioonis
tuleb ette
näha järgmist
jäätumist:
1) 15 kg/
m² jääd
avatud tekil ja
ülekaigusildadel;
2) 7,5
kg/m² 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]

§
76⁶. 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
§ 76¹ 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
valemites
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

(1¹) 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]

¹Euroopa
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]