

Brüssel, 26. märts 2019
(OR. en)

7824/19

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0159(NLE)

MAR 77

I/A-PUNKTI MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	6930/19 MAR 41
Komisjoni dok nr:	9113/18 MAR 67 + ADD 1
Teema:	Eelnõu: NÕUKOGU SOOVITUS alla 24 meetri pikkuste reisilaevade ohutuseesmärkide ja mittesiduvate talitlusnõuete kohta – Vastuvõtmine

ETTEPANeku TAUST JA SISU

1. Komisjon edastas eespool nimetatud ettepaneku nõukogule 23. mail 2018.
2. Tuginedes õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrolli soovitudele ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide kohta, jäeti Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2017/2108¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ² kohaldamisalast välja terasest ja võrdväärsest materjalist ehitatud alla 24 meetri pikkused reisilaevad (edaspidi „väikesed reisilaevad“).

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2108, millega muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 315, 30.11.2017, lk 40).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 163, 25.6.2009, lk 1).

3. Siiski kutsusid kaasseadusandjad direktiivi (EL) 2017/2108 põhjenduses 8 komisjoni üles võtma võimalikult kiiresti vastu suuniseid väikeste reisilaevade konkreetsete ohutusstandardite kohta.
4. Kavandatud nõukogu soovitus on vastus sellele üleskutsele.
5. Samal ajal võiks sellel olla positiivne mõju siseturu toimimisele.
6. Soovituse lisa sisaldab mitmeid talitus- ja toimivusnõudeid väikestele reisilaevadele.

TÖÖ NÕUKOGUS

7. Komisjon esitas kavandatud soovituse merenduse töörühmale 2018. aasta juunis.
8. Merenduse töörühm vaatas ettepaneku läbi 20. ja 27. veebruaril ja 6. märtsil 2019.
9. Olulisi muudatusi ei tehtud. Vähestes kavandatud muudatustes rõhutatakse siiski soovituse vabatahtlikku ja mittesiduvat olemust, mis kehtib ka talitus- ja toimivusnõuete puhul ning liikmesriikide õiguse puhul säilitada või kehtestada väikestele reisilaevadele oma siseriiklikud eeskirjad.
10. Iirimaa on märkinud, et kavatseb vastuvõtmise ajal esitada avalduse alaliste esindajate komitee koosseisu ja nõukogu istungi protokollide kandmiseks.

KOKKUVÕTE

11. Eeltoodut arvesse võttes palutakse alaliste esindajate komiteel / nõukogul lisas esitatud nõukogu soovituse eelnõu läbi vaadata ja vastu võtta.

2018/0159 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU SOOVITUS**alla 24 meetri pikkuste reisilaevade ohutuseesmärkide ja mittesiduvate talitlusnõuete kohta**

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 292 ja artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

ning arvestades järgmist:

- (1) Tuginedes õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrolli soovitustele ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide kohta,³ jäeti 15. novembril 2017 vastu võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2017/2108⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ⁵ kohaldamisalast välja terasest ja võrdväärsest materjalist ehitatud alla 24 meetri pikkused reisilaevad (edaspidi „väikesed reisilaevad“). Kõnealust muudatust kohaldatakse alates 21. detsembrist 2019.

³ COM(2015) 508.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2108, millega muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 315, 30.11.2017, lk 40).

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 163, 25.6.2009, lk 1).

- (2) Toimivuskontrollist ilmnes, et 1974. aasta rahvusvahelisest konventsioonist (inimelude ohutusest merel) (edaspidi „1974. aasta SOLASi konventsioon“) tulenevaid direktiivi 2009/45/EÜ normatiivseid nõudeid on raske kohandada väikestele reisilaevadele. Kuna puuduvad konkreetset ohutusprobleemid ja direktiivis 2009/45/EÜ ei ole ette nähtud asjakohaseid nõudeid, on alla 24 meetri pikkused laevad (v.a kiirreisilaevad) seega kõnealuse direktiivi kohaldamisalast välja jäetud.
- (3) Väikesi reisilaevu ehitatakse peamiselt muust materjalist kui teras ja valdav osa kõnealusest laevastikust on seega liikmesriikide õigusaktide alusel juba sertifitseeritud. Liikmesriikidel on väikeste reisilaevade ohutuse reguleerimisele erinevad lähenemisviisid, mis toob kaasa erinevused ohutuseeskirjades ja -nõuetes. Selline lahknevus kujutab olulist probleemi eelkõige väiksematele liidu laevaomanikele, kes sõltuvad väikeste reisilaevade järelturust. Seda kinnitasid ka avaliku konsulteerimise tulemused, kuna sellele vastasid enamjaolt mikro- või väikeettevõtted. Konsulteerimisel ilmnes, et ühisemal lähenemisviisil väikeste reisilaevade ohutuseeskirjadele võiks olla positiivne mõju siseturu selle segmendi toimimisele.
- (4) Väikelaevade siseturg loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 94/25/EÜ,⁶ millega ühtlustati väikelaevade ohutusalased omadused kõikides liikmesriikides ning kõrvaldati seega takistused nende liikmesriikidevahelisele kaubandusele. Väikeste reisilaevade jaoks sellist siseturgu siiski loodud ei ole.
- (5) Toimivuskontrolli raames soovitati ainsa proportsionaalse ja potentsiaalselt liidu tasandi lisaväärtust loova lähenemisviisina tulemuspõhist nõuete raamistikku. Sellise lähenemisviisiga jäetaks teatav vabadus nõudeid vajaduse korral kohalike oludega kohandada ning toetada uuenduslikku laevaehitust, tingimusel et kontrollitakse nõutud ohutustaseme täitmist. Normatiivse õigusraamistikuga võrreldes võetaks paremini arvesse väikeste reisilaevade erinevaid ehitusviise, materjale ja kasutusviise, samuti asjaolu, et liikmesriikidel on paremad võimalused hinnata väikeste reisilaevade navigeerimisega seotud kohalikke piiranguid, mis on seotud kaugusega rannikust või sadamast ja ilmastikuoludega.

⁶ Kehtetuks tunnistatud ja asendatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta direktiiviga 2013/53/EL väikelaevade ja jettide kohta (ELT L 354, 28.12.2013, lk 90).

- (6) Käesolevale soovitusel lisatud ohutuseesmärgid ja mittesiduvad talitlusnõuded põhinevad sellisel tulemuspõhisel nõuete raamistikul, samuti olemasoleval rahvusvahelisel, liidu ja liikmesriikide kogemusel. Need on välja töötatud koos liikmesriikide ekspertide ja sidusrühmadega, ning kui liikmesriigid need vastu võtaksid ja neid edasi arendaksid, pakuks see tugipunkti liidu vetes lähisõite tegevatele seilajatele. Nendega võiks ka parandada liidu tootjate ja käitajate juurdepääsu laiemale liidu turule. Raamistiku edasisel arendamisel tuleks võtta arvesse reisijate huve.
- (7) Käesolev soovitus hõlmab paremini väikelaevadele kohandatud ohutuseesmärgi ja mittesiduvaid talitlusnõudeid. Selleks et saavutada ühtsem lähenemisviis väikeste reisilaevade suhtes kohaldatavatele ohutuseeskirjadele, tuleks liikmesriike seega üles kutsuda juhinduma käesolevale soovitusel lisatud ohutuseesmärkidest ja mittesiduvatest talitlusnõuetest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA SOOVITUSE:

1. Liikmesriike kutsutakse üles sillutama teed ühetaolisemale lähenemisviisile liidu vetes lähisõite tegevate alla 24 meetri pikkuste reisilaevade (edaspidi „väikesed reisilaevad“) ohutuseeskirjadele, kusjuures need laevad ei ole direktiivi 2013/53/EL artikli 3 punktis 2 osutatud väikelaevad ega direktiivi 2009/45/EÜ (mida on muudetud direktiiviga (EL) 2017/2108, milles käsitletud norme hakatakse kohaldama alates 21. detsembrist 2019) artikli 3 lõike 1 kohaldamisalasse kuuluvad reisilaevad.
2. Selleks soovitatakse, et alates 21. detsembrist 2019 liikmesriigid vabatahtlikkuse alusel:
 - a) juhinduksid võimaluse korral lisas esitatud väikeste reisilaevade ohutuseesmärkidest ja mittesiduvatest talitlusnõuetest;
 - b) toetaksid täiendavat analüütilist tööd, eesmärgiga määrata kindlaks ja hinnata täiendavalt tulemuspõhise raamistiku punktis a osutatud eesmärgi ja nõudmisi, ning määrata kindlaks ja hinnata võimalikke alternatiivseid vorme nende kontrollimiseks ja rakendamiseks. See analüüs peaks hõlmama mitmesuguseid reisilaevade tüüpe ja suursi, ehitusmaterjale ja tegutsemistingimusi;

c) toetaksid sidusrühmade, sealhulgas reisijate esindajate kaasamist sellesse protsessi.

3. Käesolev soovitus ei piira alla 24 meetri pikkuste väikeste reisilaevade suhtes kehtivate liikmesriikide ohutuseeskirjade kohaldamist ega liikmesriikide õigust määrata kindlaks punktis 1 osutatud väikeste reisilaevade suhtes kohaldatavad ohutuseeskirjad.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja

Väikesi reisilaevu käsitlev juhend**I ÜLDSÄTTED****I.1. MÕISTED**

Kui ei ole märgitud teisiti, kasutatakse käesolevas mittesiduvast juhendis direktiivi 2009/45/EÜ mõisteid.

Samuti kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „päästesüsteemid“ – laevast sõltumatud süsteemid, mis suudavad mahutada kõik pardal olevad inimesed, et kaitsta neid elule ja tervisele avalduva ohu eest juhul, kui laevast tuleb evakueeruda;
- b) „evakuatsiooniaeg“ – aeg, mis on vajalik kõigi pardal olevate inimeste paigutamiseks päästesüsteemidesse.

I.2. KOHALDAMISALA

Käesolevat juhendit kohaldatakse alla 24 meetri pikkuse kogutekiga uute reisilaevade suhtes, kui need teevad lähisõite.

Käesolevat juhendit ei kohaldata reisilaevade suhtes, mis on:

- i) sõjalaevad ja väeüksuste veolaevad;
- ii) purjelaevad;
- iii) ilma mehaanilise jõuallikata laevad;
- iv) lõbusõidujahid;
- v) eranditult sadamaaladel kasutatavad laevad;
- vi) avamere teeninduslaevad;
- vii) teeninduslaevad;

- viii) kiirlaevad;
- ix) traditsioonilised laevad;
- x) trossparved või
- xi) lihtsa ehitusega puitlaevad.

I.3. EESMÄRGID

Käesoleva juhendi põhieesmärgid on järgmised.

- 1) Laeva ja selle süsteemide projekteerimise, ehituse ja hooldusega tuleks tagada ohutus merel, inimvigastuste või surmajuhtumite vältimine ning keskkonna- ja eelkõige merekeskkonna kahju ning varalise kahju vältimine.
- 1) Kahjutuld tuleks ära hoida, see avastada, kontrolli alla saada ja kustutada, hoides enne ja pärast tule puhkemist töös hädavajalikud ohutussüsteemid.
- 2) Tule poolt elule, laevale, selle lastile ja keskkonnale avaldatava ohu vähendamine.
- 3) Inimelu säästmine ja alalhoidmine hädaolukorras, sh laeva võimalikul evakuatsioonil, ja selle järel.
- 4) Tõhusa side ning hädaväljakutsete saatmise ja vastuvõtmise tagamine.
- 5) Ohutu laevasõidu tagamine.

I.4. KASUTUSOLUD

- 1) Iga laeva puhul tuleks kindlaks määrata kavandatud kasutusolud (nii näitajad kui ka piirangud) ja sõidupiiirkond. Nende tingimustega määratakse kindlaks nõuded, millele laev peaks vastama.

- 2) Laeva tuleks kasutada ainult selle kavandatud kasutusoludes, mis tuleks kanda laeva ametlikesse dokumentidesse.

I.5. OHUTUSJUHTIMISE SÜSTEEM

Iga laeva suhtes tuleks kohaldada tehtavatele toimingutele kohandatud alalist ohutusjuhtimise süsteemi. Ohutusjuhtimise süsteemi eesmärk peaks olema tagada ohutus merel, inimvigastuste või surmajuhtumite vältimine ning keskkonna- ja eelkõige merekeskkonna kahju ning varalise kahju vältimine.

I.6. KAUBAVEDU

Kui liikmesriigi õigusaktidega lubatakse käesoleva juhendi kohaldamisalasse kuuluvatel reisilaevadel vedada kaupu ja ohtlikke kaupu, tuleks kinni pidada järgmistest põhimõtetest.

- 1) Laevadel veetavat kaupa tuleks käidelda selliselt, et ei ohustata pardalolijate, laeva ega selle ümbruskonna ohutust.
- 2) Last tuleks paigutada ja kinnitada selliselt, et selle sõidu ajal liikumahakkamise oht oleks minimeeritud. Lastialad, -kandurid ja -kinnitusvahendid peaksid olema projekteeritud ja hooldatud selliselt, et need peaksid vastu sõidul tekkida võiva kiirenduse jõule.
- 3) Ohtlikku kaupa tuleks vedada selliselt, et ei ohustata pardalolijate, laeva ega selle ümbruskonna ohutust ja et mõju ümbritsevale keskkonnale on minimaalne.

I.7. TEHNILISED UUENDUSED

Kui uuenduslik lahendus tekitab lisaks käesolevas juhendis käsitletud ohtudele lisaohte, tuleks nende maandamiseks võtta konkreetseid meetmed.

I.8. PARDAL OLEV LAEVAVARUSTUS

Jättes kõrvale liidu ühtlustamisõigusaktidega hõlmatud valdkonnad ulatuses, milles neid kohaldatakse laevale paigaldatud laevavarustuse suhtes,⁷ peaks käesoleva juhendi kohaldamisalasse kuuluvatele reisilaevadele paigaldatud laevavarustus vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/90/EL⁸ nõuetele. Nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel, mil lipuriigi pädev asutus lubab paigaldada nimetatud direktiivi nõuetele mittevastavat varustust, peaks ta tagama, et sellise varustusega tagatakse kavandatud kasutusoludes võrdväärne ohutustase.

⁷ Tuletame meelde, et teatava laevale paigaldatud laevavarustuse suhtes kohaldatakse liidu tooteohutuse valdkonna ühtlustamisõigusakte, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta direktiivi 2014/53/EL raadioseadmete turul kättesaadavaks tegemist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/5/EÜ (ELT L 153, 22.5.2014, lk 62).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ (ELT L 257, 28.8.2014, lk 146).

II-1 KONSTRUKTSIOON, STABIILSUS, LAEVAJUHTIMINE JA JÕUSEADMED

II-1.1. KONSTRUKTIIVNE TUGEVUS

Talitusnõuded

Laeva tarindid tuleks projekteerida ja ehitada ning neid hooldada selliselt, et need oleksid piisavalt tugevad pidamaks vastu koormusele ja pingele, mida laev talub kavandatud kasutusoludes.

Käsitletavad ohud

Konstruktiooni purunemine laeva talutavale koormusele ja pingele mittevastavate mõõtude tõttu.

Toimivusnõuded

Tarindi projekteerimine, ehitus ja hooldus peaksid vastama klassifikatsiooni standarditele, mis on täpsustatud tunnustatud organisatsiooni eeskirjades või samaväärsetes eeskirjades, mida lipuriigi ametiasutus kasutab vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 391/2009⁹.

II-1.2. ANKURDAMINE

Talitusnõuded

Laeva peaks olema võimalik hoida ankruga merepõhjast kinni, kasutamata jõudu.

Käsitletavad ohud

Kontrolli kaotamine – laev võib pääseda triivima, mis võib põhjustada kokkupõrke või madalale sõitmise¹⁰.

Toimivusnõuded

Tuleks ette näha vahendid, millega on võimalik laeva merepõhjast ankruga kinni hoida sõltumata võimalusest kasutada veo- ja/või tõukejõudu.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 391/2009 laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 11).

¹⁰ Tunnistatakse, et laeva ankruga merepõhjast kinnihoidmist ei ole võimalik tagada igas olukorras. See sõltub mitmest asjaolust, nagu merepõhja liik, mere sügavus, keskkonnaseisund jne, kuid sobivates tingimustes võib ankur laeva vaba triivimist pidurdada.

II-1.3. SILDUMINE

Talitusnõuded

Laeval peaks olema võimalik silduda ja hiljem jõudu kasutamata püsida kinnitatuna kai või muu sildumiskoha ääres.

Käsitletavad ohud

- Laeva vaba triivimine sadamas.
- Sildumisosade purunemine.
- Laevale minevate ja laevalt tulevate inimeste ohutus.

Toimivusnõuded

- a) Tuleks ette näha vahendid, millega on võimalik laeva kai või muu sildumiskoha ääres hoida, sõltumata võimalusest kasutada veo- ja/või tõukejõudu.
- b) Vastava süsteemi nõrgim lüli peaks suutma taluda laeva kai ääres seismisega eeldatavalt kaasnevat koormust.
- c) Tuleks tagada, et laev püsib reisijate laevale minekul ja laevalt tulekul paigal.

II-1.4. PUKSEERIMISSÜSTEEM

Talitusnõuded

Tuleks ette näha seadmed, mille abil on võimalik laeva pukseerida.

Käsitletavad ohud

Kontrolli kaotamine – tõukejõu ja/või juhitavuse kaotamisel peab olema võimalik laeva pukseerida.

Toimivusnõuded

Süsteem peaks olema piisavalt tugev, et vastu pidada pukseerimiskoormusele kõige raskemates kasutusoludes.

II-1.5. PAAGID

Talitusnõuded

Paagid peaksid olema konstrueeritud ja vedelikke tuleks hoida nii, et hoitakse ära kahju pardal olevatele inimestele ja laevale.

Käsitletavad ohud

- Plahvatus paakides olevate ohtlike gaaside kontsentreerumise tõttu.
- Paakides hoitavate vedelike leke.
- Konstruktsioonivigastus paakide ülesurve tõttu.
- Jõukadu: vee pääs kütust või määrideõli sisaldavatesse paakidesse, mis põhjustab tõuke- või veojõu tekitamise rikke.

Toimivusnõuded

- a) Tuleks kasutusele võtta süsteem, millega välditakse paagis oleva auru süttimist.
- b) Peaks olema võimalik kindlaks määrata vedeliku taset paagis ja juurdepääsuta tühjades ruumides.
- c) Tuleks kasutusele võtta süsteem, millega välditakse ala- ja ülerõhku.
- d) Vihma- ja merevee pääsu kütust või määrideõli sisaldavatesse paakidesse tuleks vältida isegi siis, kui ülerõhu või auru süttimise vältimise süsteemid on rikkis.
- e) Vajaduse korral tuleks ette näha ohutu pääs paaki.

II-1.6. Laevale minek ja laevalt tulek¹¹

Talitusnõuded

Reisijail ja meeskonnal peaks olema võimalik ohutult laevale minna ja laevalt tulla.

Käsitletavad ohud

- Inimeste vigastamine laevale minnes või laevalt tulles.
- Inimeste vigastamine sõidukite poolt laevale minnes või laevalt tulles.

Toimivusnõuded

- a) Tuleks ette näha vahendid, millega välditakse reisijate ja meeskonna vigastamist laevale minnes või laevalt tulles, pöörates erilist tähelepanu laeva ja kai või muu sildumiskoha vahele kukkumise ohule.
- b) Laevale minekuks ja laevalt tulekuks kasutatav pörand peaks olema libisemiskindel, eriti märjana.
- c) Jalakäijad peaksid olema sõidukiliiklusest eraldatud.
- d) Piiratud liikumisvõimega reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku teede projekteerimisel tuleks arvesse võtta nende erivajadusi.

II-1.7. VABAPARRAS

Talitusnõuded

- 1) Laeva vabaparda ja vööri kõrgus peaks olema kavandatud kasutusoludeks piisav:
 - 1.1. et tagada ujuvusvaru;
 - 1.2. et vältida vee liigset pääsu laeva.
- 2) Laeva konstruktiivne tugevus ja stabiilsus peaksid olema piisavad süvise jaoks, mis vastab ettenähtud vabapardale.

¹¹ Nõudeid ei kohaldata kaldal asuvate süsteemide suhtes.

Käsitletavat ohud

- Uppumine või kaadumine.
- Konstruksioonivigastus ülelaadimise tõttu.

Toimivusnõuded

- a) Laeval peaks olema kavandatud kasutusoludes vabaparras, mis:
 - a.1. laseb laeval jääda ujuvile ujuvusvaruga;
 - a.2. hoiab ära selle, et vee pääs laeva halvendab laeva ujuvust, eelkõige vööriosas.
- b) Kindlaksmääratud vabapardale vastav süvis (maksimaalne süvis) tuleks ära märkida viisil, mis on nähtav välisele vaatlejale.
- c) Vööri- ja ahtrisüvised tuleks ära märkida viisil, mis on nähtav välisele vaatlejale.
- d) Tuleks kontrollida, et konstruktiivne tugevus ja stabiilsus on piisavad lastimistingimuseks, mis vastab ettenähtud vabapardale (maksimaalsele süvisele).

II-1.8. STABIILSUS

Talitusnõuded

- 1) Laev peaks kavandatud kasutusoludes olema sedavõrd püstuv, et välismõjust põhjustatud kreeni korral ta ei kaaduks ning mõju kadumisel püstuks.
- 2) Pärast vee sissevoolu kerega kokkupuutuvasse veekindlasse tsooni peaks laev suutma ujuvile jääda selliselt, et kõigil pardal olevatel inimestel oleks võimalik laevalt evakueeruda.

Käsitletavat ohud

- Uppumine või ümberminek tervena.
- Uppumine või ümberminek vigastatuna.

Toimivusnõuded

- a) Ettenähtud lastimistingimustes peaks laev laine ja tuule osas kavandatud kasutusoludes:
 - a.1. pidama vastu lainetusest põhjustatud külgõõtsumisele ja -kaldele;
 - a.2. naasma lainetuse lõppemisel sellest põhjustatud külgõõtsumisest ja -kaldest püstasendisse.
- b) Pärast vee sissevoolu kerega kokkupuutuvasse veekindlasse tsooni peaks laev jääma ujuvile ja säilitama piisava stabiilsuse:
 - b.1. nurga all, mis võimaldab kasutusele võtta III peatükis osutatud asjaomased päästesüsteemid;
 - b.2. nurga all, mis võimaldab reisijatel läbi laeva liikuda.
- c) Kalkuleerides tingimusi, mille korral laev jääb pärast vigastamist ujuvile ja säilitab piisava stabiilsuse, tuleks arvesse võtta ka kaldumist, mis ilmnevad reisijate asukoha muutumisel ja päästeseadmete kasutuselevõtul, ning ilmastiku- ja mereolusid.

II-1.9. VEE- JA ILMASTIKUKINDLUS

Talitusnõuded

Laev peaks olema projekteeritud sellise vee- ja ilmastikukindlusega, mis kaitseb seda tormise mere ja vee sissetungimise eest, mis võiks kavandatud kasutusoludes ohustada ujuvust või stabiilsust.

Käsitletavad ohud

Uppumine või ümberminek vee soovimatu laeva kogunemise tõttu.

Toimivusnõuded

- a) Laeval peaksid olema vee- ja ilmastikukindlad piirded, et vältida ruumidesse vee kogunemist, mis võiks kavandatud kasutusoludes ohustada projektikohast stabiilsust või ujuvust.
- b) Kõigi laevade puhul peaks olema kindlaks määratud tase, millest allpool peaks laev olema kavandatud kasutusoludes veekindel – veekindel tase.
- c) Laeva väliskonstruktsioon ja sellel olevad seadmed peaksid olema ülalpool veekindlat taset ilmastikukindlad vähemalt kuni järgmise teki või tasemeni.
- d) Laeva esiosa peaks kokkupõrke korral pakkuma ülejäänud laevale veekindlat kaitset.
- e) Paigaldada tuleks süsteem, mis suudab kavandatud kasutusoludes eemaldada kõikidesse veekindlatesse ruumidesse kogunenud vedeliku. Masinaruumid tuleks varustada kõrgetasemelise häiresüsteemiga.
- f) Kõik avatud tekid peaksid olema vaba äravooluga.

II-1.10. PARDAL OLEVATE INIMESTE KAITSE

Talitusnõuded

Kõik laevale paigaldatud süsteemid, varustus ja liitmikud tuleks projekteerida ja paigaldada selliselt, et need ei tekita vigastusi ühelegi pardal olevale inimesele.

Käsitletavah ohud

Pardal olevate inimeste vigastamine.

Toimivusnõuded

- a) Pardal olevad inimesed peaksid olema kaitstud järgmise eest:
 - a.1. liikuvad osad;
 - a.2. kuumad osad;

- a.3. osad, mis võivad anda elektrilöögi;
 - a.4. libedad pinnad;
 - a.5. ülemäärane müra ja vibratsioon;
 - a.6. koormuse all olevad osad;
 - a.7. mürgised ained.
- b) Tuleks ette näha vahendid, millega kaitstakse kõiki pardal olevaid inimesi üle parda kukkumise eest.

II-1.11. KÄITUR- JA ROOLISEADMED

Talitusnõuded

Kavandatud kasutusoludes, sealhulgas võimalike rikete puhul, peaks olema võimalik kontrollida laeva kiirust ja kurssi.

Käsitletavad ohud

Manööverdamisvõimetus liikumis- või roolimisvõime puudumise tõttu, mis võib kaasa tuua kokkupõrke või madalale sõitmise.

Toimivusnõuded

- a) Võttes arvesse laeva suurust ja sõiduala, tuleks ette näha käitur- ja rooliseadmete, sealhulgas võimalike abiseadmete varu.
- b) Jõuseadmete peamisi funktsioone (mehaaniline, elektriline jne), sealhulgas tõukejõu kiirust ja suunda peaks olema võimalik kavandatud kasutusoludes sillalt juhtida igasuguse külgsalde ja trimmi korral.
- c) Kaptenile peaksid sillal olema kättesaadavad näidikud, mis annavad varase hoiatuse käitur- või rooliseadmete võimalikust rikkest.
- d) Rikkest, mis võib jätta laeva kontrollita jõu- või rooliseadmete üle, tuleks märku anda nähtava ja kuuldava häirega sillal ja vastavas masinaruumis, kui see on mehitatud.

- e) Kiirust ja suunda peaks olema võimalik juhtida paikselt.
- f) Tuleks ette näha viis liikumist ja roolimist käsitlevate käskude edastamiseks sillalt kohalikku juhtimiskohta.
- g) Energiavarustusest laeva peamist jõuseadet peaks olema võimalik käivitada ja seisata ilma välise energiaallika abita.
- h) Laeva kiiruse ja kursi kontrollimiseks vajaliku pea- ja abimasina projekteerimine, ehitus ja hooldus peaksid vastama klassifikatsiooni standarditele, mis on täpsustatud tunnustatud organisatsiooni eeskirjades või samaväärsetes eeskirjades, mida lipuriigi ametiasutus kasutab vastavalt määrusele (EÜ) nr 391/2009.

II-1.12. AVARIENERGIAALLIKAS

Talitusnõuded

Hädavajalike ohutussüsteeme tuleks toita vähemalt kahest erinevast, üksteisest sõltumatust energiaallikast, millest üks, avarienergiaallikas, on ette nähtud ainult hädavajalike ohutussüsteemide jaoks.

Käsitletavad ohud

- Hädavajalike ohutussüsteemide rike elektrivoolu puudumise tõttu.
- Hädavajalike ohutussüsteemide käivitamise või kasutamise võimatus ebasobiva temperatuuri või külgakalde ja trimmi tõttu.

Toimivusnõuded

- a) Avarienergiaallikas peaks käivituma automaatselt teiste hädavajalike ohutussüsteemide toitvate energiaallikate rikke korral.
- b) Avarienergiaallikas ja selle jaotusvõrk peaksid olema paigaldatud selliselt, et süsteemis ei teki riket kahjutule, vee sissetungimise või muu teisi, hädavajalike ohutussüsteemide toitvaid energiaallikaid mõjutava õnnetuse korral.

- c) Kui hädavajalikud ohutussüsteemid on paigaldatud, on need järgmised:
- c.1. kuivendusseadmed;
 - c.2. kahjutule avastamise seadmed;
 - c.3. hädaolukordade tuletõrjepump ja vajaduse korral sprinklersüsteemid;
 - c.4. vajalik sidevarustus kõigi pardal olevate inimeste hoiatamiseks, päästeüksuste teavitamiseks ja nendega suhtlemiseks ning aktiivsete signaalide edastamiseks, mis lasevad määrata laeva asukoha;
 - c.5. alarm- ja hoiatussüsteemid;
 - c.6. käigutuled ja laevajuhtimisfunktsioonide säilitamiseks vajalik varustus;
 - c.7. avariivalgustus, sealhulgas evakuatsiooniteede oma;
 - c.8. kõik muud süsteemid, millega tagatakse kõigi pardal olevate inimeste evakuatsioon laevast.
- d) Hädavajalike ohutussüsteemide kasutamist tuleks jätkata vähemalt ajani, mil eeldatavalt saadakse välist abi või toimub päästmine väliste abijõudude poolt.
- e) Avariienergiaallikad peaksid:
- e.1. toimima tõhusalt igasuguse, kavandatud kasutusoludes ja prognoositavates hädatingimustes võimaliku külgkalde ja trimmi korral ning
 - e.2. olema valmis kasutuseks igasuguse, kavandatud kasutusoludes võimaliku temperatuuri korral.
- f) Avariienergiaallikate ja nende jaotusvõrgu projekteerimine, ehitus ja hooldus peaks vastama klassifikatsiooni standarditele, mis on täpsustatud tunnustatud organisatsiooni eeskirjades või samaväärsetes eeskirjades, mida lipuriigi ametiasutus kasutab vastavalt määrusele (EÜ) nr 391/2009.

II-2 TULEOHUTUS

II-2.1. SÜTTIMINE

Talitlusnõuded

- 1) Vältida tuleks süttivate materjalide ning tuleohtlike vedelike, gaaside ja aurude süttimist.
- 2) Välja tuleks selgitada süttivad materjalid, tuleohtlikud vedelikud ja ruumid, kuhu tuleohtlikud gaasid või aurud võivad koguneda, samuti võimalikud süüteallikad, näiteks kaitursüsteemi akud.

Käsitletavat ohud

Süttivate materjalide või tuleohtlike vedelike, gaaside või aurude süttimine.

Toimivusnõuded

- a) Tuleks ette näha vahendid tuleohtlike vedelike lekete vältimiseks ja kõrvaldamiseks.
- b) Tuleks ette näha vahendid tuleohtlike gaaside ja aurude kogunemise piiramiseks.
- c) Süüteallikad tuleks eraldada süttivatest materjalidest ning tuleohtlikest vedelikest ja gaasidest.
- d) Tuleohtlikke vedelikke ja gaase tuleks hoida selleks ettenähtud ruumides.
- e) Kui kasutatakse kütust, mille leekpunkt on alla 60 °C, tuleks võtta täiendavad ohutusmeetmed, sh lähtuda gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelisest ohutuskoodest (IGF koodest).

II-2.2. KAHJUTULE LEVIK

Talitlusnõuded

- 1) Tuleks ette näha iga suletud ruumi õhu juurdevoolu juhtimise vahendid.
- 2) Tuleks ette näha vahendid tuleohtlike vedelike voolu peatamiseks.
- 3) Pardaruumide põlemiskoormus peaks olema piiratud.

Käsitletavad ohud

Tule levimine.

Toimivusnõuded

- a) Peaks olema võimalik sulgeda kõik ventilatsioonikanalid suure tuleohuga ruumidesse ja ruumidesse, mis vajavad kõrgetasemelist kaitset väljaspool ruumi asuvast kohast lähtuda võiva tule eest.
- b) Elektritoitel ventilatsiooni peaks olema võimalik välja lülitada kohast, mis on väljaspool ruumi, kuhu ventilatsioon on paigaldatud.
- c) Eluruumide ventilatsioon peaks olema kõrge tuleohuga ruumide ventilatsioonist sõltumatu.
- d) Tuleks ette näha juhtimisseadmed tuleohtlikke vedelikke kasutavate süsteemide (nt kütusepumbad, määrdeõlipumbad, kuuma õli pumbad ja õliseparaatorid (puhastid)) seiskamiseks.
- e) Järgmised lahtised pinnad peaksid olema vähese leegilevikuga:
 - e.1. evakuatsioonitee hulka kuuluvad koridorid ja trepid;
 - e.2. eluruumide, teenistusruumide ja juhtimispunktide laed ja vooder.
- f) Paigaldatud süttiva materjali energeetiline väärtus peaks olema piiratud. Selline piirang peaks sõltuma materjalist, millest laev on valmistatud, kuid see ei tohiks mingil juhul olla suurem kui 45 MJ/m².
- g) Iga ruumi maksimaalne põlemiskoormus peaks olema piiratud vastavalt ringkirjale MSC.1/Circ. 1003 või muule samaväärsele standardile.

II-2.3. SUITSU TEKKIMINE JA MÜRGISUS

Talitusnõuded

Tulekahju ajal materjalidest, sh pinnaviimistlusest eralduva suitsu ja mürgiste ainete hulk peaks olema piiratud.

Käsitletavad ohud

Tulekahju ajal suitsu ja mürgiste ainete poolt elule avalduv oht ruumides, millele inimestel on juurdepääs.

Toimivusnõuded

- a) Avatud sisepindadel kasutatavad värvid, lakid ja muud viimistlusvahendid ei tohiks tekitada liiges koguses suitsu ega mürgiseid aineid.
- b) Teki põhiline kattematerjal, mida kasutatakse eluruumides, teenistusruumides ja juhtimispunktides, peaks olema heakskiidetud materjalist, mis ei põhjusta kõrgel temperatuuril suitsuga ega mürgiste või plahvatusohtlike ainetega seotud ohte.

II-2.4. KAHJUTULE AVASTAMISE JA HÄIRE SÜSTEEM

Talitusnõuded

Kahjutule avastamise ja häire statsionaarse süsteemi seadmed peaksid sobima ruumi iseloomu, kahjutule võimaliku leviku ning suitsu ja gaaside võimaliku tekkimisega.

Käsitletavad ohud

Pardal oleva kahjutule mitteavastamine varases etapis, mis annaks piisavalt aega tule kustutamiseks ja/või laeva ohutuks mahajätmiseks.

Toimivusnõuded

- a) Kahjutule avastamise vahendid tuleks ette näha kõrge tuleohuga ruumides ja reegli II-2.5 alapunkti a kohaselt tule eest kõrgetasemelist kaitset vajavateks liigitatud ruumides.
- b) Kahjutule avastamise vahenditega tuleks tulekahju korral anda sillas signaal. Sellise signaaliga peaks kaasnema kuuldav häire.
- c) Kui sillas kuuldavale häirele mõistliku aja jooksul ei reageerita, peaks see muutuma kuuldavaks laeva kõigis ruumides, kuhu meeskonnal on juurdepääs.
- d) Et meeskond häiret kuuleks, tuleks selle helitugevuse kindlaksmääramisel arvesse võtta laeva mürataseta tavapärastes kasutusoludes.
- e) Peaks olema võimalik välja selgitada ruum, milles tuli avastati.

II-2.5. EHITUSLIK TULEKAITSE

Talitlusnõuded

- 1) Tule levik tuleks piirata selle süttimiskohaga, et oleks piisavalt aega selle kustutamiseks ja/või kõigi pardal olevate inimeste evakuatsiooniks laevast.
- 2) Iga laev peaks olema kuumakindlate tarinditega eraldi sektsioonideks jagatud.

Käsitletavad ohud

Pardal olevate inimeste vigastamine tule poolt enne päästesüsteemi jõudmist.

Toimivusnõuded

- a) Pardal olevad ruumid tuleks klassifitseerida järgmiselt:
 - a.1. suure tuleohuga ruumid, sh
 - sise põlemismootorite asukohaks olevad ruumid;
 - veeremiruumid;
 - tuleohtlikke vedelikke sisaldavad ruumid;
 - teatavate suure mahtuvusega akude hoidlad;
 - a.2. ruumid, mis vajavad kõrgetasemelist kaitset tule eest, sh:
 - evakuatsiooniteed, sh trepid ja koridorid;
 - juhtimispunktid;
 - eluruumid;
 - kogunemis- ja pardalemineku kohad;
 - jõu- ja rooliseadmete ruumid;
 - hoidlad, millesse on paigaldatud elektrienergia muundus-, jaotus- ja salvestusseadmed.

- b) Kõrge tuleohuga ruumi ja tule eest kõrgetasemelist kaitset vajava ruumi vahel peaks(id) olema ehituslikku tulekaitset pakkuvad kuumakindel piire / kuumakindlad piirded.
- c) Kuumakindla piirde ehitusliku tulekaitsega tuleks üldreeglina ära hoida leegi ja suitsu läbipääs 60 minuti jooksul. Seda ajavahemikku võiks vähendada sõltuvalt reegli II-2.6 kohaselt arvutatud evakuatsiooniajast, kuid ühelgi juhul ei tohiks see olla lühem kui 30 minutit.
- d) Terasest valmistatud kuumakindlates piiretes ei tohiks tulega kokkupuute vastaskülje keskmine temperatuur tõusta rohkem kui 140 °C üle algtemperatuuri ega üheski punktis, sh üheski liites tõusta standardsel tulekindluskatsel ehitusliku tulekaitse ajal rohkem kui 180 °C üle algtemperatuuri.
- e) Kui kuumakindlates piiretes kasutatakse muid materjale kui teras, peaks isolatsioon olema selline, et struktuuri südamiku temperatuur ei tõuse ehitusliku tulekaitse ajal temperatuurini, mille korral see kaotab oma ehituslikud omadused. Näiteks alumiiniumi puhul on selleks temperatuuriks 200 °C.
- f) Muust materjalist kui terasest laevade puhul tuleks kuumakindla piirdega varustada kõrge tuleohuga ruumi kõik kerega ühenduses olevad piirded.
- g) Ventilatsioonikanalite tulekaitse peaks olema samasugune kui ruumides, kuhu need on paigaldatud.

II-2.6. EVAKUATSIOONIAEG

Talitusnõuded

Laeva evakuatsiooniks vajalik aeg tuleks iga laeva puhul välja arvutada¹² ja/või pardal katseliselt välja selgitada.

Käsitletavad ohud

Surmajuhtumid või vigastused hädaolukorras, mis nõuab laeva evakuatsiooni.

Toimivusnõuded

- a) Evakuatsiooniaja kindlaksmääramisel tuleks eeldada, et kõik evakuatsiooniteed on kasutuskõlblikud.

¹² Väljaarvutamine on võimalik näiteks ringkirjade MSC.1/Circ.1533 ja MSC.1/Circ.1166 (muudetud kujul) alusel.

- b) Minutites väljendatud evakuatsiooniaeg peaks olema väiksem järgmisest väärtusest:

$$\text{maksimaalne aeg} = (\text{SFP}-7)/3,$$

milles SFP on ehitusliku tulekaitse aeg minutites.

II-2.7. TULETÕRJE

Talitlusnõuded

Tuli tuleks kontrolli alla saada ja kustutada selle süttimiskohas.

Käsitletavad ohud

Tule levimine.

Toimivusnõuded

- a) Tõhusa survega ja kõnealusele laevale kohandatud vooluhulgaga veejoaga peaks olema võimalik juurde pääseda laeva igale ruumile, millele inimestel on juurdepääs, ja avatud tekkidele.
- b) Laeva peaks olema paigaldatud vähemalt kaks veepumpa, millest üht toidetakse avarienergiaallikast (avariituletõrjepump).
- c) Avariituletõrjepump ja selle imitoru peaksid asuma ruumis, mis on eraldi teisi tuletõrjepumpi sisaldavatest ruumidest ja eraldatud masinaruumidest kuumakindla piirdega.
- d) Kõik kõrge tuleohuga ruumid peaksid olema varustatud statsionaarse tuletõrjesüsteemiga.
- e) Magamiseks mõeldud eluruumides peaksid olema automaatsed sprinklersüsteemid.
- f) Kõrge tuleohuga ruumide ja tule eest kõrgetasemelist kaitset vajavate ruumide sissepääsude lähedal peaksid asuma käsitulekustutusvahendid.
- g) Kas statsionaarsetes või käsitulekustutusvahendites kasutatav aine peaks:
- g.1. sobima kaitstud ruumis kõige tõenäolisemalt süttida võiva kahjutule kustutamiseks ning

g.2. olema kahjutu inimeste tervisele, välja arvatud juhul, kui on olemas vahendid selle tagamiseks:

- et ruumi on võimalik täielikult isoleerida, sulgedes kõik sissepääsud väljastpoolt, ning
- et enne tule kustutama asumist ei oleks ruumis ühtki inimest.

II-2.8. EVAKUATSIOONITEED

Talitusnõuded

Pardal olevatel inimestel peaks olema võimalik jõuda päästesüsteemini juurdepääsetavate evakuatsiooniteede kaudu, mis on nähtavalt tähistatud, vabad takistustest ning kaitstud tule ja üleujutamise eest.

Käsitletavad ohud

Pardal olevatel inimestel ei ole võimalik evakuatsiooni puhul laevalt lahkuda.

Toimivusnõuded

- a) Laeva iga tavapäraselt kasutatav ruum peaks olema varustatud vähemalt kahe erineva evakuatsiooniteega, mis lõpuks juhatavad pardalemineku kohtadeni.
- b) Kaks evakuatsiooniteed peaksid olema paigutatud selliselt, et iga tõenäolise kahjutulestsenaariumi korral ei oleks kumbki neist tõkestatud.
- c) Evakuatsiooniteed peaksid:
 - c.1. olema varustatud käepidemetega;
 - c.2. mitte olema tõkestatud;
 - c.3. olema selgelt tähistatud, kusjuures tähistus peab olema nähtav piiratud nähtavuse korral;
 - c.4. olema varustatud valgustusega, mida toidetakse kahest energiaallikast, millest üks on avarienergiaallikas, ning

c.5. olema piisavalt lai, et tagada pardal olevate inimeste, sealhulgas kaitsevarustust kandvate inimeste vaba liikumine, inimeste transport kandraamidel ja puudega inimeste transport.

d) Evakuatsiooniteede skeemid peaksid olema väljas igas kajutis (vajaduse korral) ja üldkasutatavates ruumides.

III PÄÄSTEVAHENDID JA -KORRALDUS

III.1. PÄÄSTEVAHENDITE ÜLDINE VALMISOLEK

Talitlusnõuded

Kõik päästevahendid peaksid olema pideva valmisoleku seisundis sõltumata laeva varudest selle kavandatud kasutusoludes.

Käsitletavat ohud

- Pardal olevate inimeste vigastamine tavapärastes töö-, treening-, hooldus- või hädaolukordades.
- Rike või viivitus päästeseadme kasutamisel kas tõelises hädaolukorras või treeningul või õppustel.

Toimivusnõuded

Päästevahendid peaksid olema:

- a) hõlpsasti kättesaadavad;
- b) tõkestamata ja lukustamata;
- c) kasutatavad ja kasutuselevõetavad sõltumatult laeva toiteallikatest;
- d) hoitud pideva valmisoleku seisundis;
- e) võimalikud kasutada kavandatud kasutusoludes ning

- f) võimalikud kasutusele võtta igasuguse, kavandatud kasutusoludes ja prognoositavates hädatingimustes võimaliku külgkalde ja trimmi korral.

III.2. HÄDATEABE EDASTAMINE

Talitlusnõuded

Hõlpsasti kättesaadava hädateabe ja juhiste edastamine kõigile pardal olevatele inimestele sõltuvalt neile määratud päästeseadmetest.

Käsitletavad ohud

Ebapiisav teave ja juhised reisijatele hädaolukorra protseduuride kohta, mis võib tekitada täiendavaid viivitusi, segadust või paanikat.

Toimivusnõuded

- a) Kõigile pardal olevatele inimestele antav teave ja juhised peaksid olema:
- a.1. esitatud viisil, mis on tõenäoliselt arusaadav (nt stiil ja keel), ning
 - a.2. nähtavalt üles pandud terves laevas.
- b) Hädaolukorra protseduure ning varustuse asukohta ja kasutamist käsitlev teave ja juhised peaksid hõlmama vähemalt järgmist:
- b.1. teed kogunemispunktidesse;
 - b.2. päästeseadmete asukoht ning
 - b.3. päästeseadmete käitamine ja kasutamine.
- c) Päästeseadmete kasutusjuhendid peaksid olema loetavad ja mõistetavad piiratud nähtavuse korral (nt avariivalgustuse korral) ning päästeseadmete hoiukohad peaksid olema selgelt märgistatud.

III.3. SIDE

Talitlusnõuded

- 1) Tuleks ette näha vahendid päästeüksuste teavitamiseks ja nende juhendamiseks laeva asukohta ja päästesüsteemide juurde.
- 2) Tuleks ette näha vahendid, mille abil saab kapten või meeskond hädaolukordades samaaegselt pöörduda kõigi pardal olevate inimeste poole.
- 3) Tuleks ette näha vahendid, millega teavitatakse kõiki pardal olevaid inimesi hädaolukordadest.

Käsitletavad ohud

- Hädaolukorras päästeüksuste poolt laeva või ükskõik millise päästesüsteemi merel ülesleidmise raskused.
- Suutmatus luua meeskonnaliikmete vahel tõhusat kahepoolset sidet, et toetada laevast väljumist, evakuatsiooni ja päästmist.
- Suutmatus anda pardal olevatele inimestele õigeaegselt tõhusat teavet ja juhiseid võimaliku hädaolukorra kohta.
- Suutmatus pardal olevaid inimesi hädaolukorrast õigeaegselt teavitada.
- Viivitused ja ebaõnnestunud organiseerimine.

Toimivusnõuded

- a) Päästeüksuste juhendamiseks laeva ja päästesüsteemide juurde tuleks ette näha järgmised vahendid:
 - a.1. elektrooniline signaal (sh selliste satelliitnavigatsioonisüsteemide nagu Galileo edastatud signaalid), mida päästeüksustel on võimalik kaugteel automaatselt avastada;
 - a.2. signaal, mida on võimalik lähikonnas visuaalselt avastada, ning
 - a.3. päästesüsteemide ja päästeüksuse vahel kasutatav kantav sidesüsteem.

- b) Sisesidevahenditega tuleks:
- b.1. tagada kahepoolne side meeskonnaliikmete vahel, sõltumata laeva ruumist, milles nad asuvad;
 - b.2. tagada katkematu kuuldav teave ja juhised kõigis ruumides, millele inimestel on juurdepääs.
- c) Kõigi pardal olevate inimeste teavitamise vahendid peaksid:
- c.1. olema kuuldavad kõigis ruumides, millele inimestel on juurdepääs, ning
 - c.2. olema sobivad suuliseks sideks pardal.

III.4. EVAKUATSIOON

Talitlusnõuded

- 1) Igal laeval peaksid olema kogunemispunktid, kuhu kõik pardal olevad inimesed peaksid kogunema enne päästesüsteemidesse suunamist.
- 2) Kõiki inimesi peaks olema võimalik suunata kogunemispunktist päästesüsteemi vigastusteta ja „kuiva jalaga“, st vajaduseta minna vette isegi piiratud ajaks.
- 3) Kõigi inimeste jaoks tuleks ette näha evakuatsioonijärgse ellujäämise vahendid.

Käsitletavad ohud

- Mittesobivad päästesüsteemid, mis ei ole piisavad, sobivad ega kättesaadavad kõigile pardal olevatele inimestele.
- Reisijaid ei koguta kokku nõuetekohaselt, põhjustades hilinebisi ja segadust evakuatsioonil.
- Võimalus, et teatavad päästesüsteemid ei pruugi olla kasutatavad nende kaotuse tõttu kahjutule, üleujutamise või muu kahju pärast.
- Päästesüsteemide ja/või inimeste vigastamine veeskamisel.

- Drowning.
- Hypothermia.

Toimivusnõuded

- Igal laeval peaksid olema ühtlaselt üle laeva jaotatud piisava kohtade arvuga päästesüsteemid, tagamaks et ühe päästesüsteemi kaotamise või kasutuskõlbmatuks muutumise korral võivad allesjäänud päästesüsteemid mahutada laeval lubatavate inimeste koguarvul inimesi.
- Päästesüsteemide jaotus, kasutuselevõtu korraldus ja mahutavus peaksid võimaldama kõik inimesed, keda laeval on lubatud vedada, päästesüsteemidesse paigutada laeva emmal-kummal küljel¹³.
- Kogunemispunktid peaksid olema piisavalt ruumikad kõigi pardal olevate inimeste kogunemiseks.
- Üheltki inimeselt ei tohiks eeldada ühest meetrist kõrgemat hüpet päästesüsteemi. Suurema kõrguse puhul tuleks ette näha seade pardalemineku lihtsustamiseks (nt päästeliugtee või -redel).
- Päästesüsteemi veeskamist ei tohiks takistada ega häirida muud tarindid, eriti sõukruvi.
- Igal laeval peaks olema igale pardal olevale inimesele sobiv individuaalne ujuvvahend.
- Kasutustingimustest sõltuvalt tuleks ette näha inimeste sobiv soojuskaitse.

¹³ See nõue ei tähenda tingimata, et laeva kummalgi küljel on vaja 100 % mahutavust. On võimalik kasutada päästesüsteeme, mida saab kasutusele võtta laeva mõlemalt küljelt.

III.5. PÄÄSTMINE

Talitusnõuded

Tuleks ette näha vahendid inimeste veest päästmiseks.

Käsitletavad ohud

Suutmatus inimest veest päästa tõhusalt ja kiirelt, mis võib kahjustada ellujääja tervist või põhjustada isegi surmajuhtumeid.

Toimivusnõuded

- a) Laeval peaksid olema pinnalpüsimise abivahendid, mida on võimalik laevalt vees olevale inimesele heita.
- b) Inimese peaks veest päästma kas laev või selleks ette nähtud meeskond.

IV RAADIOSIDE

Talitusnõuded

- 1) Laev peaks suutma saata ja vastu võtta asjakohast mereohutusteavet.
- 2) Iga laev peaks suutma saata ja vastu võtta hädaväljakutseid.
- 3) Päästeoperatsiooni ajal peaks olema võimalik sidet pidada kas õhus või merel tegutsevate väliste päästemeeskondadega.

Käsitletavad ohud

- Suutmatus saata ja vastu võtta asjakohast mereohutusteavet.
- Hädalukorras side puudumine väliste päästemeeskondadega.
- Suutmatus abistada lähedal olevaid hädasolevaid laevu.

Toimivusnõuded

Iga laev peaks suutma:

- a) edastada laevalt kaldale hädaväljakutseid;
- b) vastu võtta kaldalt laevale hädaväljakutseid;
- c) edastada ja vastu võtta laevalt laevale hädaväljakutseid (ka satelliitsüsteemide kaudu);
- d) edastada ja vastu võtta pääste kooskõlastamise sideteateid;
- e) edastada ja vastu võtta kohapealseid sideteateid;
- f) edastada ja vastu võtta mereohutusteavet;
- g) edastada ja vastu võtta üldraadioside teateid kaldale asuvatesse raadiosüsteemidesse ja -võrkudesse ning kaldale asuvaist raadiosüsteemidest ja -võrkudest ning
- h) edastada ja vastu võtta sildadevahelisi sideteateid.

V NAVIGATSIOON

Talitusnõuded

Laev peaks olema selliselt projekteeritud, ehitatud, varustatud ja hooldatud, et merel on võimalik seda:

- 1) iseseisvalt nagiveerida ning
- 2) hoiatada meeskonda kõigist liikumatutest ja liikuvatest navigatsiooniohtudest.

Käsitletavad ohud

- Kokkupõrked ja madalale sõitmine.
- Laeva asukoha määramise võimatus.

Toimivusnõuded

- a) Avaldada tuleks üksikasjalik teave selle geograafilise merepiirkonna kohta, kus laev sõidab.

- b) Tuleks ette näha vahendid laeva asukoha, kursi ja kiiruse kindlaksmääramiseks (näiteks satelliitnavigatsioonisüsteemid, sh Galileo).
 - c) Tuleks ette näha abivahendid navigeerimiseks ja kokkupõrke vältimiseks (näiteks satelliitnavigatsioonisüsteemid, sh Galileo).
 - d) Silla ülesehitusega tuleks käiguvahile tagada piisav nähtavus igas suunas.
 - e) Tuleks ette näha vahendid sõukruvi pöörlemissuuna, elektritarbimise ja laeva liikumissuuna suhtes rooli asendi kindlakstegemiseks.
 - f) Tuleks ette näha vahendid vee sügavuse määramiseks.
 - g) Lähedal olevatel laevadel peaks olema võimalik laeva avastada.
-