

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

Majandus- ja kommunikatsiooniminister
määrus
terviktekst
04.03.2005
26.05.2013

Laeva vahiteenistuse kord

Vastu võetud 30.12.2002 nr 80

[RTL 2003, 7, 57](#)

jõustumine 18.01.2003

Muudetud järgmiste aktidega

Vastuvõtmine
16.02.2005

Avaldamine
[RTL 2005, 24, 333](#)

Jõustumine
04.03.2005

Määrus kehtestatakse «[Meresõiduohutuse seaduse](#)» (RT I 2002, 1, 1; 61, 375; 63, 387) § 30 lõike 3 alusel ning kooskõlas «Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooniga, 1978» (RT II 1995, 28, 126).

I. osa ÜLDOSA

1. peatükk ÜLDSÄTTED

§ 1. Reguleerimisala

(1) Käesoleva määrusega sätestatakse nõuded vahiteenistuse korraldamiseks vastavalt «Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelisele konventsioonile, 1978» (RT II 1995, 28, 126) ja selle konventsiooni hilisematele muudatustele (edaspidi *STCW konventsioon*).

(2) Käesoleva määruse eesmärk on anda juhendmaterjal reederile ja laeva kaptenile vahiteenistuse korraldamiseks, et tagada laeva ohutus sõidul ning seismise ajal ankrus, kai ääres või dokis.

2. peatükk REEDERI KOHUSTUSED

§ 2. Reederi kohustused

(1) Reeder on kohustatud tagama:

- 1) vahiteenistuse graafikute koostamise ja nende paigutamise vastavatele teabetahvlitele;
- 2) töö- ja puhkeaja arvestuse;
- 3) nõuetekohase raadiovahvi;
- 4) meetmed vahipersonali töövõimele alkoholi või narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest tuleneva kahjuliku mõju vältimiseks ning teostama alkoholi või narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamise üle vajalikku kontrolli.

(2) Reeder kehtestab laeva sisekorraeskirjas piirangud alkoholi tarvitamisele laevas.

3. peatükk

LAEVA NAVIGATSIOONIVAHT

§ 3. Laeva navigatsioonivahi korraldamine ja selle koosseis

(1) Kapten ja vahitüürimees peavad olema veendunud, et navigatsioonivahi koosseis on küllaldane laeva ohutuks navigeerimiseks.

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

(3) Heakskiidetud automaatrooliga ja siseside vahenditega varustamata laeval, välja arvatud käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud laeval, või laeval, kus nimetatud seadmed ei ole töökorras, peab lisaks vahitüürimehele olema navigatsioonisillal kaks tekimeeskonna liiget, kusjuures üks neist peab olema roolis ning teine teostama vaatlust või asuma navigatsioonisilla läheduses, olles valmis kohe vaatlust teostama.

(4) Laeval, mille navigatsioonisilla ehitus ja varustus võimaldab tagada meresõidu ohutuse ühe laevajuhiga navigatsioonisillal ning mis on varustatud heakskiidetud ja töökorras automaatrooli ning siseside vahenditega, võib kapten pärast hoolikat kaalutlemist ja käesoleva määruse § 16 lõikes 1 sätestatud arvestades lubada navigatsioonivahti pidada vahitüürimehel valgel ajal üksinda.

(5) Käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud tingimust ei rakendata reisilaeval ja tankeril.

§ 4. Läänemerel rahvusvahelisi reise sooritava reisilaeva ja jäämurdetöödega tegeleva jäälõhkuja navigatsioonivahi koosseis

Läänemerel rahvusvahelisi reise sooritaval reisilaeval ja jäälõhkuja jäämurdetööde ajal peab navigatsioonivahis olema kaks laevajuhti.

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

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

(2) Alla 500-se kogumahutavusega laeval, mis sooritab reise sadamate vahel kestusega kuni 12 tundi ühe ööpäeva jooksul, võib kapten või kipper pärast hoolikat kaalutlemist ja käesoleva määruse § 16 lõikes 1 sätestatud arvestades lubada navigatsioonivahti pidada vahitüürimehel valgel ajal üksinda, kui on täidetud järgmised tingimused:

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

§ 6. Vahitüürimehe ja ühe tekimeeskonna liikmega navigatsioonivahi korraldamine

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

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

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud nõue ei kehti alla 200-se kogumahutavusega kalapüügilaevadele Läänemerel.

[RTL 2005, 24, 333- jõust. 04.03.2005]

§ 7. Vahitüürimehe ja kahe tekimeeskonna liikmega navigatsioonivahi korraldamine

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

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

[RTL 2005, 24, 333- jõust. 04.03.2005]

§ 8. Vaatlust teostava laevapere liikme määramine

Kapten võib vajaduse korral määrata käesoleva määruse § 3 lõigetes 2 ja 3 ning § 5 lõikes 1 nimetatud vaatluse teostajaks (edaspidi *vaatlaja*) ühe laevapere liikmetest, teda eelnevalt instrueerides.

4. peatükk LAEVA MASINAVAHT

§ 9. Masinavahi korraldamine

- (1) Vanemmehaanik ja vahimehaanik peavad olema veendunud, et vaht on küllaldane kõigi masinate nõuetekohase töö ja hoolduse tagamiseks vastavalt käesoleva määruse nõuetele.
- (2) Heakskiidetud perioodiliselt mehitamata masinaruumi vahikorralduselt mehitamata masinaruumi (UMS) vahikorraldusele üleminek peab olema küllaldaselt ette valmistatud ning selleks peavad olema rakendatud ettenähtud ettevaatusabinõud.

5. peatükk LAEVA SEISUVAHT

§ 9. Seisuvahi korraldamine

- (1) Nõudeid seisuvahile rakendatakse eksploatatsioonis olevatel laevadel, kui laev on sadamas sildunud või ankrus.
- (2) Kapten ja vanemmehaanik on kohustatud korraldama nõuetekohase ja tegusa seisuvahi kooskõlas käesoleva määruse nõuetega.

II. osa VAHITEENISTUSE KORRALDAMISE PÕHIALUSED

1. peatükk LAEVAPERE LIIKMETE VALMISOLEK VAHITEENISTUSEKS

§ 10. Vahti pidavate laevapere liikmete puhkus

- (1) Vahti pidavatele laevapere liikmetele tuleb ette näha vähemalt 10 tundi puhkust iga 24-tunnise perioodi jooksul.
- (2) Puhketunnid jaotatakse mitte enam kui kahte perioodi, kusjuures ühe puhkeperioodi pikkus peab olema vähemalt kuus tundi.
- (3) Käesoleva paragrahvi lõigetes 1 ja 2 nimetatud puhkeperioodide nõudeid ei rakendata hädaolukorra, õppehäirete ja muude erakorraliste sündmuste puhul.
- (4) Vaatamata käesoleva paragrahvi lõigetes 1 ja 2 esitatud nõuetele võib minimaalset 10-tunnist puhkeperioodi vähendada kuuele järjestikusele puhketunnile eeldusel, et selline vähendamine ei kesta üle kahe ööpäeva ja tagatakse vähemalt 70 tundi puhkust seitsmepäevase perioodi jooksul.

2. peatükk VAHITEENISTUSE KORRALDAMISE PÕHINÕUDED

§ 11. Vahitüürimehe ja vahimehaaniku kvalifikatsioon

- (1) Navigatsiooni- või seisuvahti pidav vahitüürimees peab olema kvalifitseeritud vastavalt STCW konventsiooni peatüki II või VII nõuetele.
- (2) Vahimehaanik peab olema kvalifitseeritud vastavalt STCW konventsiooni peatüki III või VII nõuetele.

3. peatükk

REISI PLANEERIMINE

§ 12. Eelseisva reisi planeerimine

(1) Eelseisev reis tuleb ette planeerida, arvestades kogu eelseisvat reisi puudutavat teavet. Kaardile kantud kursse tuleb kontrollida enne reisi algust.

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

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

§ 13. Eelseisva reisi teekonna kandmine navigatsioonikaardile, kaardile kantud kursside kontrollimine ja uue teekonna kavandamine

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

(2) Kui reisi ajal otsustatakse muuta planeeritud teekonda või kui on olulistel põhjustel vaja kalduda planeeritud teekonnast kõrvale, tuleb varakult kavandada uus teekond.

4. peatükk NAVIGATSIOONIVAHT

§ 14. Vahiteenistuse korraldamine

(1) Kapten peab korraldama oma laeval sellise vahiteenistuse, mis tagab laeva ohutu navigeerimise. Kapteni üldjuhtimisel vastutavad vahitüürimehed oma vahikorra ajal laeva ohutu navigeerimise eest.

(2) Iga merel oleva laeva vanemmehaanik, konsulteerides kapteniga, peab tagama vahiteenistuse korraldamise nõutud tasemel ja tagama ohutu masinavahi.

§ 15. Reostuse vältimine

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

§ 16. Vahitüürimees, vaatleja ja roolimees

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

(2) «Laevakokkupõrgete vältimise 1972. aasta rahvusvahelise eeskirja» reegli 5 kohaselt tuleb teostada pidevat vaatlust, selleks et:

- 1) nägemis- ja kuulmismeelte ning olemasolevate tehniliste vahendite abil tagada pidev ümbruskonna jälgimine olukorra võimalike muudatuste õigeaegseks avastamiseks;
- 2) täielikult hinnata olukorda ning eriti kokkupõrke või madalikule sõidu ohtu;
- 3) avastada merehädas olevaid laevu, õhusõidukeid, merehädalisi, uppuvaid laevu, laevarusuid või muid ohtusid.

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

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

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

(6) Valgel ajal võib vahitüürimees teostada vaatlust üksinda eeldusel, et sellisel juhul:

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

§ 17. Navigatsioonivahi koosseis

(1) Kapten peab navigatsioonivahi koosseisu ohutu meresõidu tagamiseks piisavuse otsustamisel arvestama kõigi oluliste teguritega ning sealhulgas järgmiste asjaoludega:

- 1) nähtavus, ilmastikuolud ja mere seisukord;
- 2) laevaliikluse tihedus ja muu tegevus laeva sõidupiirkonnas;
- 3) laevaliikluse eralduse süsteemis või selle läheduses liiklemise nõuded ja tingimused;
- 4) täiendav töökoormus, mis tuleneb laeva eksploatatsioonilistest iseärasustest;
- 5) iga vahti määratud laevapere liikme valmisolek oma kohustuste täitmiseks;
- 6) vahitüürimehe kogemused, laeva seadmete ja manööverdusvõime tundmine;
- 7) navigatsioonisilla seadmete ja kontrollsüsteemide, sealhulgas häiresüsteemide tehniline seisukord;
- 8) rooli ja sõukruvi töörežiimi muutmise tingimused ja laeva manöövrielemendid;
- 9) laeva mõõtmed ja juhtimiskohalt avanev vaateväli;
- 10) silla konfiguratsioon ning eriti asjaolud, mis võivad segada ümbruskonna jälgimist;
- 11) Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt vastuvõetud normid, protseduurid või juhendid, mis on seotud vahiteenistuse korraldamisega või vahipersonalile esitatavate nõuetega.

(2) Navigatsioonivahi, sealhulgas kvalifitseeritud madruste koosseisu määramisel tuleb muuhulgas arvesse võtta järgmisi asjaolusid:

- 1) navigatsioonisilla ei ole lubatud jätta vahita;
- 2) ilmastikutingimused ja nähtavus;
- 3) navigatsiooniliste ohtude lähedus, mis võivad oluliselt raskendada laeva navigeerimist;
- 4) ohutut meresõitu tagavate navigatsioonivahendite (radar ja laeva asukohta määramise seadmed) ning muude tehniliste abiseadmete olemasolu ja nende tehniline seisukord;
- 5) automaatrooli olemasolu;
- 6) mehitamata masinaruumi (UMS) kontrollseadmed ja signalisatsiooniindikaatorid sillal, arvestades nende kasutamise võimalusi ja piiranguid.

§ 18. Navigatsioonivahi üleandmine ja vastuvõtmine

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

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

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

(4) Vahti asuv tüürimees on kohustatud teadvustama järgmist:

- 1) eelseisvat vahti puudutavaid kapteni korraldusi ja muid juhiseid;
- 2) laeva asukohta, kurssi, kiirust ning asukohta sügavuste ja laeva süvise suhet;
- 3) loodeid, hoovusi, ilmastikuolusid, nähtavust ja nimetatud tegurite mõju laeva liikumissuunale ja kiirusele;
- 4) peamasina režiimi muutmise protseduure;
- 5) navigeerimise asjaolusid, sealhulgas vahikorra jooksul kindlasti või vajadusel kasutatavate navigatsiooni- ja päästevahendite seisukorda, vurr- ja magnetkompasside parandusi, läheduses olevate laevade liikumist ja asjaolu, et laeva süvis võib muutuda sõltuvalt mere sügavusest ja laeva liikumise kiirusest.

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

§ 19. Vahitüürimehe kohustused vahi ajal

(1) Vahitüürimees on kohustatud:

- 1) viibima vahi ajal navigatsioonisillal;
- 2) mis tahes asjaolude korral mitte lahkuma sillalt enne, kui ta on nõuetekohaselt välja vahetatud;
- 3) vastutama laeva ohutu meresõidu eest, vaatamata kapteni kohalolekule sillal seni, kuni kapten on teda informeerinud laeva juhtimise enda peale võtmisest; nimetatud toiming peab saama kinnituse, et nii vahitüürimees kui kapten on juhtimise ülevõtmisest üheselt aru saanud; laeva juhtimise ülevõtmine kapteni poolt ei tähenda vahitüürimehele tema kohustuste lõppemist;
- 4) teatama kaptenile mis tahes laeva ohutust puudutavatest ja kahtlust tekitavatest asjaoludest.

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

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

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

(5) Vahitüürimees on kohustatud kasutama tema käsutuses olevaid navigatsiooniseadmeid.

(6) Radari kasutamisel peab vahitüürimees teadvustama vajadust täita «Laevakokkupõrgete vältimise 1972. aasta rahvusvahelise eeskirja» radari kasutamist puudutavaid sätteid.

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

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

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

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

§ 20. Laeva navigatsiooniseadmete kontroll ja kasutamine

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

(2) Vahitüürimees peab regulaarselt jälgima ja tagama järgmist:

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

(3) Vahitüürimees on kohustatud täitma «Rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel» ja selle konventsiooni 1978. aasta protokoll (RT II 2001, 22, 117) ning nende hilisemate muudatuste (edaspidi *SOLAS konventsioon*) nõudeid ning sealjuures arvestama käsiroolimise vajadust ja õigeaegset üleminekut automaatroolilt käsijuhtimisele, et vältida mis tahes ohtliku olukorra teket.

(4) Vahitüürimees peab oskama kasutada kõiki laeva navigatsiooniseadmeid, tundma nende võimalusi ja puudusi.

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

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

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

§ 21. Ettekanded

(1) Vahitüürimees on kohustatud kaptenile kohe ette kandma:

- 1) ootamatust või prognoositud nähtavuse halvenemisest;
- 2) kui liiklustingimused või teiste laevade liikumine tekitavad kahtlusi;
- 3) raskustest laeva hoidmisel ettenähtud teekonnal;
- 4) kui arvestatud ajal ei ilmu nähtavale kallas, navigatsioonimärk või sügavus ei vasta oodatule;
- 5) kui ootamatult ilmub nähtavale kallas, navigatsioonimärk või muutub sügavus;
- 6) peamasina, peamasina kaugjuhtimisseadmete, rooliseadme või mingi olulise navigatsiooniseadme, alarmseadeldise või näituri rikke korral;
- 7) raadioseadmete rikke korral;
- 8) tormiilmast;
- 9) kui laev kohtab oma teel navigatsioonilisi ohtusid, nagu jää või mahajäetud ujuvobjektid;
- 10) igasuguse hädaolukorra või kahtluse korral.

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

§ 22. Kohustused ohutu laevaliikluse tagamisel

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

(2) Vahitüürimees on kohustatud nähtavale ilmuvaid laevu korduvalt ja täpselt peilima, et varakult kindlaks teha kokkupõrkeoht, ning pidama meeles, et selline oht võib mõnikord juhul, kui on tegemist eriti suure laevaga, puksiirkooseisuga või kui on lähenetud eriti väikesele kaugusele, esineda ka siis, kui peiling märgatavalt muutub. Vahitüürimees on kohustatud varakult võtma tarvitusele vajalikud meetmed kooskõlas «Laevakokkupõrgete vältimise 1972. aasta rahvusvahelise eeskirjaga» ning kontrollima, kas rakendatud meetmed on andnud soovitud tulemuse.

(3) Ootamatul või prognoositud nähtavuse halvenemisel on vahitüürimehe esmaseks kohustuseks kooskõlas «Laevakokkupõrgete vältimise 1972. aasta rahvusvahelise eeskirja» vastavate reeglitega anda udusignaale, liikuda ohutu kiirusega ja hoida masinad valmis viivitamatuks manöövraks. Täiendavalt on vahitüürimees kohustatud:

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

(4) Laeva teekonnal tuleb kasutada võimalikult suure mõõtkavaga kaarte, mis peavad olema korrigeeritud viimase teadaande järgi. Asukohta tuleb rohkem kui ühte meetodit kasutades määrata nii sageli kui asjaolud võimaldavad.

(5) Vahitüürimees peab tingimata ära tundma kõik olulised navigatsioonimärgid.

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

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

§ 23. Ankruvaht

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

(2) Ankruvahis on vahitüürimees kohustatud:

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

5. peatükk

MASINAVAHT

§ 24. Masinavahi korraldamine ja koosseis

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

(2) Masinavahi koosseis peab olema piisav, et tagada laeva eksploatatsiooniks vajalike jõuseadmete ohutu töö.

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

- 1) laeva ja jõuseadmete tüüpi ning seisukorda;
- 2) laeva ohutust tagavate jõuseadmete pideva ja nõuetekohase ülevaatuse vajadust;
- 3) ilmastikuolusid, jäätingimusi, reostatud merevett või merevee madalat taset, igasugust hädaolukorda, vigastuse likvideerimisest või reostuse kõrvaldamisest tingitud eksploatatsioonilisi eritingimusi;
- 4) masinavahi kvalifikatsiooni ja kogemusi;
- 5) inimeste, laeva, lasti ja sadamarajatiste ohutust ning keskkonnakaitset;
- 6) rahvusvaheliste ja kohalike eeskirjade täitmist;
- 7) laeva ohutu ekspluateerimise nõudeid.

§ 25. Masinavahi üleandmine ja vastuvõtmine

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

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

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

- 1) laeva jõuseadmete ja süsteemide eksploatatsiooni puudutavaid vanemmehaaniku korraldusi;
- 2) laeva jõuseadmete ja süsteemide hooldustööde käiku;
- 3) vee taset lastiruumi pilssides, ballast-, loputus-, reserv-, magevee- ja reoveetankides;
- 4) kütuse taset reserv- ja settetankides, kulupaakides ning muudes kütuse hoidmiseks ettenähtud mahutites;
- 5) erinevate pea- ja abisüsteemide, sealhulgas elektrienergia jaotussüsteemide seisukorda ja töörežiimi;
- 6) kontroll-juhtimispuhli tehnilist seisukorda;
- 7) katelde automaatika- ja kaitsesteemi, kontrollsüsteemi, kütuse andmise kontrollsüsteemi ja aurukatelde tööga seotud muude seadmete tehnilist seisukorda ja töörežiimi;
- 8) halvast ilmast, jääst, reostatud või madalast veest tingitud võimalikke ebasoodsaid asjaolusid;
- 9) seadmete rikestest tingitud asjaolusid;
- 10) tulekaitsevahendite tüüpi ja kasutusvõimalusi.

§ 26. Vahimehaaniku kohustused vahi ajal

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

(2) Vaatamata vanemmehaaniku kohalolekule masinaruumis, on vahimehaanik vastutav tegevuse eest masinaruumis seni, kuni vanemmehaanik on talle teatanud, et ta on võtnud juhtimise enda peale ja on selge, et sellest on mõlemad üheselt aru saanud. Juhtimise ülevõtmine vanemmehaaniku poolt ei vabasta vahimehaanikut oma kohustuste täitmisest.

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

- 1) oskama kasutada laeva siseside vahendeid;
- 2) väljapääsuteid masinaruumist;
- 3) masinaruumi alarmsüsteeme ja oskama vahet teha erinevate hoiatussignaalide vahel; eriti tähtis on ära tunda tulekustutusüsteemi hoiatussignaali;
- 4) masinaruumi tulekustutusseadmete ja avariivarustuse tüüpi, asukohta ja arvu ning oskama nimetatud seadmeid ja varustust kasutada.

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

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

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

§ 27. Tehniline hooldus

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

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

§ 28. Vahimehaaniku kohustused valmisolekuolukorras ja tavapärasel hooldusel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) peamasina vigastusest või rikkest, mis tema arvates võib ohustada laeva;
- 2) rikkest, mis tema arvates võib põhjustada peamasina, abimasinate või juhtimis- ja seiresüsteemide purunemise või vigastuse;
- 3) avariijuhtudel või juhtudel, kui on kahtlus, kuidas otsustada või milliseid meetmeid rakendada.

(10) Vaatamata nõudmisele informeerida vanemmehaanikut käesoleva paragrahvi lõikes 6 nimetatud juhtudel, peab vahimehaanik viivituseeta, kui olukord seda nõuab, kasutusele võtma meetmed laeva, selle mehhanismide ning laevapere ohutuse tagamiseks.

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

(12) Vahimehaanik peab tagama pideva õhu või auru surve helisignaali andmiseks.

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

§ 29. Masinavaht seismisel avatud ankruplatsil või avatud reidil

(1) Avatud ankruplatsil seismisel on vanemmehaanik kohustatud konsulteerima kapteniga, kas jätkata merevahti või mitte.

(2) Juhul kui laev seisab avatud reidil või avamere tingimustes, peab vahimehaanik tagama:

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

6. peatükk RAADIOVAHT

§ 30. Raadiovahi korraldamine

(1) Raadiovahi korraldamisel on laeva kapten kohustatud:

- 1) tagama raadiovahi kooskõlas «Raadioside eeskirja» ja SOLAS konventsiooni sätetega;
- 2) arvestama laeva varustatust raadioseadmetega ja nende seadmete tehnilist seisukorda.

(2) Vahiradisti kohustusi täites on raadiooperaator kohustatud:

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

§ 31. Raadiotelegraafi ja raadiotelefoni päevaraamatu täitmine

(1) Raadiotelegraafi ja raadiotelefoni päevaraamatut täidetakse vastavalt «Raadioside eeskirja» ja SOLAS konventsiooni nõuetele.

(2) «Raadioside eeskirja» ja SOLAS konventsiooni nõuete kohaselt vastutab raadiopäevaraamatu täitmise eest raadiooperaator, kes on määratud otseselt vastutavaks raadioside eest merehäda olukorras. Raadiopäevaraamatusse tuleb märkida järgmised andmed:

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

§ 32. Raadiojaama päevaraamatu täitmine

Raadiojaama päevaraamatut peab hoidma kohas, kus peetakse merehäda olukorras raadiosidet ja see peab olema kättesaadav kaptenile (kontrollimiseks) ja Veeteede Ameti laevakontrolli inspektorile.

7. peatükk LAEVA SEISUVAHT

§ 33. Seisuvahi korraldamine ja koosseis

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

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

- 1) inimeste, laeva, kauba ja keskkonna ohutus ning võimalus kasutada kõiki lastitöödeks vajalikke seadmeid;
- 2) rahvusvaheliste, riiklike ja kohalike eeskirjade täitmine;
- 3) kord ja tavapärase tegevus laevas.

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

(4) Vajalikud seadmed peavad olema niisuguses tehnilises seisukorras, et oleks võimalik tagada tõhus vahiteenistus.

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

- 1) laeval, mille peamasinate efektiivne koguvõimsus on 3000 kW ja enam peab vahis olema vahimehaanik;
- 2) väiksema kui 3000 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega laeval võib kapteni loal vahimehaanikut mitte määrata, kui seisuvahi koosseisus on isik, kes on võimeline käitlema laeva jõuseadmeid;

3) vahimehaanikule ei tohi anda ja ta ei tohi ise võtta enda peale kohustusi, mis võivad teda segada masinavahi pidamisel.

§ 34. Seisuvahi üleandmine ja vastuvõtmine

(1) Vahitüürimehel või vahimehaanikul on keelatud vahti üle anda neid vahetavale isikule, kui on alust arvata, et see isik ei ole võimeline nõuetekohaselt täitma oma vahikohustusi. Sellest tuleb viivitamatult teatada kaptenile või vanemmehaanikule. Vahti asuv tüürimees ja mehaanik peavad veenduma, et nende vahipersonal on võimeline täitma täies mahus oma vahikohustusi.

(2) Enne seisuvahi üleandmist on vahitüürimees kohustatud vahti asuvat tüürimeest informeerima järgnevalt:

- 1) vee sügavusest kai ääres või ankrukohas, laeva süvisest, kõrg- ja madalvee tasemest ning nende kellaajast, kinnitusotste seisukorrast, väljalastud ankruketi pikkusest ning muudest tähtsatest laeva ohutu kai ääres seismisega seotud asjaoludest, samuti peamasina valmisolekust ja võimalusest seda vajaduse korral kasutada;
- 2) laeval olevast lastist, selle kogusest ja paigutusest ning kavandatavatest töödest;
- 3) vee tasemest pilssides ja ballasttankides;
- 4) signaalmärkide, signaaltulede ja helisignaali kasutamisest;
- 5) laevapere liikmete ja muude isikute arvust laeva pardal;
- 6) tulekaitsevahendite seisukorrast;
- 7) sadama erireeglitest;
- 8) kapteni korraldustest vahiteenistusele;
- 9) kasutatavatest sidevahenditest laeva ja kalda vahel, sealhulgas avariolukorras;
- 10) muudest laeva, laevapere või lasti ohutuse ning keskkonnakaitse seisukohalt tähtsatest asjaoludest;
- 11) merereostusest sadamavõimudele teatamise korrast.

(3) Seisuvahti asuv tüürimees on kohustatud kontrollima järgmist:

- 1) kinnitusotste ja ankruketi seisukorda;
- 2) ettenähtud signaalmärkide ja -tulede ning helisignaali kasutamist;
- 3) ohutusnõuete ja tulekaitse eeskirjade täitmist;
- 4) lastitava või lossitava ohtliku kauba liiki ja laeva valmisolekut rakendada vajalikke meetmeid ohutuse tagamiseks;
- 5) laeva ohustavate väliste asjaolude puudumist ning seda, et laev ei ohusta teisi laevu.

(4) Enne seisuvahi üleandmist on vahimehaanik kohustatud informeerima vahti asuvat mehaanikut järgmistest asjaoludest:

- 1) vahipäevaks antud korraldustest ja erijuhistest laeva ekspluateerimise, seadmete tehnilise hoolduse ning remondi kohta;
- 2) laeva mehhanismide ja süsteemide hooldustöödest ja selleks eraldatud personalist;
- 3) vee tasemest pilssides ja veetankides ning vee kasutamise kohta ja ballastimisoperatsioonide kohta antud korraldustest;
- 4) erinõuetest seoses sanitaar- ja fekaalsüsteemide heitmetega;
- 5) teisaldatava tuletõrjevahustuse, statsionaarsete tulekustutusseadmete ja kahjutule avastamise süsteemide seisukorrast ning valmisolekust;
- 6) laeval töötavatest remondibrigaadidest, nende asukohast ja ülesannetest;
- 7) sadama eeskirjadest, mis puudutavad laeva kohustusi ilma halvenemisel;
- 8) võimalikest laeva ja sadama vahel sidepidamise vahenditest avariolukorras või abivajaduse korral;
- 9) muudest laeva, laevapere ja lasti ohutuse ning keskkonnareostuse vältimise seisukohalt olulistest asjaoludest;
- 10) sadamavõimudele keskkonnareostusest teatamise korrast.

(5) Seisuvahti asuv mehaanik on kohustatud enne vahti veenduma, et ta on täielikult informeeritud käesoleva paragrahvi lõikes 4 loetletust ja teadma järgmist:

- 1) kasutusel olevaid ning võimalikke jõu-, soojuste ja valgustuse allikaid;
- 2) laeva kütuse, määrdeõli ning iga liiki veevarude kogust ja kulu.

§ 35. Vahitüürimehe ja vahimehaaniku kohustused seisuvahi ajal

(1) Vahitüürimees on seisuvahis kohustatud tegema sobiva perioodilisusega ringkäike laevas ja pöörama erilist tähelepanu järgmistele asjaoludele:

- 1) laevatrepi, kinnitusotste ja ankruketi seisukorrale;
- 2) süvisele, vee varule kiilu all ja laeva seisukorrale, et vältida lastitöödel või ballastimisel ohtlikku kreeni või trimmi;
- 3) ilmastikuoludele;
- 4) ohutuse ja tulekaitse eeskirjade täitmisele;
- 5) vee tasemele pilssides ja tankides;
- 6) kõikidele isikutele laeva pardal, eriti nendele, kes töötavad kõrvalistes ja suletud ruumides;
- 7) ettenähtud tulede, päevamärkide ja helisignaali kasutamisele;
- 8) halva ilma või tormihoiatuse korral võtma kasutusele meetmed laeva, laeval olevate isikute ja lasti kaitseks;
- 9) võtma tarvitusele meetmed keskkonnareostuse vältimiseks;

10) andma häire hädaolukorra puhul, kandma sellest ette kaptenile, võtma kasutusele kõikvõimalikud meetmed, et vältida laeva, lasti ja laeval olevate inimeste vigastust ning kui vaja, küsima abi kaldavõimudelt või naaberlaevadelt;

11) teadma laeva püstuvust, et kahjutule korral informeerida tulekustutusüksusi laeva püstuvuse säilitamiseks laeva siseruumidesse lubatavast vee kogusest;

12) pakkuma abi hädaohus olevatele laevadele või isikutele;

13) sõukruvi pööramisel võtma kasutusele vajalikud ettevaatusabinõud, et vältida õnnetusi ja vigastusi;

14) tegema sissekandeid logiraamatusse kõigi tähtsamate sündmuste kohta, mis toimuvad laeval või on seotud laevaga.

(2) Seisuvahi ajal on vahimehaanik kohustatud pöörama erilist tähelepanu järgmistele asjaoludele:

1) kõigi korralduste ja eeskirjade täitmisele laevas, mis puudutavad laeva, tehniliste seadmete ja inimeste ohutust;

2) kõigi töötavate seadmete ja sõlmede kontrollsüsteemidele ning energiavarustuse mõõteriistadele;

3) kohalike võimude poolt kehtestatud keskkonnareostuse vältimise eeskirjadele, mis puudutavad tehniliste seadmete kasutamist ja kütuseoperatsioone;

4) veetasemele pilssides.

(3) Lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 2 loetletud kohustustele on vahimehaanik seisuvahi ajal kohustatud:

1) andma hädaolukorras häire ja võtma kasutusele kõik võimalikud meetmed, et vältida laeva, laeva pardal olevate inimeste ja lasti vigastusi;

2) teadma vahitüürimehe nõudmisi seadmete osas, mis on vajalikud lastitöödeks ja ballastimiseks;

3) tagama küllaldase sagedusega ringkäigud laevas, et avastada võimalikud seadmete rikked, ja võtma tarvitusele abinõud rikete kõrvaldamiseks, et tagada laeva, lastitööde ja keskkonnaohutus;

4) tegema sissekanded masinapävaraamatusse kõikidest laevamehhanismide ja seadmete tööga ning samuti remonttöödega seotud asjaoludest.

8. peatükk

SEISUVAHT OHTLIKU KAUBAGA LAEVADEL

§ 36. Vahitüürimehe ja vahimehaaniku kohustused seisuvahi ajal

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

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

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

III. osa

VAHITEENISTUSE JUHEND

1. peatükk

LAEVAPERE LIIKME VALMISOLEK

VAHITEENISTUSEKS. ÜLEVÄSIMUSE VÄLTIMINE

§ 37. Üleväsimuse vältimine

(1) Vaatamata sellele et puudub üleväsimuse üldine definitsioon, peavad laeva ekspluateerimise eest vastutajad vältima laevapere liikmete üleväsimust soodustavaid tegureid ning arvestama neid laevatööde ja vahiteenistuse planeerimisel.

(2) Üleväsimuse vältimiseks peab arvestama järgmist:

1) ülemäärast ja õigustamata üleajatööd ei saa kohustada;

2) puhkeperioodide sagedus ja pikkus ning tasulise puhkuse andmine vähendavad üleväsimuse tekke võimalust.

(3) Laevapere liikmete töö- ja puhkeaeg tuleb registreerida ning töö- ja puhkeaja õige režiimi täitmist tuleb reederil perioodiliselt kontrollida.

(4) Vastavalt laevaõnnetuste juurdluse tulemusel saadud informatsioonile tuleb reederil rakendada täiendavaid meetmeid laevapere liikmete üleväsimuse vältimiseks.

2. peatükk

VAHITEENISTUSE KORRALDAMINE NAVIGATSIOONISILLAL

§ 38. Vahiteenistuses kasutatavad juhendid

(1) Ohtlikku kaupa vedavatel laevadel peab vahiteenistus olema varustatud kõigi vajalike juhenditega, mis on seotud ohtliku lasti eripäraga. Kapten on kohustatud tagama nende juhendite nõuetekohase koostamise.

(2) Reeder kehtestab juhendi navigatsioonivahi protseduuride kohta ja kontrolllehe nimetatud protseduuride täitmise kohta.

(3) Reeder kehtestab kaptenile ja vahitüürimehele juhendi, mis aitavad hinnata sillavahi korraldamist, toetudes seejuures järgmistele põhimõtetele:

- 1) vahis peab olema piisav arv spetsialiste, et tagada kõigi kohustuste nõuetekohane täitmine;
- 2) navigatsioonivahi liikmed peavad olema vastavalt kvalifitseeritud ja täitma oma kohustusi hästi ja korralikult; vahitüürimees peab laevajuhtimise alaste otsuste vastuvõtmisel arvestama vahipersonali kvalifikatsiooniga või nende vahiteenistuseks valmisolekus esinevaid puudusi;
- 3) korraldusi vahipersonalile antakse selgelt ja ühetähenduslikult, nõudes korralduse mõistmise kohta kinnitust;
- 4) ülesandeid vahipersonalile antakse tähtsuse järjekorras;
- 5) ühelegi navigatsioonivahi liikmele ei tohi anda rohkem ja raskemaid ülesandeid, kui ta on võimeline korralikult täitma;
- 6) vahipersonal peab olema vahipidamise kohas paigutatud kõige ratsionaalsemalt; tingimuste muutumisel tuleb teha vajalik ümberpaigutus;
- 7) navigatsioonivahi liikmed ei tohi asuda muude kohustuste või ülesannete täitmisele või teise asukohta enne, kui vahitüürimees on veendunud, et see ümberkorraldus on tõhus ja kasulik ning ei kahjusta vahiteenistust;
- 8) oma kohustuste täitmiseks vajalikud instrumendid ja seadmed peavad olema kättesaadavad navigatsioonivahi liikmetele;
- 9) navigatsioonivahi liikmete omavaheline suhtlemine peab olema selge, vahetu ja ametlik;
- 10) vältida tuleb ebaolulist ja meelelahutuslikku tegevust;
- 11) kõik navigatsioonisilla seadmed peavad nõuetekohaselt töötama, vastasel juhul on vahitüürimees kohustatud eksploatatsiooniliste otsuste vastuvõtmisel arvestama nende vigadega;
- 12) kogu vahiteenistuseks oluline informatsioon tuleb koguda, läbi töötada, anda selle kohta vajalikud selgitused ning käepäraselt paigutada isikute tarbeks, kes seda vahiteenistuseks vajavad;
- 13) ebaolulisi materjale vahikohas ei hoita;
- 14) navigatsioonivahi liikmed peavad olema pidevalt valmis kiiresti ja tegusalt olukorra muutusele reageerima.

3. peatükk MASINAVAHU KORRALDAMINE

§ 39. Masinavahi juhendid

(1) Vastavad juhendid on vajalikud eri tüüpi jõu- või abiseadmetega laevadel, samuti ohtlikku lasti vedavatel laevadel. Vanemmehaanik tagab juhendite nõuetekohase koostamise ja täitmise.

(2) Enne masinavahti asumist on vahimehaanik kohustatud:

- 1) teadma inimelude ja tervise kaitseks ohtlike ja mürgiste ainete keskkonnas tegutsemiseks ettenähtud seadmete asukohta ning oskama neid käsitseda;
- 2) kindlaks tegema, kas meditsiinilise esmaabi vahendid on kättesaadavad;
- 3) seistes sadamas või ankrus olema teadlik lastitöödest, seadmete hoolduse ja remonditööde käigust ning kõigist muudest töödest, mis mõjutavad vahiteenistust, samuti reisijate ja laevapere olmeteenduseks, lastitöödeks, veevarustuseks ning heitmesüsteemi tarbeks ette nähtud töös olevatest abimasinatest.

4. peatükk RAADIOVAHI KORRALDAMINE

§ 40. Laeva raadiojaama kasutamine ja mehitamine

(1) Iga laeva raadiojaam on kapteni või teda asendava isiku range järelevalve all ja seda kasutab ainult nõuetekohaselt kvalifitseeritud isik. Samuti tuleb silmas pidada, et hädasignaali võib saata ainult kapteni või teda asendava isiku korraldusel.

(2) Kapten on kohustatud pöörama tähelepanu sellele, et kõik isikud, kellel on õigus korralduse saamisega saata hädasignaali, on nõuetekohaselt instrueeritud, asjatundlikud ja võimelised vastavalt STCW konventsiooni

reegli I/14 lõikele 1.4 kasutama kõiki laeva raadioseadmeid. Hädasignaali saatmise kohta tuleb teha sissekanne logiraamatusse ja raadiopäevaraamatusse.

(3) Laeva raadiojaam mehitatakse nõuetekohaselt, et tagada üldside alase korrespondentsi vahetus.

§ 41. Raadiovahi juhised

(1) Isik, kes on laevahäirete kava kohaselt otseselt vastutav raadioside eest merehädaolukorras, on kohustatud koostama kõikide vastavate laevapere liikmete jaoks vajalikud juhised raadioseadmete kasutamise kohta hädaolukorras.

(2) Iga SOLAS konventsiooni alla mittekuuluva laeva kapten nõuab, et raadiovahti korraldatakse vastavalt «Raadioside eeskirja» nõuetele.

§ 42. Üldside pidamine

(1) Sideoperaator, kes on määratud pidama üldsidet, on kohustatud tagama nõuetekohase raadiovahi sagedustel, millel sõltuvalt laeva, rannaraadiojaama või satelliitside rannaraadiojaama asukohast kavatakse sidet pidada. Side ajal on raadiooperaatorid kohustatud täitma Rahvusvahelise Elekterside Liidu (ITU) reegleid.

(2) Pärast sadamast väljumist ja raadiovahi avamist on vahisideoperaator kohustatud:

- 1) jälgima teateid merehädakutsesagedustel;
- 2) saatma ettekande (laeva nimi, asukoht, sihtkoht jne) kohalikule rannaraadiojaamale ja muudele rannaraadiojaamadele, millega planeeritakse pidada põhilist raadiosidet;
- 3) kontrollima vähemalt üks kord ööpäevas raadiojaama kella täpsust ajasignaali järgi;
- 4) saatma ettekande sisenedes põhilist raadiosidet teostava rannaraadiojaama tegevuspiirkonda või lahkudes sealt;
- 5) vastavalt kapteni juhistele edastama ettekandeid laevaliikluse kontrolli teenistustele.

(3) Enne raadiovahi lõpetamist laeva saabumisel sadamasse on vahisideoperaator kohustatud informeerima kohalikku rannaraadiojaama ja teisi rannaraadiojaamu, millega peeti sidet, laeva saabumisest sadamasse ja raadiovahi lõpetamisest.

§ 43. Raadioside hädaolukorras

(1) Enne sadamast väljumist tagab isik, kes on määratud otseselt vastutavaks raadioside eest hädaolukorras, järgmiste nõuete täitmise:

- 1) kõikide hädaolukorra ja julgeoleku sideks ettenähtud raadioseadmete ning tagavara energiaallika korrasoleku ning teeb sellekohase sissekanne raadiopäevaraamatusse;
- 2) kõikide rahvusvaheliste kokkulepetega nõutud dokumentide, teadaannete ja laevade raadiojaamadele nõutud dokumentide olemasolu, kättesaadavuse, korrektsuuri vastavalt viimastele muudatustele ja nõuetest kõrvalekaldumisest ettekandmise kaptenile;
- 3) raadiojaama kella õigsuse ja vastavuse ajasignaali etalonile;
- 4) antennide õige paigutuse ning vigastusteta ja nõuetekohase ühendatuse;
- 5) võimaluste piires ilmateadete ja navigatsioonihoiatuste vastuvõtu laeva sõidupiiirkonna ja muude kapteni poolt nõutud piirkondade kohta ning nende teadete edastamise kaptenile.

(2) Merehädaolukorras side eest otseselt vastutav sideoperaator tagab järgmise:

- 1) digitaal-selektiivse väljakutse (DSC) merehäda ja ohuteadete süsteemi raadioseadmete nõuetekohase töö, kontrollides seda proovisaatega vähemalt üks kord nädalas;
- 2) merehäda ja ohuteadete süsteemi raadioseadmete nõuetekohase töö, kontrollides neid eetrisse väljumiseta vähemalt üks kord ööpäevas.

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud kontrollimiste tulemused kantakse raadiopäevaraamatusse.

(4) Sideoperaator, kes on vastutav side eest merehädaolukorras, on raadiovahi lõpetamisel kohustatud:

- 1) maandama saatja antenni;
- 2) kontrollima, et tagavara energiaallikad on küllaldaselt laetud.

(5) Merehädaolukorras alarmeerimisel või merehäda appikutsel on tingimusteta eelisõigus kõigi muude raadioteadete ees. Kõik raadiojaamad, mis võtavad vastu selliseid signaale, peavad vastavalt «Raadioside eeskirja» nõuetele viivitamatult lõpetama saatet, mis võivad merehädaolukorra sidet segada.

(6) Laeva sattumisel merehädaolukorda on sideoperaator, kes on vastutav side eest merehädaolukorras, kohustatud viivitamatult üle võtma «Raadioside eeskirja» ja ITU-R soovitusel tuleneva vastutuse.

(7) Pärast merehädasignaali vastuvõtmist on vahisideoperaator kohustatud teatama sellest kaptenile ja kui see on vajalik, siis sideoperaatorile, kes on vastutav side eest merehädaolukorras.

(8) Sideoperaator, kes on esmavastutav raadioside eest merehädaolukorras, on kohustatud olukorda hindama ja viivitamatult üle võtma edasise side korraldamise tulenevalt «Raadioside eeskirja» ja ITU-R soovitusel.

(9) Juhul kui kiirteade puudutab oma laeva, on merehädaolukorras raadioside eest vastutav sideoperaator kohustatud viivitamatult üle võtma edasise side korraldamise vastavalt «Raadioside eeskirjale» ja ITU-R soovitudele.

(10) Juhul kui side on seotud meditsiinilise abiga, on merehädaolukorras raadioside eest vastutav sideoperaator kohustatud järgima «Raadioside eeskirjas» esitatud nõudeid ja kinni pidama vastavate rahvusvaheliste dokumentide nõuetest või satelliitside kasutamise juhistest.

(11) Juhul kui side on seotud haigete transpordiga, mis on määratletud 12. augusti 1949. aasta Genfi konventsiooni protokollis lisaga 1 ja selle rahvusvaheliste relvakonfliktide puhul ohvrite kaitse protokolliga 1, on merehädaolukorras raadioside eest vastutav sideoperaator kohustatud järgima «Raadioside eeskirjas» esitatud protseduure.

(12) Saades kiirteate, on vahisideoperaator kohustatud hoiatama kaptenit ja kui vajalik, ka merehädaolukorras raadioside eest vastutavat sideoperaatorit.

(13) Nii kapten kui ka sideoperaator peavad järgima Raadioside Reglemendi nõudeid, mis puudutavad ohuteadete edastamise korda.

(14) Ohuteate vastuvõtmisel on vahisideoperaator kohustatud üles märkima selle sisu ja tegutsema kapteni juhiste kohaselt.

(15) Ebaseaduslik raadioside ja tahtlikud vahelesegamise juhtumid tuleb võimaluse korral välja selgitada, fikseerida raadiopäevaraamatus ja esitada kooskõlas «Raadioside eeskirja» sätetega.

(16) Radioseadmete, kaasa arvatud merehädaolukorras raadioside eest vastutava raadiooperaatori vastutusel olevate energiavarustusega radioseadmete energiaallikaks ette nähtud akud peavad olema kontrollitud iga päev koormuse all ja ilma koormuseta ning vajaduse korral täis laaditud, samuti üks kord nädalas areomeetriga või kui see puudub, siis nõuetekohase koormuse prooviga. Patareide hoidmise ruumi seisukorda tuleb kontrollida üks kord kuus.

(17) Käesoleva paragrahvi lõikes 16 nimetatud kontrollimiste tulemused tuleb kanda raadiopäevaraamatusse.

IV. osa **RAKENDUSSÄTTED**

§ 44. Käesoleva määruse III osa rakendamine

Käesoleva määruse III osa on soovituslik.

§ 45. Rakendamine

(1) Käesolevat määrust rakendatakse kõigil Eesti riigilippu kandvatel laevadel.

(2) Kui alla 100-se kogumahutavusega laeval ei ole seoses laeva väikeste mõõtmete ja vahiteenistuseks vajalike ruumide puudumisega võimalik korraldada vahiteenistust vastavalt käesoleva määruse nõuetele, peavad reeder ja laeva kapten või kipper tagama laeval vahiteenistuse nii, et oleks täidetud «Meresõiduohutuse seaduse» (RT I 2002, 1, 1; 61, 375; 63, 387) § 30 lõikes 1 sätestatud nõue.

§ 46. Määruse kehtetuks tunnistamine

Teede- ja sideministri 22. juuni 1998. a määrus nr 40 «Laeva vahiteenistuse korra kinnitamine» (RTL 1998, 216/217, 855) tunnistatakse kehtetuks.

	Minister Liina TÕNISSON
--	--------------------------------

	Kantsler Marika PRISKE
--	-------------------------------