

Transpordiamet

Rahvusvaheliste kohustuslike nõuete rakendamise tõlgendused, mis sisaldavad viiteid „Administratsiooni rahuldaval viisil“

IMO õigusaktide rakendamise koodeksi (Resolutsioon A.1070(28))punkt 16.5 sätestab, et lipuriik peab ohutuse ja keskkonnakaitse programmi rakendamisel andma juhiseid nende asjakohaste rahvusvaheliste konvensioonide nõuete kohta, mis tuleb täita „Administratsiooni rahuldaval viisil“.

Transpordiamet (edaspidi **TRAM**) on käsitlenud nimetatud juhiste andmise nõuet kirjalikus kokkuleppes ülevaatusega tegelevate organisatsioonidega (edaspidi volitatud klassifikatsiooniühing või RO), täpsemalt punktides 4.2 ning 5.2–5.3, milles on sätestatud et, volitused teenuste osutamiseks väljaspool sisse seatud koostöösuhteid nagu on kirjeldatud lepingu lisas, käsitletakse poolte vahel vastastikusel kokkuleppel iga üksikjuhtumi alusel.

Kuigi kohaldatavate õigusaktide tõlgendamine, samuti ekvivalentsuste määramine või nõuetele vastavate asenduste aktsepteerimine kuulub TRAM ainupädevusse, teeb volitatud klassifikatsiooniühing nende väljatöötamisel vajaduse korral koostööd ning langetab tõlgendusi ja ekvivalentsuseotsuseid vastavalt lepingu raamistikule ja järgmisele reeglite ja juhistele:

- a) Eesti seadusandlus;
- b) IMO resolutsioonid, ringkirjad ja muud IMO konventsioonide alusel vastuvõetud kohustuslikud koodeksid või dokumendid;
- c) Euroopa Liidu määrused, tõlgendused;
- d) Rahvusvahelise Klassifitseerimisseltside Assotsiatsiooni reeglid, ühtsed nõuded või ühtsed tõlgendused (edaspidi IACS nõuded) ja volitatud klassifikatsiooniühingu nõuded laevade projekteerimise, ehitamise, varustamise, hooldamise ja ülevaatamise kohta (edaspidi RO reeglid);
- e) TRAM korraldused, määrused, tõlgendused, ringkirjad jms.

Erandid ja kõrvalekalded IMO konventsioonidest, millega Eesti Vabariik on ühinenud, ning ekvivalentsed lahendused kuuluvad TRAM ainupädevusse ja peavad enne väljaandmist saama TRAM heakskiidu.

Juhtudel, mil kohaldatava IMO konventsiooni nõudeid ei ole võimalik ajutiselt konkreetsetes asjaoludes täita, tuleb esitada ettepanekud selliste meetmete või täiendava varustuse kohta, mis võimaldaksid laeval jätkata reisi sobivasse sadamasse, kus on võimalik teostada püsivad remondi- või parandus- või asendusvarustuse paigaldustööd. Need lahendused peavad olema volitatud klassifikatsiooniühingu poolt läbi vaadatud ja TRAM-iga kooskõlastatud.

Käesoleva juhise eesmärk on täiendavalt anda suunised nende IMO konventsioonides kirjeldatud olukordade kohta, mis peavad olema „Administratsiooni rahuldaval viisil“ leidnud heakskiidu. Samas on TRAM seisukohal, et kõikide nõuete jaoks ei ole asjakohane anda ette konkreetseid juhiseid või ettekirjutusi, kuna arvesse tuleb võtta arvukalt tegureid ning sellistel juhtudel hindab TRAM tehnilist põhjendust iga üksikjuhtumi alusel. Delegeeritud volituse puhul peab esmane lahendus olema volitatud klassifikatsiooniühingu poolt läbi vaadatud ja toetatud.

SOLAS		
Reegel	Reegli tekst	TRAM juhised
II-1/3-6/2.3	Kõigi juurdepääsuvahendite konstruktsioon ja materjalid ning nende kinnitamine laeva konstruktsioonile tuleb teha administratsiooni rahuldaval viisil. Juurdepääsuvahendite ülevaatus tuleb teha enne nende kasutamist või kasutuse ajal vastavalt ülevaatuste korrale reegli I/10 kohaselt.	Üldiste juurdepääsuvahendite ja avade osas üle 500 kogumahutavusega naftatankeritel ning üle 20 000 kogumahutavusega puistlastilaevadel tuleb järgida IACS-i nõuded ja RO reegleid, mis peavad vastama IMO resolutsioonides MSC.134(76), MSC.158(78), MSC.151(78) sätestatud nõuetele.
II-1/3-6/5.3	Alla 5000-tonnise dedveidiga naftatankerite puhul võib administratsioon erijuhtudel kiita heaks punktides 5.1 ja 5.2 viidatud avade väiksemad mõõtmed, kui administratsiooni rahuldaval viisil saab tõendada võimalikkust selliseid avasid läbida või nende kaudu vigastatud inimesi välja tuua.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Üle 500 kogumahutavusega naftatankerite ning üle 20 000 kogumahutavusega puistlastilaevade juurdepääsuvahendid ja avad peavad vastama IMO resolutsioonides MSC.134(76), MSC.158(78), MSC.151(78), MSC.194(80) sätestatud nõuetele.
II-1/5/2	Administratsioon võib vabastada kreenikatsest konkreetse kaubalaeva, mille püstuvuse põhiandmed on kättesaadavad sõsarlaeva kreenikatse alusel ja administratsioonile on tõendatud, et usaldusväärset püstuvusteavet vabastatud laeva kohta on võimalik saada põhjandmetest, mida nõuab reegel 5-1. Massi mõõdistus tehakse peale valmimist ja kreenikatse tehakse iga kord, kui sõsarlaevalt saadud andmetega võrreldes leitakse, et kõrvalekalle tühja laeva veeväljasurvest 160 m pikkuste või pikemate laevade korral ületab 1% ja kuni 50 m pikkuste laevade korral 2% ning vahepikkuste puhul määratakse kindlaks lineaarse interpoleerimisega või kõrvalekalle tühja laeva raskuskeskmest ületab 0,5% Ls-ist.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. <ul style="list-style-type: none"> • MSC/Circ.1158 – SOLAS II-1 ühtne tõlgendus; ja • 2008 IS Code, osa B, peatükk 8, ptk 8.1 • MSC.1/Circ.1281
II-1/5-1/1	Kaptenile tuleb esitada selline administratsiooni rahuldav teave, mis vajadusel võimaldab tal saada kiiresti ja lihtsalt täpseid juhiseid laeva püstuvusest erinevates tööolukordades. Püstuvusteabe koopia peab olema esitatud administratsioonile.	Püstuvuse informatsioon on koostatud järgmiste IMO nõuete alusel: <ul style="list-style-type: none"> • MSC/Circ.456 – juhised püstuvusteabe koostamiseks; • MSC/Circ.706 – juhised olemasolevate tankerite püstuvuse kohta ülepumpamisoperatsioonide ajal; • MSC.1/Circ.1228 – muudetud juhised kaptenile ohtlike olukordade vältimiseks järeltuulte ja ahtrikülgtuulte korral; • MSC.267(85) – rahvusvahelise püstuvuskoodeksi (2008 IS Code) vastuvõtmine; • Rahvusvaheline Laadungimärgi Konventsioon (Load Lines) reegel 10.
II-1/13/6.1	Iga jõuajamiga veetihe liuguks: <ul style="list-style-type: none"> .1 peab liikuma kas vertikaalselt või horisontaalselt; .2 peab, punkti 9 kohaselt olema tavaliselt piiratud maksimaalse vaba ava laiusega 1,2 m. Administratsioon võib lubada suuremaid uksi üksnes ulatuses, mida peetakse laeva tõhusaks tööks vajalikuks tingimusel, et arvesse võetakse muid ohutusmeetmeid, sealhulgas järgmist: <ul style="list-style-type: none"> .1 erilist tähelepanu pööratakse ukse tugevusele ja selle sulgurseadmetele, et vältida lekkeid; ja 	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. <ul style="list-style-type: none"> • Res.MSC.474(102)

	<p>.2 uks asub väljaspool vigastust tsoonis B/5;</p> <p>.3 peab olema varustatud ukse avamiseks ja sulgemiseks vajalike elektri-, hüdro- või muud administratsioonile vastuvõetavat liiki energiat kasutavate seadmetega;</p> <p>.4 peab olema varustatud individuaalse käsitsijuhitava mehhanismiga. Ust peab olema võimalik avada ja sulgeda käsitsi mõlemalt poolt ukse juurest ja lisaks peab olema võimalik sulgeda ust juurdepääsetavast kohast vaheseintetekist kõrgemal vända pööramisega või muu liigutusega, mis tagab administratsioonile vastuvõetava sama ohutustaseme. Selgelt peab olema näidatud pööramise või muu liikumise suund kõigis tööasendites. Ukse täielikuks sulgemiseks vajaminev aeg käsiajami kasutamisel ei või ületada 90 s laeva püstiasendi korral. Ukse olekut (avatud/suletud) näitavad visuaalsed indikaatorid peavad olema paigaldatud vaheseinteki kohal asuvasse kättesaadavas asukohta.</p>	
II-1/13/6.6	<p>Elektriliste komponentide korpused, mis peavad tingimata asuma vaheseintetekist madalamal, peavad tagama piisava kaitse vee sissepääsu eest</p>	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Res.MSC.474(102) • standard IEC 60529:2003: <p>.1 elektrimootorid, seotud vooluahelad ja juhtimiskomponendid – kaitseastmega IPX7;</p> <p>.2 ukse asendinäidikud ja seotud vooluahela komponendid – kaitseastmega IPX8; ja</p> <p>.3 ukse liikumise hoiatussignaalid – kaitseastmega IPX6.</p> <p>Elektrikomponentide ümbriste muid lahendusi võib kasutada tingimusel, et TRAM rahuldaval viisil on saavutatud samaväärne kaitse. IPX8 kaitseastme juures arvestatav veesurve peab põhinema sellel rõhul, mis võib komponendi asukohas tekkida uputuse ajal 36 tunni jooksul.</p>
II-1/13/8.1	<p>Kui administratsioon on veendunud, et sellised ukse on hädavajalikud, võib rahuldava konstruktsiooniga veetihedad ukse paigaldada veetihedatesse vaheseintesse, mis eraldavad teineteisest vahetekkide lastiruumi. Sellised ukse võivad olla hingedega, rull- või liugukse, kuid mitte kaugjuhitavad. Need paigaldatakse võimalikult kõrgele ja laevakere plaadistusest võimalikult kaugemale, kuid mingil juhul ei tohi välimised vertikaalservad asuda pardaplaadistusest kaugusel, mis on väiksem kui 1/5 reeglis 2 määratletud laeva laiusest, ja sellist kaugust mõõdetakse keskjoonega täisnurga all suurimal vaheruumideks jaotamise süvisel.</p> <p>-Kui selline uks peaks olema reisi ajal ligipääsetav, tuleb see varustada loata avamist takistava seadmega. Kui kavandatakse selliste uste paigaldamist, peab administratsioon hindama nende arvu ja seadistust.</p> <p>-Teisaldatavad plaadid vaheseintel on lubatud ainult masinaruumides. Administratsioon võib lubada teisaldatavate plaatide asendamist jõuajamiga veetiheda uksega, mis on suurem kui punktis 6.1.2 nimetatud, tingimusel, et ei paigaldata rohkem kui üks selline uks iga veetiheda vaheseina kohta, ja need ukse on kavandatud jääma reisi ajal suletuks, välja arvatud tungival vajadusel kapteni äranägemisel. Need ukse ei pea vastama punkti 6.1.4 nõuetele käsiajamiga täieliku sulgumise kohta 90 s</p>	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Res.MSC.474(102) • standard IEC 60529:2003: <p>.1 elektrimootorid, seotud vooluahelad ja juhtimiskomponendid – kaitseastmega IPX7;</p> <p>.2 ukse asendinäidikud ja seotud vooluahela komponendid – kaitseastmega IPX8; ja</p> <p>.3 ukse liikumise hoiatussignaalid – kaitseastmega IPX6.</p> <p>Elektrikomponentide ümbriste muid lahendusi võib kasutada tingimusel, et administratsiooni rahuldaval viisil on saavutatud samaväärne kaitse. IPX8 kaitseastme juures arvestatav veesurve peab põhinema sellel rõhul, mis võib komponendi asukohas tekkida uputuse ajal 36 tunni jooksul.</p>

	jooksul. - Kui kavandatakse paigaldada veetihedaid vaheseinu läbivad tunnelid, peab administratsioon pöörama neile erilist tähelepanu.	
II-1/13/7.1.3 On or after 01.01.2024	Iga jõuajamiga veetihe liuguks peab olema varustatud vajalike seadmetega ukse avamiseks ja sulgemiseks elektrilise, hüdraulilise või mõne muu administratsioonile vastuvõetava jõuallika abil. Märkus: ei kohaldata hüdraulilise jõuajamiga veetihedatele liugustele.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.474(102) • standard IEC 60529:2003: – elektrimootorid, seotud vooluahelad ja juhtimiskomponendid kaitseastmega IPX7; – ukse asendinäidikud ja seotud vooluahela komponendid kaitseastmega IPX8; ja – ukse liikumise hoiatussignaalid kaitseastmega IPX6. Elektrikomponentide ümbriste muid lahendusi võib kasutada tingimusel, et on saavutatud samaväärne kaitse. IPX8 kaitseastme juures arvestatav veesurve peab põhinema sellel rõhul, mis võib komponendi asukohas tekkida uputuse ajal 36 tunni jooksul. Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega ning tugevusega, mis on samaväärne vaheseinte jaotustaseme veetihedate vaheseinte tugevusega, millesse need on paigaldatud. • Res.MSC.474(102) • Käsitsi käitatavate veetihedate uste tihendusseadmete ülevaatuse juhised: – kummitihendite visuaalne kontroll kulumise, vananemise, kõvastumise ja moonutuste suhtes; – tootja elueasoovitustest tulenev või visuaalsest ülevaatuses tulenev väljavahetamine, kuna vananemise või kõvastumise tõttu võivad tekkida praod jne; – puhtus (pinda ei tohi üle värvida); – pinnale määrdeainete kandmine; – tihendite hoidikukanalite visuaalne kontroll.
II-1/15/2	Laevakere plaadistuse avade sulgemisvahendite seadistus ja tõhusus peavad vastama nende kavandatud eesmärgile ja paigaldamiskohale ning olema administratsiooni üldjuhul rahuldavad.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC/Circ.755
II-1/15/8.5	Kõik käesoleva reeglga nõutavad keretarvikud ja klapid peavad olema terasest, pronksist või muust heakskiidetud plastilisest materjalist. Harilikust malmist või samalaadsest materjalist klapid ei ole lubatud. Kõik torud, millele viidatakse käesolevas reeglis, peavad olema terasest või muust samaväärsest materjalist administratsiooni rahuldaval viisil.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.1369
II-1/16/1.1	Kõigi laevade käesolevas reeglis viidatud veetihedate uste, pardailluminaatorite, laevatreppide ja parda lastiluukide, klappide, torude, tuharennide ja prügirennide projekt, materjalid ja konstruktsioon peavad administratsiooni rahuldama	Kõigi veetihedate uste, illuminaatorite, laevatreppide ja lastiluukide jms konstruktsioon ja materjalid peavad vastama IACS-i nõuetele ja RO reeglitele. Kõik need peavad olema konstrueeritud viisil, mis tagab, et nad taluvad nõuetekohase vastupidavusega veesurvet ja püsivad vastavatel tasemetel veetihedana.
II-1/16-1/1	Veetihedad tekid, šahtid, tunnelid, karpkiilud ja ventilaatorid peavad olema sama tugevad nagu veetihedad vaheseinad vastavatel tasemetel. Nende veetihedaks muutmise vahendid ja seadmed, mida kasutatakse nendes	Kõigi veetihedate tekkide, šahtide, tunnelite, torukõlde ja ventilatsioonišahtide konstruktsioon ja materjalid peavad vastama IACS-i nõuetele ja RO reeglitele.

	avade sulgemiseks, peavad olema administratsiooni rahuldavad. Veetihedad ventilaatorid ja šahtid viiakse vähemalt vaheseintetekini reisilaevades ja vabapardatekini kaubalaevades.	
II-1/20/2	Ballasti ei tohiks üldjuhul vedada vedelkütuse jaoks ettenähtud tankides. Laevades, kus ei ole võimalik vältida vee panemist vedelkütusetankidesse, tuleb paigaldada õlise vee eraldamisseadmed administratsiooni rahuldaval viisil või tagada õlise ballastvee kõrvaldamiseks muud administratsioonile vastuvõetavad alternatiivsed vahendid, nt ära andmine kaldarajatistesse.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.421(98) • Viide MARPOL I lisa reeglitele naftareostuse vältimiseks: – Osa C – nafta operatiivse heite kontroll; – Reegel 16 – nafta ja ballastvee eraldamine ning nafta vedu vööripikktankides.
II-1/29/1	Kui sõnaselgelt ei ole sätestatud teisiti, peab igal laeval olema administratsiooni nõudeid rahuldav pearooliseade ja abirooliseade. Pearooliseade ja abirooliseade peavad olema seadistatud nii, et ühe rike ei muuda teist mittetöötavaks.	Pearooliseade ja abirooliseade peavad vastama SOLAS II-1 peatüki reeglite 29.3 ja 29.4 nõuetele. • MSC.1/Circ.1583 • MSC.1/Circ.1416/Rev.1 Mittetraditsiooniline rooliseade võib vastata volitatud klassifikatsiooniühingu reeglitele.
II-1/29/2.1	Rooliseadme kõik komponendid ja paller peavad olema administratsiooni nõuetele vastava tugeva ja töökindla konstruktsiooniga. Erilist tähelepanu tuleb pöörata oluliste rooliseadme dubleerimata komponentide sobivusele. Selliste oluliste komponentide vajalikes kohtades tuleb kasutada hõõrdetakistust vähendavaid laagreid nagu kuul-, rull- või liuglaagreid, mis on püsiva määrimisega või varustatud määrimisseadmega.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.1583 • MSC.1/Circ.1416/Rev.1
II-1/29/6.3	Rooliajamid, välja arvatud hüdrauilised, peavad vastama standarditele, mis administratsiooni seisukohalt on samaväärsed käesoleva punkti nõuetega.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.
II-1/41/4	Kui põhilise elektrienergiaallikana toimivate elektrigeneraatorite koguvõimsus ületab 3 MW, peavad peajaotuskilbi kogumislattid olema jagatud vähemalt kahte ossa, mis tavaliselt peavad olema ühendatavad teisaldatavate ühenduste või muude heakskiidetud vahenditega; võimaluse piires jaotatakse generaatorite ja muude dubleeritud seadmete ühendus kogumislattidega võrdselt nende osade vahel. Administratsiooni nõudeid rahuldaval viisil võivad olla lubatud ka muud, samaväärsed lahendused.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.
II-1/42/1.3	Avarieelektrienergiaallika ja sellega seotud muundurseadme, kui see on olemas, autonoomse avarieelektrienergiaallika, avarijaotuskilbi ja avarielektrivalgustuse jaotuskilpide asukoht põhilise elektrienergiaallika, sellega seotud muundurseadme, kui see on olemas, ja peajaotuskilbi suhtes peab administratsiooni rahuldaval viisil tagama, et tulekahju või muu avarii ruumides, kus asub põhiline elektrienergiaallikas, sellega seotud muundurseade, kui see on olemas, ja peajaotuskilp, või A kategooria masinaruumides ei sega avarielektritoitega varustamist, selle juhtimist ja jaotamist. Võimalusel ei tohi avarielektrienergiaallika ruum, sellega seotud muundurseade, kui see on olemas, autonoomne avarielektrienergiaallikas ja avarijaotuskilp külgneva A-kategooria masinaruumidega või ruumidega, milles on põhiline elektrienergiaallikas,	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.736

	sellega seotud muundurseade, kui see on olemas, või peajaotuskilp.	
<i>II-1/43/1.3</i>	Avariielektrienergiaallika, sellega seotud muundurseadme, kui see on olemas, autonoomse avariielektrienergiaallika, avariijaotuskilbi ja avariivalgustuse jaotuskilbi asukoht põhilise elektrienergiaallika, sellega seotud muundurseadme, kui see on olemas, ja peajaotuskilbi suhtes peab administratsiooni rahuldaval viisil tagama, et tulekahju või muu avarii ruumis, kus asub põhiline elektrienergiaallikas, sellega seotud muundurseade, kui see on olemas, ja peajaotuskilp, või A kategooria masinaruumides ei sega avariielektritoitega varustamist, selle juhtimist ja jaotamist. Võimalusel ei tohi avariielektrienergiaallika ruum, sellega seotud muundurseade, kui see on olemas, autonoomne avariielektrienergiaallikas ja avariijaotuskilp külgneda A-kategooria masinaruumidega või ruumidega, milles on põhiline elektrienergiaallikas, sellega seotud muundurseade, kui see on olemas, ja peajaotuskilp..	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.736 • MSC.1/Circ.1464/Rev.1
<i>II-1/45/1.2</i>	Administratsioon võib nõuda täiendavaid ettevaatusabinõusid teisaldatevate elektriseadmete kasutamisel kitsastes või erakordselt niisketes ruumides, kus juhtivuse tõttu võivad olla erilised ohud. 2 Pea- ja avariijaotuskilpide paigutus peab tagama võimalikult lihtsa juurdepääsuelektriseadmetele ilma inimesi ohtu seadmata. Jaotuskilpide külg ja tagakülg ning vajaduse korral esikülg peavad olema sobivalt kaitstud. Selliste jaotuskilpide esiküljele ei tohi paigaldada lahtisi, voolu all olevaid osi, mille maanduspinge ületab administratsiooni täpsustatud pinge. Vajadusel tuleb paigaldada jaotuskilbi esi- ja tagaküljele mittejuhtivast materjalist matid või võred. 3.2 Punkt 3.1 nõue ei välista administratsiooni heakskiidetud tingimustel järgmiste süsteemide kasutamist: 3.2.1. katoodkaitse süsteemid; 3.2.2. suletud ja lokaalsed maandatud süsteemid või 3.2.3. isolatsioonitaseme seireseadmed tingimusel, et lekkevool süsteemis ei ületa 30 mA ka kõige ebasoodsamates oludes. 3.3 Kui kasutatakse laevakeret vooluringi teise juhtmena, peavad kõik lõppharuvooluringid, s.t kõik pärast viimast kaitseaset paigaldatud vooluringid olema kahejuhtmelised ning administratsiooni rahuldaval viisil tuleb rakendada erilisi ettevaatusabinõusid. .	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Vastavus IEC viidatud elektristandarditele (IEC 60092 standardid).
<i>II-1/45/5.4</i>	Kui ohtlikele aladele paigaldatud kaablid võivad elektririkke korral põhjustada tulekahju või plahvatus suure tuleohuga aladel, tuleb rakendada administratsiooni rahuldaval viisil erilisi ettevaatusabinõusid.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.736
<i>II-1/45/9.3</i>	Akupatareisid ei tohi paigutada magamisruumidesse, välja arvatud, kui need on administratsiooni rahuldaval viisil hermeetiliselt suletud.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.736
<i>II-1/45/11</i>	Tankeritel ei tohi olla elektriseadmeid, kaableid ja juhtmetikku ohtlikes kohtades, välja arvatud, need, mis vastavad standarditele, mis ei ole madalamad IMO tunnustatud standardite nõuetest.* Selliste standarditega mittehõlmatud asukohtades võidakse standarditele mittevastavad	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.170(79)

	elektriseadmed, kaablid ja juhtmestik paigaldada ohtlikesse kohtadesse administratsiooni rahuldava riskihinnangu alusel tingimusel, et oleks tagatud samaväärne ohutustase.	
II-1/46/2	Mehhanismide pideva usaldusväärse töö tagamiseks tuleb rakendada administratsiooni rahuldavaid meetmeid ning tagada korrapärased ülevaatused ja katsetused.	Volitatud klassifikatsiooniühing peab reeglite, mille eesmärk on järelevalve SOLAS konventsiooni nõuete täitmise üle, arvesse võtma TRAM juhiseid juhtumipõhiselt, Eesti seadusandlust (Meresõiduohutuse seadus 3 peatükk) asjaomases valdkonnas ning IEC 60092 standardeid.
II-1/46/3	Igal laeval peavad olema administratsiooni rahuldavad dokumenteeritud tõendid selle sobivuse kohta tööks perioodiliselt mehitamata masinaruumidega.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega ning Eesti seadusandlus (Meresõiduohutuse seadus 3 peatükk)
II-1/53/1	Erinõuded mehhanismidele, kateldele ja elektriseadmetele peavad rahuldama administratsiooni ja hõlmama vähemalt käesoleva reegli nõudeid.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega ning Eesti seadusandlus (Meresõiduohutuse seadus § 19.1 „Laevade ohutusvarustuse paigaldamise ja turule laskmise nõuded“).
II-2/1.6.2.1.2	Keemiatankeritel kasutatava vahukontsentraadi tüüp peab olema administratsiooni rahuldav, arvestades organisatsiooni väljatöötatud suuniseid.	MSC.1/Circ.1312 ja Corr.1 (vt punkt 3): – Vahukontsentraadi tüübikinnitamiseks tuleb punktides 3.1–3.14 loetletud katsed teha vahukontsentraadi tootjal, kasutades volitatud klassifikatsiooniühingu poolt heaks kiidetud laboreid.
II-2/1.6.6	Keemiatankerid ja gaasitankerid peavad vastama tankeritele esitatud nõuetele, välja arvatud juhul, kui on kehtestatud alternatiivsed või täiendavad lahendused, mis on administratsiooni rahuldavad ja mis võtavad nõuetekohaselt arvesse vastavalt Rahvusvahelist puistkemikaalide koodeksit ja Rahvusvahelist gaasitankeri koodeksit.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Keemiatankerid ja gaasitankerid, mis vastavad Rahvusvahelise puistkemikaalide koodeksi (IBC Code) ja Rahvusvahelise gaasitankeri koodeksi (IGC Code) sätetele, loetakse vastavaks nõuetele tankeritele, mis veavad toornaftat või naftatooteid, mille leekpunkt ei ületa 60 °C. Pärast 1986. aastat ehitatud laevad, mis veavad IBC koodeksi 17. peatükis loetletud aineid, peavad järgima koodis sätestatud laevade projekteerimise, ehituse, varustuse ja käitamise nõudeid. Koodile alluvad laevad tuleb projekteerida vastavalt ühele järgmistest standarditest: • tüüp 1 laev on keemiatanker, mis on ette nähtud 17. peatüki toodete veoks, millel on väga tõsised keskkonna- ja ohutusriskid ning mis nõuavad maksimaalseid ennetavaid meetmeid lasti lekkimise vältimiseks; • tüüp 2 laev on keemiatanker, mis on ette nähtud 17. peatüki toodete veoks, millel on märkimisväärsed keskkonna- ja ohutusriskid ning mis nõuavad olulisi ennetavaid meetmeid lasti lekkimise vältimiseks; • tüüp 3 laev on keemiatanker, mis on ette nähtud 17. peatüki toodete veoks, millel on piisavalt tõsised keskkonna- ja ohutusriskid ja mis nõuavad kahjustatud seisundis ellujäämisvõime suurendamiseks mõõdukat lasti piiramist. Seega on tüüp 1 laev ette nähtud toodete veoks, mida peetakse üldiselt kõige suurema ohuga, ning tüüp 2 ja tüüp 3 vastavalt järjest väiksema ohuga toodete veoks. Vastavalt peab tüüp 1 laev taluma kõige raskema standardi kohast kahjustust ja selle lastitankid peavad olema paigutatud maksimaalselt ettenähtud kaugusele laevakerest sissepoole. Laevade ohtlike kemikaalide puistlastiveoks mõeldud ehituse ja varustuse koodeks (BCH Code) MARPOL II lisa reegli 11 kohaselt peavad enne 1. juulit 1986 ehitatud keemiatankerid

		vastama laevade ohtlike kemikaalide puistlastiveoks mõeldud ehituse ja varustuse koodeksi (BCH Code) nõuetele – mis on IBC koodeksi eelkäija. BCH koodeks kehtib endiselt 1974. aasta SOLAS konventsiooni alusel soovitusena.
II- 2/4.2.2.5.1	Vedelkütusetorud ning nende klapid ja abiseadmed peavad olema terasest või muust heakskiidetud materjalist, kuid piiratud ulatuses on lubatud kasutada painduvaid torusid neis kohtades, kus administratsioon peab neid vajalikuks.* Sellised painduvad torud ja otsakud peavad olema heakskiidetud tulekindlatest piisava tugevusega materjalidest ja valmistatud administratsiooni rahuldaval viisil. Vedelkütusetankidele paigaldatud staatilise rõhu all olevate klappide puhul võidakse aktsepteerida terast või keragrafiitmalmi. Harilikust malmist klappe võib siiski kasutada torustikusüsteemides, kus arvutuslik rõhk on madalam kui 7 baari ja arvutuslik temperatuur alla 60 °C.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • ISO 15540 ja 15541 Painduvatel torudel ei ole lubatud kasutada voolikuklambreid ega sarnaseid kinnitustüüpe vaid metallist pressotsi ja presshülse.
II-2/4.5.1.4.4	Kombineeritud puistlastilaevades kui on olemas lasti pardatankid, tuleb paigaldada lastitorustik teki all nende tankide sisse. Administratsioon võib siiski lubada lastitorustiku paigaldamist erikanalisse, kui seda saab piisavalt puhastada ja ventileerida administratsiooni rahuldaval viisil. Kui lasti pardatanke ei ole, peab lastitorustik olema paigaldatud teki all erikanalisse.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühingul on õigus kiita heaks laevade üldkonstruktsioon, tuginedes oma reeglitele ning IACS-i nõuetele laevade projekteerimise, ehituse ja ülevaatuse kohta. Kõik uued ja ebatraditsioonilised lahendused tuleb esitada TRA-ile juhtumipõhiseks läbivaatamiseks ja hindamiseks.
II-2/4.5.3.3	Ventilatsioonisüsteemil peavad olema seadmed, mis takistavad leegi pääsu lastitankidesse. Nende seadmete projekt, katsetamine ja asukoht peab vastama IMO suuniste alusel administratsiooni kehtestatud nõuetele.* Mõõteavasid ei tohi kasutada rõhkude võrdsustamiseks. Neil peavad olema isesulguvad ja tihedalt sulguvad kaaned. Leegipidurdajad ja -ekraanid ei ole nendes avades lubatud.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC/Circ.677 koos muudatustega • MSC/Circ.450/Rev.1
II-2/4.5.5.1.1	1. juulil 2002 või hiljem, aga enne 1. jaanuari 2016 ehitatud 20 000 tonnise ja suurema kandevõimega tankeritel peab lastitanke kaitsma statsionaarse inertgaasisüsteemi abil, mis vastab tuleohutussüsteemide koodeksi nõuetele, vastu võetud resolutsiooniga MSC.98(73). Administratsioon võib siiski aktsepteerida muid samaväärseid süsteeme või seadmeid, mida kirjeldatakse punktis 5.5.4.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • Viide resolutsioonile MSC.365(93), milles on toodud: – 8 000 kuni 20 000 kandevõimega tankerite puhul, mis on ehitatud 1. jaanuaril 2016 või hiljem, võib punktis 5.5.4.1 nõutud statsionaarsete paigaldiste asemel administratsioon aktsepteerida teisi samaväärseid lahendusi või kaitsevahendeid, kui need on kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega ning vastavuses reegli I/5 ja punkti 5.5.4.3 nõuetega.
II-2/4.5.5.2.1.	Tuleohutussüsteemide koodeksis toodud nõudeid inertgaasisüsteemidele ei tule kohaldada enne 1. jaanuari 2016 ehitatud kemikaalitankeeritele, sealhulgas enne 1. juulit 2012 ehitatud kemikaalitankeeritele ja kõigile gaasitankeeritele, 5.5.2.1.1. kui veetakse reeglis 1.6.1 kirjeldatud laste, tingimusel, et need inertgaasisüsteemid vastavad kemikaalitankeerite inertgaasisüsteemide nõuetele, mille administratsioon on kehtestanud IMO suuniste alusel*	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • Viide resolutsioonile MSC.365(93), milles on toodud: – Tuleohutussüsteemide koodeksis sisalduvaid inertgaasisüsteemide nõudeid ei pea kohaldama keemiatankeeritele, mis on ehitatud enne 1. jaanuari 2016, sealhulgas enne 1. juulit 2012 ehitatud keemiatankeeritele, ega gaasitankeeritele: .1 kui veetakse reeglis 1.6.1 kirjeldatud lasti, tingimusel et need vastavad tunnustatud organisatsioonide poolt organisatsiooni juhiste alusel kehtestatud keemiatankeerite inertgaasisüsteemide nõuetele; või .2 kui veetakse tuleohtlikku lasti, mis ei ole toornafta ega naftatooted, näiteks Rahvusvahelise puistkemikaalide koodeksi 17. ja 18. peatükis loetletud lastid, tingimusel et nende veoks kasutatavate tankide maht ei ületa 3 000 m³, üksikute

		<p>pesupihustite düüside võimsus ei ületa 17,5 m³/h ja samaaegselt ühes lastitankis töötavate masinate koguvooluhulk ei ületa 110 m³/h.</p> <p>Keemiatankerite inertgaasisüsteemide puhul IMO resolutsioon A.567(14) ja Corr.1.</p>
II-2/4.5.6.3	<p>Punktis 5.5.3.1 nõutavad tühjade tankide inertimis-, puhastamis- või degaseerimiseseadmed peavad administratsiooni rahuldama ja olema sellised, et viiakse miinimumini süsivesinikaurude kogunemine tanki sisemiste konstruktsiooniosade moodustatavatesse taskutesse, ning:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kui üksikutele lastitankidele on paigaldatud gaasi väljalasketoru, peab see asuma võimalikult kaugel inertgaasi/õhu sisselaskeavast ja olema paigaldatud punkti 5.3 ja reegli 11.6 kohaselt. Selliste väljalasketorude sisselaskeavad võivad asuda kas teki tasandil või mitte rohkem kui 1 m tanki põhjast kõrgemal; - punktis 5.6.3.1 viidatud gaasi väljalasketoru ristlõike pindala peab olema selline, et väljumiskiirus on vähemalt 20 m/s, kui korruga varustatakse inertgaasiga kolme tanki. Nende väljalaskeavad peavad ulatuma vähemalt 2 m tekitasandist kõrgemale ja - gaasi väljalaskeavad, millele viidatakse punktis 5.6.3.2, peavad olema sobivate lukustusseadmetega. 	<p>Statsionaarsed inertimiseseadmed võib paigaldada kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.</p> <p>– Viide IACS UI SC58 Rev.2-le: Väljalasked, mis on mainitud reeglis II-2/4.5.6.3, tuleb paigutada kooskõlas reegluga II-2/4.5.3.4.1.3, mis puudutab horisontaalset vahemaad.</p> <p>– Viide MSC/Circ.677-le „Revised standards for the design, testing and locating of devices to prevent the passage of flame into cargo tanks in oil tankers“ ja MSC/Circ.450/Rev.1-le „Revised factors to be taken into consideration when designing cargo tank venting and gas-freeing arrangements“ (MSC/Circ.1120).</p>
II-2/5.2.2.5	<p>Reisilaevades asuvad punktides 2.2.1–2.2.4 ja reeglites 8.3.3 ja 9.5.2.3 nõutavad juhtseadmed ja nõutavate tulekustutussüsteemide juhtseadmed peavad asuma ühes juhtimiskohas või olema grupeeritud võimalikult vähestesse kohtadesse administratsiooni rahuldaval viisil. Sellistesse kohtadesse peab olema ohutu juurdepääs lahtiselt tekilt.</p>	<p>Paigutus või grupeerimine kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.</p> <p>LSA ja FFE plaanid esitatakse TRAM läbivaatamiseks et see oleks Eesti seadusandlusega (Meresõiduohutuse seadus §19.1 „Laevade ohutusvarustuse paigaldamise ja turule laskmise nõuded“) kooskõlas.</p>
II-2/7.3.2	<p>Statsionaarsete tulekahju avastamise ja tulehäire süsteemide toimimist peab perioodiliselt katsetama administratsiooni rahuldaval viisil asjakohasel temperatuuril kuuma õhku tekitava seadmega või suitsu või asjakohase tiheduse või osakeste suurusega aerosooliosakeste või muude puhkeva tulekahjuga seotud nähtuste abil, millele andur peab reageerima.</p>	<p>Katseseadmed peavad vastama tootja soovitudele/juhistele.</p> <p>Statsionaarsete tulekahju avastamise ja tulehäire süsteemide toimimist, mis on nõutud käesoleva peatüki asjakohaste reeglitega, tuleb pärast paigaldamist testida erinevate ventilatsioonitingimuste korral.</p>
II-2/7.6	<p>Statsionaarne tulekahju avastamise ja tulehäire süsteem või õhus leiduvate suitsukomponentide avastamise süsteem tuleb paigaldada lastiruumi, mis ei ole administratsiooni arvates juurdepääsetav, välja arvatud juhul, kui näidatakse administratsiooni rahuldaval viisil, et laev teeb nii lühikesi reise, et selle nõude kohaldamine oleks põhjendamatu.</p>	<p>Vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.</p>
II-2/8.3.4	<p>Reisilaevades peavad punktiga 3.3 nõutavad juhtimiseseadmed asuma ühes juhtimiskohas või olema grupeeritud võimalikult vähestesse kohtadesse administratsiooni rahuldaval viisil. Sellistesse kohtadesse peab olema lahtiselt tekilt ohutu juurdepääs.</p>	<p>Paigutus või grupeerimine kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega LSA ja FFE plaanid esitatakse TRAM läbivaatamiseks et see oleks Eesti seadusandlusega kooskõlas. Reisilaevade puhul tuleb LSA ja FFE plaanid TRAM heakskiitmiseks esitada pärast volitatud klassifikatsiooniühingu poolset läbivaatust.</p>
II-2/9.2.2.3.1	<p>Lisaks reisilaevade vaheseinte ja tekkide tulekindluse erisätetele peab kõikide vaheseinte ja tekkide minimaalne tulekindlus vastama tabelites 9.1 ja 9.2 ettenähtule. Kui laeva konkreetse konstruktsiooniseadistuse tõttu osutub tabelite alusel vaheseinte minimaalse tulekindluse väärtuse kindlaksmääramine raskeks, peab määrama sellised väärtused kindlaks</p>	<p>TRAM leiab, et reisilaevadel, mis veavad mitte rohkem kui 36 reisijat, oleks kõigi vaheseinte ja tekkide minimaalne tulekindlus vastavuses SOLAS II-2 osa muude reeglite nõuetega ning vastaks II-2 peatüki reegli 9 tabelites 9.1 ja 9.2 sätestatule. Kui laeva erikonstruktsiooni tõttu on tabelite alusel raske kindlaks määrata mõne piirde minimaalset tulekindlusklassi, määratakse need väärtused kooskõlas IACS-i nõuete ja</p>

	administratsiooni rahuldaval viisil.	RO reeglitega või lepitakse TRAM kokku üksikjuhtumi alusel.
II-2/9.2.2.4.4	Väliseid piirdeid, mis reegli 11.2 kohaselt peavad olema terasest või muust samaväärsest materjalist, võib läbistada akende ja pardaillumiinatsioonide paigaldamiseks tingimusel, et puudub nõue reisilaevade selliste piirete A-klassi tulekindluse kohta. Samuti võivad ukseid sellistes piiretes, mis ei pea olema A-klassi tulekindlusega, olla administratsiooni rahuldavatest materjalidest.	TRAM määrab, et välispiirded, mis peavad olema terasest või muust samaväärsest materjalist, võivad reisilaevadel olla läbistatud akende ja illumiinatsioonide paigaldamiseks tingimusel, et nende piirete puhul ei ole nõutud „A“-klassi tulekindlust. Samuti võib piiretes, millele ei ole nõutud „A“-klassi tulekindlust, kasutada uksi muudest materjalidest, mis on heaks kiidetud kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.
II-2/9.2.3.3.4	Väliseid piirdeid, mis reegli 11.2 kohaselt peavad olema terasest või muust samaväärsest materjalist, võib läbistada akende ja pardaillumiinatsioonide paigaldamiseks tingimusel, et puudub nõue, et kaubalaevade sellised piirded peavad olema A-klassi tulekindlusega. Samuti võivad ukseid sellistes piiretes, mis ei pea olema A-klassi tulekindlusega, olla administratsiooni rahuldavatest materjalidest.	TRAM määrab, et välispiirded, mis peavad olema terasest või muust samaväärsest materjalist, võivad kaubalaevadel olla läbistatud akende ja illumiinatsioonide paigaldamiseks tingimusel, et nende piirete puhul ei ole nõutud „A“-klassi tulekindlust. Samuti võib piiretes, millele ei ole nõutud „A“-klassi tulekindlust, kasutada uksi muudest materjalidest, mis on heaks kiidetud kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.
II-2/9.2.4.2.4	Väliseid piirdeid, mis reegli 11.2 kohaselt peavad olema terasest või muust samaväärsest materjalist, võib läbistada akende ja pardaillumiinatsioonide paigaldamiseks tingimusel, et puudub nõue, et tankeritel peavad sellised piirded olema A-klassi tulekindlusega. Samuti võivad ukseid sellistes piiretes, mis ei pea olema A-klassi tulekindlusega, olla administratsiooni rahuldavatest materjalidest.	TRAM määrab, et tankerite välispiirded, mis peavad olema terasest või muust samaväärsest materjalist, võivad olla läbistatud akende ja illumiinatsioonide paigaldamiseks tingimusel, et nende piirete puhul ei ole nõutud „A“-klassi tulekindlust. Samuti võib sellistes piiretes, millele ei ole nõutud „A“-klassi tulekindlust, kasutada uksi muudest materjalidest, mis on heaks kiidetud kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.
II-2/9.5.2.4	Reisilaevades peavad punktiga 5.2 nõutavad juhtimisvahendid asuma ühes juhtimiskohas või olema grupeeritud võimalikult vähestesse kohtadesse administratsiooni rahuldaval viisil. Sellistesse kohtadesse peab olema lahtiselt tekilt ohutu juurdepääs.	Paigutus või grupeerimine kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. LSA ja FFE plaanid esitatakse TRAM-ile läbivaatamiseks, et see oleks kooskõlas Eesti seadusandlusega (Meresõiduohutuse seadus §19.1 „Laevade ohutusvarustuse paigaldamise ja turule laskmise nõuded“).
II-2/10.2.1.2	10.2.1.2.1 Vee kättesaadavuse tagavad meetmed reisilaevades peavad tagama et kui laeval on reegli II-1/54 kohane perioodiliselt mehitamata masinaruum, peab administratsioon määrama selliste ruumide jaoks statsionaarsed vesikustutusseadmed, mis on võrdväärsed tavapäraselt mehitatud masinaruumide jaoks nõutavaga. 10.2.1.2.2 Vee kättesaadavuse tagavad meetmed kaubalaevades peavad administratsiooni rahuldama ja perioodiliselt mehitamata masinaruumiga laeval või kui vahis on nõutav üksnes üks isik, peab saama vett viivitamata tuletõrjemagistraalset sobiva rõhu all kas ühe peatuletõrjepumba kaugkäivitusega komandosillalt ja tuletõrjepostist, kui see on olemas, või tuletõrjemagistraalset alalise survega ühe peatuletõrjepumbaga. Seda nõuet ei pea rakendama, kui administratsioon loobub sellest alla 1600 kogumahutavusega kaubalaevade puhul tingimusel, et tuletõrjepumba käivitusseade masinaruumis on hõlpsasti juurdepääsetavas kohas.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. FFE plaanid esitatakse administratsioonile läbivaatamiseks, et see oleks kooskõlas Eesti seadusandlusega (Laevade ohutuse nõuded § 36 ja Meresõiduohutuse seadus § 19.1 „Laevade ohutusvarustuse paigaldamise ja turule laskmise nõuded“).

II-2/10.2.3.2.1	Laevad peavad olema varustatud administratsiooni rahuldava arvu ja läbimõõduga tuletõrjevoolikutega.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. – Torustikusüsteemi projekteerimisel tuleb arvesse võtta tuletõrjevoolikute arvu määramist; – tuletõrjevooliku minimaalne siseläbimõõt peab olema 38 mm; ja – kõik tuletõrjevoolikud peavad olema sama läbimõõduga, kuid masinaruumides ja muudes sisemistes ruumides võivad voolikud olla väiksema läbimõõduga kui muudes ruumides, kui väiksem läbimõõt on ette nähtud käsitlemise lihtsustamiseks.
II-2/10.3.2.1	Majutus- ja teenindus- ning abiruumides ja juhtimiskohtades peab olema asjakohast tüüpi ja piisav arv administratsiooni rahuldavaid käsitulekustuteid. Laevadel kogumahutavusega 1000 või rohkem peab olema vähemalt 5 käsitulekustutit.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.1275
II-2/10.7.1.2	Reisilaevas, mille kohta administratsiooni rahuldaval viisil näidatakse, et see teeb nii lühikesi merereise, et põhjendamatu oleks kohaldada punkti 7.1.1 nõudeid, ja ka laevades kogumahutavusega alla 1000 peavad kustutusseadmed lastiruumides olema administratsiooni rahuldavad. Seejuures peavad laevas olema terasest lastiluugid ning tõhusad kõigi ventilaatorite ja lastiruumidesse viivate muude avade sulgemisvahendid.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Lastiruumid peavad olema varustatud terasest lastiluukidega ning kõigi lastiruumidesse viivate ventilatsioonivahendite ja muude avade tõhusate sulgemisvahenditega.
II-2/10.7.3.2.4	Iga mobiilse veemonitori joatoru tuleb katsetada esmasel ülevaatusel laeval administratsiooni rahuldaval viisil. Katsetamise käigus kontrollitakse, et: - mobiilne veemonitori saab kindlalt kinnitada laeva konstruktsiooni külge, mis tagab ohutu ja tõhusa töö, ning - mobiilse veemonitori veejuga ulatub konteinerite ülemise virnani kõigi nõutavate joatorude ja veejugadega üheaegselt töötavatest tuletõrjevoolikutest.	Kooskõlas ja heaks kiidetud vastavalt IACS-i nõuetele ja RO reeglitele. Katse peab kinnitama, et: – mobiilne veemonitor on laevakonstruktsiooni külge kindlalt kinnitatud, tagades ohutu ja tõhusa töö; ja – mobiilse veemonitori veejuga ulatub konteinerite ülemise virnani, kui kõik nõutud monitorid ja tuletõrjevoolikutest tulevad veejoad töötavad samaaegselt.
II-2/13.3.1.4	Kui raadiotelegraafijaamast ei pääse otse avatekile, tagatakse kaks evakatsiooniteed jaamast või juurdepääs jaama, millest üks võib olla piisava suurusega pardaava või aken või administratsiooni rahuldavad muud vahendid.	Pardaava või akna vaba avause suurus on 600 mm × 600 mm.
II-2/13.3.2.6.2	Avalikest ruumidest pääsemiseks ettenähtud ukSED, mis on tavaliselt lingiga suletud, peavad olema varustatud kiire vabastamise vahendiga. Selline vahend peab koosnema ukse sulgemismehhanismist, mis vabastab ukse lingi, kui rakendatakse põgenemissuunas mõjuvat jõudu. Kiire vabastamise mehhanismid tuleb kavandada ja paigaldada administratsiooni rahuldaval viisil ning eelkõige: .1 peavad koosnema lattidest või paneelidest, mille käitamisosas ulatub vähemalt poole ukselehe laiuseni ja asub vähemalt 760 mm ning mitte üle 1120 mm kõrgusel tekkist; .2 peavad vabastama luku jõu rakendamisel, mis ei ületa 67 N; ning .3 ei tohi olla varustatud ühegi lukustusseadme, kinnituspoltide või muu korraga, mis takistaks luku vabastamist surve rakendamisel vabastusvahendile.	Kooskõlas (projekteerimine ja paigaldus) ning heaks kiidetud IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Viide SOLAS II-2/13.3.2.6.2 juhisteile: Kiire vabastamise mehhanismid tuleb projekteerida ja paigaldada viisil, mis: – koosneb lattidest või paneelidest, mille käitamisosas ulatub vähemalt poole ukselehe laiuseni ning asub vähemalt 760 mm ja mitte rohkem kui 1120 mm kõrgusel tekkist; – vabastab luku rakendamisel jõudu, mis ei ületa 67 N; ja – ei ole varustatud ühegi lukustusvahendi, kinnituspoldi või muu seadisega, mis takistaks luku vabastamist, kui vabastusmehhanismile avaldatakse survet.
II-2/13.5.1	Eritekkidelt (parkimistekkidelt) ja avatud autotekkidelt, kuhu pääsevad kõik	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.

	laeval olevad reisijad, algavate evakuatsiooniteede arv ja asukoht nii allpool vaheseintetekki kui ka selle kohal peab administratsiooni rahuldama. Üldjuhul peab päästevahenditesse asumise tekile pääsu ohutus olema vähemalt samaväärne punktide 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.4.1 ja 3.2.4.2 alusel tagatud ohutusega. Sellistes ruumides peavad olema spetsiaalsed käiguteed evakuatsiooniteedele, mille laius on vähemalt 600 mm. Sõidukite parkimine tuleb korraldada nii, et käiguteed on alati vabad.	
II-2/19.3.1.2	Tagatava veekogusega peab olema võimalik varustada nelja joatoru, mille suurus ja rõhud on nimetatud reeglis 10.2 ning mida kasutamiseks saab suunata tühja lastiruumi mistahes ossa. Seda veekogust võib tagada administratsiooni rahuldavate samaväärsete vahenditega.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.1120 • MSC.99(73) Ohtlike kaupade tuletõrjehüdrandid – hüdrantide arv ja asukoht peavad olema sellised, et vähemalt kaks nõutavast neljast veejoast, mida toidetakse ühest tuletõrjemagistraalist, ulatuksid tühja lastiruumi mis tahes ossa, ning kõik neli veejuga, mida toidetakse ühe tuletõrjemagistraaliga, ulatuksid tühja lastiruumi mistahes ossa.
II-2/19.3.2	Elektriseadmeid ja elektrijuhtmetist ei tohi paigaldada kinnistesse lastiruumidesse või autolastitekkidele, välja arvatud juhul, kui see on administratsiooni arvates töö jaoks oluline. Kui sellistesse ruumidesse paigaldatakse siiski elektriseadmed, siis peavad need olema sertifitseeritud ohutut tüüpi, kasutamiseks ohtlikes keskkondades, millega need võivad kokku puutuda, välja arvatud juhul, kui on võimalik elektrisüsteem täielikult isoleerida (nt eemaldades süsteemi kõik ühendused, välja arvatud sulavkaitsmed). Kaablite läbiviigid tekkidest ja vaheseintest tuleb tihendada gaasi- või aurulekke vältimiseks. Kaablite läbiviike ja kaableid lastiruumides peab kaitsma mehaaniliste vigastuste eest. Muud seadmed, mis võivad osutada tuleohtlike aurude süttimisallikaks, ei ole lubatud.	Elektriseadmeid ja juhtmeid ei tohi paigaldada kinnistesse lastiruumidesse, välja arvatud juhul, kui TRAM on üksikjuhtumi alusel teinud otsuse, et see on laeva käitamise seisukohalt hädavajalik. Kui sellistes ruumides paigaldatakse elektriseadmeid, peavad need olema sertifitseeritud ohutuks kasutamiseks ohtlikes keskkondades vastavalt volitatud klassifikatsiooniühingu reeglitele, kui ei ole võimalik elektrisüsteemi täielikult isoleerida. Tekke ja vaheseinu läbivad kaablid peavad olema tihendatud gaasi või aurude läbipääsu vastu. Läbivalt paigaldatud kaablid ja lastiruumide sees olevad kaablid peavad olema kaitstud löökide eest. Muu varustus, mis võib kujutada endast süttimisallikat tuleohtlike aurude jaoks, ei ole lubatud.
II-2/19 Table 19.1 Note 4	(Juhul kui p-de 3.2, 3.3, 3.4.1 ja 3.4.2 nõuded on kohaldatavad) Erijuhul, kui lihtrites võib olla tuleohtlikke aure, või alternatiivina, kui lihtritest võivad vallanduda tuleohtlikud aurud ohutusse ruumi väljaspool praameri lastiruumi lihtrite ühendatud ventilatsioonikanalite kaudu, võib neid nõudeid vähendada või nendest loobuda administratsiooni rahuldaval viisil.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.
II-2/20.4.1 Before 01.01.2026	Kui punktis 4.3.1 ei ole sätestatud teisiti, peab laevas olema statsionaarne tulekahju avastamise ja häiresüsteem, mis vastab tuleohutussüsteemide koodeksi nõuetele. Statsionaarne tulekahju avastamise süsteem peab suutma kiiresti avastada tulekahju puhkemise. Andurite tüübid ning nende paiknemise vahemikud ja asukohad, arvestades ventilatsiooni ja muude asjakohaste tegurite mõju, peavad administratsiooni rahuldama. Pärast paigaldamist tuleb süsteemi katsetada tavalistes ventilatsioonitingimustes ja selle üldine reageerimisaeg peab administratsiooni rahuldama. Sõidukite, erikategooria ja ro-ro-ruumide puhul peab olema statsionaarne	<ul style="list-style-type: none"> Tuleohutussüsteemide koodeks (FSS Code), peatükk 9 – statsionaarsed tulekahju avastamise ja tulekahjualarmsüsteemid; IMO MSC/Circ.1120 MSC.1/Circ.1615

<p><i>II-2/20.4.1.1.1 After 01.01.2026</i></p> <p><i>II-2/20.4.1.4 Constructed after 01.01.2026</i></p> <p><i>II-2/20.4.1.5 Constructed after 01.01.2026</i></p>	<p>tulekahju avastamise ja -alarmi süsteem, mis vastab tuleohutussüsteemide koodeksi nõuetele ning suudab kiiresti avastada tulekahju alguse. Andurite tüüp ning nende paigutus ja samm peab olema administratsiooni rahuldav, arvestades ventilatsiooni mõju ja muid asjakohaseid tegureid. Süsteem tuleb pärast paigaldamist katsetada normaalses ventilatsioonitingimustes ning selle üldine reageerimisaeg peab olema administratsiooni rahuldav.</p> <p>Lahtisele tekile, mis on ette nähtud sõidukite veoks, tuleb samuti paigaldada statsionaarne tulekahju avastamise ja -alarmi süsteem, mis suudab kiiresti avastada tulekahju alguse kogu sellel alal; andurite tüüp, samm ja paigutus peavad olema administratsiooni rahuldavad, arvestades ilmastikuolusid, lasti varjestust ja muid tegureid.</p> <p>Kaubalaevades, autotekidel, erikategooria ja ro-ro-ruumide puhul peab olema statsionaarne tulekahju avastamise ja -alarmi süsteem, mis vastab tuleohutussüsteemide koodeksi nõuetele ning suudab kiiresti avastada tulekahju alguse. Andurite tüüp ning nende paigutus ja samm peab olema administratsiooni rahuldav, arvestades ventilatsiooni mõju ja muid asjakohaseid tegureid. Süsteem tuleb pärast paigaldamist katsetada normaalses ventilatsioonitingimustes ning selle üldine reageerimisaeg peab olema administratsiooni rahuldav.</p>	
<i>III/4.2</i>	<p>Enne päästevahendite ja -seadmetele heakskiidu andmist tagab administratsioon, et sellised päästevahendid ja -seadmed:</p> <ul style="list-style-type: none"> -on katsetatud, et kinnitada nende vastavust käesoleva peatüki ja koodeksi nõuetele IMO soovitude kohaselt*, või -on administratsiooni rahuldaval viisil edukalt läbinud katsetused, mis on sisuliselt samaväärsed soovitudes nimetatud katsetega. 	<p>Eesti seadusandlus (Meresõiduohutuse seadus §19.1 „Laevade ohutusvarustuse paigaldamise ja turule laskmise nõuded“)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resolutsioon A.689(17) • MSC.81(70) – muudetud soovitus päästevahendite katsetamise kohta
<i>III/4.6</i>	Käesoleva peatükiga nõutavad päästevahendid, mille täpsed tehnilised andmed ei ole rahvusvahelises päästevahendite koodeksis toodud, peavad rahuldama administratsiooni nõudeid.	<p>Eesti seadusandlus („Laevade ohutuse nõuded“ § 26 ning Meresõiduohutuse seadus §19.1 „Laevade ohutusvarustuse paigaldamise ja turule laskmise nõuded“).</p> <p>Vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.</p>
<i>III/7.2.2</i>	Päästevestid paigutatakse nii, et need on hõlpsasti juurdepääsetavad ja nende asukoht on selgelt tähistatud. Kui laeva konkreetsete seadmete tõttu võivad punkti 2.1 nõuetega kooskõlas paigaldatud päästevestid muutuda kättesaamatuks, toimub päästevestidega varustamine administratsiooni rahuldaval alternatiivsel viisil ja see võib hõlmata laeval	<p>Eesti seadusandlus („Laevade ohutuse nõuded“ § 35 ning Meresõiduohutuse seadus §19.1 „Laevade ohutusvarustuse paigaldamise ja turule laskmise nõuded“).</p> <p>Vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.</p>

	olevate päästevestide arvu suurendamist.	
III/7.3	Iga laevapereliikme jaoks, kes on määratud valvepaadi või mereevakuatsioonisüsteemi meeskonda, peab olema rahvusvahelise päästevahendite koodeksi jao 2.3 nõuetele vastav sobiva suurusega päästetüüp või sama koodeksi jao 2.4 nõuetele vastav sobiva suurusega kaitsetüüp. Kui laev tegutseb alati soojas kliimas,* kus administratsiooni arvates ei ole soojuskaitse vajalik, ei pea sellist kaitseriietust laeval olema.	Termilise kaitse hindamise juhised (MSC/Circ.1046). Erandi taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.
III/32.3.2	Igale laeval olevale inimesele tagatakse sobiva suurusega päästetüüp, mis vastab rahvusvahelise päästevahendite koodeksi jao 2.3 nõuetele. Laevadel, välja arvatud reeglis IX/1 määratletud puistlastilaevadel, ei pruugi need päästetüübid siiski olla nõutavad, kui laev teeb merereise alati soojas kliimas,* kus päästetüübid on administratsiooni arvates mittevajalikud.	Termilise kaitse hindamise juhised (MSC/Circ.1046). Erandi taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel. .
III/32.2.3	Administratsioon võib aktsepteerida kaubalaevade päästevestidele enne 1. juulit 1998 paigaldatud tulesid, mis ei vasta täielikult koodeksi punktile 2.2.3, kuni päästevesti tuli asendatakse tavapäraselt või kuni esimese perioodilise ülevaatuseni pärast 1. juulit 2001, olenevalt sellest, kumb toimub varem.	Eesti seadusandlus („Laevade ohutusnõuded“ § 35“).
IV/16.1	Laeval peavad olema laevapereliikmed, kes oskavad kasutada merehädä ja -ohutuse raadiosidet administratsiooni soovide kohaselt rahuldaval viisil*. Laevapereliikmetel peavad olema raadioside eeskirjas nimetatud asjakohased tunnistused ja üks neist laevapereliikmetest tuleb määrata raadioside eest esmaselt vastutavaks merehädä korral.	STCW koodeks, peatükk IV, jaotis B-IV/2. TRAM väljastatud ohutu mehituduse dokument (Minimum Safe Manning Document).
IV/17	Kõik raadioside kasutamisega seotud juhtumid, mis võivad olla tähtsad inimese ohutuseks merel, registreeritakse administratsiooni rahuldaval viisil ja nii, nagu nõutud raadioside eeskirjas.	Eesti seadusandlus („Logiraamatu, masinapäevaraamatu ja raadiopäevaraamatu pidamise kord ja soovituslikud vormid“ § 6;7). GMDSS-raadiopäevikut tuleb pidada ning sissekanded hõlmavad järgmist: – hädä-, kiire- ja ohutusliiklusega seotud sidekanne; raadiosidega seotud olulised juhtumid, mis on tähtsad ohutuse seisukohalt merel; laeva regulaarsed positsioonid; – raadioseadmete igapäevaste, igapäevaste ja igakuiste testide tulemused; GMDSS-raadiopäeviku säilitamise periood on 3 aastat.
V/1.4	Administratsioon määrab kindlaks, mil määral ei kohaldata reegleid 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 ja 28 järgmistele laevaklassidele: 4.1. alla 150 kogumahutavusega laevad mis tahes merereisil; 4.2. alla 500 kogumahutavusega laevad, mis ei tee rahvusvahelisi merereise, ja 4.3. kalalaevad.	Kui TRAM ei ole kehtestanud erisätteid navigatsiooniseadmete kohta, kohaldatakse SOLAS V peatüki nõudeid vastavalt kogumahutavusele. Eesti seadusandlus („Laevade ohutusnõuded“ peatükk 3) käsitleb navigatsiooni ohutust ja kehtib laevadele, sealhulgas puksiiride poolt veetavatele või lükatavatele laevadele ja muudele sarnastele laevadele. Laevad peavad täitma kokkupõrgete vältimise reeglitele (COLREG) ja IMO poolt vastuvõetud laevaliikluse korraldusmeetmeid. Eesti seadusandlus käsitleb ohu-teateid, laevaliikluse korraldust, hädasignaali väärkasutust, kohustusi ja protseduure hädasõnumite edastamiseks, signaallampe, laevade navigatsiooniseadmeid, meresõidu käsiraamatuid, rahvusvahelist signaalkoodi ja päästesignaale.

V/23.3.3..3	<p>Ohutu ja mugav laevalepääs ja laevalt lahkumine peab olema tagatud kas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lootsiredeli abil, millel on vaja ronida vähemalt 1,5 m ja mitte rohkem kui 9 m kõrgusele veepinnast ning mis on niimoodi paigutatud ja kinnitatud, et: ... -iga aste on kindlalt vastu laeva külge; kui ehituslikud iseärasused, näiteks pörkeprussid takistavad käesoleva sätte rakendamist, tuleb võtta erimeetmed administratsiooni rahuldaval viisil tagamaks, et inimesed saaksid ohutult laevale tulla ja sealt lahkuda; 	<p>Eesti seadusandlus (Meresõiduohutuse seadus §19.1 „Laevade ohutusvarustuse paigaldamise ja turule laskmise nõuded“).</p> <ul style="list-style-type: none"> • MSC.1/Circ.1495 – SOLAS reegli V/23.3.3 ühtne tõlgendus. <p>Olulisemad punktid IMO resolutsioonist A.1045(27), mille kohaselt peab lootsiredel olema tootja poolt sertifitseeritud vaste SOLAS V peatüki reeglile 23 või standardile ISO 799:2004.</p> <p>Kui pörkeprussid või muud konstruktsioonilised elemendid takistavad lootsipaadi ohutut lähenemist, tuleb tagada meetmed, et tekiks vähemalt 6 meetri pikkune takistusteta laevakülje lõik. Spetsialiseeritud avamere-laevad, mille pikkus on alla 90 m, või muud sarnased laevad alla 90 m, mille puhul 6 m pikkune katkestus pörkeprussis ei ole praktiline, ei pea seda nõuet täitma. Nendel juhtudel tuleb võtta muud asjakohased meetmed, et tagada inimestele ohutu pardaletulek ja lahkumine.</p>
VI/3.1	Kui veetakse puistlasti, mis võib eraldada mürgist või tuleohtlikku gaasi või põhjustada hapnikukadu lastiruumis, tagatakse sobiva vahendi kasutamine gaasi või hapniku kontsentratsiooni mõõtmiseks õhus koos selle üksikasjaliku kasutusjuhendiga. See vahend peab rahuldama administratsiooni nõudeid. .	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.</p> <ul style="list-style-type: none"> • SOLAS VI-1, reegel 7
VI/6.1	Enne puistlasti laadimist peab kaptenil olema terviklik teave laeva püstuvuse ja lasti jaotumise kohta standardsetel laadimistingimustel. Sellise teabe olemasolu tagatakse administratsiooni rahuldaval viisil. ¹	<p>IMSBC koodeksi osa B – erisätted tahkete puistkaupade kohta vastavalt reeglile 7 (tahkete puistkaupade laadimine, lossimine ja paigutamine)</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers“ (BLU Code), mille IMO võttis vastu resolutsiooniga A.862(20), koos muudatustega.
VIII/4	Reaktoriseadme projekt, konstruktsioon ning kontrolli- ja montaažistandardid peavad saama administratsiooni heakskiidu ja vastama administratsiooni nõuetele ning ülevaatustel arvestama määratud kiirguspiiranguid.	<p>Vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel, kuna registris ei ole tuumalaevu. Vajaduse korral kohaldatakse sel hetkel kehtivat Eesti seadusandlust.</p>
Annex 1	Kaptenitele, ohvitseridele või reameestele antakse tunnistused kandidaatidele, kes administratsiooni rahuloluks vastavad teenistuse, vanuse, tervisliku seisundi, väljaõppe, kvalifikatsiooni ja eksamite nõuetele vastavalt 1978. aasta meremeeste koolituse, diplomeerimise ja vahiteenistuse normide rahvusvahelise konventsiooni lisas olevale STCW-koodeksile. Tunnistuste vormid on esitatud STCW-koodeksi jaos A-I/2. Tunnistused peavad olema nende originaalkujul kättesaadavad laeva pardal, millel tunnistuse omanik teenib.	<p>Eesti seadusandlus (Meresõiduohutuse seadus § 76 lõige 1⁴ ja peatükk V.</p> <ul style="list-style-type: none"> • STCW 1978, artikkel VI, reegel I/2; • STCW koodeksi jaotis A-I/2.
Annex 1	Kõigil toornafta pesusüsteemiga töötavatel naftatankeritel peab olema toimingute ja seadmete juhend (Operations and Equipment Manual), milles kirjeldatakse süsteemi ja seadmeid ning täpsustatakse töökorraldused. Selline juhend peab olema administratsiooni rahuldav ning sisaldama kogu teavet, mis on loetletud MARPOL I lisa reeglile 35 viidatud spetsifikatsioonides.	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.</p> <ul style="list-style-type: none"> – MARPOL 73/78 konventsiooni (muudetud kujul) kohaselt nõutavate jooniste, arvutuste, spetsifikatsioonide, juhendite, materjalide ja seadmete täielik delegeeritud heakskiitmine; – resolutsioon A.891(22) „Amendments to the revised specifications for the design, operation and control of Crude Oil Washing systems“ (resolutsioon A.446(11), muudetud resolutsiooniga A.497(12)).

MARPOL 1973/78, täiendustega										
Lisa/Reegel	Reegli tekst	TRAM juhised								
I/Ch.3/14.3	Hotellina, laona või muul sellisel otstarbel kasutatavad laevad, mis on paiksed, kui asukoha vahetamiseks tehtud lastita reisid välja arvata, ei pea olema varustatud naftafilteerimiseadmetega. Sellistel laevadel peab olema kogumistank mahuga, mida administratsioon peab piisavaks kogu naftase pilsivee hoidmiseks laevas. Kogu naftast pilsivett hoitakse laevas ja see antakse hiljem ära vastuvõtuseadmesse.	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. MEPC.1/CIRC.642 Järgmisi p 8.2 soovitusel toodud juhiseid naftase pilsivee kogumistanki mahu kohta tuleb järgida:</p> <table><tr><th>Peamasina võimsus (kW)</th><th>Kogumistanki maht (m3)</th></tr><tr><td>kuni 1,000</td><td>4</td></tr><tr><td>1,000 kuni 20,000</td><td>P/250</td></tr><tr><td>üle 20,000</td><td>40+P/500</td></tr></table> <p>Kus P = peamasina võimsus kW. Vajadusel Volitatud klassifikatsiooniühing vastavalt reeglitele või TRAM otsustab üksikjuhtumi alusel väiksemad mahud sõltuvalt sõltuvalt laeva tööprofiilist.</p>	Peamasina võimsus (kW)	Kogumistanki maht (m3)	kuni 1,000	4	1,000 kuni 20,000	P/250	üle 20,000	40+P/500
Peamasina võimsus (kW)	Kogumistanki maht (m3)									
kuni 1,000	4									
1,000 kuni 20,000	P/250									
üle 20,000	40+P/500									
I/Ch.3/14.5	Administratsioon võib loobuda selle reegli lõigete 1 ja 2 nõuete kohaldamisest: .3 võttes arvesse selle lõike punktide 1 ja 2 sätteid, tuleb täita järgmisi nõudeid: .1 laeval peab olema kogumistank mahuga, mida administratsioon peab piisavaks kogu naftase pilsivee hoidmiseks laevas.	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. MEPC.1/CIRC.642 Järgmisi p 8.2 soovitusel toodud juhiseid naftase pilsivee kogumistanki mahu kohta tuleb järgida:</p> <table><tr><th>Peamasina võimsus (kW)</th><th>Kogumistanki maht (m3)</th></tr><tr><td>kuni 1,000</td><td>4</td></tr><tr><td>1,000 kuni 20,000</td><td>P/250</td></tr><tr><td>üle 20,000</td><td>40+P/500</td></tr></table> <p>Kus P = peamasina võimsus kW. Vajadusel Volitatud klassifikatsiooniühing vastavalt reeglitele või TRAM otsustab üksikjuhtumi alusel väiksemad mahud sõltuvalt sõltuvalt laeva tööprofiilist.</p>	Peamasina võimsus (kW)	Kogumistanki maht (m3)	kuni 1,000	4	1,000 kuni 20,000	P/250	üle 20,000	40+P/500
Peamasina võimsus (kW)	Kogumistanki maht (m3)									
kuni 1,000	4									
1,000 kuni 20,000	P/250									
üle 20,000	40+P/500									
I/Ch.4/18.5	Olenemata selle reegli lõikes 2 sätestatust peab alla 150 meetri pikkuste naftatankerite puhul administratsioon eraldatud ballastiga seotud tingimused heaks kiitma.	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Ühtlustatud tõlgendusi MARPOL 73/78 I lisa reegli 18.5 kohta tuleb järgida alla 150 meetri pikkuste naftatankerite eraldatud ballastiga seotud tingimuste puhul: -Alla 150 meetri pikkuste naftatankerite minimaalset süvist ja trimmi SBT-naftatankeritena kvalifitseerimise eesmärgil määrates peab - Volitatud klassifikatsiooniühing järgima lisas 1 toodud juhiseid. Lisas 1 esitatud valemid asendavad reeglites 18.2 toodud valemide ning need naftatankerid peavad SBT-naftatankeritena kvalifitseerumiseks vastama ka reeglites 18.3 ja 18.4 sätestatud tingimustele.</p>								
I/Ch.4/18.8.2	Puhta ballasti jaoks määratud tankide süsteem ja käituskord peavad vastama administratsiooni kehtestatud nõuetele.	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Tankide seadistus peab sisaldama vähemalt IMO resolutsiooniga A.495(XII) vastu võetud puhta ballasti jaoks määratud tankidega varustatud naftatankerite muudetud tehniliste norme (Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks) kõiki sätteid.</p>								
I/Ch.4/18.8.4	Igal puhta ballasti jaoks määratud tanke kasutaval naftasaaduste tankeril peab	Puhta ballasti jaoks määratud tanki kasutamise käsiraamat, peab								

	olema puhta ballasti jaoks määratud tanki kasutamise käsiraamat, milles esitatakse süsteemi üksikasjalikud andmed ja määratakse kindlaks käituskord. Käsiraamatu peab heaks kiitma administratsioon ning see peab sisaldama kogu selle reegli punkti 8 alapunktis 2 nimetatud tehnilistes normides sätestatud teavet. Kui tehakse muudatus, mis mõjutab puhta ballasti jaoks määratud tankide süsteemi, tuleb käsiraamatus teha vastavad muudatused.	olema kooskõlasvähemalt IMO resolutsioonis A.495(XII) toodud nõuetega ja arvesse võtma IACS-i nõudeid ning RO reegleid.
I /Ch.4/23.3	<p>Piisava kaitse tagamiseks naftareostuse eest kokkupõrke või madalikule sõidu korral tuleb täita järgmisi nõudeid: .</p> <p>1 vähemalt 5000-tonnise kandevõimega (DWT) naftatankerite puhul peab nafta keskmine väljavoolu tegur olema järgmine:</p> $OM \leq 0.015 \text{ for } C \leq 200,000 \text{ m}^3$ $OM \leq 0.012 + (0.003/200,000) (400,000 - C) \text{ for } 200,000 \text{ m}^3 < C < 400,000 \text{ m}^3$ $OM \leq 0.012 \text{ for } C \geq 400,000 \text{ m}^3$ <p>Kombineeritud lasti laevade suhtes, mille kandevõime (DWT) on vähemalt 5000 tonni ja mahutavus kuni 200 000 m³, võib kohaldada nafta keskmist väljavoolu tegurit, tingimusel et arvutused esitatakse administratsioonile heakskiitmiseks, näidates, et kombineeritud lasti laeva ehitust suurendatud tugevust arvestades on sellise laeva nafta väljavoolu omadused vähemalt sama tulemuslikud kui sama suurusega standardsel topeltkerrega tankeril, mille $OM \leq 0,015$. $OM \leq 0.021$ for $C \leq 100,000 \text{ m}^3$</p> $OM \leq 0.015 + (0.006/100,000) (200,000 - C) \text{ for } 100,000 \text{ m}^3 < C \leq 200,000 \text{ m}^3$ <p>kus: OM = nafta keskmine väljavoolutegur C = naftalasti kogumaht m³, kui tank on täidetud 98% ulatuses</p>	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.</p> <p>Kombineeritud lasti laevade suhtes, mille kandevõime (DWT) on vähemalt 5000 tonni ja mahutavus kuni 200 000 m³, võib kohaldada nafta keskmist väljavoolu tegurit, tingimusel et arvutused vaadatakse läbi vastavalt IACS-i nõuetele ning RO reeglitele ning kiidetakse heaks.</p> <p>Arvutustes tuleb arvesse võtta IMO resolutsiooni MEPC.122(52) sätteid.</p>
I /Ch.4/28.3	<p>Naftatanker loetakse vigastatud laeva püstuvuse kriteeriumidele vastavaks, kui on täidetud järgmised nõuded: .</p> <p>4 Administratsioon peab olema veendunud, et üleujutuse vaheetappides on laeva püstuvus küllaldane.</p>	<p>Püstuvus kooskõlas IACS-i nõuete ning RO reeglitega.</p> <ul style="list-style-type: none"> • The MSC.1/Circ.1461
I /Ch.4/28.6	<p>Kõik naftatankerid peavad olema varustatud püstuvuse arvutamise vahendiga, mille abil saab kindlaks määrata vastavuse vigastamata ja vigastatud laeva püstuvusnõuetele, mis administratsioon on heaks kiitnud, arvestades organisatsiooni soovitatud tehnilisi standardeid:.</p> <p>2 vaatamata punkti 1 nõuetele ei pea enne 1. jaanuari 2016 ehitatud naftatankerile paigaldatud püstuvuse arvutamise vahendit asendama tingimusel, et selle abil saab administratsiooni nõuete kohaselt kindlaks määrata vastavuse vigastamata ja vigastatud laeva püstuvusnõuetele.</p>	<p>Püstuvuse arvutamise vahend kooskõlas IACS-i nõuete ning RO reeglitega.</p> <p>Püstuvuse arvutamise vahend peab olema kooskõlas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MSC.1/Circ.1229. • MSC.1/Circ.1461 • IACS UR L5
I /Ch.4/30.6.5	<p>Reegli 1 lõike 28 punktis 1 määratletud, hiljemalt 31. detsembril 1979 üle antud naftatankerid võivad puhastamata ballastvee või naftaga reostunud vee lastitankialadelt merre heita veeliinist allpool pärast selle lõike punktis 4 nimetatud meetodil teostatud heidet või selle asemel, tingimusel et:</p> <p>.2 osalise voolu süsteem vastab administratsiooni kehtestatud nõuetele, mis peavad sisaldama vähemalt kõiki organisatsiooni vastuvõetud tehniliste normide sätteid, milles käsitletakse üle parda heidetavate heidete kontrollimiseks vajaliku osalise voolu süsteemi projekteerimist, paigaldamist ja käitamist.</p>	<p>Osalise voolu süsteem kooskõlas IACS-i nõuete ning RO reeglitega.</p> <p>Kooskõlas MARPOL I lisa ühtlustatud tõlgenduste lisa 4 (Osalise voolu süsteemi projekteerimise, paigaldamise ja käitamise täpsustused üle parda heitmete kontrollimiseks) sätetega.</p>

I /Ch.4/30.7	Igal reegli 1 lõike 28 punktis 8 määratletud, 1. jaanuaril 2010 või hiljem üle antud vähemalt 150-se kogumahutavusega naftatankeril, millele on paigaldatud lasti torustikusüsteemiga püsivalt ühendatud kingstonikast, peab olema nii kingstonikasti klapp kui ka sisemine sulgeklapp. Peale kõnealuste klappide peab olema võimalik kingstonikasti isoleerida lastitankide torustikusüsteemist tankeri lastimise, lasti veo või lossimise ajal vahendi abil, mille administratsioon on heaks kiitnud. Kõnealune vahend on seade, mis paigaldatakse torustikusüsteemi selleks, et igal juhul takistada kingstonikasti klapi ja sisemise klapi vahelise torujuhtme osa täitumist lastiga.	Isoleerimisvahend kooskõlas IACS-i nõuete ning RO reeglitega. • MARPOL I lisa ühtlustatud tõlgendust reegli 30.7 kohta tuleb järgida: Positiivsed vahendid (positive means) võivad olla näiteks pimekorgid (blanks), prillkorgid (spectacle blanks), torustiku vahel pimekorgid (pipeline blinds), evakuatsiooni- või vaakumsüsteemid või õhu- või veesurvesüsteemid. Juhul kui kasutatakse evakuatsiooni- või vaakumsüsteeme või õhu- või veesurvesüsteeme, peavad need süsteemid olema varustatud nii manomeetri kui ka alarmsüsteemiga, et oleks võimalik pidevalt jälgida torustiku lõigu seisundit — ja seeläbi klappide tihedust — kingstonikasti (sea chest) ja laeva sees klappide vahel.
I /Ch.4/33.2	Toornafta pesuseadmed ning sellega seotud varustus ja süsteemid peavad vastama administratsiooni kehtestatud nõuetele. Kõnealused nõuded peavad sisaldama vähemalt kõigi tehniliste normide sätteid, mis organisatsioon on vastu võtnud toornafta pesusüsteemide projekteerimise, käitamise ja kontrollimise kohta. Kui laeval on toornafta pesusüsteem, kuigi seda selle reegli lõike 1 kohaselt ei nõuta, peab süsteem vastama eespool nimetatud tehniliste normide ohutust puudutavatele nõuetele.	Toornafta pesuseadmed ning sellega seotud varustus ja süsteemid peavad vastama kooskõlas IACS-i nõuete ning RO reeglitega. Toornafta pesuseadmed ning sellega seotud varustus ja süsteemid peab olema kooskõlas IMO resolutsiooniga A.446(XI) vastuvõetud tehnilistele normidele toornafta pesusüsteemide projekteerimise, käitamise ja kontrollimise kohta (<i>Specifications for the design, operation and control of crude oil washing systems</i>)
I /Ch.4/35.1	Igal toornafta pesusüsteemi kasutaval naftatankeril peab olema toimingute ja seadmete käsiraamat ¹⁸ , milles kirjeldatakse üksikasjalikult süsteemi ja seadmeid ning käituskorda. Käsiraamatu peab heaks kiitma administratsioon ning see peab sisaldama kogu selle lisa reegli 33 lõikes 2 nimetatud tehnilistes normides sätestatud teavet. Kui tehakse muudatus, mis mõjutab toornafta pesusüsteemi, tuleb toimingute ja seadmete käsiraamatus teha vastavad muudatused.	Igal toornafta pesusüsteemi kasutaval naftatankeril peab olema toimingute ja seadmete käsiraamat, mis on kooskõlas standardvormiga (<i>Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual</i>) nagu on kirjeldatud IMO merekeskkonna kaitse komitee resolutsioonis MEPC.3(XII) ja mida on muudetud resolutsiooniga MEPC.81(43).
I /Ch.4/36.9	Alla 150-se kogumahutavusega naftatankeritele, mis tegutsevad lisa reegli 34 lõike 6 kohaselt, töötab administratsioon välja asjakohase naftaraamatu.	Eesti seadusandlus („Laevade ohutusnõuded“ § 40) 150 või enama kogumahutavusega naftatankeritele kohaldatavaid sätteid tuleb järgida.
II /Ch.1/5.3.4	Olenemata käesoleva reegli lõigetest 1 ja 2, loetakse selliste vedelgaasitankerite ehitus ja seadmed, millega on lubatud vedada kehtivas veeldatud gaasi mahtlastina vedava tankeri ehituse ja seadmete koodeksis (edaspidi gaasitankerite koodeks) loetletud kahjulikke vedelaineid, samaväärseks käesoleva lisa reeglites 11 ja 12 sisalduvate ehitust ja seadmeid käsitlevate nõuetega, tingimusel et gaasitanker vastab kõigile järgmistele nõuetele: .4 gaasitankeril on pumba- ja torustikusüsteem, mis administratsiooni rahuldaval viisil tagab, et lastijäägi kogus, mis jääb pärast lossimist tanki ja selle torustikku, ei ületa reegli 12 lõikes 1, 2 või 3 ettenähtud jäägikogust.	Pumba- ja torustikusüsteem kooskõlas IACS-i nõuete ning RO reeglitega. Torustikusüsteem peab vastama MARPOL II lisa lisa V toimivuskatse nõuetele.
II /Ch.4/11.2	Nende laevade suhtes, mis ei ole kemikaalitankerid ega veeldatud gaasi tankerid, millega on lubatud vedada rahvusvahelise kemikaalide mahtlastina veo koodeksi 17. peatükis määratletud kahjulikke vedelaineid mahtlastina, kehtestab administratsioon organisatsiooni väljatöötatud suuniste põhjal asjakohased meetmed, et tagada sellised sätted, mis minimeerivad selliste ainete kontrollimatut merreheidet.	Meetmed kooskõlas IACS-i nõuete ning RO reeglitega. Juhiseid, mis on esitatud Engineering Circular nr 03/2018, tuleb järgida. IMO resolutsioon A.1122(30), millega võeti vastu avamere abilaevadel ohtlike ja kahjulike vedelainete mahtlastina veo ja käitlemise koodeks (<i>Code for the Transport and Handling of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels, OSV Chemical Code</i>) ja resolutsioon

		<p>MEPC.148(54).</p> <p>OSV Chemical Code kehtib laevadele, mille kiil on pandud 1. juulil 2018 või pärast seda, või mille ehitus on jõudnud sellesse staadiumisse, kus: ehitus, mis on tuvastatav konkreetse laeva järgi, algab; ning kokkupanek on alustatud, hõlmates vähemalt 50 tonni või 1% kõikide struktuurmaterjalide hinnangulisest massist, kumb iganes on väiksem.</p> <p>Olemasolevad OSV-id, mille kiil pandi või mis olid sarnases ehitusstaadiumis 19. aprillil 1990 või pärast seda, kuid enne 1. juulit 2018, võivad vedada tooteid, mis on määratud IBC koodi tüüpi 2 laevale, tingimusel et need OSV-id vastavad OSV Chemical Code nõuetele, välja arvatud muudetud püstuvuse nõuded OSV Chemical Code'i 2. peatükis.</p> <p>Laevadele, mis on ehitatud enne 1. juulit 2018, tuleb kohaldada LHNS juhiseid [Resolutions A.673(16), mida on muudetud resolutsioonidega MEPC.158(55) ja MEPC.148(54)].</p>
IV /Ch.3/9.2	<p>Iga laev, mis peab reegli 2 kohaselt vastama käesoleva lisa nõuetele, peab olema varustatud ühega järgmistest reoveesüsteemidest:</p> <p>2. administratsiooni heakskiidetud süsteem reovee desinfitseerimiseks ja reoainete jahvatamiseks. Süsteemi peavad olema paigaldatud administratsiooni nõuetele vastavad seadmed reovee ajutiseks kogumiseks, kui laev asub vähem kui 3 meremiili kaugusel lähimast maast.</p>	<p>Süsteem reovee desinfitseerimiseks ja reoainete jahvatamiseks peab olema kooskõlas IACS-i nõuete ning RO reeglitega võttes arvesse järgmisi standardeid:</p> <p>-Fekaalse koliformbakteri standard: Fekaalse koliformbakteri sisaldus heitvees ei tohi ületada 1000/100 cm³ (Most Probable Number, M.P.N.).</p> <p>-Kloori jääkained: Kloori jääkainete tase pärast purustamist (maceration) ei tohi ületada 0,5 mg/l (testi teel määratud).</p> <p>-Purustamise standard: Ühe liitri proov lastakse läbi USA sõela nr 12 (avadega 1,68 mm). Sõelal jäänud materjali kuivatamisel 103°C juures püsivale kaalule ei tohi selle mass ületada 10% kogusades olevatest osakestest ja see ei tohi olla rohkem kui 50 mg.</p>
IV /Ch.3/9.3	<p>Iga laev, mis peab reegli 2 kohaselt vastama käesoleva lisa nõuetele, peab olema varustatud ühega järgmistest reoveesüsteemidest:</p> <p>3. administratsiooni nõuetele vastava mahutavusega kogumistank kogu reovee säilitamiseks, võttes arvesse laeva kasutust, laeval olevate isikute arvu ja muid asjakohaseid tegureid. Kogumistank peab olema projekteeritud administratsiooni nõuete kohaselt ning varustatud vahendiga, mis näitab visuaalselt tanki sisu mahtu.</p>	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ning RO reeglitega.</p> <p>Eesti seadusandlust („Laevade ohutusnõuded“ § 41) peab võtma arvesse. 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 kogumahtuvus on 200 või enam, olenemata inimeste arvust pardal, peab lisaks juhinduma reoveega reostuse vältimiseks 1992. aasta Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioonist järgmiselt:</p> <p>-reoveetank laevas on arvestusega 25 liitrit reovett inimese kohta ööpäevas ja tagab laevale kolmeööpäevase mahtuvusvaru;</p> <p>- kui tanki juhatakse ka olme heitvesi, siis tuleb arvestada 50 liitrit reo- ja heitvett inimese kohta ööpäevas ja kolme ööpäevase mahtuvusvaruga.</p>
VI /Ch.3/13.1.1.2	<p>1.1 Seda reeglit kohaldatakse:</p> <p>2. üle 130 kW koguvõimsusega laeva diiselmootoritele, mis ehitatakse olulises osas ümber 1. jaanuaril 2000 või hiljem, välja arvatud juhul, kui administratsiooni rahuldaval moel tõendatakse, et selline mootor on eelmise mootori identne asendus</p>	<p>Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.</p> <p>Laevad kes ei kuulu Volitatud klassifikatsiooniühingu järelevalve alla erandi taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.</p>

	ning sellele ei laiene muul põhjusel käesoleva reegli lõike 1 punkti 1 alapunkt 1.	
VI /Ch.3/13.5.2.2	<p>5.2 Käesoleva reegli lõikes 5 punkti 1 alapunktis 1 sätestatud standardeid ei kohaldata:</p> <p>2. laeva diiselmootorile, mis on paigaldatud laevale, mille diiselpaajõuseadme koguvõimsus jääb alla 750 kW, kui administratsiooni rahuldaval viisil tõendatakse, et laev ei saa vastata käesoleva reegli lõike 5 punkti 1 alapunktis 1 sätestatud standarditele laeva projekteerimisest või konstruktsioonist tulenevate piirangute tõttu.</p>	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Laevad kes ei kuulu Volitatud klassifikatsiooniühingu järelevalve alla erandi taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.
VI /Ch.3/13.7.2	Reegli lõike 7 punkti 1 kohaldatakse hiljemalt esimesel täisülevaatusel, mis toimub 12 või enam kuud pärast lõike 7 punktis 1 nimetatud teate hoiuleandmist. Kui laeva, millele kavatakse paigaldada heakskiidetud lahendus, omanik suudab administratsiooni rahuldaval viisil tõendada, et heakskiidetud lahendus ei olnud kaubandusvõrgust kättesaadav, olgugi et selle saamiseks tehti kõik endast sõltuv, siis paigaldatakse heakskiidetud lahendus laevale hiljemalt selle laeva järgmisel igaaastasel ülevaatusel, mis toimub pärast heakskiidetud lahenduse müügiletulekut.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Ettepanekut käsitletakse üksikjuhtumi alusel, võttes arvesse heakskiidetud meetodite loendit ja seotud mootoreid, mille puhul heakskiidetud meetod kehtib, mis on kättesaadavad IMO GISIS portaali kaudu, ning laevaomaniku ettepanekut, mis tõendab, et heakskiidetud meetod ei ole kaubanduslikult kättesaadav hoolimata parimatest jõupingutustest selle hankimiseks.
VI/Ch.3/14.6	Nendel laevadel, mis kasutavad käesoleva reegli lõike 4 täitmiseks eraldi laevakütuseid ja mis sisenevad käesoleva reegli lõikes 3 sätestatud heite vähendamise piirkonda või väljuvad sellest, peab olema pardal kirjalik kord, milles on kirjeldatud, kuidas tuleb laevakütust vahetada arvestusega, et enne heite vähendamise piirkonda sisenemist jääks piisavalt aega laevakütuse kasutamise süsteemide täielikuks loputamiseks kõikidest laevakütustest, mille väävlisisaldus ületab käesoleva reegli lõikes 4 nimetatud väävlisisaldust. Administratsiooni poolt ette nähtud logiraamatusse või elektroonilisse arvestusraamatusse tuleb kanda madala väävlisisaldusega laevakütuse maht igas kütusetankis, samuti kuupäev ja kellaaeg, mil laevakütuse vahetamise protseduur lõpetati enne heite vähendamise piirkonda sisenemist või mil seda alustati pärast heite vähendamise piirkonnast väljumist, ning laeva asukoht sel ajal.	Kanne laeva logiraamatusse loetakse piisavaks.
VI/Ch.4/22	<p>1 Saavutatud energiatõhususe indeks (EEDI) arvutatakse:</p> <p>.1 iga uue laeva kohta;</p> <p>.2 iga uue laeva kohta, mis on olulises osas ümber ehitatud, ning</p> <p>.3 iga uue või olemasoleva laeva kohta, mis on olulises osas ümber ehitatud nii ulatuslikult, et administratsioon loeb sellise laeva äsja ehitatud laevaks.</p>	<p>Olulise ümberehituse tõlgendamisel tuleb lähtuda MEPC.1/Circ.795 viimase redaktsiooni juhistest.</p> <p>Olulise ümberehitust, mida käsitletakse kui uuesti ehitatud laeva, hinnatakse TRAM poolt üksikjuhtumi alusel.</p>

Load Lines, 1966 täiendustega		
Lisa Reegel	Reegli tekst	TRAM juhis
I/1.1	Administratsioon veendub, et kere konstruktsiooni üldine tugevus on määratud vabapardale vastava süvise kohta piisav.	Kui kere konstruktsioon on ehitatud kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega võib eeldada, et selle kerekonstruktsioon on piisavalt tugev.
I/1.2	Administratsiooni poolt tunnustatava klassifikatsiooniühingu nõuete kohaselt ehitatud ja hooldatud laeva puhul võib eeldada, et selle kerekonstruktsioon on piisavalt tugev Ülaloodud sätted kehtivad kõikide selle lisas käsitletud struktuuride, seadmete ja tarvikute suhtes, mille tugevuse ja konstruktsiooni kohta ei ole eraldi standardid sätestatud.	Kui kere konstruktsioon on ehitatud kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega võib eeldada, et selle kerekonstruktsioon on piisavalt tugev.
I/1.3 (a)	Enne 1. juulit 2010 ehitatud laevad peavad vastama Administratsiooni poolt aktsepteeritud püstuvuse standardile.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. IMO resolutsioonile A 749 (18), mida on muudetud MSC resolutsiooniga 75 (69), enne 1. juulit 2010 ehitatud laevade puhul.
I/2.3	Laevadel, millele on projekteeritud purjed põhi- või abikäituritena, ja vedurlaevadel määratakse vabaparras kooskõlas käesoleva lisa reeglitega 1–40. Administratsioon võib määrata täiendava vabaparda.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Kui asjakohased reeglid puuduvad tuleb taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.
I/2.4	Puit- või komposiitlaevadele või muudest administratsiooni poolt heakskiidetud materjalidest ehitatud laevadele või laevadele, mis on ehitatud nii, et käesoleva lisa sätete kohaldamine nende suhtes on põhjendamatult või raskendatud, määrab vabaparda administratsioon.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Kui asjakohased reeglid puuduvad tuleb taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.
I/2.5	Käesoleva lisa reegleid 10–26 kohaldatakse laevade suhtes, millele on määratud minimaalne vabaparras. Minimaalsest suurema vabapardaga laevadele võib nende nõuete suhtes teha mõõndusi, kui administratsioon on veendunud, et laeva ohutustingimused on täidetud.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Kui asjakohased reeglid puuduvad tuleb taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.
I/8	Ring, joonte ja tähtede märkimiseks kasutatakse tumedal taustal valget või kollast värvi või heledal taustal musta värvi. Samuti märgitakse need administratsiooni nõuete kohaselt alaliselt laeva parrastele. Märgid peavad olema hästi nähtavad ja vajaduse korral rakendatakse selleks eriabinõusid.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Kui asjakohased reeglid puuduvad tuleb taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.
I/10.1	Iga uue laeva kapten tuleb varustada heakskiidetud kujul piisava teabega, et tal oleks võimalik korraldada oma laeva lastimist ja ballastimist laeva konstruktsiooni lubamatult pingestamata, tingimusel et seda nõuet ei ole vaja kohaldada teatava pikkuse, konstruktsiooni või tüübiga laevade suhtes, kui administratsioon peab seda tarbetuks.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Kui asjakohased reeglid puuduvad tuleb taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.
I/10.2	Püstuvuse info tuleb kaptenile esitada administratsiooni või tunnustatud organisatsiooni poolt heaks kiidetud vormis. Stabiilsuse ja laadimisega seotud teave, sealhulgas vajadusel laeva tugevusega seotud andmed lõike (1) kohaselt, peavad olema laevas koos tõendiga, et püstuvuse info on administratsiooni poolt heaks kiidetud.	-1. juulil 2010 või hiljem ehitatud laevade puhul tuleb järgida 2008. aasta stabiilsuse (IS) koodi nõudeid. -Enne 1. juulit 2010 ehitatud laevade puhul tuleb järgida IMO resolutsiooni A 749 (18), mida on muudetud MSC resolutsiooniga 75 (69).
I/11	Kinniste tekiehitiste ilmale avatud otstes asuvad vaheseinad peavad olema tuge konstruktsiooniga ning vastama administratsiooni nõudmistele.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.

I/12(2)	Välja arvatud juhul, kui administratsioon on lubanud teisiti, peavad ukse avanema väljapoole, et tagada täiendav kaitse mere lõökide mõju eest.	TRAM tuleb esitada taotlus ning otsustab üksikjuhtumi alusel. Reeglist kõrvalekaldumist lubatakse ainult konkreetsetel praktilistel põhjustel, mida hindab juhtumipõhiselt Volitatud klassifikatsiooniühing lähtudes IACS-i nõuetest ja RO reeglitega.
I/14.1	Lasti- ja muude luukide konstruktsioon ja ilmastikukindlalt sulgemise vahendid peavad 1. ja 2. piirkonnas vastama vähemalt reegli 16 välja arvatud juhul, kui administratsioon on andnud loa reegli 15 kohaldamiseks selliste luukide suhtes.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Taotlus tuleb esitada TRAM-ile ning vajadusel TRAM otsustab selle üksikjuhtumi alusel.
I/14-1(2)	Kui luugid vastavad reegli 16 lõigetele (2)–(5), võib nende ümbruse (kraede) kõrgust vähendada või kraed täielikult jätta, tingimusel et administratsioon on veendunud, et laeva ohutus ei kahjustu ühegi mereolukorra korral.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. MSC.1/Circ.1535 Märkus: Tasapinnalised poltidega kinnitatavad juurdepääsu luugid/kaaned, mis on tugeva konstruktsiooniga ning mille veekindluse tagamiseks kasutatakse tihendeid ja tihedalt paigutatud polte, ei kuulu minimaalse läve kõrguse nõuete alla.“ -Vähendatud kõrgusega kraed võivad olla aktsepteeritud, eeldusel, et need taluvad lainete koormusi vastavalt reegli 16 lõigetele (2)–(4) ega ületa pingetasemeid lõikes (5); teisisõnu peavad need olema vähemalt sama tugevad ja meresõiduvõimelised kui neid toetavad luukide kaaned. Kraed võivad olla täielikult jäetud ära, kui luukide kaaned ja nende kinnitussüsteemid on testitud veekindluse tagamiseks igas mereolukorras ning lisaks tuleb luugile kinnitada järgmine märge: „ MITTE AVADA MEREL “. -Pääsuluukide puhul võib kraed vähendada konkreetsete praktiliste vajaduste alusel. TRAM tuleb esitada taotlus ning otsustab üksikjuhtumi alusel. Reeglist kõrvalekaldumist lubatakse ainult konkreetsetel praktilistel põhjustel, mida hindab juhtumipõhiselt Volitatud klassifikatsiooniühing lähtudes IACS-i nõuetest ja RO reeglitega.
I/14.2	Tekiehitiste teksti kõrgemal asuval tekkidel olevate ilmale avatud luukide kraed ja katted peavad vastama administratsiooni nõuetele.	TRAM on seisukohal, et sellised kraed ja luugikatted vastaksid IACS-i nõuetele ja RO reeglitele arvestades nende asukohta vastavalt Lisa I reegli 13 sätestatule (koos selle ühtse tõlgendusega, vt IMO MSC.1/Circ.1535)
I/15.7	Muudest materjalidest kui tavaterasest valmistatud luukide tugevus ja jäikus peavad olema administratsiooni hinnangul tavaterase omadega vähemalt võrdväärsed.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.
I/16.1	Kõik läbipääsuavad 1. ja 2. piirkonnas peavad olema varustatud terasest või muust võrdväärsest materjalist luukidega. Välja arvatud reegli 14 lõikes (2) sätestatud, peavad sellised luugid olema veekindlad ning varustatud tihendite ja kinnitusseadmetega. Veekindluse tagamise ja säilitamise meetodid peavad vastama administratsiooni nõuetele. Ehitus peab tagama, et tihedust saab säilitada igas mereolukorras, ning selleks tuleb veekindluse testid läbi viia esmasel ülevaatusel ning vajadusel iga-aastaste või sagedamini läbi viidavate ülevaatuste käigus.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. - Veekindluse test tuleb läbi viia vastavalt IACS soovitusel 14 luugi paigalduse ajal ning edaspidi perioodiliste kontrollide käigus või pärast ulatuslikke remonte.
I/16.6	Ilmastikukindlaks sulgemiseks ja säilitamiseks kasutatavad muud vahendid, kui tihendid ja kinnitusseadmed peavad vastama administratsiooni nõudmistele.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühing teeb otsuse TRAM kätte saadavaks -- Veekindluse test tuleb läbi viia vastavalt IACS soovitusel 14 luugi paigalduse ajal ning edaspidi perioodiliste kontrollide käigus või pärast ulatuslikke remonte.

I/17.4	Kui laeva suuruse ja paigutuse tõttu see ei ole teostatav, võib administratsioon lubada masinaruumi ja avariigeneraatori ruumi ventilatsiooniavade kraede madalamaid kõrgusi, kui need on varustatud veekindlate sulgemisseadmetega reegli 19 lõike (4) kohaselt ning koos teiste sobivate vahenditega, mis tagavad nende ruumide pideva ja piisava ventilatsiooni.	Reeglist kõrvalekaldumist lubatakse ainult konkreetsetel praktilistel põhjustel, mida hindab juhtumipõhiselt Volitatud klassifikatsiooniühing lähtudes IACS-i nõuetest ja RO reeglitest. TRAMi tuleb esitada otsus. - Madalam kõrgus võib olla aktsepteeritud tingimusel, et paigaldatakse veekindlad sulgemisseadmed ning tagatakse sobivad korraldused, mis võimaldavad nende ruumide pidevat ja piisavat ventilatsiooni ning kui muud asjaolud seda õigustavad. • MSC.1/Circ.1537/Rev.1, sec 2.3.
I/19.3	1. piirkonnas asuvad ventilatsiooniavad, millekrae ulatub rohkem kui 4,5 meetrit (14,8 jalga) üle teki, ja 2. piirkonnas asuvad ventilatsiooniavad, mille krae ulatub rohkem kui 2,3 meetrit (7,5 jalga) üle teki, tuleb sulgemisvahenditega varustada üksnes administratsiooni konkreetsetel nõudmisel.	Reeglist kõrvalekaldumist ning sulgemisvahendite nõuet rakendatakse konkreetsetel praktilistel põhjustel, mida hindab juhtumipõhiselt Volitatud klassifikatsiooniühing lähtudes IACS-i nõuetest ja RO reeglitest. -SOLAS II-2 peatükk, Reegel 5 – ventilatsioonisüsteemide sulgemisseadmete kohta.
I/19.5	Ilmale avatud kohtades võib administratsioon nõuda, et kraed oleksid kõrgemad.	Reeglist kõrvalekaldumist ning krae kõrguse tõstmist hindab juhtumipõhiselt Volitatud klassifikatsiooniühing lähtudes IACS-i nõuetest ja RO reeglitest. - Kui reegli 19 lõikes (1) viidatud ventilatsiooniava krae paikneb kohas, kus see on eriti avatud ilmastiku ja mere mõjudele, tuleks krae kõrgust suurendada nii palju, kui on vajalik piisava kaitse tagamiseks, arvestades selle asukohta.
I/20.2	Kui laeva töö on nende kõrguste tõttu häiritud, võib administratsioon heaks kiita madalama kõrguse, kui ta on veendunud, et nende sulgemine ja muud asjaolud seda õigustavad. Õhutorude avade sulgemiseks peavad nende külge olema püsivalt kinnitatud asjakohased vahendid.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühing teeb otsuse ning esitab TRAMi teadmiseks. Kõrgust võib vähendada, kui: -laeva töö oleks nende kõrguste järgimisel ebamõistlikult häiritud; -sulgussüsteemid tagavad, et madalam kõrgus kompenseeritakse piisavalt.
I/21.1	Pardalastiluugid ja muud samalaadsed avad laeva parrastel allpool vabaparda tekki peavad olema varustatud ustega, mis on projekteeritud nii, et tagatud oleks ilmastikukindlus ja konstruktsiooni terviklikkus seda ümbritseva pardaplaadistusega. Välja arvatud juhul, kui administratsioon on lubanud teisiti, peavad need avad avanema väljapoole. Selliseid avasid peab laeva konstruktsioonile ja nõuetekohasele tööle vastavalt olema võimalikult vähe.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühing teeb otsuse ning esitab üksikjuhtumina heaks kiitmiseks TRAMi.
I/21.2	Kui administratsioon selleks luba ei anna, ei tohi kõnealuste avade alumine serv jääda laeva pardal allapoole vabaparda teki paralleeli, mille madalaim koht on kõige ülemise veeliini ülemise serva kõrgusest vähemalt 230mm ülevalpool.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühing teeb otsuse ning esitab üksikjuhtumina heaks kiitmiseks TRAMi.
I/21.5	Vaheseinte uste ja nende sisemiste uste, külguste ning ahtriuste paigutus ja kinnitussüsteemid peavad vastama tunnustatud organisatsiooni nõuetele või administratsiooni riiklikele standarditele, mis tagavad võrdväärse ohutuse.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. -Tuleb järgida IACS reeglite (SC 220) nõudeid
I/22.6	Kõik käesoleva reegluga ettenähtud klapid ja pannuli tarvikud peavad olema terasest, pronksist või muust heakskiidetud sitkest materjalist. Harilikust malmist või samalaadsest materjalist klapid ei ole lubatud. Kõik käesolevas reeglis osutatud torud peavad olema terasest või muust samaväärsest administratsiooni nõudmistele vastavast materjalist.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega.
I/25.2	Vabaparda ja tekiehitiste teki kõikidele ilmale avatud osadele paigaldatakse tugevad	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühing

	kaitse- või umbreelingud. Kaitse- või umbreelingu kõrgus tekist peab olema vähemalt 1 meeter (39,5 tolli), kusjuures kui see kõrgus häiriks laeva normaalset toimimist, võ administratsioon kiita heaks madalama kõrguse, kui ta on veendunud, et laevaperele on tagatud küllaldane kaitse.	teeb otsuse ning esitab üksikjuhtumina heaks kiitmiseks TRAMi.
I /27(13)f	Administratsioon on veendunud, et laeva püstuvus vee sissetungimise vahepealsetes etappides on piisav.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. • MSC.1/Circ.1461.
I/28.1	Vahepealsete pikkustega laevade vabaparras arvutatakse lineaarse interpoleerimise teel. Üle 365 meetri pikkuste laevade vabaparda määrab administratsioon.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühing teeb otsuse ning esitab üksikjuhtumina heaks kiitmiseks TRAMi. -IACS UI LL 18
I/39.3	Laevu, mille puhul ei ole käesoleva reegli lõigete 1 ja 2 täitmine erakorraliste ekspluatatsiooninõuete tõttu võimalik, võib administratsioon käsitleda eraldi.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühing teeb otsuse ning esitab üksikjuhtumina heaks kiitmiseks TRAMi.
I/44(6)	Metsamaterjali tekilast peab olema kogu pikkuses kindlalt kinnitatud administratsiooni poolt heaks kiidetud asjakohase metsamaterjali liigi vedamise soringusüsteemiga	• Tuleb järgida IMO resolutsiooni A.715(17) koos muudatustega.
I/44(9)	Juhul, kui lõikes 8 viidatud nõudeid ei ole võimalik täita, võib kasutada administratsiooni rahuldavaid alternatiivseid vahendeid.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühing teeb otsuse ning esitab info TRAMi -Tuleb järgida IMO resolutsiooni A.715(17) koos muudatustega.

COLREG		
Lisa Reegel	Reegli tekst	TRAM juhised
I/14	Tulede ja märkide ehitus ning tulede paigaldus laeval peab vastama selle riigi asjaomase ametiasutuse nõuetele, kelle lipu all laeval on õigus sõita.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Paigaldada tohib ainult tüübikinnitusega navigatsioonitulesid, mis vastavad laeva suurusele. Tuleb järgida resolutsiooni MSC.253(83) 'Navigatsioonitulede, navigatsioonitulede juhtseadmete ja nendega seotud seadmete toimetamisstandardid'. CISR hindab juhtumipõhiselt 'võimalikult lähedast vastavust', kui erikonstruktsiooniga või erieesmärgiga laev ei saa täielikult järgida nende reeglite sätteid. IACS ühtsed tõlgendused COLREG1 Rev.1 Corr.1, COLREG3 Rev.1 Corr.1, COLREG4 Corr.1 ja COLREG5 on tunnustatud. Resolutsioon MSC.253(83) (vastuvõetud 8. oktoobril 2007) – navigatsioonitulede, navigatsioonitulede juhtseadmete ja nendega seotud seadmete toimetamisstandardite vastuvõtmine. MSC.1/Circ.1427 – COLREG 1972 ühtsed tõlgendused, muudetud; MSC.1/Circ.1260/Rev.1 ja MSC.1/Circ.1577
III/3	Helisignaalseadmete ehitus, nende jõudlus ja paigaldus laeva pardal peab vastama selle riigi asjaomase ametiasutuse nõuetele, kelle lipu all laeval on õigus sõita.	Kooskõlas IACS-i nõuete ja RO reeglitega. Volitatud klassifikatsiooniühingul kooskõlastus joonistele, arvutustele, spetsifikatsioonidele ja käsiraamatutele, mis on nõutud Rahvusvaheliste Määruste kohaselt merel kokkupõrgete vältimiseks, 1972. COLREG/Lisa III/1 ja COLREG/Lisa III/2. Resolutsioon MSC.253(83) (vastuvõetud 8. oktoobril 2007) – navigatsioonitulede, navigatsioonitulede juhtseadmete ja nendega seotud seadmete toimetamisstandardite vastuvõtmine. MSC.1/Circ.1427 – COLREG 1972 ühtsed tõlgendused, muudetud; MSC.1/Circ.1260/Rev.1 ja MSC.1/Circ.1577.