

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

Majandus- ja kommunikatsiooniminister
määrus
terviktekst
01.12.2015
Hetkel kehtiv
RT I, 20.11.2015, 3

Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded ning ohutusnõuded

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

Vastu võetud 29.09.2003 nr 233

[RTL 2003, 106, 1623](#)

jõustumine 13.10.2003

Muudetud järgmiste aktidega

Vastuvõtmine
13.11.2015

Avaldamine
[RT I, 20.11.2015, 1](#)

Jõustumine
01.12.2015

Määrus kehtestatakse «[Meresõiduohutuse seaduse](#)» § 19 lõike 6 alusel.

1. peatükk ÜLDSÄTTED

§ 1. Reguleerimisala

(1) Määrus sätestab seadistamise ja varustamise nõuded klassifitseerimata laevadele (edaspidi *laevad*).

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

(3) Klassifitseerimata kalalaevadele pikkusega 24 m ja enam rakendatakse käesoleva määruse nõudeid majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. detsembri 2004. a määruses nr 222 „Kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid” sätestatud eristustega.

[[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015](#)]

(4) Klassifitseerimata kohaliku rannasõidu reisilaevadele pikkusega 24 m ja enam rakendatakse käesoleva määruse nõudeid majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. märtsi 2005. a määruses nr 30 „Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm” sätestatud erisustega.

[[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015](#)]

§ 2. Mõisted

Käesoleva määruse tähenduses on:

- 1) kaubalaev – laev, mis ei ole reisi- ega kalalaev;
- 2) tanker – kaubalaev, mis on konstrueeritud või kohaldatud vedellastide veoks;
- 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 paika 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);
- 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) rahvusvaheline reis – reis, mille sihtkohaks on välisriigi sadam;
- 9) varjupaik – sadam või mõni teine koht, kus laev võib varjuda seadmata ohtu laeva, sellel olevaid reisijaid ja laevaperet;
- 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) tähttrükkimise telegraaf – automaatne telegraafitehnika, mis vastab rahvusvahelise raadiokonsultatiivgrupi (CCIR) soovitudele;
- 13) tavaraadioside – ametliku ja eraraadiokorrespondentsi edastamine, välja arvatud raadio teel edastatavad häda-, kiir- ja ohutusteaded;
- 14) meresõiduohutusala informatsioon – laevadele edastatavad navigatsioonilised või meteoroloogilised hoiatused, ilmatedad ja muud meresõiduohutust puudutavad teated;
- 15) polaarorbiitidel asuvate satelliitide teenistus – polaarorbiitidel asuvate satelliitide süsteem, mis võtab vastu ja kannab üle satelliit-EPIRB hädahäireid ning kindlustab nende asukoha määramise;
- 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 VHF kaldaraadiojaamaga koos ööpäevaringse DSC hädahäire edastamise võimalusega;
- 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, väljaspool merealasid A1 ja A2, kus side tagatakse INMARSAT'i geostatsionaarsete sidesatelliitidega koos pideva hädahäire edastamise võimalusega;
- 20) mereala A4 – ülejäänud ala väljaspool alasid A1, A2 ja A3;
- 21) avalike teadete süsteem – reisijatele ja/või laevapererele 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]
- 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;
- 8) GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) – merehüda ja -ohutuse ülemaailmne süsteem;
- 9) GPS (*Global Positioning System*) – globaalne kohamääramise süsteem;
- 10) HF (*High Frequency*) – lühilaine (4–27,5 MHz);
- 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).

§ 4. Laevade jaotamine sõidupiirkonna järgi klassideks

Kehtestatud sõidupiirkonna järgi jaotatakse laevad järgmistesse klassidesse:

- 1) klass I – piiramatu sõidupiirkond;

- 2) klass II – laev ei eemaldu enam kui 200 miili varjupaigast ja vahemaa lähtesadama ja planeeritud sihtsadama vahel ei ületa 600 miili;
- 3) klass III – lähireisid – laev ei eemaldu enam kui 50 miili varjupaigast, Läänemerel piiranguta;
- 4) klass IV – kohalik rannasõit;
- 5) klass V – laevatatavad siseveekogud.

§ 5. Olemasolev laev

Olemasolev laev peab lisaks käesoleva määruse nõuetele vastama nõuetele, mis kehtisid nende projekteerimise, ehitamise (ümberehitamise) ja seadistamise (ümberseadistamise) ajal ja mis ei ole vastuolus käesoleva määruse nõuetega ja käesolevas määruuses esitatud seadistamise ja varustamise nõuetele.

§ 6. Nõuded seadmetele ja ohutusvarustusele

Pärast käesoleva määruse jõustumist laevale paigaldatavad seadmed ja varustus peavad vastama «Meresõiduohutuse seaduse» § 19 lõike 4 alusel kehtestatud laevade ohutusvarustusele esitatavatele nõuetele.

2. peatükk RAADIOSEADMED

§ 7. Funktsionaalsed nõuded

(1) Merel olevallaeval peab olema tagatud:

- 1) välja arvatud käesoleva määruse § 10 lõike 1 punktis 1 ja § 12 lõike 1 punktis 4 nimetatud juhtudel, hädahäire edastamine suunal «laev–kallas» vähemalt kahe erineva ja üksteisest sõltumatu seadmega, millest kumbki kasutab erinevat raadiosideviisi;
- 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 3. peatüki § 19 lõigetega 11 ning 12;
- 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 keskkonningimuste eest;
- 4) omama alalist töökindlat alalisvoolu valgusallikat, mis tagab raadioseadme juhtpaneeli küllaldase valgustuse, olles sõltumatu laeva pea- ja avariielektrienergia allikatest;
- 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 raadiotelefoniga 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) INMARSAT EGC süsteemi meresõiduohutuse informatsiooni vastuvõtjaga, kui laev sõidab selle süsteemi kattealal ja kus NAVTEX teenistus puudub. Seadet võib asendada lühilaine tähttrükkimise telegraafia, kui sellega on võimalik vastu võtta meresõiduohutuse informatsiooni ja kui laev sõidab ainult taolise teenuse piirkonnas;

7) satelliit-EPIRB-iga, millega saab edastada hädahäiret polaarorbiidil asuva satelliitsüsteemi kaudu sagedusribas 406 MHz. Nimetatud satelliit-EPIRB peab olema selline, 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, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

(1¹) Kõikidel reisilaevadel peab kohas, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine, asuma sidevahendid kahepoolseks sideks otsingute ja päästmise olukorras lennundussagedustel 121,5 MHz ja 123,1 MHz.

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

(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 Rahvusvahelise Telekommunikatsiooni Liidu põhikirja ja konventsiooni raadioeeskirja lisa 16 nõuetele.

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

§ 10. Raadioseadmed – mereala A1

(1) Lisaks §-s 9 loetletud raadioseadmetele, peab laev, mis sõidab ainult merealas A1, olema varustatud ühega alljärgnevatest raadioseadmetest, millega saab kohast, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine, edastada hädahäiret suunal «laev–kallas»:

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

1) VHF raadioseadmega, kasutades DSC-d;

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

2) polaarorbiidil asuva satelliitsüsteemi kaudu sagedusel 406 MHz töötava raadioseadmega. Seda nõuet võib täita § 9 lõike 1 punktis 7 nimetatud EPIRB-iga, paigaldades selle kas koha lähedale, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine või sealt seda distantsjuhtimisega aktiveerides;

3) MF sagedusribas töötava raadioseadmega, kasutades DSC-d, kui laev sõidab DSC-ga varustatud MF kaldaraadiojaama levialas;

4) HF sagedusribas töötava raadioseadmega, kasutades DSC-d;

5) geostatsionaarse INMARSAT satelliitsüsteemi kaudu töötava raadioseadmega. Seda nõuet võib täita INMARSAT maapealse laevajaama abil.

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

(2) Paragrahvi 9 lõikes 1 nimetatud VHF raadioseade peab võimaldama teostada raadiotelefoniga tavaraadiosidet.

(3) Laeval, mis sõidab ainult merealas A1, võib § 9 lõike 1 punktis 7 nimetatud satelliit-EPIRB-i asemel olla EPIRB:

1) mis peab olema võimeline töötama hädahäireks VHF 70. kanalil DSC-ga ja asukoha määramiseks SART-iga sagedusribas 9 GHz;

2) mida üks inimene saab käsitsi maha võtta ja kanda päästepaati või -parve;

3) mis on paigaldatud kergesti ligipääsetavasse kohta;

4) mis laeva uppumise korral tõuseb veepinnale ja automaatselt aktiveerub;

5) mida saab käsitsi aktiveerida.

§ 11. Raadioseadmed – merealad A1 ja A2

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

(1) Lisaks §-s 9 loetletud raadioseadmetele, peab laev, mis sõidab merealades A1 ja A2, olema varustatud:

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

1) ühe MF raadioseadmega, mis on suuteline töötama saatjana ja vastuvõtjana häda- ja ohutuseside tagamisel sagedustel 2187,5 kHz (kasutades DSC-d) ja 2182 kHzn (kasutades raadiotelefoni);

2) raadioseadmega, mis tagab katkematu DSC raadiovahi sagedusel 2187,5 kHz ja mis võib olla eraldi käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 1 nimetatust või olla sellise raadioseadme osa;

3) seadmetega, mis võimaldavad edastada hädahäiret suunal «laev–kallas» MF sidest erinevate võimalustega, kas polaarorbiidil asuva satelliitsüsteemi kaudu sagedusel 406 MHz või HF sagedusribas, kasutades DSC-d või geostatsionaarse INMARSAT satelliitsüsteemi kaudu (seda nõuet võib täita INMARSAT maapealse laevajaama abil) või § 9 lõike 1 punktis 7 nimetatud EPIRB-iga, paigaldades nimetatud seadmed koha lähedale, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine või sealt seda distantsjuhtimisega aktiveerides.
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

(2) Peab olema võimalus edastada hädahäiret käesoleva paragrahvi lõike 1 punktides 1 ja 3 nimetatud raadioseadmetega kohast, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine.
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

(3) Lisaks peab laev omama võimalust teostada tavaradiosidet kas raadiotelefoniga või tähttrükkimise meetodil raadioseadmega, mille töösagedused on kas 1605–4000 kHz või 4000–27500 kHz sagedusribades (nimetatud nõude võib täita, lisades need võimalused käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 1 nimetatud seadmetele) või INMARSAT maapealse laevajaama abil.

§ 12. Raadioseadmed – merealad A1, A2 ja A3

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

(1) Lisaks §-s 9 loetletud raadioseadmetele, peab laev, mis sõidab merealades A1, A2 ja A3 ning kui laevas puuduvad käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud raadioseadmed, olema varustatud:

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

1) INMARSAT maapealse laevajaamaga, mis võimaldab häda- ja ohutuseadete edastamist ja vastuvõttu, kasutades tähttrükkimise telegraafi, samuti väljakutseid ja vastuvõttu häda- ja ohutuseadete prioriteediga ning teostada vahti hädahäirete jälgimiseks suunal «kallas–laev» (kaasa arvatud need teated, mis on adresseeritud määratletud geograafilisele alale) ning tavaradiosidet, kasutades kas raadiotelefoni või tähttrükkimise telegraafi;

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

2) MF raadioseadmega, mis on suuteline töötama saatjana ja vastuvõtjana häda- ja ohutuseside tagamisel sagedustel 2187,5 kHz, kasutades DSC-d ja 2182 kHz, kasutades raadiotelefoni;

3) raadioseadmega, mis tagab katkematu DSC raadiovahi sagedusel 2187,5 kHz ja mis võib olla eraldi käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 1 nimetatust või olla sellise raadioseadme osa;

4) seadmetega, mis võimaldavad edastada hädahäiret suunal «laev–kallas», kas polaarorbiidil asuva satelliitsüsteemi kaudu sagedusel 406 MHz või HF sagedusribas, kasutades DSC-d või geostatsionaarse INMARSAT satelliitsüsteemi kaudu (seda nõuet võib täita INMARSAT maapealse laevajaama abil) või § 9 lõike 1 punktis 7 nimetatud EPIRB-iga, paigaldades nimetatud seadmed koha lähedale, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine või sealt seda distantsjuhtimisega aktiveerides.

(2) Lisaks §-s 9 loetletud raadioseadmetele, peab laev, mis sõidab merealal A3 ning kui laevas puuduvad käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud raadioseadmed:

1) olema varustatud MF/HF raadioseadmega, mis on suuteline häda- ja ohutuseside tagamiseks töötama saatja ja vastuvõtjana kõikidel häda- ja ohutusesagedustel sagedusribades 1605–4000 kHz ja 4000–27500 kHz, kasutades DSC-d, raadiotelefoni või tähttrükkimise telegraafi;

2) olema varustatud seadmega, mis on suuteline pidama DSC vahti sagedustel 2187,5 kHz, 8414,5 kHz ja vähemalt ühel DSC häda- ja ohutusesagedustest: 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz või 16804,5 kHz. Alaliselt peab olema võimalus valida üks DSC häda- ja ohutusesagedustest. See seade võib olla eraldi käesoleva paragrahvi lõike 2 punktis 1 nimetatust või olla sellise raadioseadme osa;

3) olema varustatud seadmetega, mis võimaldavad edastada hädahäiret suunal «laev–kallas» HF sidest erinevate võimalustega, kas polaarorbiidil asuva satelliitsüsteemi kaudu sagedusel 406 MHz või geostatsionaarse INMARSAT satelliitsüsteemi kaudu (seda nõuet võib täita INMARSAT maapealse laevajaama abil) või § 9 lõike 1 punktis 7 nimetatud EPIRB-iga, paigaldades nimetatud seadmed koha lähedale, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine või sealt seda distantsjuhtimisega aktiveerides;

4) omama võimalust teostada tavaradiosidet kas raadiotelefoniga või tähttrükkimise meetodil MF/HF raadioseadmega, mille töösagedused on sagedusribades 1605–4000 kHz ja 4000–27500 kHz. Nimetatud nõude võib täita, lisades need võimalused käesoleva paragrahvi lõike 2 punktis 1 nimetatud seadmetele;

5) omama võimalust edastada hädahäiret kohast, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine käesoleva paragrahvi lõike 1 punktides 1, 2 ja 4 ning lõike 2 punktides 1 ja 3 nimetatud raadioseadmetega.

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

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

Lisaks §-s 9 sätestatud nõuetele peavad laevad, mis sõidavad kõikidel merealadel, olema varustatud § 10 lõike 2 nõudele vastavate raadioseadmetega, arvestades seda, et § 12 lõike 2 punktis 3 nimetatud INMARSAT seadet ei saa lugeda alternatiiviks § 12 lõike 2 punktis 3 nimetatud EPIRB-ile. Samuti peab kõikidel merealadel sõitev laev vastama § 12 lõike 2 punktis 3 nimetatud nõuetele.

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

§ 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 kellaajust 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 § 12 lõike 1 punktis 1 nimetatud INMARSAT maapealse laevajaamaga.

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

§ 15. Energiaallikad

(1) Laeva mereloleku ajaks peab olema tagatud küllaldane elektrienergia raadioseadmete toiteks ja akupatareide, mida kasutatakse kas reservelektrienergiaallikana või raadioseadmete energiaallikana, laadimiseks.

(2) Laev peab olema varustatud reservelektrienergiaallikaga või -allikatega, mis varustavad häda- ja ohutusesidet tagavaid raadioseadmeid toitega juhul, kui langevad rivist välja põhi- ning avarielektrienergiaallikad. Reservelektrienergiaallikas(d) pea(b)vad tagama § 9 lõike 1 punktides 1 ja 2 nõutud VHF raadioseadme ja sõltuvalt sellest, millise mereala tarbeks on laev seadistatud, kas § 11 lõike 1 punktis 1 ettenähtud MF raadioseadme või § 12 lõike 2 punktis 1 ettenähtud MF/HF raadioseadme või § 12 lõike 1 punktis 1 ettenähtud INMARSAT maapealse laevajaama, aga samuti ühe käesoleva paragrahvi lõigetes 4, 5 ja 8 nimetatud seadmete üheaegse töö:

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

- 1) uuel laeval vähemalt 3 tundi või kui avarielektrienergia allikas on võimeline andma toite raadioseadmele vähemalt 6-ks tunniks, siis 1 tund;
- 2) olemasolevallaeval vähemalt 6 tunni jooksul, kui avarielektrienergia allikat pole ette nähtud või see ei vasta täielikult nõuetele toita raadioseadmeid, või vähemalt 3 tunni jooksul, kui avarielektrienergia allikas vastab täielikult nõuetele toita raadioseadmeid, või vähemalt 1 tunni jooksul, kui avarielektrienergia allikas vastab täielikult nõuetele toita raadioseadmeid ja on võimeline tööks vähemalt 6 tunni jooksul;
- 3) reservelektrienergiaallikas(d) ei pea varustama üheaegselt toitega eraldi paigaldatud MF/HF raadioseadmeid.

(3) Laeva reservelektrienergiaallikad peavad olema sõltumatud laeva jõuseadmetest ja elektrisüsteemist.

(4) Kui lisaks VHF raadioseadmele võivad reservelektrienergiaallika(te)ga olla ühendatud kaks või enam käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud raadioseadet, siis tuleb tagada nende ning VHF raadioseadme üheaegne töö sellise perioodi vältel nagu on näidatud käesoleva paragrahvi lõikes 2 ja:

- 1) sama aja jooksul kõikide teiste raadioseadmete toide, mis võivad olla samaaegselt ühendatud reservelektrienergiaallika(te)ga või
- 2) selle raadioseadme toide, mis tarvitab kõige rohkem energiat, kui ainult üks teistest raadioseadmetest võib olla ühendatud reservelektrienergiaallika(te)ga samaaegselt VHF raadioseadmega.

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

(6) Kui reservelektrienergiaallikaks on laeta(vad) akupatarei(d), siis:

- 1) peavad olema ette nähtud seadmed nende automaatseks laadimiseks, millega tagatakse laadimine minimaalselt nõutud mahtuvuseni 10 tunni jooksul;
- 2) vastavat meetodit kasutades peab kontrollima nende mahtuvust vähemalt üks kord 12 kuu jooksul ning seda ajal, kui laev ei ole merel.

(7) Reservelektrienergiaallikaks olevate akupatareide asukoht ja paigaldus peavad tagama:

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

(8) Kui navigatsioonivahenditelt või muudelt seadmetelt saadava katkematu informatsiooni sisestamine käesoleva peatükiga nõutud raadioseadmete normaalseks tööks on vajalik, siis tuleb ette näha vahendid selle katkematu informatsiooni edastamiseks pea- ja avarielektrienergiaallika avarii korral.

§ 16. Tehniline hooldus

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

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

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

(4) Tuleb tagada küllaldane tööriistade ja tagavaraosade varu tehnohoolduseks.

(5) Reeder peab tagama, et käesoleva peatükiga ettenähtud raadioseadmeid hooldataks selliselt, et oleks tagatud §-s 8 kehtestatud funktsionaalsete nõuete täitmine ja raadioseadmete vastavus IMO poolt kehtestatud tehnilistele standarditele ja «Meresõiduohutuse seaduse» § 19 lõikega 4 kehtestatud nõuetele.

(6) Merealadel A1 ja A2 sõitvallaeval peab olema tagatud raadioseadmete töö kas seadmete dubleerimisega, tehnilise hooldusega kaldal või kvalifitseeritud tehnilise hooldusega ja remondiga merel või kooskõlastatult Veeteede Ametiga, nende võimaluste kombineeritud kasutamiseks.

(7) Merealadel A3 ja A4 sõitvallaeval peab olema tagatud, kooskõlastatult Veeteede Ametiga, raadioseadmete töö vähemalt kahe võimaluse kombineeritud kasutamiseks: seadmete dubleerimise või tehnilise hooldusega kaldal või kvalifitseeritud tehnilise hoolduse ja remondiga merel. Veeteede Amet võib sõltuvalt laeva tüübist ja kasutusmoodusest vabastada laeva nõudest kasutada kaht ja lubada kasutada üht võimalust.

(8) Paragrahvi 7 lõike 1 punkti 8 nõude kohase tavaradiosidet tagavate seadmete riket ei tohi võtta aluseks laeva merekõlbmatuks tunnistamisel või laeva kinnipidamiseks sadamas, kus remondivõimalus reaalselt puudub, kuid seda tingimusel, et laeval on täidetud kõik häda- ja ohutuseside funktsioonid.

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

3. peatükk

NAVIGATSIOONIVAHENDID JA -SEADMED

§ 17. Vabastused

Veeteede Amet võib vabastada laeva käesoleva peatüki mis tahes nõude täitmisest, kui sõidupiirkonna iseloomu või kalda läheduse tõttu pole vajadust nende nõuete täitmise järele.

§ 18. Navigatsioonivahendite ja -seadmete nõutav kogus laevas

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

Tabel 1

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

17.	Välisõhu termomeeter	–	–	1	1	1
18.	Merevee termomeeter	–	–	–	1	1
19.	Krenomeeter	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, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]
§ 19. Nõuded kõikidele laevadele sõltumata kogumahtuvusest

(1) Laev peab omama peamagnetkompassi ja roolikompassi.

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

(3) Peab olema tagatud peilingu võtmine 360 ° horisontaalnurga ulatuses, nii palju kui see on praktiliselt võimalik.

(4) Laev kogumahutavusega alla 150 ei pea omama peamagnetkompassi ja peilingaatorit juhul, kui antud nõue on laeva tüübi omapära või sõidupiiirkonna tõttu põhjendamatu.

(5) Peab olema tagatud laeva navigatsiooniks kasutatavate magnetkompasside deviatsiooni hävitamise võimalus.

(6) Peamagnetkompassi
deviatsioon
peab olema
viidud
miinimumini
ja laeval
peab olema
jääkdeviatsiooni
tabel või
graafik.
Jääkdeviatsiooni
erinevuse
korral rohkem
kui $\pm 3^\circ$ tabelis
või graafikus
näidatust, tuleb
läbi viia uued
deviatsioonitööd
ning
koostada uus
jääkdeviatsiooni
tabel või
graafik.
[RT I,
20.11.2015,
1- jõust.
01.12.2015]

(7) Laevas
peab pidama
arvestust
kompassi
paranduste
kohta vähemalt
üks kord
navigatsioonivahi
jooksul.
[RT I,
20.11.2015,
1- jõust.
01.12.2015]

(8) Veeteede
Amet võib
vabastada
laeva
peamagnetkompassi
omamise
nõudest, kui
see nõue on
põhjendamatu
laeva
tüübist või
sõidupiirkonnast
tingituna.
Samas peab
olema tagatud
roolikompassi
olemasolu.

(9) Peab
olema tagatud
peamagnetkompassi
ja
roolikompassi
valgustus
vähemalt 6

tunni jooksul pärast laeva põhienergiaallika töö lakkamist.

(10)

Laevas peab olema kas ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi või maalasuvate raadionavigatsioonisüsteemide vastuvõtja või muud vahendid, mis on suutelised koguda kavandatava reisi vältel pidevalt tagama laeva asukoha automaatse määramise ja uuendamise. Siseveelaevad vabastatakse käesolevas lõikes nimetatud nõude täitmisest. [RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

(11) Laevas pikkusega 15 m ja enam, peab olema vähemalt üks radar või mõni muu vahend, mis võimaldab avastada, kuvada, määrata kaugust ja peilingut radartransponderiteni ning samuti teiste laevade, ehitiste, poide, kaldajoone ja navigatsioonimärgistuse, abistamiseks laevajuhti navigeerimisel ja kokkupõrke vältimisel.

(12) Vähemalt üks laeva radaritest peab töötama 9 GHz sagedusribas.

(13) Laevas peab olema käesoleva

paragrahvi
lõikes 11
nimetatud
seadme
juurde kuuluv
elektrooniline
planšett
(electronic
plotting aid)
või mõni muu
vahend, mis
võimaldab
elektroonsel
kujul näidata
kaugust ja
peilingut
sihtmärgini,
et võimaldada
määratleda
kokkupõrke
riski.

(14)

Käesoleva
paragrahvi
lõigetes 11 ja
13 nimetatud
seadmetesse
peab olema
tagatud
kursi näidu
edastamise
ja selle
parandamise
võimalus.

(15)

Võimalusel
peab laev
kogumahutavusega
alla 150
omama
radarpeegeldajat
või mõnda
muud
vahendit, mis
võimaldab
laevadel teda
avastada
sagedusribades
9 GHz ja 3
GHz töötava
radariga.

(16)

Sekstandi,
täheglõobuse
ja kronomeetri
olemasolu on
nõutav ainult
piiramata
sõidupiiirkonnaga
laeval.

(17)

Anemomeeter
ei ole nõutav
kohaliku

rannasõidu ja
siseveelaevadel.

**§ 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
magnetkompas-
s juhul, kui
puudub
roolikompas-
s või
vurrkompas.

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

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

(1) Laeval
kogumahutavusega
300 ja enam
ning kõigil
reisilaevadel
peab lisaks
§-des 19 ja
20 toodud
nõuetele
olema:
1) kajalood
või mõni muu
elektrooniline
vahend, mis
võimaldab
mõõta vee
sügavust laeva
kiilu all ja
kuvada seda
navigatsioonisil-
las;
2) logi või
mõni muu
seade, mis
tagab vähemalt
vee suhtes
mõõdetud
laeva kiiruse
ja läbitud
vahemaa
näitude
saamise.

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

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

**§ 22. Nõuded
laevale
kogumahutavusega
500 ja enam**

(1) Laeval
kogumahutavusega

500 ja enam,
peab lisaks
§-des 19–
21 toodud
nõuetele

olema:

1)

vurrkompass
või mõni
muu vahend,
mis määrab
ja kuvab
mittemagneetilise

seadme

abil kursi ja
edastab selle
informatsiooni
kordajatesse
(repiiteritesse),
ECDIS-ale 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.
veebruari
1992. a või
hiljem, peab
lisaks §-des
19–21 toodud
nõuetele olema
vurrkompassi

kordaja või mõni muu vahend, mis edastab visuaalset kursinformatsiooni 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
[RT I, 20.11.2015,

1- jõust.
01.12.2015]

(1) Laeval kogumahutavusega 3000 ja enam peab lisaks §-des 19–22 toodud nõuetele olema kas sagedusribas 3 GHz töötav radar või teine sagedusribas 9 GHz töötav radar või mõni muu § 19 lõikes 11 nimetatust sõltumatu vahend, mis võimaldab avastada, kuvada ning määrata kaugust ja peilingut radartransponderiteni ning teiste laevade, ehitiste, poide, kaldajoone ja navigatsioonimärkistuse, abistamiseks laevajuhti navigeerimisel ja kokkupõrke vältimisel.

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

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

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

§ 23¹. Silla navigatsioonivahi alarmsüsteem

(1) Silla navigatsioonivahi alarmsüsteemiga peavad olema varustatud järgmised kohalikud

rannasõidus
sõitvad laevad:
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
navigatsioonilised
väljaanded**

(1) Enne
sadamast
väljumist
peavad
laeval olema
korrigeeritud
merekaardid
ja/või ECDIS
(peab olema
dubleeritud,
kui ei kasutata
paberkaarte)
ning
navigatsioonilised
väljaanded
(lootsiraamatud,
navigatsioonitulede
ja märkide
raamat,
«Tedaanded
meremeestele»,
tõusu-mõõna
tabelid)
planeeritava
reisi jaoks,
hõlmates
võimalikke
varjupaiku.

(2) Laevas
kasutatavad
merekaardid ja
navigatsioonilised
väljaanded
peavad olema
keeles, mis
on arusaadav
kaptenile ja
tüürimeestele.

(3) Merekaardid ja navigatsioonilised väljaanded peavad olema korrigeeritud, kusjuures korrektuur ei tohi olla vanem kui 2 kuud. Eestis viibivallaeval peab olema korrektuur Eesti vete kohta tehtud viimase avaldatud «Tedaanded meremeestele» järgi.

4. peatükk

PÄÄSTEVAHENDID

§ 26. Üldnõuded

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

(2) Veeteede Amet võib lubada kasutada LSA koodeksi nõuetele mittevastavaid päästevahendeid kohaliku rannasõidu ja siseveelaeval, arvestades laeva kasutamise spetsiifikat ja päästevahendite katsetuste tulemusi.

(3) Kõik päästevahendid, varustus ning evakuatsiooniteed tuleb tähistada IMO resolutsiooniga A.760(18)

kehtestatud leppemärkidega.

(4) Kõik päästevahendite kasutamise ja hooldamise juhendid peavad omama tõlget vähemalt laeva töökeelde.

§

27. Reisilaeva kollektiivsed päästevahendid

(1) Reisilaev peab olema varustatud kollektiivsete päästevahenditega järgmiselt:

1) I, II ja III klassi reisilaev peab olema varustatud päästevahenditega vastavalt SOLAS konventsiooni nõuetele;

2) IV klassi reisilaev pikkusega alla 24 meetrit võib olla varustatud ainult päästeparvedega arvestusega 110% pardal olevate inimeste arvust;

3) V klassi reisilaev peab olema varustatud päästeparvedega arvestusega 110% pardal olevate inimeste arvust.

[RT I,

20.11.2015,

1- jõust.

01.12.2015]

(2) IV klassi reisilaeva ühe parve kasutuskõlbmatuks muutumise korral peab alles jäänud päästevahendite hulk tagama 100% inimeste mahutavuse.

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

(3) V klassi laeval on päästeparved nõutud ainult Peipsi järvel. On lubatud kasutada LSA koodeksile mittevastavaid ja jäiku päästeparvi.

(4) Alla 500 kogumahutavusega reisilaeval on lubatud päästepaatide asendamine päästeparvedega, arvestusega tagada kõigi laeva pardale lubatud inimeste mahutamine ühe parda päästeparvedel. Kui päästeparvede teisaldamine pardast pardasse ei ole võimalik, peavad ühe parda päästeparved tagama 150% laeva pardale lubatud inimeste mahutamise.

(5) Reisilaev kogumahutavusega 500 ja enam, peab olema varustatud vähemalt ühe valvapaadiga mõlemal pardal. Reisilaev kogumahutavusega alla 500, peab olema varustatud vähemalt ühe valvapaadiga.

(6) Reisilaev, mis on ehitatud enne 1. juulit

1986. a ja
millel puudub
valvepaadile
kehtestatud
nõuetele
vastav
päästepaat,
peab olema
varustatud
spetsiaalse
valvepaadiga,
mis ei pea
täielikult
vastama LSA
koodeksi
nõuetele.

(7) Valvepaati
ei nõuta
rannasõidu
ja sisevee
reisilaevalt
kogumahutavusega
alla 150.
Valvepaadi
puudumisel
peavad
olema teised
abivahendid
merrekukkunu
päästmiseks.

(8)
Dünaamilise
tõstejõuga
laeva ja
kiirlaevade
varustamisel
kollektiivsete
päästevahenditega
rakendatakse
SOLAS
konventsiooni
«Dünaamilise
tõstejõuga
laeva ohutuse
koodeksi» ja
«Kiirlaeva
ohutuse
koodeksi»
nõudeid.

§
**28. Kaubalaeva
(välja arvatud
tanker)
kollektiivsed
päästevahendid**

(1) Kaubalaev
peab olema
varustatud
kollektiivsete
päästevahenditega
(kollektiivsete
päästevahenditega
varustatud
inimeste arv
protsentides)
järgmiselt:
Tabel 3

Laeva päästetarvete
klassifitseerimise ja
(sõiduki) pardas

Klass	Päästetarvete	Päästetarvete
I ja II	100%	100%
III	100%	–
IV	–	100%
V	–	100%

(2) III klassi kaubalaev võib olla varustatud ainult ühe päästepaadiga, kui seda on võimalik vette lasta vaba langemise meetodil ahtrist ja juhul, kui päästepaat mahutab kõik laeva pardale lubatud inimesed. Laeval pikkusega alla 85 m on lubatud päästepaadid asendada päästeparvedega, tagades kõigile laeva pardale lubatud inimestele kohad ühe parda päästeparvedel. Kui päästeparvi ei ole võimalik kiiresti teisaldada pardast pardasse, siis ühe parda päästeparved peavad mahutama 150% laeva pardale lubatud inimeste arvust.

(3) IV klassi laeval on lubatud kasutada LSA koodeksile mittevastavaid päästeparvi.
[RT I, 20.11.2015,

1- jõust.
01.12.2015]

(4) V klassi laeval on päästeparved nõutud ainult Peipsi järvel. On lubatud kasutada LSA koodeksile mittevastavaid ja jäiku päästeparvi.

(5) Kaubalaev kogumahutavusega 500 ja enam peab olema varustatud vähemalt ühe valvepaadiga.

(6) Kaubalaev kogumahutavusega 500 ja enam, mis on ehitatud enne 1. juulit 1986. a, ja kogumahutavusega alla 500, millel puudub valvepaadile kehtestatud nõuetele vastav päästepaat, peab olema varustatud spetsiaalse valvepaadiga, mis ei pea täielikult vastama LSA koodeksi nõuetele.

(7) Valvepaati ei nõuta kaubalaevalt kogumahutavusega alla 300. Valvepaadi puudumisel peavad olema teised abivahendid merrekukkunu päästmiseks.

(8) Kaubalaeval, mis ei välju sadama akvatooriumist, võib päästeparved asendada veeülikondadega, tagades igale laevas olevale

inimesele
veeülikonna,
mis vastab
samuti
päästevestile
esitatud
nõuetele.

**§ 29. Tankeri
kollektiivsed
päästevahendid**

(1) Tanker
(punkrilaev)
peab olema
varustatud
kollektiivsete
päästevahenditega
(kollektiivsete
päästevahenditega
varustatud
inimeste arv
protsentides)
järgmiselt:
Tabel 4

Klassid (sõiduki järgi)	Päästevahendid	
	100% olemas	100% olemas
I ja II	100%	100%
III	100%	–
IV	100%	–
V	100%	–

(2) Juhul
kui tankeriga
(punkrilaevaga)
veetakse
lasti, mille
leekpunkt on
alla 60°C, peab
tanker olema
varustatud
päästepaatidega,
mis vastavad
LSA koodeksi
nõuetele.

(3) Tanker
(punkrilaev)
võib olla
varustatud
ainult ühe
päästepaadiga,
kui seda on
võimalik vette
lasta vaba
langemise
meetodil
ahtrist ning
paat mahutab
100% laevale
lubatud
inimeste
arvust.

(4) Tanker (punkrilaev) kogumahutavusega 500 ja enam peab olema varustatud vähemalt ühe valvepaadiga.

(5) Tanker (punkrilaev) kogumahutavusega 500 ja enam, mis on ehitatud enne 1. juulit 1986. a, ja tanker (punkrilaev) kogumahutavusega alla 500, millel puudub valvepaadile kehtestatud nõuetele vastav päästepaat, peab olema varustatud spetsiaalse valvepaadiga.

(6) Valvepaati ei nõuta tankerilt (punkrilaevalt) kogumahutavusega alla 300. Valvepaadi puudumisel peavad olema teised abivahendid merrekukkunu päästmiseks.

§
30. Kalalaeval kollektiivsed päästevahendid

(1) Kalalaeval peab olema varustatud kollektiivsete päästevahenditega (kollektiivsete päästevahenditega varustatud inimeste arv protsentides) järgmiselt:

Tabel 5

Klass	Päästevahendid	Arv
I ja II	50%	100%
III	–	200%
IV	–	100%
V	–	100%

(sõiduki)

(2) V klassi laeval on päästeparved nõutud ainult Peipsi järvel. On lubatud kasutada LSA koodeksile mittevastavaid ja jäiku päästeparvi.

(3) I ja II klassi kalalaev pikkusega alla 85 m, võib olla varustatud ainult päästeparvedega, sellise arvestusega, et tagada kõigile laeva pardale lubatud inimestele kohad ühe parda päästeparvedel.

(4) Kui päästeparvi ei ole võimalik kiiresti teisaldada pardast pardasse, siis peavad olema ette nähtud täiendavad päästeparved, mis mahutavad mõlemal pardal 50% laeva pardale lubatud inimeste arvust.

(5) Kalalaev peab olema varustatud ühe valvapaadiga.

(6) Kalalaev pikkusega 75 m ja enam, mis on ehitatud enne 1. juulit 1986. a, ning kalalaev pikkusega alla 75 m peab olema varustatud spetsiaalse valvapaadiga, kui laeval puudub

valvepaadile
kehtestatud
nõuetele
vastav
päästepaat.
[RT I,
20.11.2015,
1- jõust.
01.12.2015]

(7) Valvepaati
ei pea olema
kalalaeval
pikkusega
alla 45 m.
Valvepaadi
puudumisel
peavad
olema teised
abivahendid
merrekukkunu
päästmiseks.
[RT I,
20.11.2015,
1- jõust.
01.12.2015]

(8) Kohaliku
rannasõidu ja
sisevee (IV
ja V klassi)
kalalaeval
pikkusega
alla 15 m,
varustamine
päästeparvedega
ei ole
kohustuslik
järgmistel
juhtudel:
[RT I,
20.11.2015,
1- jõust.
01.12.2015]

1) kui
kalastatakse
üksikult ning
ei kaugeneta
varjupaigast
kaugemale
kui 5 miili,
sisevetel 9 km;
2) kui
kalastatakse
paarisrüügil
või grupis ning
ei kaugeneta
varjupaigast
kaugemale
kui 10 miili,
sisevetel 18
km.

§ 30¹. Päästevahendite sidevahendid

Päästevahendite
sidevahendid
on nõutud
järgmistel
laevadel:

1) kõik laevad kogumahutavusega 500 ja enam ning kõik reisilaevad peavad olema varustatud GMDSS nõuetele vastavate kantavate VHF raadiojaamadega – vähemalt 2 komplekti;
2) kõik laevad kogumahutavusega vähem kui 500 peavad olema varustatud GMDSS nõuetele vastavate kantavate VHF raadiojaamadega – vähemalt 1 komplekt.
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

§
31. Päästepaadi varustus

(1)
Päästepaadi varustuse hulka kuuluvad esemed peavad olema kompaktsed ja väikesemõõdulised, olema paigutatud kiiret kasutamist võimaldavas veekindlasse ja kompaktsesse pakendisse ning asuma kindlaksmääratud kohas päästeaadis. Kõik esemed peavad olema kinnitatud selliselt, et laeva mahajätmise korral need ei takistaks inimeste

päästepaati
minekut.

(2)
Päästepaadi
varustuse
hulka peab
kuuluma:
1) küllaldane
hulk
uppumatuid
aere koos
tullidega, mis
on kinnitatud
paadi külge
otste või
kettidega;
2) kaks
pootshaaki;
3) üks
hauskar ja
kaks ämbrit;
4) ellujäämise
juhend;
5) helkiva või
valgustatava
kompassikaardiga
kompass.
Kompassikaart
peab olema
läbimõõduga,
mis võimaldab
normaalselt
lugeda
kompassinäitu;
6) tormiankur
koos kolme
paadipikkuse
ankrutrossiga
ja neervalliga.
Tormiankru,
ankrutrossi
ja neervalli
tugevus
peab olema
küllaldane
kasutamiseks
erinevates
võimalikes
tingimustes
merel;
7) kaks
tugevat
vangliini,
pikkusega
mitte
vähem kui
kahekordne
kaugus paadi
asukohast
pardal kuni
veeliinini
väikseima
ekspluatatsioonilise
süvise korral
või 15 meetrit,
olenevalt
sellest, kumb
arv on suurem.
Üks vabastava
mehhanismi
külge

kinnitatud
vangliin peab
asuma paadi
vööris, teine
peab olema
kinnitatud
kindlalt
vöörtäävi
külge või
selle lähedale
ja olema
kasutamiseks
valmis;
8) kaks
kirvest – üks
vööris, teine
ahtris;
9) joogivesi
veekindlas
nõus,
arvestusega
3 liitrit igale
inimesele või
2 liitrit juhul,
kui paadis on
veemagestaja
võimsusega
1 liiter vett
inimese kohta
kahe ööpäeva
jooksul;
10) üks
otsaga
varustatud
roostevabast
materjalist
plumps;
11) üks
roostevabast
materjalist
graduateeritud
jooginõu;
12) õhu- ja
veekindlas
pakendis
toiduratsioon,
arvestusega
mitte vähem
kui 10000 kJ
inimese kohta
ja vastavuses
paati lubatud
inimeste
arvuga;
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
morsetähistikus
signaale
ja millega
on kaasas
komplekt
veekindlas
pakendis
tagavara-
patareisid ning
tagavarapirn;
17) üks
signalisatsioonipeegel
(heliograaf)
koos
kasutamishendiga;
18)
veekindlas
vutlaris või
veekindlal
alusel
trükitud tabel
päästesignaalidega;
19) üks vile
või mõni muu
samaväärne
helisignaali
tekitaja;
20)
veekindlas
pakendis
esmaabiapteek,
mida pärast
kasutamist
on võimalik
uuesti
veekindlalt
sulgeda;
21) kuus
mehaigusevastast
tabletti ja üks
hügieeni(okse)kott
iga inimese
kohta;
22) üks
liigendnuga,
mis on soritud
paadi külge;
23) kolm
konserviavajat;
24) kaks
ujuvat
viskerõngast
(päästevõru),
mis on
kinnitatud
ujuva (mitte
lühem kui 30
m) liini külge;
25) üks
käsikuivenduspump;

26) üks
komplekt
kalapüügivahendeid;
27) piisav
kogus
tööriistu;
28) kantav
tulekustuti
põlevate
naftaproduktide
kustutamiseks
(mootorpaadis);
29) üks
prožektor,
mis valgustab
vähemalt 6°
horisontaalses
ja vertikaalses
sektoris
valgustagevusega
2500 kandelat
vähemalt
3 tunni
jooksul;
[RT I,
20.11.2015,
1- jõust.
01.12.2015]
30) LSA
koodeksi reegli
II/2.5 nõuetele
vastavad
terminised
kaitsevahendid,
mis tagavad
10%-lise
varustatuse
paati lubatud
inimeste
arvust, kuid
mitte vähem
kui kaks
terminist
kaitsevahendit,
eelistatav on
suurem arv;
[RT I,
20.11.2015,
1- jõust.
01.12.2015]
31)
radarpeegeldaja,
kui paadis
puudub SART.

§
**32. Valvepaadi
varustus**

(1) Valvepaadi
varustus,
välja arvatud
valvepaadi
eemalõukamiseks
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
mõõdetelt
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
vaiksel 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
kompas;
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
morsetähestik
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 käesoleva 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)
Täispuhutav valvepaat peab vastama LSA koodeksis

sätestatud tingimustele.

(2)

Spetsiaalne valvepaat, mida on lubatud kasutada kooskõlas § 26 lõikes 2, § 27 lõikes 4, § 28 lõikes 3 ja § 29 lõikes 5 esitatud mõõndustega, peab vastama järgmistele nõuetele:

- 1) taluma temperatuuri -30°C kuni $+65^{\circ}\text{C}$;
- 2) olema vastupidav korrosiooni, merevee, naftasaaduste ja päikesekiirte mõjule;
- 3) olema hästi nähtavat värvi;
- 4) olema märgistatud helkuritega vastavalt IMO resolutsiooni A.658(16) nõuetele;
- 5) olema varustatud väljastpoolt piki pardaid kinnitatud haardeliiniga;
- 6) käsivintsi või talide abil allalastaval valvepaadil peab olema veeskamise haaki vabastav mehhanism, mis võimaldab haaki vabastada ka paadi täiskaalu 1,1 korda ületava raskuse puhul;
- 7) valvepaadile peab olema paadi põhivärvile kontrastse veekindla

värviga kantud
laeva ja
kodusadama
nimi, mis oleks
õhust nähtav;
8) valvepaat
võib olla jäiga,
täispuhutava
või
kombineeritud
(jäik põhi ja
täispuhutavad
pardad)
konstruktsiooniga;
9) valvepaat
peab olema
vähemalt
3,0 m pikk
ja lühem
kui 8,5 m.
Täiskoormatud
valvepaadi
vabaparras
peab olema
vähemalt
400 mm
vööris, 300
mm parrastel
ja 250 mm
ahtripeedlis;
10)
valvepaati
peab mahtuma
vähemalt
kaks inimest
isteasendis
ja üks
lamamisasendis;
11) valvepaat
peab olema
varustatud
mootoriga.
On lubatud
kasutada
rippmootorit.
Mootori
võimsus
peab tagama
paadi kiiruse
vähemalt 6
sõlme;
12) valvepaat
peab taluma
katmata
hoidmist
lahtisel tekil
ja selle ujuvus
peab olema
tagatud 10
päeva jooksul
mis tahes
meretingimustes;
13)
täispuhutava ja
kombineeritud
konstruktsiooniga
valvepaadi
ujuvus peab
olema tagatud
ühe või kahe
ümarujukiga.
Ühe ujuki

korral peab see olema jagatud vähemalt neljaks sektsiooniks. Kahe ujuki korral ei tohi suurema ujuki maht ületada 60% nende kogumahust. Ümarujukid peavad tagama paadi ujuvuse ja positiivse vabaparda maksimaalselt lubatud inimeste (keskmise kaaluga 75 kg) arvuga ka juhul, kui üks veekindlatest sektsioonidest lekib. Valvepaadi ümarujukite maht peab olema vähemalt 0,17 m³ iga valvepaati lubatud inimese kohta; 14) iga ümarujuki sektsioon peab olema varustatud tagasilöögiklapiga, mis võimaldab ujuki õhuga täitmist käsipumba või muu vahendi abil. Vajaduse korral peab olema ka kaitseklapp; 15) täispuhutava paadi põhi ja teised kergesti vigastatavad kohad peavad olema tugevdatud hõõrderibadega; 16) kui puudub võimalus täita valvepaadi ujukid 30 sekundi jooksul, peab valvepaat olema laeval

täispuhutud
seisukorras
ning kaitstud
otsese
päikesekiirguse
eest;
17)
valvepaadi
ümarujukid
peavad
vastama
käesoleva
paragrahvi
lõike 2
punktides 13–
16 esitatud
nõuetele.

(3) Käesoleva
paragrahvi
lõikes 2
nimetatud
valvepaati ei
arvestata laeva
kollektiivsete
päästevahendite
hulka.

(4) Käesoleva
paragrahvi
lõikes 2
nimetatud
valvepaadi
katsetamine
peab toimuma
kooskõlas
IMO
resolutsiooniga
A.689(17).

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

(1)
Veeskamisseadmed
peavad tagama
täielikult
varustatud
päästepaadi,
päästeparve
või valvepaadi
ohutu
veeskamise
10° diferendi
puhul ja kuni
20° kreeni
puhul ükskõik
millisesse
pardasse:
1) koos
inimestega;
2) ilma
inimesteta.

(2)
Veeskamine
peab toimuma
ainult

gravitatsioonijõu
mõjul,
sõltumata
laeva
energiaallikatest.

(3)

Veeskamisseadmed
peavad
võimaldama
ühel inimesel
veesata
päästevahendit
tekilt või
päästevahendist.

(4)

Veeskamisseadmed
peavad olema
varustatud
piduriga, mis
tagab inimeste
ja varustusega
täielikult
komplekteeritud
päästevahendi
peatamise ja
kohalhoidmise
selle
veeskamisel.

(5) Pääste-
ja valvepaadi
veeskamiseseadmed
peavad olema
varustatud
mehhaanilise
jõuajamiga
vintsiga.
Valvepaadi
veeskamiseseadmed
peavad tagama
inimeste ja
varustusega
täielikult
komplekteeritud
valvepaadi
tõstmise
kiirusega mitte
vähem kui
0,3 m/sek.
[RT I,
20.11.2015,
1- jõust.
01.12.2015]

(6)

Päästepaadi
ja valvepaadi
vints peab
olema
varustatud
käsiajamiga,
mille
käitamisvahend
ei tohi
pöörelda
pääste- ja

valvepaadi
veeskamisel
ja tõstmisel
mehaanilise
jõuajamiga.
Päästeparve
tõstmiseks
peab olema
ette nähtud
käsiajam.

(7)

Päästepaatide,
päästeparvede
ja valvepaatide
veeskamiseseadmete

lööprid
kuuluvad
vahetamisele
vähemalt iga
viie aasta järel.

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

(8) Kord viie
aasta jooksul
viiakse läbi
veeskamiseseadmete
katsetamine.

Katsetus
viiakse läbi
1,1 kordse
maksimaalselt
lubatud
koormusega.

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

§

35. Individuaalsed päästevahendid

(1)

Päästevestid ja
veeülikonnad
peavad
vastama LSA
koodeksi
nõuetele.

(2)

Igale laeva
pardal olevale
inimesele
peab olema
ette nähtud
päästevest.

(3)

Lisaks
käesoleva
paragrahvi
lõikes 2
toodule peab
rahvusvahelisi
reise sooritaval
reisilaeval
olema
täiendavalt 5%
ja kohaliku

rannasõidu
ning sisevee
reisilaeval
olema
täiendavalt 3%
päästeveste
laeva pardale
lubatud
inimeste
arvust.

(4)
Täiendavalt
peab reisilaev
olema
varustatud
lastele
määratud
päästevestidega,
mille kogus
ei või olla
väiksem kui
10% reisijate
koguarvust,
kuid igal juhul
tuleb tagada
igale pardal
olevale lapsele
päästevest.

(5) Lisaks
ülaltoodule
peab laev
olema
varustatud
päästevestidega
vahiteenistuse
tarbeks. Need
päästevestid
peavad asuma
vahiteenistuse
ruumides.

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

(7)
Valvepaatide
meeskondadele
peavad olema
ette nähtud
veeülikonnad.
Kui
veeülikonnad
vastavad LSA
koodeksiga
päästevestidele
kehtestatud
nõuetele,
võivad
need laeva
varustamisel
asendada
päästeveste.

(8) Laeva peab olema varustatud päästerõngastega järgmiselt: Tabel 6			
Ladurõngaste tükkude arv meetrites (L)			
	kõrvalise- tulgaiga		
Reisi- ja 15 eritstarbelise laevad 850% üks	4 6 15	1 2 2	Mõlemas pandas vähemalt üks
L	30	12	50%
≤ L	30	18	50%
≤ L	60		
≤ L	60		
≤ L	120		
≤ L	120		
Kauba- laevad 150% üks	15 15	2 4	Mõlemas pandas vähemalt üks
L	30	10	5
≤ L	30		
≤ L	100		
≤ L	100		
≤ L	150		

(9) Päästeliin peab olema ujuvast materjalist, diameetriga mitte vähem kui 8 mm ja pikkusega, mis võrdub neljakordse kõrgusega laeva veeliinist (vähseima eksploatatsioonilise süvise korral) päästeliini asukohani, kuid mitte lühem kui 30 m.

(10) Kui laeval on nõutud 4 või enam päästerõngast isesüttiva tulega, siis vähemalt kaks neist peavad olema varustatud automaatselt tööle hakkava suitsupoiga.

(11) Peab olema tagatud käesoleva paragrahvi lõikes 10 nimetatud suitsupoide kiire veeskamise võimalus sillast.

(12) Rahvusvahelisi reise sooritavallaeval, välja arvatud olemasoleval kalalaeval, peab olema liiniheitja, mille komplekti kuulub 4 raketti ja 4 liini.

(13) Rahvusvahelisi reise mittesooritavallaeval võib liiniheitja komplektis olla 2 raketti ja 2 padrunit. Laev pikkusega alla 24 m, siseveelaev, olemasolev kalalaev ja laev, mille sõidurajooniks on reid, ei pea omama liiniheitjat.
[RT I, 20.11.2015, 1- jõust. 01.12.2015]

5. peatükk TULETÕRJEVAHENDID

§ 36. Üldnõuded

(1) Laev,
millele laieneb
SOLAS
konventsioon,
peab
vastama selle
konventsiooni
peatüki II-2
nõuetele.

(2) Laev,
millele
SOLAS
konventsioon
ei laiene,
peab vastama
käesoleva
peatüki
nõuetele.

(3) Veeteede
Amet võib
reederi
kirjaliku
avalduse alusel
teha mõõndusi
käesoleva
peatüki nõuete
rakendamisel.

(4) Laevas
peab olema
SOLAS
konventsiooni
reeglile II-2/20
vastav «Laeva
tulekaitse
plaan», kus
kasutatakse
IMO
resolutsiooniga
A.654(16)
kehtestatud
leppemärke.
Laeva
tuletõrjeseadmed
ja -varustus
peavad olema
tähistatud
vastavate
leppemärkidega.

(5)
Rahvusvahelisi
reise sooritava
I–III klassi
laeval
kogumahutavusega
150 ja
enam, peab
olema kaks
iseseisvalt
töötavat

elektrienergiaallikat
(elektrigeneraatorit)
ja kaks
teineteisest
sõltumatu
toitega
tuletõrjepumpa.

(6) Kohaliku
rannasõidu
IV klassi ja
sisevee laeval
on nõutud
vähemalt ühe
iseseisvalt
töötava
elektrienergiaallika
(elektrigeneraatori)
või
akutoiteallika
ja ühe
iseseisvalt
töötava
tuletõrjepumba
olemasolu,
kusjuures
on lubatud
akutoiteallika
korral pumba
käitamine
peamasinalt.

(7) Laeval,
mille pea- ja
abimasinate
koguvõimsus
ületab 375
kW või millel
asub katel
võimsusega
üle 175 kW,
peab peale
veekustutussüsteemi
olema
statsionaarne
gaasitulekustutussüsteem,
mis vastab
SOLAS
konventsiooni
reegli II-2/5
nõuetele.
Seejuures
peab olema
hoiatussignalisatsioon,
mis peab tööle
rakenduma
vähemalt 1
minut enne
kustutamisel
kasutatava
gaasi laskmist
ruumi.

(8) Laeval
kogumahutavusega
alla 80,
statsionaarset

gaasitulekustutussüsteemi
ei nõuta.

(9) Laeval
kogumahutavusega
150 ja enam,
peab peale
statsionaarse
gaasikustutussüsteemi
olema igas
masina- ja
katlaruumis
45-liitrine
vahtkustuti.

(10)
Reisilaeval
reisijate arvuga
üle 36 ning
rahvusvahelisi
reise
sooritavallaeval
kogumahutavusega
300 ja enam,
peab olema:
1) tule tõrjuja
varustus –
vähemalt 2
komplekti;
2) suruõhu
hingamisaparaadid
– vähemalt 2
komplekti;
3)
avariihingamisaparaadid.

(11)
Reisilaeval
peab olema
vähemalt
2 suruõhu
hingamisaparaati
ja tule tõrjuja
riietuse
komplekti igas
vertikaalsoonis.

(12)
Reisilaeval
reisijate arvuga
üle 36, peab
olema iga
hingamisaparaadi
paiknemise
kohas veeudu
pihusti.

(13) Tankeril
peab olema
vähemalt 2
komplekti
suruõhu
hingamisaparaate
ja tule tõrjuja
riietuse
komplekti.

(14)
Laevas peab
evakueerimiseks
vajalikke
avariihingamisaparaate

olema järgmiselt:
1) reisilaeval – igas vertikaaltsoonis vähemalt 2 ja masinaruumis vastavalt seal tavaliselt viibivate inimeste arvule;
2) muul laeval – eluruumide juures vähemalt 2 ja masinaruumis vastavalt seal tavaliselt viibivate inimeste arvule.

(15) Veetulekustutussüsteem peab tagama sellise rõhu, et kahe magistraali ühendatud voolikuga ulatuks juga peatekilt laeva kõige kõrgemasse punkti.

(16) Kõik tuletõrjearustus peab olema tähistatud vastavalt IMO resolutsioonis A.654(16) toodule.

(17) Kõik tuletõrjearustuse kasutamise ja hooldamise juhendid peavad omama tõlget vähemalt laeva töökeelde.

§ 37. Tuletõrjearustuse kogus

(1) Tuletõrjevoolikute arv peab olema võrdne tuletõrjekraanide arvuga.

(2) Joatorude arv peab olema võrdne tuletõrjekraanide arvuga.

(3) Laeva vahtkustutid võib asendada nii süsihappegaasikui ka pulberkustutitega. Arvuline kogus peab jääma samaks.

(4) Käsivahtkustuti maht peab olema 9 või enam liitrit, kuid selle kaal ei tohi ületada 23 kg.

(5) Käsi-pulberkustutis peab olema vähemalt 5 kg pulbrit.

(6) Süsihappegaasikogus käsikustutis peab olema vähemalt 5 kg.

(7) Nõutav tuletõrjevarustuse kogus:
Tabel 7

Nr	Varustuse nimetus	Kogus
1.	Tuletõrjevõrk	1
2.	Joatorud (kombi-meeritud)	2
3.	Vahtkustuti	
3.1.	– igal tekil vähemalt	1
3.2.	– roolikambris	1
3.3.	– masinaruumis:	
a)	laeval 1 kogumahutavusega kuni 150	1
b)	laeval 2 kogumahutavusega	1

	üle 150	
3.4.	–	1 kambüüsis
3.5.	–	1 kergestisülitivate ainetega laoruumis
3.6.	–	2 katlaruumis
3.7.	–	1 jõuseadme keskjuhtimispuddis
4.	Süsinappegaasikustuti:	
4.1.	–	1 raadioruumis
4.2.	–	1 roolikambri
4.3.	–	1 akumulaatori ruumis
4.4.	–	masinaruumis:
a)	kus	1 peamasina koguvõimsus on väiksem kui 750 kW
b)	kus	2 peamasinate koguvõimsus on võrdne või suurem kui 750 kW
4.5.	–	ruumis, kus asuvad elektrikilbid ja pindala on:
a)	väiksem kui 15 m ²	
b)	15 m ² ja suurem	2
5.	Katlaruumis	
	50- liitrine kast liivaga ja kühvel	

6.	Tuletõrje- laevas:	amber
a)	kus on veetulekustutuse süsteem	1
b)	kus puudub veetulekustutuse süsteem	3
7.	Pootshääk	
8.	Raudkäng	
9.	Kirvesl	

6. peatükk SIGNAALSEADMED JA - VAHENDID

§ 38. Üldnõuded

(1) Merelaeva signaaltulede ja -märkide, helisignaalseadmete koosseis, omadused ja paigutus peab vastama COLREG konventsioonile.

(2) Siseveelaeva signaaltulede ja -märkide, helisignaalseadmete koosseis, omadused ja paigutus peavad vastama «Meresõiduohutuse seaduse» § 45 lõike 2 alusel kehtestatud laevatavatel sisevetel liiklemise korra nõuetele.

(3) Laeval kogumahutavusega 150 ja enam peab olema signaallamp signaliseerimiseks valgel ajal. Signaallambi jaoks peab olema tagatud laeva peaelektrienergiaallikast sõltumatu toide.

Signaallambi
juurde peab
kuuluma 2
tagavarapirmi.

(4) Laeval,
mis sõidab
jääpiirkonnas,
peab olema
helgiheitja
(Aldis-lamp).

(5) Laeval
kogumahutavusega
300 ja
enam ning
rahvusvahelisi
reise
sooritavallaeval
sõltumata
kogumahutavusest,
peab olema
täiskomplekt
rahvusvahelise
signaalkoodi
lippe ja
vimpleid.
Käesolevas
lõikes
nimetamata
tekklaeval
peavad olema
järgmised
signaalkoodi
lipud: A, B,
C, L, N ja O,
koos nende
tähtsuse
kirjeldusega.

(6) Laeval,
mis sõidab
väljaspool
kohaliku
rannasõidu
piirkonda,
peab olema
rahvusvaheline
signaalkood.

(7) Laeval
kogumahutavusega
20 ja enam ja
igal reisilaeval
peab olema
avalike teadete
süsteem.

§
**39. Pürotehnika
nõutav kogus**

(1) Laev peab
sõltuvalt laeva
klassist olema
varustatud
pürotehnikaga
järgmiselt:

Tabel 8

Laevade ja jahi-
klasside ja jahi-
klasside sätuli
(sõidupiiirkonna
järgi)

I ja II	12	12	12
III	6	6	6
IV	–	–	6
V	–	–	3

(2) Tankeri, mis tegeleb naftasaaduste veoga, varustamine sätuledega on keelatud. Sätulede asemel tuleb suurendada langevarjuga raketite või heliraketite arvu 50% võrra.

7.

peatükk

ESKKONNAKAITSEALASED

NÕUDED

§ 40. Nõuded naftareostuse vältimiseks

(1) Tanker kogumahtuvusega 150 ja enam ning muu laev kogumahtuvusega 400 ja enam peab naftareostuse vältimisel juhinduma MARPOL konventsiooni esimese lisa nõuetest.

(2) Tanker kogumahtuvusega alla 150 ja muu laev kogumahtuvusega alla 400 peab naftareostuse vältimisel 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
pils
kuivenduspump,
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.

**§ 41. Nõuded
reovete
reostuse
vältimiseks**

(1) Kui
laevapere
ja reisijate
koguarv on
enam kui
10 inimest
või laeva
kogumahtuvus
on 200
või enam
(olenemata
inimeste arvust
pardal), tuleb
juhinduda
1992. a
«Läänemere
piirkonna
merekeskkonna
kaitse
konventsioonist» (RT
II 1995, 11/12,
57; 2001, 28,
139):
1) reovete
tank laevas
peab olema

arvestusega 25 liitrit reovett inimese kohta ööpäevas ja tagama laevale kolme ööpäevase mahtuvusvaru; 2) kui tanki juhitakse 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 rahvusvaheliste nõuetele

vastava
ühendusotsikuga
reovete
äraandmiseks
kaldale või
vastavale
laevale, tuleb
rakendada
käesoleva
paragrahvi
lõikes 1
nimetatud
nõudeid.

**§ 42. Nõuded
prügiireostuse
vältimiseks**

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

(2)
Prügiireostuse
vältimist
käsitlevad
plakatid
peavad
olema üles
pandud silda,
kambüüsi,
laevapere
majutusruumidesse,
peatekile ja
reisilaevadel
jalutustekile.

(3)
Prügiiraamat
peab olema
laeval
kogumahutavusega
400 ja enam
ning laeval
sõltumata
kogumahutavusest,
mille pardal
olevate
inimeste arv
on 15 või
enam.

(4) Kõik
operatsioonid
prügiga,
sõltumata
sõidupiirkonnast,
fikseeritakse
prügiiraamatus.

(5) Kviitungid prügi äraandmise kohta tuleb säilitada laevas eraldi kaustas vähemalt kahe aasta jooksul.

(6) Laeval peab olema vähemalt kolme liiki kaanega suletavaid ning vastavalt tähistatud prügikonteinereid: plastmassile, toidujätmete ja ülejäänud olmeprügile.

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

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

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

(10) Masinaruumis peab olema suletav metallkast õliste kaltsude kogumiseks.

8.

peatükk

ÜLDHÄIRE ALARMSÜSTEEM JA TREENINGJUHEND

§ 43. Üldhäire alarmsüsteem, häireplaan ja juhendid tegutsemiseks hädaolukorras

(1) Üldhäire alarmsüsteemiga peab saama anda üldhäire signaali,

mis koosneb
seitsmest
või enamast
lühikesest
helist ja neile
järgnevast
ühest pikast
helist, mida
antakse
laevavile või
-sireeniga
ja lisaks
elektrikella
või -pasunaga
või muu
samaväärse
seadmega,
mida
varustatakse
elektrienergiaga
laeva
põhielektrienergiavõrgust
ja
avariielektrienergiavõrgust.

(2) Igale
laevapere
liikmele
peab olema
antud täpsed
juhendid
tegutsemiseks
hädaolukorras.

(3) Häireplaan
pannakse üles
navigatsioonisillal,
masinaruumis
ja
laevapere liikmete
majutusruumides
nähtaval kohal.

(4)
Häireplaanis
peab olema
käesoleva
paragrahvi
lõikes 1
nimetatud
üldhäire
signaali
kirjeldus ja
laevapere
liikmete
kohustused
seoses
üldhäirega.
Häireplaanis
peab olema
näidatud,
millisel viisil
antakse
korraldus laev
maha jätta.

(5)
Häireplaanis

peab olema näidatud erinevate laevapereliikmete kohustused:

- 1) vee- ja tulekindlate uste, klappide, illuminaatorite, keilutite ja muude avade sulgemine;
- 2) varustuse kandmine päästepaatidesse ja -parvedesse;
- 3) päästepaatide ja -parvede ettevalmistamine veeskamiseks ja veeskamine;
- 4) muude päästevahendite ettevalmistamine;
- 5) sidevahendite kasutamine;
- 6) osavõtt tulekustutusest tuletõrjerühma koosseisus.

(6) Juhul kui ohutu mehitatuse tunnistuse järgi on laevapere liikmete arv 5 või vähem, ei ole häireplaani koostamine kohustuslik.

(7) Häireplaanis peab olema näidatud laeva juhtkonda kuuluvad isikud, kes on vastutavad, et tuletõrje- ja päästevahendeid hoitakse heas seisukorras ja valmisolekus koheseks kasutamiseks.

(8) Häireplaanis peab olema näidatud vastutavate isikute asendajad nende tegutsemisvõimetuse korral, võttes arvesse, et erinevates

hädaolukordades
tuleb tegutseda
erinevalt.

(9) Häireplaani
koostatakse
enne laeva
väljumist
merele. Juhul
kui pärast
häireplaani
koostamist
on laevaperes
toimunud
muudatused,
mis nõuavad
häireplaani
muutmist,
peab kapten
või kipper
häireplaanis
tegema
muudatused
või koostama
uue
häireplaani.

§ 44. Laeva treeningjuhend

(1)
Treeningjuhend
peab asuma
igas messis,
puhkeruumis
või igas
kajutis.
Treeningjuhend
võib koosneda
mitmest
voldikust
ja see peab
sisaldama
juhendeid ja
informatsiooni
laeva
päästevahendite
ja ellujäämise
paremate
meetodite
kohta kergesti
arusaadavas
vormis ja
võimalusel
koos
illustratsioonidega.
Treeningjuhendi
mis tahes osa
võib koosneda
informatsioonist,
mis
edastatakse
audio-
visuaalsete
vahenditega.
Treeningjuhendis
tuleb kajastada

järgmisi üksikasju:
1) päästevesti ja veekostüümi selgapanek sõltuvalt olukorrast;
2) kogunemist kogunemispaikadesse;
3) päästepaatidesse, päästeparvedesse ja valvepaatidesse asumist, veeskamist ja laeva parda juurest lahkumist;
4) päästepaadist ja päästeparvest toimuvat veeskamist;
5) vabastamist veeskamisseadmetest;
6) kaitsemeetodeid ja vajaduse korral kaitseseadmete kasutamist veeskamisel;
7) veeskamise ala valgustust;
8) päästevarustuse kasutamist;
9) otsimisseadmete kasutamist;
10) illustatsioonide abil päästevahendite raadioseadmete kasutamist;
11) ujuvankrute kasutamist;
12) mootori ja selle juurde kuuluvate seadmete kasutamist;
13) päästepaatide, päästeparvede ja valvepaatide ülestõstmist, nende paigaldamist ja kinnitamist;
14) ohtu alajahtuda ja soojade riiete vajadust;

15) päästepaatide ja päästeparvede võimaluste ratsionaalset kasutamist elu säilitamiseks;
16) päästmise meetodeid, kaasa arvatud helikopteri päästeseadmete (kandetraksid, korv, kandraam), pükspoi, kalda päästeseadmete ja liiniheitja kasutamist;
17) muid häireplaanis toodud kohustusi;
18) päästevahendite avariiremondi juhendid.

(2) Laeval kogumahutavusega alla 300 võib Veeteede Amet vähendada käesoleva paragrahvi lõikes 1 esitatud nõudeid. Kuid igal juhul peab laevas olema ohutuse juhend.

9. peatükk MEHAANILISED SEADMED

§ 45. Üldsätted

(1) Veeteede Amet võib reederi kirjaliku avalduse alusel teha mõõndusi käesoleva peatüki nõuete rakendamisel tulenevalt laeva suurusest ja sõidupiiirkonnast.

(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 kaitada nii laeva otseasendis kui ka kuni 15°-se püsikreeni tingimustes ükskõik kummasse pardasse ning kuni 22,5°-se dünaamilise kreeni

tingimustes
(kõlgõõtsumise
puhul)
mõlemasse
pardasse ning
samaaegse
7,5°-se
dünaamilise
diferendi puhul
(pikiõõtsumise
puhul) kas
vööri või
ahtrisse.

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

§

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 vaheuumist vee väljapumpamise ja selle kuivenduse, välja arvatud vaheuumid, mis on püsivalt kohaldatud mageda vee, ballastvee, vedela kütuse või vedela lasti veoks ja mis on varustatud pumpadega, mis töötavad praktiliselt kõigis tingimustes.

(2) Sanitaarvete, ballasti ja laeva üldisteks vajadusteks kasutatavaid jõuajamiga pumpasid võib käsitleda kui iseseisvaid pilsipumpe, kui need on varustatud vajalike kuivendussüsteemi ühendustega.

(3) Kogu kuivendussüsteemi torustik, mis läbib kütusetanke, katla- või masinaruume, kaasa arvatud vaheuumid, 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
pilsiveetorstiku.

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

(6) Juhul kui
vabaparda
kõrgus
vaheseinte
tekini on
parvlaeval
selline, et
tekiserv
sukeldub
kreeninurgal
üle 5°, peab
vee äravoolu
tagama
küllaldase
arvu vastava
suurusega
piigatitega,
mis tagaks vee
äravoolu otse
parda taha.

(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
tuletõrjehüdroliikurist.

(9)

Kuivendusüsteemi
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 kahe või enama 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, peavad olema monteeritud nii, et oleks tagatud vee väljapumpamine igast vaheruumist.

(12) Iga

jõuajamiga pilsipump peab olema võimeline pumpama vett läbi nõutud kuivendustorustiku kiirusega mitte vähem kui 2 m/sek. Iseseisvatel jõuajamiga pilsipumpadel, mis asuvad masinaruumis, peavad imitorud asuma otse nendes ruumides, välja arvatud juhul, kui ei nõuta rohkem kui kahe imitoru monteerimist mis tahes ühte vaheruumi. Kui on ette nähtud kaks või enam imitoru, peab kummagi parda ääres asuma vähemalt üks neist. Imitorud

peavad olema
sobivalt
paigaldatud
ja nende
imitorude
diameeter,
mis asuvad
masinaruumis,
ei tohi olla
väiksem kui
põhikuivendustorustikul.

(13) Lisaks
käesoleva
paragrahvi
lõikes 10
nõutud
pilsiiitorudele
peab olema
kõige
võimsamast
jõuajamiga
pumbast üks
avariipilsiiitoru,
mis on
varustatud
tagasilöögiklapiga
ja mis asub
masinaruumi
pilsil
tasapinnal.
Eelmainitud
imitoru peab
olema sama
diameetriga
kui
põhikuivenduspumbal.

(14)
Kingstonite
ja imitorude
klappide
spindlid
peavad
ulatuma üle
masinaruumi
pilsikatete.

(15)
Kuivendustorustik
kogu pikkuses
kuni pumbani
peab olema
autonoomne
teistest
torustikest.

(16) Tuleb
rakendada
meetmeid,
et vältida
vahe ruumi
uputust
kuivendussüsteemi
imitoru
purunemise
või
vigastamise

tagajärjel mis tahes teises vaheuumis, pärast laeva kokkupõrget või madalikule sõitu. Selleks tuleb torudele, mille mõni osa asetseb pardale lähemal kui üks viiendik laeva lausest, paigaldada tagasilöögiklapid.

(17)

Kuivendussüsteemiga

seotud jaotuskarbid, klapid ja kraanid peavad asetsema nii, et uputuse puhul saab ühega pilsipumpadest pumbata igast vaheuumist.

Juhul kui kõikidele pumpadele on üks ühine torustike süsteem, tuleb ette näha võimalus kohapealt vaheseinte tekist kõrgemal opereerida imitorusid teenindavate klappidega.

Juhul kui lisaks põhikuivendussüsteemile on ette nähtud avariikuivendussüsteem, peab see olema autonoomne, sõltumatu põhikuivendussüsteemist.

(18) Kõik käesoleva paragrahvi lõikes 17 nimetatud klappide ja kraanide käitamisseadmed, millega opereeritakse ülalpoolt vaheseinte tekki, peavad olema selgelt märgistatud ja varustatud vahendiga, mis näitab,

kas klapp
või kraan on
avatud või
suletud.

§

48. Kuivendus **arv**

(1)

Reisilaeval:

1) kuni 200
reisijat, peab
olema üks
peamasinalt
käitatav
pump ja üks
autonoomse
jõuajamiga
pump, mis ise
asub ja mille
energiaallikas
asub

väljaspool
masinaruumi;

2) üle 200
reisija, peab
olema üks
peamasinalt
käitatav
pump ja kaks
autonoomse
jõuajamiga
pumpa, millest
üks peab
asuma ja
saama oma
tööks vajaliku
energia

väljastpoolt
masinaruumi;

3) võib
peamasinalt
käitatav
pump olla
asendatud ühe
autonoomse
jõuajamiga
pumbaga;

4) võib
väga väikeste
vaheruumide
kuivendamine
toimuda
teisaldatavate
käsipumpadega.

(2)

Laeval,
mis ei ole
reisilaev, peab
olema üks
peamasinalt
käitatav
pump ja üks
autonoomne
jõuajamiga
pump.

§
49. Tagasikäigu seadmed

(1) Laeval peab normaaltingimustes olema küllaldane tagasikäigu võimsus, et tagada vajalik juhitevus.

(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 jääs sõiduks.

(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.

§
**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
lühihenduse
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 keskjuhtimispuudis, kust toimub normaaltingimustes peamasina käitamine, peab silmatorkaval kohal asuma heli- ja valgusalarm, mis signaaliseerib vähesest õli nivoost reservuaaris.

§ 52. Masinaruumi ventilatsioonisüsteem

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

§ 53. Side silla ja masinaruumi vahel

Peab olema ette nähtud vähemalt kaks sõltumatut sidevahendit korralduste andmiseks

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

§

54. Mehaanikute väljakutsesignalisatsioon

Peab olema
ette nähtud
mehaanikute
väljakutsesignalisatsioon
masinaruumi
keskjuhtimispuudist
või peamasina
juhtimisplatvormilt
ja seda peab
olema kuulda
mehaanikute
eluruumides.

§

55. Avariiseadmete paigutus reisilaeval

Avarielektrienergia
allikad,
tuletõrjepumbad,
kuivenduspumbad
(välja arvatud
need, mida
kasutatakse
ruumide
kuivendamiseks,
mis asuvad
vööripool
rammvaheseinale),
mis tahes
statsioonarne
tulekustutussüsteem

ja muud
avariiseadmed,
mis on olulised
laeva ohutuse
seisukohalt,
välja arvatud
ankrupeli,
ei või olla
monteeritud
vööriipoole
rammvaheseina.

§

56. Mehhanismide juhtimisseadmed

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

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

1) mis tahes
sõidutingimustes,
kaasa arvatud
manööverdamisel,
peab olema
võimalik
navigatsioonisillalt
reguleerida
kiirust,
liikumissuunda
ja sõukruvi
sammu, kui
laeval on
reguleeritava
sammuga
sõukruvi;
2) iga
sõukruvi
käitamine
peab toimuma
juhtimisseadmega,
mis on
projekteeritud
ja valmistatud
nii, et selle
käitamine ei
nõua erilise
tähelepanu
pööramist
mehhanismi
tööparameetritele.
Juhul kui

on ette nähtud mitme sõukruvi üheaegne töö, võib nende juhtimine toimuda ühe juhtimisseadme abil;

3) peamasin peab olema varustatud hädaseiskamise seadmega, mis peab olema sõltumatu sillast asuvatest juhtimisseadmetest;

4) sillast peamasinale antud korraldused peavad kajastuma kas masinaruumi keskjuhtimispuldil või peamasina juhtimisplatvormil;

5) peamasina distantsjuhtimine peab olema võimalik üheaegselt ainult ühest asukohast. Vastastikku seotud juhtimiskohtade kasutamine on keelatud. Igas juhtimiskohas peab olema indikaator, mis näitab, millisest asukohast toimub peamasina juhtimine. Juhtimise ümberlülitamist navigatsioonisilla ja masinaruumi vahel peab olema võimalik teostada ainult kas masinaruumist või masinaruumi keskjuhtimispuldil. Selle süsteemi koosseisu peavad kuuluma seadmed,

mis väldivad
ülemäärast
koormuse
muutumist
juhtimise
ümberlülitamisel
ühest
asukohast
teise;
6) peab
olema
võimalik
kaugjuhtimissüsteemi
mis tahes osa
rikke korral
peamasina
kohalik
juhtimine;
7)
kaugjuhtimissüsteemi
ehitus peab
olema selline,
et selle
rikke korral
antakse alarm.
Sõukruvide
pöörlemissuund
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
järelvalve
all, peavad
seadmed
ja nende
juhtimisseadmed
olema
projekteeritud,
seadistatud ja
paigaldatud
nii, et
mehhanismide
töö oleks
sama ohutu
ja kindel kui
siis, kui need
asuvad vahetu
järelvalve all.

(3)
Automaatkäivituse
ja
automaatjuhtimise
süsteemide
koosseisu
peavad
kuuluma
seadmed
automaatjuhtimissüsteemi
käsitsi
väljalülitamiseks.
Süsteemi
mis tahes
osa rike ei
tohi takistada
selle käsitsi
väljalülitamist.
17.04.2019
13:45
Veaparandus
- Parandatud
ilmne
ebatäpsus
sõnas
„koosseisu“
Riigi Teataja

seaduse § 10
lõike 4 alusel.

§
57. Aurusüsteemid

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

(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 õhukompressorid 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
sisepõlemismootor,
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
miinimumi
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 kõrvakaitsmed.

10. peatükk

ELEKTRISEADMED

§ 60. Üldnõuded

(1) Veeteede Amet võib reederi kirjaliku avalduse alusel teha mööndusi käesoleva peatüki nõuete rakendamisel tulenevalt laeva suurusest, töö iseloomust ja sõidupiirkonnast.

(2) Elektriseadmetik peab tagama:

- 1) elektrivarustuse laeva normaalseks käitamiseks ja elamistingimuste tagamiseks ilma avariielektrienergiaallika ressursi arvestamata;
- 2) elektrienergiaga varustamise erinevate hädaolukorra tingimuste korral;
- 3) reisijate, laevapere ja laeva ohutuse seoses

elektrivoolu kasutamiseks.

§

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 agregaaadi 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 peasisüsteem, 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
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 peab olema varustatud iseseisva 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 kas akupatarei, mis töötab ilma täiendava laadimiseta või ülemäärase pingelanguseta, või generaator, mida käivitab sisepõlemismootor, millel on sõltumatu kütusevarustus ning kütuse süttimispunkt ei tohi olla väiksem kui 43°C. Uue laeva generaatoril peavad olema automaatsed käivitusseadmed, olemasolevallaeval aga heakskiidetud käivitusseadmed. Kui avariielektrienergiaallikaks on generaator, tuleb ette näha siirde avariielektrienergiaallikas.

(3) Avariielektrienergiaallikat peab saama efektiivselt käitada, kui

laeva kreen on kuni 22,5° ja kui laeva diferent on tasakiiluga võrreldes 10°. Generaatoragregaat peab saama käivitada mis tahes välistemperatuuris juures. Reisilaeval peab generaatoragregaat käivituma automaatselt pärast peaelektrienergiaallika äralangemist.

(4)

Avariijaotuskilp peab asuma võimalikult lähedal avarielektrienergiaallikale.

(5)

Avarielektrienergiaallikas peab olema võimeline töötama vähemalt 6 tunni jooksul ja tagama samaaegselt elektrienergia:

- 1) laeva avariikuivenduspumbale ja ühele tuletõrjepumbale;
- 2) avariivalgustusele;
- 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 need saavad voolu peaelektrienergiaallikast;
- 8) elektriavamisega spinklerpumbale, kui see on olemas;

9) laeva signaallambile, kui selle toide on laeva peaelektrienergiaallikast.

(6) Avariielektrienergiaallikas peab olema võimeline varustama poole tunni jooksul elektrienergiaga jõuajamiga käitatavaid veekindlaid uksi ja nende juurde kuuluvaid juhtimisseadmeid, näitureid ja hoiatussignaali elektrivõrke.

(7) Käesoleva paragrahvi lõikega 2 nõutud siirde avariielektrienergiaallikas peab koosnema akupatareist, mis on avariiolukorras kasutamiseks sobivalt paigaldatud ja mis peab ilma täiendava laadimiseta või ülemäärase pingelanguseta töötama pool tundi, et kindlustada käesoleva paragrahvi:

1) lõikes 5 nõutud valgustus;

2) lõikes 5 nõutud juhtimisseadmete, näiturite ja hoiatussignaalide elektrienergiaga varustatus;

3) lõikes 6 nõutud veekindlate uste sulgemine.

§
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 Veeteede
Amet 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
autotransformaatoreid;
2) on
toitega läbi
ohutustransformaatori
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
nii, 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
käsoleva
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

elektrikaablid
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 nendešahte
ning teisi
kõrge
tuleohtlikkusega
piirkondi.
Hädaohualarmi
ja üldteadete
süsteemi
kaablid, mis
paigaldatakse
pärast
käesoleva
määruse
jõustumist,
peavad olema
kooskõlastatud
Veeteede
Ametiga.
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 külgnevas 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 lühiühenduse 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 kontsentratsiooniga 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
diferendi
korral ning
olema sellise
suurusega,
et mahutada
mehitamata
perioodi
jooksul
normaalsetes
tingimustes
kogunenud
pilsivesi.

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

(3) Allpool
veeliini
asuvate
merevee

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

§

68. Peamasina juhtimine sillast

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

(2) Iga
sõukruvi
distsantsjuhtimise
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
keskjuhtimispuddis
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
keskjuhtimispuddist
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 osa
rikke korral.

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

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

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

§ 69. Side

Peavad olema
ette nähtud
sidevahendid
kõnelemiseks
keskjuhtimispuudi
või peamasina
juhtimiskoha
ja silla ning
meaanikute
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
reservelektrienergi
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. Kaitsesüsteemid

Peavad olema
kaitsesüsteemid,
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
kaitsesüsteemid
on sisse
lülitatud.

Kaitsesüsteemide
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°.

(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 Veeteede Ametiga.

(9) Veeteede Ameti

kooskõlastuseta
on keelatud
püsiballasti
eemaldamine.

§
**76². Püstuvuse
informatsioon**

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

(2)
Kooskõlastatult
Veeteede
Ametiga 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
peab olema
kreenikatsega
välja
arvestatud
tühja laeva
kaal ja
raskuskeskme
koordinaadid.

(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 muudatused 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 muudatused 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 käitamine ja kontroll

(1) Kõiki merel kasutatavaid veekindlaid ukse peamistes põikvaheseintes käitatakse iga päev.

(2) Kõiki veekindlaid ukse ja nende juurde kuuluvaid mehhanisme ja näidikuid ning kõiki ventiile, mille sulgemine on vajalik vahe ruumi 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, ukse ja mehhanismid tuleb vastavalt markeerida, et tagada nende nõuetekohane kasutamine maksimaalse ohutusega.

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

§

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]