

**KLIIMAMINISTER**

**MÄÄRUS**

Tallinn

2024 nr

**Majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. a määruse nr 233 „Laevade ohutusnõuded“ muutmine**

Määrus kehtestatakse meresõiduohutuse seaduse § 19 lõike 5 alusel.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. a määruses nr 233 „Laevade ohutusnõuded“ tehakse järgmised muudatused:

1) määruses asendatakse sõnad „avariielektrienergia allikas“ sõnaga „avariielektrienergiaallikas“ vastavas käändes;

2) paragrahvi 1 lõige 3 sõnastatakse järgmiselt:

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

3) paragrahvi 1 lõikes 4 asendatakse tekstiosa „Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm“ tekstiosaga „Kohalikku rannasõitu tegeva reisilaeva ohutusnõuded, reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad ja ohutuse tunnistusele kantavate andmete loetelu“;

4) paragrahvi 1 täiendatakse lõigetega 5–7 järgmises sõnastuses:

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

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

(7) Kui lõikes 6 sätestatud teisaldataval ujuvvahendil või -dokil on eluruum, mis on mehitatud sadamas või ankruaalal olles, või elektriseadmed valgustuseks või pumba käivitamiseks, kohalduvad lisaks lõikes 6 sätestatud nõuetele peatükkides 4 ja 5 ning ankrualas olles ka peatükkides 2 ja 10 ning §-des 40–42 sätestatud nõuded.“;

5) paragrahvi 2 punkt 2 sõnastatakse järgmiselt:

„2) tanker – kaubalaev, mis on ehitatud või kohandatud kergesti süttiva vedellasti veoks mahtlastina;“;

6) paragrahvi 2 punktid 8, 9 ja 12 tunnistatakse kehtetuks;

7) paragrahvi 2 punkt 15 sõnastatakse järgmiselt:

„15) polaarorbiitidel asuv satelliitsüsteem – satelliitide süsteem, mis võtab vastu ja kannab üle õnnetuskoha määramise raadiopoi signaali, millega saab edastada hädahäiret sagedusribas 406 MHz ning kindlustada selle asukoha määramise;“;

8) paragrahvi 2 punkt 17 sõnastatakse järgmiselt:

„17) mereala A1 – mereala, kus raadiotelefoniside tagatakse vähemalt ühe ülikõrgsagedusega (mereside sagedusribas 156–174 MHz) kaldaraadiojaamaga koos ööpäevaringse digitaal-selektiivse väljakutsetehnikaga, milles kasutatakse arvkoode, mis võimaldavad raadiojaamal saada sidet ja edastada informatsiooni teisele jaamale või jaamade gruppidele, ning mis vastab Rahvusvahelise Raadio Konsultatiivkomitee (International Radio Consultative Committee, lühendatult CCIR) soovitustele (edaspidi *CCIR-i soovitus*) hädahäire edastamise võimalusega;“;

9) paragrahvi 2 punkt 19 sõnastatakse järgmiselt:

„19) mereala A3 – mereala, mis on väljaspool merealasid A1 ja A2 ja kus side tagatakse tunnustatud liikuva satelliitsideteenusega koos pideva hädahäire edastamise võimalusega;“;

10) paragrahvi 3 täiendatakse punktiga 2<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

„2<sup>1</sup>) BCH (*Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk*) - ohtlikku kemikaali mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete koodeks;“;

11) paragrahvi 3 täiendatakse punktiga 7<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

„7<sup>1</sup>) GC koodeks (*Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*) - veeldatud gaasi vedava laeva ehituse ja seadmete koodeks;“;

12) paragrahvi 3 täiendatakse punktidega 10<sup>1</sup>—10<sup>3</sup> järgmises sõnastuses:

„10<sup>1</sup>) IAMSAR (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*) – rahvusvahelise lennu- ja mereotsingu ja -pääste käsiraamat;

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

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

13) määrust täiendatakse §-ga 3<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

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

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

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

14) paragrahvid 4, 5 ja 6 tunnistatakse kehtetuks;

15) määrust täiendatakse §-ga 6<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

**„§ 6<sup>1</sup>. Laeva töökeel**

Laeva töökeele kohta tehakse sissekanne laeva logiraamatusse.“;

16) paragrahvi 7 pealkiri sõnastatakse järgmiselt:

**„§ 7. Raadioseadmete funktsionaalsed nõuded“;**

17) paragrahvi 7 lõike 1 saatelauses asendatakse sõna „olevallaeval“ sõnadega „oleval laeval“ ja punkt 1 sõnastatakse järgmiselt:

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

18) paragrahvi 7 lõike 1 punkt 6 sõnastatakse järgmiselt:

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

19) paragrahvi 9 lõike 1 punktid 6 ja 7 sõnastatakse järgmiselt:

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

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

20) paragrahvi 9 lõige 1<sup>1</sup> sõnastatakse järgmiselt:

„(1<sup>1</sup>) Reisilaeval peavad kohas, kust tavaliselt toimub laeva juhtimine, asuma sidevahendid kahepoolseks sideks otsingute ja päästmise olukorras lennundussagedustel 121,5 MHz ja 123,1 MHz.“;

**21)** paragrahvi 9 täiendatakse lõigetega 1<sup>2</sup> ja 1<sup>3</sup> järgmises sõnastuses:

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

(1<sup>3</sup>) Ainult Tallinna laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonnas sõitev laev on § 9 lõike 1 punktis 7 ja lõikes 1<sup>1</sup> sätestatud nõuete täitmisest vabastatud.“;

**22)** paragrahvi 9 lõige 4 sõnastatakse järgmiselt:

„(4) Raadioseadmete juurde kuuluv dokumentatsioon peab vastama CCIR-i põhikirja ja konventsiooni raadioeeskirja lisa 16 nõuetele, välja arvatud lähisõite sooritaval kalalaeval ja kohaliku rannasõidu laeval.“;

**23)** paragrahv 10 sõnastatakse järgmiselt:

### **„§ 10. Raadioseadmed**

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

Varustus	A1	A2	A3 Satelliitside maapealse laevajaamaga	A3 HF- iga	A4
1. VHF DSC	x	x	x	x	x
1.1. DSC valvevastuvõtu seade	x	x	x	x	x
1.2. DSC kodeerimiseseade	x	x	x	x	x
1.3. Raadiotelefon	x	x	x	x	x
2. MF DSC		x	x		
2.1. DSC valvevastuvõtu seade		x	x		
2.2. DSC kodeerimiseseade		x	x		
2.3. Raadiotelefon		x	x		
3. MH/HF ja NBDP				x	x
3.1. DSC valvevastuvõtu seade				x	x
3.2. DSC kodeerimiseseade				x	x
3.3. Raadiotelefon				x	x
4. Satelliitside maapealne laevajaam EGC-vastuvõtjaga			x		
5. Dubleeritud VHF DSC			x	x	x
6. Dubleeritud MF/HF DSC ja NBDP					x
7. Dubleeritud satelliitside maapealne laevajaam			x	x	
8. NAVTEX-i vastuvõtja	x	x	x	x	x
9. EGC-vastuvõtja	x <sup>1</sup>	x <sup>1</sup>		x	x
10. EPIRB	x	x	x	x	x
11. SART või AIS-SART	x	x	x	x	x

12. Päästevahendites kasutatavad kantavad kahepoolse ULL raadioside seadmed	x	x	x	x	x
13. Sidevahendid kahepoolseks sideks otsingute ja päästmise olukorras lennundussagedustel 121,5 MHz ja 123,1 MHz (reisilaevad)	x	x	x	x	x

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

**24)** paragrahvid 11–13 tunnistatakse kehtetuks;

**25)** paragrahvi 14 lõike 1 punkt 4 sõnastatakse järgmiselt:

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

**26)** paragrahvi 15 tekst sõnastatakse järgmiselt:

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

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

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

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

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

(5) Varuelektrienergiaallikas on sõltumatu laeva jõuseadmetest ja elektrisüsteemist.

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

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

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

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

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

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

- 1) nende hoolduse nõuetekohase 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.

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

**27) paragrahvi 16 tekst sõnastatakse järgmiselt:**

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

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

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

(4) Hoolduseks tagatakse küllaldane tööriistade ja tagavaraosade varu.

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

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

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

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

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

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

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

**28)** määrust täiendatakse §-dega 16<sup>1</sup> ja 16<sup>2</sup> järgmises sõnastuses:

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

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

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

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

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

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

**29)** paragrahv 17 tunnistatakse kehtetuks;

30) paragrahv 19 sõnastatakse järgmiselt:

**„§ 19. Nõuded laevadele sõltumata kogumahutavusest**

(1) Laeval peavad olema peamagnetkompass ja roolikompass, mis mõlemad on sõltumatud kõikidest energiatoiteallikatest. Roolikompass ei ole nõutav, kui on tagatud peamagnetkompassi näidu selge lugem roolimehele. Magnetkompassil peab olema pimedal ajal sõitmiseks valgustus, mis tagab kompassi valgustuse vähemalt kuue tunni jooksul pärast laeva põhielektrienergiaallika töö lakkamist. Kompassidel ei tohi olla õhumulli.

(2) Laeval peab olema peilimisseade, millega on tagatud peilingu võtmine peamagnetkompassilt 360° horisontaalnurga ulatuses või nii palju kui võimalik.

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

(4) Gürokompassi olemasolul laevas peetakse arvestust kompassi paranduste kohta vähemalt üks kord navigatsioonivahi jooksul. Gürokompassi puudumisel peetakse arvestust üks kord navigatsioonivahi jooksul, kui kaldamärgid võimaldavad seda. Kompassi paranduste arvestus märgitakse kompassi paranduste raamatusse või laeva logiraamatusse. Kui paranduse määramiseks kasutatakse gürokompassi, määratakse eelnevalt kaldamärkide abil kindlaks gürokompassi viga.

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

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

(7) Radari juurde kuulub elektrooniline planšett (*electronic plotting aid*) või vahend, mis võimaldab elektroonilisel kujul näidata kaugust ja peilingut sihtmärgini, et määrata kokkupõrkeriski.

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

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



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

(11) Laeval, mille sõidupiirkond on rohkem kui 200 meremiili rannast, peavad olema sekstant, tähegloobus ja kronomeeter. Tähegloobust ei pea laeval olema, kui olemas on asjakohane astronoomilise tähekaardiga raamat või kättesaadav elektrooniline informatsioon.

(12) Laeval peavad olema anemomeeter, aneroid-baromeeter, välisõhu termomeeter ja stopper, välja arvatud kohaliku rannasõidu ja sisevee-laeval.“;

**31)** määruse 3. peatükki täiendatakse paragrahviga 19<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

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

(1) Laeval pikkusega 45 meetrit ja enam peab lisaks §-s 19 nõutule olema:

- 1) vurrkompass, mille näit või mille repiiteri näit peavad olema roolimehele hästi nähtavad;
- 2) kajalood;
- 3) vahend kiiruse ja läbitud vahemaa mõõtmiseks;
- 4) aksiomeeter, sõukruvi pöörete näitur ning pööratavate labadega sõukruvi või pötkuri korral ka kruvi sammunäitur ja nende seadmete töörežiimi näituriid.

(2) Laeval pikkusega 75 meetrit ja enam peab lisaks lõikes 1 ja §-s 19 nõutule olema:

- 1) üks või mitu vurrkompassi repiiterit, mis on paigaldatud nii, et on võimalik võtta peilingut 360° ulatuses;
- 2) kokkupõrke riski määramiseks vahend, mis on vähemalt sama tõhus kui peegelplanšett.“;

**32)** paragrahvi 20 täiendatakse lõikega 3 järgmises sõnastuses:

„(3) Väljaspool kohaliku rannasõidu piirkonda peab laeval olema vähemalt kaks laevakella.“;

**33)** paragrahvi 21 täiendatakse lõikega 3 järgmises sõnastuses:

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

**34)** paragrahvi 22 lõike 1 saatelauset täiendatakse pärast sõna „enam“ tekstiosaga „ning kalalaeval pikkusega 45 meetrit ja enam“;

**35)** paragrahv 23 tunnistatakse kehtetuks;

**36)** paragrahvi 23<sup>1</sup> lõiget 1 täiendatakse pärast sõna „alarmsüsteemiga“ tekstiosaga „BNWAS (*Bridge Navigational Watch Alarm System*)“;

**37) paragrahv 25 sõnastatakse järgmiselt:**

**„§ 25. Merekaardid ja navigatsioonialased väljaanded**

(1) Enne sadamast väljumist peavad laeval olema korrigeeritud merekaardid või elektronkaartide kuvamis- ja infosüsteem ECDIS, mis on dubleeritud, kui ei kasutata paberkaarte, ning korrigeeritud navigatsioonialased väljaanded, väljaanne „Tedaanded meremeestele“ ja korrigeeritud tõusu-mõõna tabelid planeeritava reisi jaoks, mis peavad hõlmama võimalikke varjumispaiku.

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

(3) IAMSAR-i III osa peab olema järgmistel laevadel:

- 1) kohalikus rannasõidus sõitvad laevad kogumahutavusega 500 ja enam;
- 2) väljaspool kohalikku rannasõitu sõitvad laevad kogumahutavusega 150 ja enam, välja arvatud kalalaevad;
- 3) kalalaevad kogumahutavusega 500 ja enam, mis sõidavad väljaspool mereala A1.

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

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

(6) Laeval on laevakell, üks komplekt kaarditöö instrumente laeva asukoha määramiseks ja kaarditöö tegemiseks, krenomeeter laeva sillal, sobilik binokkel merevaatluseks ja käsilood sügavuse mõõtmiseks.“;

**38) paragrahvi 26 tekst sõnastatakse järgmiselt:**

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

(2) Lähisõidus peab päästeparvede varustus vastama LSA koodeksi pakatile B olemasolevatel kalalaevadel pikkusega alla 45 meetri, uutel kalalaevadel pikkusega alla 24 meetri, kaubalaevadel kogumahutavusega alla 500, riigihaldusülesandeid täitvatel laevadel ning kohaliku rannasõidu reisilaevadel.

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

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

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

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

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

(8) Kord kuus kontrollitakse detailselt kõiki päästevahendeid. Kord kolme kuu jooksul manööverdatakse kõikide päästepaatide ja valvepaadiga vees. Kontrolli tulemus kantakse logiraamatusse.

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

(10) Päästevahendisse mineku ala, kogunemiskoht ja ligipääsutee elu- ja tööruumidest on valgustatud vastavalt LSA koodeksi peatükile 10.“;

**39) paragrahvi 27 tekst sõnastatakse järgmiselt:**

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

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

(3) Kohaliku rannasõidu reisilaev peab olema varustatud vähemalt ühe valvepaadiga. Valvepaati ei nõuta kohaliku rannasõidu ja sisevee-reisilaeval kogumahutavusega alla 150 ja olemasoleval reisilaeval pikkusega alla 24 meetri. Valvepaadi puudumisel peavad olema merre kukkunu päästmiseks teised abivahendid, mille hulgas on vähemalt pardale ronimise vahend ja pootshaak. Abivahendid peavad võimaldama hoida kannatanut pardale tõstes võimalikult horisontaalses asendis.

(4) Enne LSA koodeksi kehtima hakkamist ehitatud reisilaev peab olema varustatud valvepaadiga.“;

40) paragrahv 28 sõnastatakse järgmiselt:

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

(1) Rahvusvahelisi reise tegev kaubalaev kogumahutavusega alla 500 ja kalalaev sõltumata kogumahutavusest peavad olema varustatud päästepaadiga mõlemas pardas. Kaubalaev võib olla varustatud ainult ühe päästepaadiga, kui seda on võimalik vette lasta vaba langemise meetodil ahtrist ja päästepaat mahutab kõik laeva pardale lubatud inimesed. Laeval pikkusega alla 85 meetri võib päästepaadid asendada päästeparvedega mõlemas pardas, tagades kõigile laeva pardale lubatud inimestele kohad ühe parda päästeparvedel. Olemasolev kalalaev pikkusega alla 45 meetri ja uus kalalaev pikkusega alla 24 meetri võib olla varustatud ühe päästeparvega, kui seda on võimalik teisaldada pardast pardasse kahe inimese poolt viie minuti jooksul.

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

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

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

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

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

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

2) kalastatakse paarispuugil või grupis ning ei liiguta varjumispaigast kaugemale kui kümme miili, sisevetel kaugemale kui 18 kilomeetrit.“;

41) paragrahvid 29–30<sup>1</sup> tunnistatakse kehtetuks;

42) paragrahvi 31 tekst sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Päästepaadi varustuse hulka kuuluvad esemed peavad olema võimalikult väikesed ja kerged ning paigutatud kompaktsesse ja sobivasse pakendisse. Päästepaadi varustus kinnitatakse päästepaadi külge või paigutatakse konstruktsioonilistesse paadimahutitesse. Varustus kinnitatakse nii, et see ei segaks päästepaadi veeskamist, väljatõstmist ja inimeste päästepaati minekut.

(2) Päästepaadi varustuse hulka kuulub:

1) küllaldane hulk uppumatuid aere koos tullidega, mis on kinnitatud paadi külge liinide või kettidega;

2) kaks pootshaaki;

3) üks uppumatu veekühvel (hauskar) ja kaks ämbrit;

4) ellujäämisjuhend kooskõlas asjakohase IMO resolutsiooniga;

5) kompassikoda, mis sisaldab efektiivset kompassi, mis on valgusküllane või varustatud sobiva valgustusvahendiga;

6) piisava suurusega ja erinevates meretingimustes küllaldase tugevusega ankrutross või tormiankur, mis on ühendatud kolme paadi pikkuse trossi või liiniga, mida on võimalik kätega kinni hoida, kui see on märg;

7) kaks tugevat vangliini pikkusega vähemalt kaks korda paadi pardaasukoha kaugus veeliinist väikseima eksploatatsioonilise süvise korral või 15 meetrit, olenevalt, kumb arv on suurem;

8) kaks kirvest, millest üks on vööris ja teine ahtris;

9) joogivesi veekindlas nõus, arvestusega kolm liitrit inimese kohta või kaks liitrit juhul, kui paadis on veemagestaja võimsusega üks liiter vett inimese kohta;

10) üks liiniga varustatud roostevabast materjalist joogivee ammutamise nõu (plumps);

11) üks roostevabast materjalist mõõtühikutega märgistatud (graduateeritud) jooginõu;

12) õhukindlates pakendites toiduratsioon, mis on paigutatud veekindlasse pakendisse, arvestusega vähemalt 10 000 kJ inimese kohta;

13) neli langevarjuga raketti, mis vastavad LSA koodeksi reegli III/3.1 nõuetele;

14) kuus säratulid, 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 morsetähstikus signaale ja millega on kaasas komplekt veekindlas pakendis tagavarapatareisid ning tagavarapirn;

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

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

19) vile või samaväärne helisignaali tekitaja;

- 20) veekindlas pakendis esmaabiapteek, mida pärast kasutamist on võimalik tihedalt sulgeda;
- 21) kuus merehaigusevastast tabletti ja üks hügieeni(okse)kott iga inimese kohta;
- 22) üks liigendnuga, mis on liiniga kinnitatud paadi külge;
- 23) kolm konserviavajat;
- 24) kaks ujuvat viskerõngast, mis on kinnitatud ujuva vähemalt 30 meetri pikkuse liini külge;
- 25) üks efektiivne käsikuivenduspump, välja arvatud juhul, kui päästepaat on automaatse kuivendussüsteemiga;
- 26) üks komplekt kalapüügivahendeid;
- 27) piisav kogus tööriistu paadimootoris ja sellega ühendatud seadmetes lihtsama parandustöö tegemiseks;
- 28) kantav tulekustuti põlevate naftasaaduste kustutamiseks mootorpaadis;
- 29) üks helgiheitja (prožektor), mis valgustab vähemalt 6° horisontaalses ja vertikaalses sektoris valgustugevusega 2500 kandelat vähemalt kolme tunni jooksul;
- 30) LSA koodeksi reegli II/2.5 nõuetele vastavad termilised kaitsevahendid vähemalt kümnele protsendile päästepaati lubatud inimestest, kuid vähemalt kaks kaitsevahendit;
- 31) efektiivne radarpeegeldaja, juhul kui paati ei ole paigaldatud seade SART.

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

(4) Lõike 1 punktis 7 nimetatud vabastava mehhanismi külge kinnitatud vangliinidest üks asub paadi vööris, teine on kinnitatud kindlalt vöörtäävi külge või selle lähedale ja on kasutamiseks valmis.“;

**43)** määrust täiendatakse §-ga 31<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

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

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

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

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

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

- (4) Istekohad on pinkidel või kinnitatud toolidel. Iga istekoht on selgelt märgistatud.
- (5) Päästepaadil on rippredel, mida saab kasutada paadi mis tahes sissepääsu juures, et võimaldada vees olevatel inimestel pardale pääseda. Redeli alumine aste on päästepaadi alumisest veeliinist vähemalt 0,4 meetrit allpool.
- (6) Päästepaadi pinnad, millel inimesed võivad kõndida, on kaetud libisemisvastase kattega.
- (7) Päästepaadil on loomupärane ujuvus või paat on varustatud loomupäraselt ujuva materjaliga, mida merevesi, nafta ega naftasaadused ei ole võimelised kahjustama ja mis on piisav, et hoida päästepaati pinnal koos kogu selle pardal oleva varustusega, kui paat on üle ujutatud ja merele avatud. Ujuvat materjali ei tohi paigutada päästepaadi kerest väljapoole, välja arvatud juhul, kui tegemist on varustusega, mis on paati paigutatud lisaks käesolevas paragrahvis nõutule.
- (8) Päästepaat töötab diiselmootoriga. Päästepaadil ei tohi kasutada mootorit, mille kütuse leekpunkt on 43°C või väiksem ja mis määratakse suletud tiigli meetodil. Päästepaadi mootor on käsi- või kahe sõltumatu taaslaetava elektrienergiaallikaga käivitussüsteemiga.
- (9) Päästepaadis on vajalikud käivitusabivahendid. Käivitussüsteemid ja -abivahendid peavad mootori käivitama ümbritseva õhu temperatuuril  $-15^{\circ}\text{C}$  kahe minuti jooksul pärast käivitusprotseduuri algust. Käivitussüsteemide tööd ei tohi takistada mootori korpus, istmed ega muud takistused.
- (10) Mootor peab suutma töötada vähemalt viis minutit pärast külmalt käivitamist, kui päästepaat on veest väljas. Mootor peab suutma töötada, kui päästepaat on kuni väntvõlli keskjooneni üle ujutatud. Väljalasketoru peab olema nii paigutatud, et välditakse vee sattumise mootoris normaalse töö korral.
- (11) Päästepaadi propelleri võllistik peab võimaldama sõukruvi mootorist lahti ühendada ning vända edasi- ja tagasikäiku.
- (12) Päästepaadi puhul peab olema tagatud vees viibivate inimeste ohutus ja olukord, kus ujuv praht ei kahjusta veojõusüsteemi.
- (13) Päästepaadi mootor, käigukast ja lisaseadmed on suletud tulekindlasse korpusesse. Müravähendamiseks kasutatakse meetmeid tasemeni, kus hüütud korraldus on kuuldav. Stardiakudel on põhja ja külgede ümber tiheda kattega veekindel korpus, mis tagab gaasi vajaliku ventilatsiooni.
- (14) Päästepaadi ja lisaseadmete töö ajal tekkiv elektromagnetiline kiirgus on piiratud selliselt, et see ei sega päästepaadis kasutatavate raadioseadmete kasutamist.
- (15) Käivitus-, raadio- ja helgiheitja akudel on laadimise võimalus laeva toiteallikast, mille saab lahti ühendada päästepaadile mineku kohas. Mootori käivitamiseks raadioakusid ei kasutata.

Mootorikäivituskoha lähedale nähtavasse kohta paigutatakse veekindel juhisplokk mootori käivitamiseks ja käitamiseks.

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

(17) Päästepaat on varustatud rooli ja roolipinniga. Rooliratta või muu kaugjuhtimissüsteemi rikke korral peab roolipinn olema võimeline rooli suunama. Rool on päästepaadi külge püsivalt kinnitatud. Roolipinn on rooliballeril või sellega ühendatud, välja arvatud juhul, kui päästepaadil on kaugjuhtimissüsteem. Kaugjuhtimissüsteemi olemasolul võib roolipinn olla eemaldatav ja kindlalt paigutatud rooliballeri lähedusse. Rool ja roolipinn asetsevad nii, et neid ei kahjustaks vabastusmehhanismi või sõukruvi töö.

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

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

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

(21) Päästepaadile on selgelt märgitud inimeste arv, kellele paat on ette nähtud. Päästepaadi vööri kummalegi pardale märgitakse ladina tähestiku suurtähtedega selle laeva nimi ja kodusadam, mille varustusse päästepaat kuulub. Laeva ja kodusadama nimi ning päästepaadi number peavad olema ülaltpoolt nähtavad.“;

**44) paragrahvi 33 tekst sõnastatakse järgmiselt:**

„(1) Valvepaat peab vastama järgmistele nõuetele:

- 1) on kasutatav temperatuuril  $-30^{\circ}\text{C}$  kuni  $+65^{\circ}\text{C}$ ;
- 2) on vastupidav korrosiooni, merevee, naftasaaduste ja päikesekiirte mõjule;
- 3) on hästi nähtavat värvi;
- 4) on märgistatud helkurribadega vastavalt IMO nõuetele;
- 5) on varustatud väljastpoolt piki pardaid, välja arvatud paadimootori ala, kinnitatud ujuva haardeliiniga ülalpool veeliini, kusjuures haardeliin peab olema vees olijale haaratavas ulatuses;
- 6) käsivintsi või talide abil alla lastaval valvepaadil on veeskamishaaki vabastav mehhanism, mis võimaldab haaki vabastada ka paadi täiskaalu 1,1 korda ületava raskuse puhul;
- 7) punktis 6 sätestatud mehhanismi asemel võib olla varustatud haagiga ja koos sobiva vangliiniga selle kasutamiseks, kui haagiga vabastamise võimalus tekib, kui paat on vette lastud;



- 8) valvepaadile on põhivärvile kontrastse veekindla värviga kantud laeva kutsung, mis on ülevalt nähtav, vööriossa mõlemale pardale laeva nimi ja kodusadam ning paadil on selgesti märgitud lubatud inimeste arv;
- 9) selle konstruktsioon võib olla jäik, täispuhutav või kombineeritud ehk jäik põhi ja täispuhutavad pardad;
- 10) on vähemalt kolm meetrit pikk ja lühem kui kaheksa ja pool meetrit, välja arvatud kui valvepaadina kasutatakse päästepaati, mille pikkus ei ole piiratud;
- 11) täiskoormatud valvepaadi vabaparras on vähemalt 100 millimeetrit pikk, kuid mitte lühem kui 1,5 protsenti valvepaadi pikkusest pardalati kohas, kus paadi kreeni korral vesi esimesena üle parda tuleb;
- 12) mahutab vähemalt kaks inimest istumisasendis ja ühe lamamisasendis;
- 13) valvepaat on varustatud mootoriga, mis võib olla rippmootor, ning mootori võimsus tagab paadi kiiruse vähemalt kuus sõlme;
- 14) valvepaat talub katmata hoidmist lahtisel tekil ja selle ujuvus on tagatud kümne päeva jooksul mis tahes meretingimustes;
- 15) täispuhutava ja kombineeritud konstruktsiooniga valvepaadi ujuvus on tagatud ühe või kahe ümarujukiga, kusjuures ühe ujuki kasutamisel peab ujuk olema jagatud vähemalt neljaks sektsiooniks ning kahe ujuki kasutamisel ei tohi suurema ujuki maht ületada 60 protsenti ujukite kogumahust;
- 16) ümarujukid tagavad valvepaadi ujuvuse ja positiivse vabaparda paati maksimaalselt lubatud inimeste (keskmise kaaluga 82,5 kilogrammi) arvuga ka juhul, kui üks veekindlatest sektsioonidest on õhust tühi;
- 17) ümarujukite maht peab olema vähemalt 0,17 m<sup>3</sup> iga valvepaati lubatud inimese kohta;
- 18) iga ümarujuki sektsioon on varustatud tagasilöögiklapiga, mis võimaldab ujuki õhuga täita käsipumba või muu vahendi abil, ning vajadusel peab olema kaitseklapp;
- 19) täispuhutava paadi põhi ja teised kergesti vigastatavad kohad on tugevdatud hõõrderibadega;
- 20) kui puudub võimalus täita valvepaadi ujukid 30 sekundi jooksul, on valvepaat laeval täispuhutuna ning kaitstud otsese päikesekiirguse eest.

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

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

(4) Täispuhutavat valvepaati võib parandada ainult selleks tunnustatud kaldahooldusettevõtja. Laeva pardal võib valvepaati parandada avariiolukorras ja sel juhul peab paadi nõuetele vastavust kinnitama tunnustatud kaldahooldusettevõtja. Täispuhutavat valvepaati hooldatakse vastavalt tootja instruktsioonidele.“;

**45) paragrahvi 34 tekst sõnastatakse järgmiselt:**

„(1) Veeskamisseedmed tagavad täielikult varustatud päästepaadi, päästeparve või valvepaadi ohutu veeskamise 10° diferendi puhul ja kuni 20° kreeni puhul ükskõik millisesse pardasse koos inimestega ja ilma.

- (2) Veeskamine peab olema võimalik gravitatsioonijõu mõjul, laeva energiaallikatest sõltumatult.
- (3) Veeskamisseadmed võimaldavad ühel inimesel päästevahendit veesata tekilt või päästevahendist.
- (4) Veeskamisseadmed on varustatud piduriga, mis tagab inimeste ja varustusega täielikult komplekteeritud päästevahendi veeskamisel selle peatamise ja kohal hoidmise.
- (5) Pääste- ja valvepaadi veeskamisseadmed on varustatud mehaanilise jõuajamiga vintsiga. Valvepaadi veeskamisseadmed tagavad inimeste ja varustusega täielikult komplekteeritud valvepaadi tõstmise kiirusega vähemalt 0,3 meetrit sekundis.
- (6) Pääste- ja valvepaadi vints on varustatud käsiajamiga, mille käitamisvahend ei tohi paadi veeskamisel pöörelda, ja tõstmisel mehaanilise jõuajamiga. Päästeparve tõstetakse käsiajamiga.
- (7) Päästepaatide, päästeparvede ja valvepaatide veeskamisseadmete lööpreid vahetatakse vähemalt iga viie aasta järel.
- (8) Veeskamisseadmeid katsetatakse üks kord viie aasta jooksul. Katsetatakse 1,1-kordse maksimaalselt lubatud koormusega.
- (9) Päästeparve, mida veesatakse distantsaktiveerimise abil, või kui päästeparve horisontaalkaugus veepinnast ei taga vabalangemise teel ohutut veeskamist, peab olema võimalik veesata vastavalt lõikes 1, 2 või 3 sätestatule, inimesteta parvel.“;

**46) paragrahvi 35 tekst sõnastatakse järgmiselt:**

„(1) Päästevestide asukohad on kergesti ligipääsetavad ja selgelt märgistatud. Päästevesti tule aegumiskuupäev ei tohi olla möödunud ning tuli on kinnitatud päästevesti külge selliselt, et tulevalgus oleks nähtav üles, kui inimene on teadvuseta vees ja päästevest on nõuetekohaselt seljas. Tuli ei tohi tekitada vigastusi inimesele, kes hüppab päästevestiga kuni 4,5 meetri kõrguselt vette.

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

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

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

(5) Vahiteenistuse tarbeks mõeldud päästevestid asuvad vahiteenistuse ruumides. Mehitamata masinaruumis on üks päästevest juhaks, kui meeskonnaliige viibib seal tööülesannete täitmiseks. Kui meeskonnaliikmete kõik päästevestid asuvad navigatsioonisillas või selle

vahetus läheduses avatud tekil, võib lõikes 2 nõutud päästevestide koguarv olla sillavahi võrra väiksem.

(6) Sisevee-laeva päästevest ei pea vastama LSA koodeksi nõuetele.

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

(8) Mehitatud laev on varustatud päästerõngastega järgmiselt:

- 1) alla 15 meetri pikkune laev kahe päästerõngaga, millest üks on isesüttiva tulega ja teine päästeliiniga, mille pikkus on 30 meetrit;
- 2) laev pikkusega 15–45 meetrit nelja päästerõngaga, millest kaks on isesüttiva tulega ja kaks päästeliiniga, mille pikkus on 30 meetrit;
- 3) laev pikkusega 45 meetrit ja enam kaheksa päästerõngaga, millest kaks on isesüttiva tulega, kaks päästeliiniga, mille pikkus on 30 meetrit, ja kaks isesüttiva tule ja automaatselt tööle hakkava suitsupoiga.

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

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

(11) Päästerõngad on laeval paigaldatud järgmiselt:

- 1) päästeliiniga päästerõngas asub mõlemas pardas, välja arvatud alla 15 meetri pikkusel laeval;
- 2) üks päästerõngas asub ahtris või selle vahetus läheduses;
- 3) automaatselt tööle hakkava suitsupoiga päästerõngad asuvad mõlemas pardas kiire veeskamise võimalusega navigatsioonisilla tekil;
- 4) ülejäänud päästerõngad on ühtlaselt jagatud üle laeva võimalusega neid kasutada parimal viisil.

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

(13) Rahvusvahelisi reise sooritaval laeval, välja arvatud olemasoleval kalalaeval pikkusega alla 45 meetri ja uuel kalalaeval pikkusega alla 24 meetri, on liiniheitja, mille komplekti kuulub neli raketti ja neli liini. Kui liiniheitja komplekt koosneb ühest liinist ja ühest raketist, peab laeval olema neli sellist komplekti. Laeval pikkusega alla 24 meetri ja laeval, mille sõidupiirkond piirneb lähisõiduga, võib liiniheitja koosneda kahest raketist ja kahest liinist.

(14) Kohaliku rannasõidu laeval on liiniheitja komplektis vähemalt kaks raketti ja kaks liini. Kui liiniheitja komplekti kuulub üks liin ja üks raket, peab laeval olema kaks sellist komplekti. Liiniheitjat ei pea olema alla 24 meetri pikkusega laeval, sisevee-laeval, kalalaeval ja laeval, mille sõidupiirkonnaks on reid.“;

47) paragrahvi 36 tekst sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Laevas on konventsiooni SOLAS reeglile II-2/15.2.4 (SOLAS 1999/2000 muudatus) vastav laeva tulekaitseplaani, kus kasutatakse kehtestatud leppemärke vastavalt IMO nõuetele, mis kehtisid enne 2004. aasta 1. jaanuari ehitatud laevadele, või vastavalt asjakohastele juhiste laevadele, mis on ehitatud nimetatud kuupäevast hiljem. Laeva tulekaitseplaani on paigaldatud laevameeskonnale püsivalt nähtavale kohale. Laeva tuletõrjeseadmed ja -varustus, mis on raskesti märgatavad, on tähistatud vastavate leppemärkidega, et võimaldada neid kohe leida.

(2) Laeval kogumahutavusega 150 ja enam on vähemalt kaks tuletõrjepumpa, millest üks on statsionaarne tuletõrjepump ja teine võib olla teisaldatav sõltumatu energiaallikaga tuletõrjepump. Laeval kogumahutavusega alla 150 on vähemalt üks tuletõrjepump, mis võib olla teisaldatav sõltumatu energiaallikaga tuletõrjepump. Teisaldatav sõltumatu energiaallikaga tuletõrjepump peab olema võimeline töötama vähemalt kolm tundi, asuma väljaspool masinaruumi, ilmastiku eest kaitstud ruumis sissepääsuga tekilt ning tagama veejoo rõhu ja ulatuse vastavuses lõikega 14.

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

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

(5) Laeval, mille pea- ja abimasinate koguvõimsus ületab 375 kW või millel asub katel võimsusega üle 175 kW, on peale surveveepihustusega kustutussüsteemi statsionaarne gaaskustutussüsteem, mis vastab konventsiooni SOLAS reegli II-2/5 nõuetele. Hoiatussignaalsüsteem peab käivituma vähemalt üks minut enne kustutamisel kasutatava gaasi laskmist ruumi.

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

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

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

(9) Tuletõrjuja varustuse komplekt sisaldab järgmist:

- 1) kogu keha kattev kaitseriietus, mille väline pind on veekindel;
- 2) hingamisaparaat, mille mahtuvus peab tagama hapnikuvaru vähemalt 30 minutiks ja maht on vähemalt 1200 liitrit;
- 3) avarii-hingamisaparaat, mis sisaldab hapnikuvaru vähemalt kümneks minutiks ning kaitseb silmi, nina ja suud avariikoldest põgenemise ajal; aparaadil on selge kasutus- ja hooldusjuhised ning sellele on märgitud säilivusaeg, tootmiskuupäev ning antud tootja heakskiit;
- 4) kummist või muust elektrit mittejuhtivast materjalist saapad;
- 5) jäik kaitsekiiver;
- 6) elektrilamp, mis tagab valgustuse vähemalt kolmeks järjestikuseks tunniks;
- 7) tuletõrjekirves, mille käepide on kõrgepingeisolatsiooniga;
- 8) 30-meetrine tulekindel signaalliin, mida on võimalik kinnitada tuletõrjuja hingamisaparaadile või eraldi vöö külge.

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

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

(12) Laeval on evakueerimiseks vajalikke avarii-hingamisaparaate järgmiselt:

- 1) reisilaeval on igas vertikaaltsoonis vähemalt kaks aparaati ja masinaruumis vastavalt seal tavaliselt viibivate inimeste arvule;
- 2) laeval kogumahutavusega 500 ja rohkem on eluruumide juures vähemalt kaks aparaati ja masinaruumis vastavalt seal tavaliselt viibivate inimeste arvule ning avarii-hingamisaparaadid on paigaldatud selliselt, et kõige efektiivsemalt aidata inimesel välja pääseda ruumidest, magamiskohast või lõksu jäämise kohast.

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

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

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

(16) Kõik tuletõrjevahendid on töökorras, asuvad ettenähtud kohtadel ja on koheseks kasutamiseks valmis. Tuletõrjevahenditele ligipääs ei tohi olla takistatud.“;

48) paragrahv 37 sõnastatakse järgmiselt:

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

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

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

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

(4) Laeval on tule kustutamiseks raudkang, kirves ja pootshaak. Kui laeval puudub kaks teineteisest sõltumatu toitega tuletõrjepumpa, peab laeval olema parda tagant veevõtuks sobilik ämber koos piisava pikkusega ühendatud liiniga. Kui laeval puudub surveveepihustusega kustutussüsteem, peavad olema vähemalt kaks sobilikku ämbrit koos piisava pikkusega ühendatud liiniga.

(5) Nõutav käsitulekustutite kogus laevas:

Nr	Käsitulekustuti nimetus	
1.	Vahtkustuti	1
1.1	Alla 400 kogumahutavusega laeval igal tekil vähemalt (ei ole nõutud tekil, kus on juba käsitulekustuti) Laeval kogumahutavusega üle 400 igal tekil vähemalt (ei ole nõutud tekil, kus on juba kaks käsitulekustutit)	2
1.2	navigatsioonisillas	1
1.3	masinaruumis:	
a)	laeval kogumahutavusega kuni 150	1
b)	laeval kogumahutavusega üle 150	2
1.4	kambüüsis	1
1.5	kergesti süttivate ainetega laoruumis (nõutud ainult juhul, kui see on eraldi ruum ja 5 m läheduses pole käsitulekustutit)	1
1.6	katlaruumis (nõutud ainult juhul, kui see on eraldi ruum ja 5 m läheduses pole käsitulekustuteid)	2
1.7	jõuseadme keskjuhitimispuldis, nõutud ainult juhul, kui see on eraldatud uksega ruum	1
1.8	Igal kaubatekil, kus veetakse sõidukeid, peab olema vähemalt iga 20 m kohta üks käsitulekustuti (käsitulekustutid peavad asuma nii, et ükski kaubaruumi punkt ei ole tulekustutist kaugemal kui 20 m, ja olema võrdselt jagatud parraste vahel, niivõrd kui see on mõistlik), millest üks peab asuma kaubateki sissepääsu juures.	

1.9	Elu- ja teenindusruumides peavad käsitulekustutid asuma nii, et ükski ruumi punkt ei ole tulekustutist kaugemal kui 10 m kõndides. Vajadusel on nõutud lisa-käsitulekustutid.	
2	Süsihappegaasikustuti:	
2.1	navigatsioonisillas	1
2.2	avariielektrigeneraatori ruumis	1
2.3	masinaruumis	
a)	kus peamasina koguvõimsus on väiksem kui 750 kW	1
b)	kus peamasinate koguvõimsus on 750 kW või suurem	2
2.5	ruumis, kus asuvad elektrikilbid (nõutud ainult juhul, kui ruum on uksega eraldatud ülejäänud masinaruumist) ja mille pindala on:	
a)	väiksem kui 15 m <sup>2</sup>	1
b)	15 m <sup>2</sup> ja suurem	2

“;

49) paragrahvi 38 tekst sõnastatakse järgmiselt:

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

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

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

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

(5) Laeval kogumahutavusega 300 ja enam ning rahvusvahelisi reise sooritaval laeval, samuti kalalaeval pikkusega 45 meetrit ja enam sõltumata kogumahutavusest, on täiskomplekt rahvusvahelise signaalkoodi (*International Code of Signals*) lippe ja vimpleid. Käesolevas lõikes nimetatata tekklaeval on signaalkoodi lipud A, B, C, L, N ja O koos nende tähenduse kirjeldusega.

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

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

(8) Illustreeritud päästesignaali tabel asub laeva navigatsioonisillas.“;

**50) paragrahvi 39 tekst sõnastatakse järgmiselt:**

„(1) Laev on sõltuvalt sõidupiirkonnast varustatud pürotehnikaga järgmiselt:

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

(2) Säratulede asemel võib kasutada langevarjurakette. Pürotehnika asub navigatsioonisillas või selle vahetus läheduses. Pürotehnika peab vastama LSA koodeksi nõuetele. Naftasaadusi vedava tankeri varustamine säratuledega on keelatud ning säratulede asemel kasutatakse langevarjurakette.“;

**51) paragrahv 40 sõnastatakse järgmiselt:**

**„§ 40 Nõuded nafta- ja muudest kahjulikest vedelainetest põhjustatava reostuse vältimiseks**

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

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

- 1) õliseguste vete üleparda pumpamine on keelatud;
- 2) õliseguste vete äraandmine peab toimuma laeva vahendite või sadamas olevate vahendite abil;
- 3) kui laeval on masinaruumi pilsu kuivenduspump, siis peab torustikul olema rahvusvahelisele standardile vastav otsik pilsivee äraandmiseks kaldale või pilsivett vastuvõtvale laevale ning pilsivee pumba distantilüliti;
- 4) kviitungid pilsivee äraandmise kohta tuleb säilitada laevas eraldi kaustas vähemalt kahe aasta jooksul.

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

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

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

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

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



52) paragrahvi 41 pealkiri, lõige 1 ja punkt 1 sõnastatakse järgmiselt:

**„§ 41. Nõuded reoveega reostuse vältimiseks**

„(1) Laev, mille laevapere ja reisijate koguarv on enam kui 15 inimest või mille kogumahtuvus on 400 või enam, olenemata inimeste arvust pardal, peab vastama MARPOL konventsiooni IV lisa nõuetele ning laev, mille laevapere ja reisijate koguarv on enam kui kümme inimest või laeva kogumahutavus on 200 või enam, olenemata inimeste arvust pardal, peab lisaks juhinduma reoveega reostuse vältimiseks 1992. aasta Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioonist järgmiselt:

1) reoveetank laevas on arvestusega 25 liitrit reovett inimese kohta ööpäevas ja tagab laevale kolmeööpäevase mahtuvusvaru;“;

53) paragrahvi 42 tekst sõnastatakse järgmiselt:

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

(2) Prügireostuse vältimist käsitlevad plakatid on üles pandud silda, kambüüsi, laevapere majutusruumidesse, peatekile ja reisilaevadel jalutustekile. Plakatid on laeva töökeeles ja laeval, mille sõidupiirkond võimaldab külastada välisriikide sadamaid, lisaks inglise keeles.

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

- 1) prügi minimeerimine;
- 2) prügi kogumine, ladustamine, paigutamine, äraandmine ja kõrvaldamine;
- 3) pardal olevate prügiseadmete ja -vahendite kasutamine.

(4) Laeval kogumahutavusega 100 ja enam ning laeval, mille pardal olevate inimeste arv on vähemalt 15 sõltumata kogumahutavusest, ning ujuvplatvormil peab olema prügiraamat. Kõik operatsioonid prügiga sõltumata sõidupiirkonnast fikseeritakse prügiraamatus. Kviitungeid prügi äraandmise kohta säilitatakse laevas eraldi kaustas vähemalt kaks aastat. Prügiraamatu vorm peab vastama MARPOL konventsiooni V lisa II liite nõuetele.

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

(6) Laeval on vähemalt nelja liiki kaanega suletavad ning tähistatud prügikonteinerid ohtlikele jäätmetele, plastijäätmetele, toidujäätmetele ja ülejäänud olmeprügile. Laevadel kogumahutavusega alla 150, välja arvatud reisilaevadel, on nõutud üks kaanega suletav prügikonteiner ning eraldi mahuti ohtlike jäätmete kogumiseks.

(7) Masinaruumis on suletav metallkast õliste kaltsude kogumiseks.“;

54) peatüki 8 pealkiri sõnastatakse järgmiselt:

**„8. peatükk  
ÜLDHÄIRE ALARMSÜSTEEM, TREENINGJUHEND, ÕPPEHÄIRED JA  
ÕPPUSED“;**

55) paragrahvi 43 tekst sõnastatakse järgmiselt:

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

(2) Üldhäiresignaali antakse laevavile või -sireeniga ja lisaks elektrikella või -pasunaga või muu samaväärse seadmega, mida varustatakse elektrienergiaga laeva põhielektrienergiavõrgust ja avarielektrienergiavõrgust. Üldhäire alarmsüsteem peab olema selgesti kuulda kõikides laevapere elu- ja tööruumides.

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

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

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

(6) Häireplaanis on lõikes 1 nimetatud üldhäiresignaali kirjeldus ja laevapere liikmete kohustused seoses üldhäirega. Häireplaanis on näidatud, millisel viisil antakse korraldus laev maha jätta.

(7) Häireplaanis on kõikide laevapere liikmete kohustused erinevates hädaolukordades ning käsitletakse järgmisi valdkondi:

1) vee- ja tulekindlate uste sulgemine, klapid, illuminaatorid, valgusluugid (keilutid) ja muud avad;

2) varustuse kandmine päästeparve ja -paati; varustusse kuuluvad soojad tekid, toiduained, lisajoogivesi, pürotehnilised signaalvahendid, ravimid ja muu vajalik, näiteks logiraamat, meeskonnaliikmete dokumendid, hetkel kasutusel olevad navigatsioonikaardid ja binokkel;

3) päästeparve ja -paadi ettevalmistamine ja veeskamine;

4) teiste laeval olevate päästevahendite ettevalmistamine, laeva ohutusplaani järgimine;

5) avariiraadioside ja hädaolukorra sõnumi saatmine;

6) EPIRB-i, SART-i ja GMDSS-i aktiveerimine ja kaasavõtmine;

7) vajadusel langevarjuraketi või säratule aktiveerimine;

8) tuletõrjerühma koosseisu määramine, ülesanded ja varustus;

9) masinaruumi mahtkustutussüsteemi aktiveerimine;

10) tuletõrjepumba ettevalmistamine ja käivitamine;

11) reisijate eest vastutav isik.

(8) Häireplaanis on kajastatud laeva juhtkonda kuuluvate isikute vastutusala ja isikute asendajad nende tegutsemisvõimetuse korral.“;

**56)** paragrahvi 44 tekst sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Laeval on treeningjuhend, mis asub igas messis, puhkeruumis või kajutis. Treeningjuhend võib koosneda mitmest voldikust ja sisaldab juhendeid ja informatsiooni laeva päästevahendite ja ellujäämise meetodite kohta kergesti arusaadavas vormis ja võimalusel koos illustratsioonidega.

(2) Treeningjuhendi mis tahes osa võib koosneda informatsioonist, mis edastatakse audiovisuaalsete vahenditega. Treeningjuhend on laeva töökeeles. Treeningjuhend on laevapõhine, kajastades laeva pardal olevate päästevahendite kasutamise põhimõtteid.

(3) Treeningjuhendis kajastatakse järgmist:

- 1) päästevesti ja veekostüümi selgapanek sõltuvalt olukorrast;
- 2) kogunemine kogunemiskohtadesse;
- 3) päästepaati, päästeparve ja valvepaati asumine, nende veeskamine ja laeva parda juurest lahkumine;
- 4) päästepaadist ja päästeparvest toimuv veeskamine;
- 5) vabastamine veeskamisseadmest;
- 6) kaitsemeetodid ja vajaduse korral kaitseseadmete kasutamine veeskamisel;
- 7) veeskamisala valgustus;
- 8) päästetarustuse kasutamine;
- 9) otsimisseadmete kasutamine;
- 10) illustratsioonide abil päästevahendite raadioseadmete kasutamine;
- 11) ujuvankrute kasutamine;
- 12) mootori ja selle juurde kuuluvate seadmete kasutamine;
- 13) päästepaadi, päästeparve ja valvepaadi ülestõstmine, paigaldamine ja kinnitamine;
- 14) alajahtumise oht ja soojade riiete vajadus;
- 15) päästepaadi ja päästeparve ning varustuse kasutamine;
- 16) päästmismeetodid, kaasa arvatud helikopteri selliste päästeseadmete nagu kandetraksid, korv, kandraam ja pükspoi ning kalda päästeseadmete ja liiniheitja kasutamine;
- 17) muud häireplaanis ettenähtud tegevused ja kohustused;
- 18) päästevahendite avariiremondi juhendid.“;

**57)** peatükki 8 täiendatakse paragrahvidega 44<sup>1</sup> – 44<sup>3</sup> järgmises sõnastuses:

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

(1) Laeval pikkusega 45 m ja enam peab iga laevapere liige igal kuul osa võtma vähemalt ühest laeva mahajätmise ja ühest tuletõrjeõppusest. Laeval pikkusega alla 45 m peab iga laevapere liige iga kolme kuu jooksul osa võtma vähemalt ühest laeva mahajätmise ja vähemalt ühest tuletõrjeõppusest. Juhul kui viimasest õppusest võttis osa vähem kui 75% laevapere liikmetest, tuleb 24 tunni jooksul laeva sadamast väljumisest korraldada tuletõrje- ja laeva mahajätmise õppus.

(2) Tuletõrjeõppus peab hõlmama:

- 1) saabumist kogunemiskohtadesse ja ettevalmistust häireplaanis nimetatud kohustuste täitmiseks tulehäire korral;
- 2) tuletõrjepumba käivitamist, kus kasutatakse vähemalt kaht veejuga, et kontrollida tuletõrjesüsteemi korrasolekut;
- 3) tuletõrjuja ja muu isikliku päästetarustuse korrasoleku kontrolli;

- 4) vastavate sidevahendite kontrolli;
- 5) veekindlate ja tulekaitseuste, tulekaitsesiibrite ja evakuatsioonivahendite korrasoleku kontrolli;
- 6) laeva mahajätmiseks vajalike seadmete kontrolli.

(3) Laeva mahajätmise õppus peab hõlmama:

- 1) laevapere kutsumist alarmsüsteemiga kogunemispaiakadesse, selgitust laeva mahajätmise vajadusest ja korraldust laeva mahajätmiseks kooskõlas häireplaaniga;
- 2) saabumist kogunemispaiakadesse ja ettevalmistust häireplaanis nimetatud kohustuste täitmiseks;
- 3) kontrolli, et laevapere liikmed on sobivalt riietatud;
- 4) kontrolli, et päästevestid on õigesti selga pandud;
- 5) pärast vajalikku ettevalmistust vähemalt ühe päästepaadi parda taha rippu laskmist;
- 6) päästepaadi mootori käivitamist ja töötamist;
- 7) päästeparvede taavetite käitamist.

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

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

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

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

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

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

(10) Õppused viiakse läbi ettenähtud varustusega. Juhul kui laeval on täiendav varustus, tuleb ka seda kasutada õppuste käigus ja õppused vastavalt korraldada.

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

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

(2) Lisaks lõikes 1 sätestatule tuleb läbi viia täiendavad päästevahendite kasutamise ja päästmise juhendamised samade ajavahemike jooksul kui õppused. Iga üksik juhendamine võib käsitleda laeva päästevahendite erinevaid elemente, kuid kahe kuu jooksul tuleb hõlmata kõik laeva päästevahendid ja selle varustus. Iga laevapere liikme juhendamine peab sisaldama vähemalt:

- 1) laeva täispuhutavate parvede kasutamist koos hoiatusega naeltega jalanõude ja teravate esemete kasutamise osas;

- 2) esmaabi andmist, kaasa arvatud esmaabi alajahtumisel ning teistel juhtudel;
- 3) päästevahendite kasutamist karmides ilmastikutingimustes tormisel merel.

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

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

Õppuste läbiviimise kuupäevade, laeva mahajätmise ja tuletõrjeõppuse kirjelduse ning päästevahendite kasutamise õppuste kohta tuleb teha kanne laeva logiraamatusse. Kui õppusi ja treeninguid ei viidud läbi täismahus ning tähtaegselt, tuleb logiraamatusse teha kanne, mis selgitab läbiviidud õppuste mahu ja tähtaegade eiramise põhjuseid.“;

**58)** paragrahvi 45 lõige 1 tunnistatakse kehtetuks;

**59)** paragrahvi 45 täiendatakse lõigetega 7 ja 8 järgmises sõnastuses:

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

(8) Kütuse ja õlitanki mõõteklaas on tagantpoolt kaitstud klaasiga või sertifitseeritud voolikuga ning varustatud isesulguvate klappidega.“;

**60)** paragrahvi 47 lõikes 2 asendatakse sõna „Sanitaarvete“ sõnaga „Reovee“;

**61)** paragrahvi 47 lõige 6 sõnastatakse järgmiselt:

„(6) Juhul kui parvlaeva vabaparda kõrgus vaheseinte tekini on selline, et tekiserv sukeldub kreeninurgal üle 5°, tagatakse vee äravool otse parda taha küllaldase arvu vastava suurusega piigatitega.“;

**62)** paragrahvi 47 lõiked 11–18 sõnastatakse järgmiselt:

„(11) Kuivenduspumbad, välja arvatud lisapumbad, mis on ette nähtud ainult piigiruumide kuivendamiseks, on monteeritud nii, et tagatakse vee väljapumpamine igast vaheruumist.

(12) Iga jõuajamiga pilsipump on võimeline pumpama vett läbi nõutud kuivendustorustiku kiirusega vähemalt kaks meetrit sekundis. Iseseisvatel jõuajamiga pilsipumpadel, mis on masinaruumis, asuvad imitorud masinaruumis, välja arvatud juhul, kui ei nõuta rohkem kui kahe imitoru monteerimist mis tahes ühte vaheruumi. Kui on ette nähtud kaks või enam imitoru, asub üks neist kummagi parda ääres. Imitorud on sobivalt paigaldatud ja masinaruumis asuva imitoru diameeter ei tohi olla väiksem kui põhikuivendustorustikul.

(13) Lisaks lõikes 9 sätestatud imitorudele on kõige võimsama jõuajamiga pumbaga ühendatud üks avariipilsi imitoru, mis on varustatud tagasilöögiklapiga ja asub masinaruumi pilsi tasapinnal. Avariipilsi imitoru diameeter on sama kui põhikuivenduspumbal.

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

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

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

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

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

**63) paragrahvi 48 tekst sõnastatakse järgmiselt:**

„(1) Reisilaeval, millel on:

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

(2) Laeval, mis ei ole reisilaev, on kaks pumpa, millest üks võib olla peamasinalt käitav pump ja vähemalt üks peab olema autonoomne jõuajamiga pump.“;

**64) paragrahvi 50 täiendatakse lõikega 5 järgmises sõnastuses:**

„(5) Kalalaeval pikkusega 45 meetrit ja enam peab olema võimalik avariiroolimise kohalt visuaalselt näha kursinäitu.“;

**65) paragrahv 54 sõnastatakse järgmiselt:**

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

(1) Mehitamata masinaruumis on alarmsüsteem, mis on võimalusel konstrueeritud nii, et üksikute elementide rikke korral tagatakse kontrollitava seadme ohutus, ning millel on järgmised funktsioonid:

- 1) tagab helisignaali andmise keskujuhtimispuuldis või peamasina juhtimiskohas ja iga signaali visuaalse näitamise vastavas asukohas;
- 2) on seotud mehaaniku kajuti ja messiga läbi selektorlüliti, et tagada side vähemalt ühega neist;

3) mis tahes olukorra tekkimisel, mis nõuab vahitüürimehe tegutsemist või tähelepanu, annab sillas heli- ja visuaalalarmi;

4) annab mehaaniku väljakutsesignaali, kui heli- ja visuaalsele alarmile ei pöörata ettenähtud aja jooksul tähelepanu.

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

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

**66)** paragrahvi 60 lõige 1 tunnistatakse kehtetuks;

**67)** paragrahvi 62 tekst sõnastatakse järgmiselt:

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

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

(3) Avariielektrienergiaallikat peab saama efektiivselt kasutada, kui laeva kreen on kuni 22,5° ja laeva diferent tasakiluga võrreldes 10°. Generaatorit saab käivitada mis tahes välistemperatuuri juures. Reisilaeval peab generaator käivituma automaatselt pärast peaelektrienergiaallika äralangemist.

(4) Avariijaotuskilp asub võimalikult lähedal avariielektrienergiaallikale.

(5) Avariielektrienergiaallikas on võimeline töötama vähemalt kuue tunni jooksul ja tagama samaaegselt elektrienergia:

1) laeva avariikuivenduspumbale ja ühele tuletõrjepumbale;

2) 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 saavad voolu peaelektrienergiaallikast;

8) elektriajamiga sprinklerpumbale, kui see on olemas;

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

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

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

(8) Avariielekttrienergiaallikas on võimeline elektrienergiaga varustama poole tunni jooksul jõuajamiga käitatavaid veekindlaid uksi ja nende juurde kuuluvaid juhtimisseadmeid, näitureid ja hoiatussignaali elektrivõrke ning lõikes 5 nõutud valgustust.“;

**68)** paragrahvi 76<sup>1</sup> täiendatakse lõikega 5<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

„(5<sup>1</sup>) Alla 24 m pikkusega tekiga kalalaeva püstuvus peab lisaks lõikes 5 toodud nõuetele vastama järgmistele kriteeriumitele:

1) tekil asuva pakkimata kala kaalust või liikuvusest mõjutatud algmetatsentriline kõrgus peab olema vähemalt 500 mm;

2) laeva püstuvus, kui lastiruumi luuk on avatud ja püügivahendid on tekil, peab olema selline, et laeva kaldenurk kalakoti tõstmisel ei ületaks 10° või nurka, mille puhul tekk läheb parda juures vette. Nimetatud tingimuse täitmise korral võib algmetatsentriline kõrgus olla vähemalt 350 mm.“;

**69)** paragrahvi 76<sup>3</sup> lõiget 1 täiendatakse pärast sõna „Laeval“ tekstiosaga „kogumahutavusega 20 ja enam“;

**70)** peatükki 18 täiendatakse paragrahvidega 76<sup>5</sup> ja 76<sup>6</sup> järgmises sõnastuses:

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

(1) Põhja Atlandi piirkonnas kalastava laeva püstuvuse informatsioonis tuleb ette näha järgmist jäätumist:

1) 30 kg/m<sup>2</sup> jääd avatud tekil ja ülekäigusildadel;

2) 7,5 kg/m<sup>2</sup> jääd projekteeritud vertikaalpindadel mõlemal pardal ülalpool veepinda.

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

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

(4) Laeval, mis kalastab väga tiheda triivjää piirkonnas põhja pool paralleelist 63° N ja meridiaanide 28° W ja 11° W vahel, tuleb püstuvuse informatsioonis ette näha järgmist jäätumist:

1) 40 kg/m<sup>2</sup> avatud tekil ja ülekäigusildadel;

2) 10 kg/m<sup>2</sup> projekteeritud vertikaalpindadel mõlemal pardal ülalpool veepinda.



(5) Läänemerel kalastava laeva püstuvuse informatsioonis tuleb ette näha järgmist jäätumist:

- 1) 15 kg/m<sup>2</sup> jääd avatud tekil ja ülekäigusildadel;
- 2) 7,5 kg/m<sup>2</sup> jääd projekteeritud vertikaalpindadel mõlemal pardal ülalpool veepinda.

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

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

(1) Kalalaevadel pikkusega 24 meetrit ja enam, mis tegelevad eriliste püügiviisidega nagu traalimine pardast väljaulatuvate poomidega, mille puhul laevale mõjuvad lisajõud, tuleb suurendada § 76<sup>1</sup> lõigetes 1–4 esitatud nõudeid järgmiselt:

- 1) staatilise püstuvuse diagrammi pindala suurendatakse 20% võrra;
- 2) metatsentriline kõrgus peab olema vähemalt 500 mm.

(2) Lõike 1 punkti 1 kohaldatakse ainult nendele laevadele, mille peamasina võimsus kilovattides ei ületa järgnevas valemis toodud suurust:

$N = 0,6 L^2$  laevadele pikkusega 35 m või vähem ning

$N = 0,7 L^2$  laevadele pikkusega 37 m või enam, kus

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

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

(4) Poomide kaldenurk stabiilsuse arvutamisel horisontaalpinna suhtes võib olla kuni 45°.“;

**71)** määrust täiendatakse normitehnilise märkusega järgmises sõnastuses:

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

Kristen Michal  
kliimaminister  
/allkirjastatud digitaalselt/

Keit Kasemets  
kantsler  
/allkirjastatud digitaalselt/