



COLREG

Sisukord:

artikkel. **Üldkohustused**

II artikkel. **Allakirjutamine, ratifitseerimine, heakskiitmine ja ühinemine**

1, 2 a) b) c), 3,

III artikkel. **Territoriaalne kohaldatavus**

1,2,3,4

IV artikkel. **Jõustumine**

1 a) b) 2,3,4,5,6

V artikkel. **Muutmiskonverents**

1,2

VI artikkel. **Eeskirja muutmine**

1,2,3,4,5,6

VII artikkel. **Denonsseerimine**

1,2,3

VIII artikkel. **Hoivuleandmine ja registreerimine**

1,2

IX artikkel. **Keeled**

A OSA - ÜLDSÄTTED

B OSA - JUHTIMIS- JA SÕIDUREEGLID

- I jagu.** Laevasõit igasuguse nähtavusega
- II jagu.** Laevasõit üksteise nähtavuses
- III jagu.** Laevasõit piiratud nähtavusega

C OSA - TULED JA MÄRGID

D OSA - HELI- JA VALGUSSIGNAALID

E OSA - VABASTUSED

IV lisa. **Hädasignaalid**



Väljaandja : Välisministeerium

Akti või dokumendi liik : välisleping

Teksti liik : algtekst

Jõustumise kp. : 16.12.1991

Avaldamismärge : RTII, 14.07.2005, 19, 64

Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon¹

Koostatud 20. oktoobril 1972. a Londonis

Konventsiooniosalised, soovides hoida mereohutuse kõrget taset, olles teadlikud vajadusest vaadata uuesti läbi ja ajakohastada 1960. aasta rahvusvahelise mereohutuskonverentsi lõppaktile lisatud rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskiri, arutanud nimetatud eeskirja, võttes arvesse pärast selle heakskiitmist toimunud arengut, on kokku leppinud järgmises.

I artikkel. Üldkohustused

Konventsiooniosalised kohustuvad jõustama reeglid ja muud lisad, mis moodustavad 1972. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja (edaspidi eeskiri).

II artikkel. Allakirjutamine, ratifitseerimine, heakskiitmine ja ühinemine

1. Konventsioon on allakirjutamiseks avatud 1. juunini 1973, seejärel on konventsioon avatud ühinemiseks.

2. Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni või selle allasutuste või Rahvusvahelise Aatomienergiaagentuuri liikmesriik või Rahvusvahelise Kohtu põhikirja osaline võib saada konventsiooniosaliseks:

a) kirjutades sellele alla ratifitseerimis- või heakskiitmingimusega;

b) kirjutades sellele alla ratifitseerimis- või heakskiitmingimusega ning seejärel ratifitseerides või kiites konventsiooni heaks või

c) sellega ühinedes.

3. Ratifitseerimine, heakskiitmine või ühinemine toimub sellekohase kirja hoivuleandmisega Valitsustevahelisele Nõuandvale Merendusorganisatsioonile² (edaspidi organisatsioon), kes teeb konventsioonile allakirjutanud või sellega ühinenud riikide valitsustele teatavaks iga niisuguse kirja hoivuleandmise ja hoivuleandmise kuupäeva.

III artikkel. Territoriaalne kohaldatavus

1. Teatavat territooriumi haldav Ühinenud Rahvaste Organisatsioon või teatava territooriumi rahvusvaheliste suhete eest vastutav konventsiooniosaline võib igal ajal hakata konventsiooni kohaldama kõnealuse territooriumi suhtes, teades sellest kirjalikult organisatsiooni peasekretärile (edaspidi peasekretär).

2. Konventsiooni hakatakse teates nimetatud territooriumile kohaldama alates teate kättesaamise kuupäevast või teates märgitud muust kuupäevast.

3. Käesoleva artikli lõike 1 kohaselt esitatud teate võib selles nimetatud territooriumi suhtes tagasi võtta ning konventsiooni kohaldamine nimetatud territooriumi suhtes lõpeb ühe aasta või tagasivõtmise ajal nimetatud pikema ajavahemiku möödumisel.

4. Peasekretär teeb kõikidele konventsiooniosalistele teatavaks kõik käesoleva artikli kohaselt esitatud teated, mis käsitlevad territoriaalset kohaldamist või selle tühistamist.

IV artikkel. Jõustumine

1. a) Konventsioon jõustub kaheteistkümne kuu möödumisel kuupäevast, mil konventsiooniosaliseks on saanud vähemalt 15 riiki, kelle kaubalaevad kokku moodustavad arvult või mahutavuselt vähemalt 65% maailma 100-tonnise ja suurema kogumahutavusega kaubalaevadest, olenevalt sellest, kumb tingimus täidetakse varem.

b) Olenemata käesoleva lõike punkti a sätetest ei jõustu konventsioon enne 1. jaanuari 1976.

2. Riikide suhtes, kes ratifitseerivad või kiidavad konventsiooni heaks või ühinevad sellega II artikli kohaselt pärast lõike 1 punktis a sätetatud tingimuste täitmist, kuid enne konventsiooni jõustumist, on jõustumiskuupäevaks konventsiooni jõustumise kuupäev.

3. Riikide suhtes, kes ratifitseerivad või kiidavad konventsiooni heaks või ühinevad sellega pärast konventsiooni jõustumise kuupäeva, on jõustumiskuupäevaks II artikli kohase kirja hoivuleandmise kuupäev.

4. Pärast seda, kui VI artikli lõike 4 kohane konventsiooni muudatus on jõustunud, ratifitseeritakse või kiidetakse heaks muudetud konventsioon või ühinetakse sellega.

5. Konventsiooni jõustumise kuupäeval asendab ja tühistab selle eeskiri 1960. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja.

6. Peasekretär teatab konventsioonile allakirjutanud või sellega ühinenud riikide valitsustele selle jõustumise kuupäeva.

V artikkel. Muutmiskonverents

1. Organisatsioon võib konventsiooni või eeskirja või mõlema muutmiseks kokku kutsuda konverentsi.

2. Organisatsioon kutsub konventsiooni või eeskirja või mõlema muutmiseks kokku konventsiooniosaliste konverentsi vähemalt ühe kolmandiku konventsiooniosaliste taotlusel.

VI artikkel. Eeskirja muutmine

1. Konventsiooniosalise ettepanekut muuta eeskirja arutatakse organisatsioonis asjaomase konventsiooniosalise taotlusel.

2. Kui muudatus võetakse vastu organisatsiooni meresõiduohutuse komitee kohalolevate ja hääletavate liikmete kahekolmandikulise hääleteenamusega, edastatakse muudatus kõigile konventsiooniosalistele ja organisatsiooni liikmetele vähemalt kuus kuud enne selle arutamist organisatsiooni assambleel. Konventsiooniosalisele, kes ei ole organisatsiooni liige, on õigus osaleda muudatusettepaneku arutamisel assambleel.

3. Kui muudatus võetakse vastu assambleel kohalolevate ja hääletavate liikmete kahekolmandikulise hääleteenamusega, edastab peasekretär selle heakskiitmiseks kõigile konventsiooniosalistele.



4. Selline muudatus jõustub kuupäeval, mille assamblee määrab kindlaks muudatuse vastuvõtmise ajal, kui rohkem kui üks kolmandik konventsiooniosalistest ei ole assamblee poolt samal ajal määratud varasemaks kuupäevaks teatanud organisatsioonile oma vastuväiteid muudatuse kohta. Assamblee määrab käesolevas lõikes nimetatud kuupäevad kindlaks kohalolevate ja hääletavate liikmete kahekolmandikulise hääletenamusega.

5. Jõustudes asendab ja tühistab muudatus kõikide konventsiooniosaliste jaoks, kes ei ole muudatuse kohta vastuväiteid esitanud, kõik varasemad sätted, millele muudatus osutab.

6. Peasekretär teeb kõikidele konventsiooniosalistele ja organisatsiooni liikmetele teatavaks iga käesoleva artikli kohase taotluse ja teate ning iga muudatuse jõustumise kuupäeva.

VII artikkel. Denonssseerimine

1. Konventsiooniosaline võib konventsiooni denonssseerida, kui tema suhtes konventsiooni jõustumise kuupäevast on möödunud viis aastat.

2. Denonssseerimine toimub denonssseerimiskirja hoiuleandmisega organisatsioonile. Peasekretär teatab kõigile teistele konventsiooniosalistele denonssseerimiskirja kättesaamisest ja selle hoiuleandmise kuupäeva.

3. Denonssseerimine jõustub ühe aasta või denonssseerimiskirjas märgitud pikema aja möödumisel selle hoiuleandmisest.

VIII artikkel. Hoiuleandmine ja registreerimine

1. Konventsioon ja eeskiri antakse hoiule organisatsioonile ning peasekretär edastab nende tõestatud koopiad kõigile konventsioonile allakirjutanud või sellega ühinenud riikide valitsustele.

2. Kui konventsioon jõustub, edastab peasekretär selle teksti Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaadile registreerimiseks ja avaldamiseks Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni põhikirja artikli 102 kohaselt.

IX artikkel. Keeled

Konventsioon ja eeskiri on koostatud ühes eksemplaris inglise ja prantsuse keeles, mõlemad tekstid on võrdselt autentsed. Ametlikud tõlked hispaania ja vene keelde antakse valmimisel hoiule koos allakirjutatud originaaliga.

Selle kinnituseks on valitsuste täievolilised esindajad konventsioonile alla kirjutanud.

Koostatud kahekümneks aastaks oktoobril tuhande üheksasaja seitsmekümne teisel aastal Londonis.

1 Eesti Vabariik ühines konventsiooniga 1991. aasta 19. novembril Vabariigi Valitsuse istungi protokollilise otsusega nr 61.

2 22. mail 1982 jõustunud organisatsiooni konventsiooni muudatuste alusel muudeti organisatsiooni nimi Rahvusvaheliseks Mereorganisatsiooniks (IMO).

RAHVUSVAHELINE LAEVAKOKKUPÕRGETE VÄLTIMISE EESKIRI, 1972

A OSA

ÜLDSÄTTED

Reegel 1. Kohaldamine

a) Käesolevaid reegleid kohaldatakse kõigi laevade suhtes avamerel ja sellega ühenduses olevatel vetel, kus saavad sõita merelaevad.

b) Käesolevad reeglid ei takista nende erireeglite kohaldamist, mille asjaomased ametivõimud on kehtestanud järgimiseks reididel, sadamates, jõgedel, järvedel või avamerega ühenduses olevatel sisevetel, kus saavad sõita merelaevad. Kõnealused erireeglid peavad olema võimalikult vastavuses käesolevate reeglitega.

c) Käesolevad reeglid ei takista nende erireeglite kohaldamist, mille mõne riigi valitsus on kehtestanud sõjalaevadele ja konvois sõitvatele laevadele täiendavate püsi- või märgutulede, märkide või vilesignaali kohta või laevastikuna kala püüdvatele laevadele täiendavate püsi- või märgutulede või märkide kohta. Need täiendavad püsi- või märgutuled, märgid või vilesignaalid on võimaluse piires niisugused, et neid ei ole võimalik segi ajada käesolevate reeglite alusel kehtestatud muude tulede, märkide või signaalidega.



d) Organisatsioon võib käesolevate reeglite kohaldamiseks kehtestada liikluseraldusskeemid.

e) Kui asjaomane valitsus leiab, et eriehituse või -otstarbega laeval ei ole võimalik täielikult järgida kõiki käesolevate reeglite sätteid tulede ja märkide arvu, asukoha, nähtavusulatuse või -ala kohta ning helisignaalseadmete asukoha ja omaduste kohta, peab selline laev järgima muid tulede ja märkide arvu, asukohta, nähtavusulatust või -ala ning helisignaalseadmete asukohta ja omadusi käsitlevaid sätteid, mida selle riigi valitsus on sellise laeva puhul pidanud kõige rohkem käesolevatele reeglitele vastavaks.

Reegel 2. Vastutus

a) Käesolevad reeglid ei vabasta laeva või selle reederit, kaptenit või laevaperet vastutusest tagajärgede eest, mis tulenevad käesolevate reeglite täitmata jätmisest või tavapärase merepraktika kohaselt või juhtumi eriasjaolude puhul nõutavate ettevaatusabinõude eiramisest.

b) Käesolevaid reegleid tõlgendades ja täites tuleb pöörata vajalikku tähelepanu kõigile meresõidu- ja kokkupõrkeohtudele ning kõigile eriasjaoludele, sealhulgas kõnesolevate laevade eriomadustele, mille tõttu kõrvalekaldumine käesolevatest reeglitest võib olla vajalik vahetu ohu vältimiseks.

Reegel 3. Üldmõisted

Kui kontekstist ei tulene teisiti, kasutatakse käesolevates reeglites mõisteid järgmises tähenduses:

a) Laev – igasugune veesõiduk, sealhulgas süviseta veesõiduk, lendlaev ja vesilennuk, mida kasutatakse või mida saab kasutada veeliikluses.

b) Jõuajamiga laev – laev, mis pannakse liikuma mehaanilise jõuseadme abil.



c) Purjelaev – purjede all sõitev laev tingimusel, et jõuseadme olemasolul laevas ei kasutata seda liikumiseks.

d) Kalapüügiga tegelev laev – laev, mis püüab kala võrkude, õngejadade, traalide või muude kalapüügivahenditega, mis piiravad laeva manööverdamisvõimet, kuid ei tähenda laevu, mis püüavad kala veetavate lantide või muude kalapüügivahenditega, mis ei piira laeva manööverdamisvõimet.

e) Vesilennuk – igasugune õhusõiduk, mis on konstrueeritud manööverdamiseks veepinnal.

f) Juhitavuse kaotanud laev – laev, mis mingi erakorralise asjaolu tõttu ei ole võimeline manööverdama käesolevates reeglites ettenähtud viisil ega saa seetõttu teisele laevale teed anda.

g) Piiratud manööverdusvõimega laev – laev, mille töö laad piirab selle võimet manööverdada käesolevates reeglites ettenähtud viisil ja mis ei saa seetõttu teisele laevale teed anda. Piiratud manööverdusvõimega laevad on muu hulgas järgmised:

I) laev, mis tegeleb meremärgi, allveekaabli või -torujuhtme paigaldamise, hooldamise või väljatõstmisega;

II) laev, mis tegeleb süvendamise, mõõdistamise või allveetöödega;

III) laev, mis käigus olles täiendab varusid või annab üle inimesi, toidumootori või lasti;

IV) laev, mis tegeleb õhusõiduki üleslennutamise või pardalevõtmisega;

V) laev, mis tegeleb miinitõrjega;

VI) laev, mis pukseerib nii, et puksiirlaeva ja pukseeritava võime kurssi muuta on oluliselt piiratud.

h) Süviselt piiratud laev – jõuajamiga laev, mille võime kurssi muuta on oluliselt piiratud tulenevalt selle süvisest suhtest laevatatava vee sügavusse ja laiusesse.



i) Käigus olev laev – laev, mis ei ole ankrus, kinnitatud kalda külge ega ole madalikul.

j) Laeva pikkus ja laius tähendavad selle kogupikkust (**LOA**) ja suurimat laiust (**B**).

(LWL) – veeliini pikkus

k) Laevad loetakse olevat üksteisele nähtavad ainult juhul, kui üht laeva on võimalik teiselt laevalt **visuaalselt** jälgida.

l) Piiratud nähtavus – olukord, kus nähtavus on piiratud udu, uduvihma, lumesaju, paduvihma, liivatormi või muu sellise põhjuse tõttu.

m) Lendlaev – mitmeotstarbeline laev, mis oma põhiliikumisviisil lendab vahetult veepinna kohal, kasutades pinnamõju toimet.

B osa. JUHTIMIS- JA SÕIDUREEGLID

I jagu. Laevasõit igasuguse nähtavusega

Reegel 4. Kohaldamine

Käesolevas jaos sätestatud reegleid kohaldatakse igasuguse nähtavuse korral.

Reegel 5. Vaatlus (vahipidamine)

Laev peab alati pidama vajalikku nägemis- ja kuulmisvaatlust ning kasutama kõiki olemasolevaid, valitsevates oludes ja tingimustes sobivaid vahendeid, et igakülgset hinnata olukorda ja kokkupõrkeohtu.

Reegel 6. Ohutu kiirus

Laev peab alati liikuma ohutu kiirusega, et ta saaks võtta vajaliku ja tõhusa meetme kokkupõrke vältimiseks ning peatuda valitsevatest oludest ja tingimustest tulenevalt ohutul kaugusel.



Ohutu kiiruse määramisel võetakse muu hulgas arvesse järgmisi asjaolusid:

a) Kõikidel laevadel:

- I)** nähtavust;
- II)** liiklustihedust, sealhulgas kalalaevade või muude laevade kogumeid;
- III)** laeva manööverdusvõimet, eriti pidurdusteed ja pööratavust valitsevates tingimustes;
- IV)** öist taustvalgust, mis tekib kaldatuledest või oma laeva tulede valguse hajumisest;
- V)** tuult, lainetust ja hoovust ning meresõiduohutude lähedust;
- VI)** süvise ja veesügavuse suhet.

b) Radarit kasutavatel laevadel lisaks:

- I)** radari omadusi, tõhusust ja piiranguid;
- II)** radari kasutatavast vaatlusskaalast tulenevaid piiranguid;
- III)** lainetuse, ilmastiku ja muude häirivate allikate mõju radari avastusvõimele;
- IV)** võimalust, et radar ei pruugi piisaval kaugusel avastada väikesi laevu, jääd või muid ujuvobjekte;
- V)** radariga avastatud laevade arvu, paiknemist ja liikumist;
- VI)** nähtavuse täpsemat hindamist, kasutades radarit läheduses olevate laevade ja muude objektide kauguse määramiseks.

Reegel 7. Kokkupõrkeoht

a) Laev peab kasutama kõiki olemasolevaid, valitsevatele oludele ja tingimustele kohaseid vahendeid, et teha kindlaks, kas kokkupõrkeoht on olemas. Vähimagi kahtluse korral tuleb lugeda, et selline oht on olemas.

b) Paigaldatud ja töötavat radarit tuleb kasutada otstarbekohaselt, sealhulgas kasutada kaugvaatlusskaalasid, et saada aegsasti teavet kokkupõrkeohu kohta, ning radarplanšetti või avastatud objektide samaväärset süstemaatilist jälgimist.



c) Nappide andmete, eelkõige nappide radariandmete põhjal ei tohi teha järeldusi.

d) Kokkupõrkeohtu hindamisel tuleb muu hulgas arvesse võtta järgmist:

I) kokkupõrkeoht tuleb lugeda olemasolevaks, kui peiling lähenevale laevale märgatavalt ei muutu;

II) mõnikord võib niisugune oht esineda isegi siis, kui peiling märgatavalt muutub, eriti juhul, kui lähenetakse väga suurele laevale või puksiirkaravanile või kui lähenev laev on vahetus läheduses.

Reegel 8. Tegevus kokkupõrke vältimiseks

a) Tegevus kokkupõrke vältimiseks peab olema vastavuses käesoleva osa reeglitega ning kui asjaolud lubavad, tuleb seda teha kindlalt, õigel ajal ja järgides head merepraktikat.

b) Kursi ja/või kiiruse muutmine kokkupõrke vältimiseks peab juhul, kui asjaolud lubavad, olema piisavalt suur, et see oleks hõlpsasti märgatav teiselt laevalt visuaalselt või radariga; väikesi, üksteisele järgnevaid kursi- ja/või kiirusemuudatusi tuleb vältida.

c) Kui vaba veeala on piisavalt, võib ainuüksi kursi muutmine olla tõhusaim tegevus laevade ohtliku lähenemise vältimiseks tingimusel, et seda tehakse aegsasti, et see on märgatav ega põhjusta uut ohtliku lähenemise olukorda.

d) Teise laevaga kokkupõrget vältiv tegevus peab kindlustama lahknemise ohutul kaugusel. Tegevuse tõhusust tuleb hoolikalt jälgida niikaua, kui teisest laevast on lõplikult ja ohutult lahknetud.

e) Kui on vaja vältida kokkupõrget või varuda aega olukorra hindamiseks, peab laev vähendama kiirust või peatuma, seisates jõuajami või andes tagasikäigu.

f) **I)** Laev, mis käesolevate reeglite kohaselt ei tohi takistada teise laeva läbisõitu või ohutut möödumist, peab juhul, kui asjaolud nõuavad, tegutsema aegsasti



nii, et võimaldada teisele laevale ohutuks möödumiseks küllaldane veeala.

II) Laev, mis ei tohi takistada teise laeva läbisõitu või ohutut möödumist, ei vabane sellest kohustusest ka juhul, kui läheneb teisele laevale nii, et tekib kokkupõrkeoht, ja peab arvestama, et see tegevus vastab käesoleva osa reeglitele.

III) Kui kaks laeva lähenevad teineteisele nii, et tekib kokkupõrkeoht, on laev, mille liikumist ei tohi takistada, kohustatud täielikult kinni pidama käesoleva osa reeglitest.

Reegel 9. Kitsused

a) Piki kitsust või faarvaatrit sõitev laev peab hoiduma parema parda poole jääva kitsuse või faarvaatri välisäärele nii lähedale, kui on ohutu ja võimalik.

b) Alla 20 meetri pikkune laev või purjelaev ei tohi takistada niisuguse laeva läbisõitu, mis saab ohutult sõita ainult kitsuse või faarvaatri piires.

c) Kalapüügiga tegelev laev ei tohi takistada ühtegi teist kitsuses või faarvaatris sõitvat laeva.

d) Laev ei tohi ületada kitsust või faarvaatrit, kui see takistab niisuguse laeva liikumist, mis saab ohutult sõita ainult kitsuse või faarvaatri piires. Kui viimasena nimetatud laeval tekib kahtlus kitsust või faarvaatrit ületava laeva kavatsuste suhtes, võib ta kasutada reegli 34 punktis *d* ettenähtud helisignaali.

e) **I)** Kui kitsuses või faarvaatris on möödasõit võimalik üksnes siis, kui möödasõidetav laev peab ohutu möödumise võimaldamiseks võtma asjakohaseid meetmeid, tuleb mööda sõita kavatseval laeval anda oma kavatsusest märku **reegli 34 punkti C alapunktis I (--. või ---.)** ettenähtud helisignaali. Nõusolekuks peab möödasõidetav laev andma **reegli 34 punkti C alapunktis II (-.-.)** ettenähtud helisignaali ja tegutsema nii, et ohutu möödasõit oleks võimalik. Kahtluse korral võib ta anda **reegli 34 punktis d (. . . .)** ettenähtud helisignaali.



II) Käesolev reegel ei vabasta möödasõitvat laeva reegli 13 sätestatud kohustusest.

f) Laev, mis läheneb kitsuse või faarvaatri käänakule või alale, kus teiste laevade nägemine võib mõne takistuse tõttu olla varjatud, peab edasisõidul olema eriti tähelepanelik ja ettevaatlik ning andma reegli 34 punktis e ettenähtud helisignaali.

g) Kui asjaolud lubavad, tuleb kõikidel laevadel vältida ankrusse jäämist kitsuses.

Reegel 10. Liikluseraldusskeemid

a) Käesolevat reeglit kohaldatakse organisatsiooni kehtestatud liikluseraldusskeemides ning see ei vabasta ühtki laeva teistest reeglitest tulenevatest kohustustest.

b) Liikluseraldusskeemi kasutatav laev peab:

I) sõitma asjakohasel sõidurajal seal kehtestatud liikluse üldsuunas;

II) hoiduma võimalikult kaugelt liikluseraldusjoonest või -vööndist;

III) üldjuhul sõitma sõidurajale või lahkuma sellelt raja otstes; kuid kui laev sõidab sõidurajale või lahkub sealt ükskõik kummast küljest, peab ta seda tegema liikluse üldsuuna suhtes võimalikult väikese nurga all.

c) Võimaluse korral peab laev hoiduma sõiduradade ületamisest; kuid kui see on vältimatu, siis peab ta seda tegema kursiga, mis on liikluse üldsuunaga võimalikult risti.

d) **I)** Laev ei tohi kasutada rannasõiduala, kui ta saab ohutult kasutada lähedase liikluseraldusskeemi ettenähtud sõidurada. Rannasõiduala võivad siiski kasutada alla 20 meetri pikkused laevad, purjelaevad ja kalapüügiga tegelevad laevad.

II) Olenemata **punkti d alapunkti I** sätetest võib laev rannasõiduala kasutada sadamasse sisenemiseks või sealt väljumiseks, suundudes mererajatise,



lootsijaama või muu rannasõidualas asuva koha juurde või sealt lahkudes, või selleks, et vältida otsest ohtu.

e) Laev, mis ei ületa sõidurada, ei sõida sõidurajale ega lahku sealt, ei tohi üldjuhul siseneda eraldusvööndisse ega ületada eraldusjoont, välja arvatud:

I) hädaolukorras otsese ohu vältimiseks;

II) kalapüügiks eraldusvööndis.

f) Liikluseraldusskeemi otste läheduses peab laev sõitma eriti ettevaatlikult.

g) Võimaluse korral peab laev vältima ankrusse jäämist liikluseraldusskeemis või selle otste läheduses.

h) Laev, mis ei kasuta liikluseraldusskeemi, peab hoiduma sellest võimalikult eemale.

i) Kalapüügiga tegelev laev ei tohi takistada sõidurada kasutatavat laeva.

j) Alla 20 meetri pikkune laev või purjelaev ei tohi takistada sõidurada kasutava jõuajamiga laeva ohutut liikumist.

k) Piiratud manööverdusvõimega laev, mis teeb liikluseraldusskeemis meresõiduohutust tagavaid töid, on vabastatud käesoleva reegli nõuete järgimisest nende tööde tegemiseks vajalikus ulatuses.

l) Piiratud manööverdusvõimega laev, mis tegeleb liikluseraldusskeemis allveekaabli paigaldamise, hoolduse või väljatõstmisega, on vabastatud käesoleva reegli nõuete järgimisest nende tööde tegemiseks vajalikus ulatuses.

II jagu. Laevasõit üksteise nähtavuses

Reegel 11. Kohaldamine

Käesoleva jao reegleid kohaldatakse laevadele, mis sõidavad üksteise nähtavuses.



Reegel 12. Purjelaevad

a) Kui kaks purjelaeva lähenevad teineteisele nii, et tekib kokkupõrkeoht, peab üks neist andma teisele teed järgmiselt:

I) kui laevad sõidavad eri halsil, peab teisele laevale **teed andma vasakul halsil liikuv laev**;

II) kui laevad sõidavad samal halsil, **peab pealtnuulelaev teed andma altnuulelaevale**;

III) kui **vasakul** halsil liikuv laev näeb **pealtnuuleküljel** teist laeva ega suuda täpselt kindlaks teha, kas teine laev sõidab vasakul või paremal halsil, **peab ta sellele laevale teed andma**.

b) Käesoleva reegli kohaldamisel loetakse pealtnuuleküljeks selle parda vastaskülge, kus asub suurpuri, või kui tegemist on raapurjestusega laevaga, selle parda vastaskülge, kus asub suurim pikipuri.

Reegel 13. Möödasoit

a) Olenemata B osa I ja II jao reeglite sätetest peab teisest laevast mööda sõitev laev hoiduma kõrvale möödasoidetava laeva teelt.

b) Möödasoitvaks loetakse laeva, mis läheneb teisele laevale suunast, mis on rohkem kui $22,5^\circ$ tagapool selle traaversit, seega on möödasoitva laeva asend möödasoidetava laeva suhtes niisugune, et öösel on võimalik näha ainult möödasoidetava laeva ahtrituld, kuid mitte kumbagi pardatuld.

c) Kui laeval tekib kahtlus, kas ta on möödasoitev laev või mitte, tuleb eeldada, et ta on möödasoitev laev, ja tegutseda selle kohaselt.

d) Kahe laeva omavahelise asetuse hilisem muutus ei tee möödasoitvat laeva käesolevate reeglite mõistes lõikuva kursiga sõitvaks laevaks ega vabasta teda



kohustusest hoiduda kõrvale möödasõidetava laeva teelt niikaua, kui ta on lõplikult ja ohutult möödunud.

Reegel 14. Vastaskurssidel lähenemine

a) Kui kaks jõuajamiga laeva lähenevad teineteisele **vastaskurssidel** või vastaskurssidele lähedastel kurssidel nii, et tekib kokkupõrkeoht, **peab kumbki laev muutma oma kurssi paremale**, et lahkned a teineteisest vasakute parrastega.

b) Niisugune olukord loetakse olevat juhul, kui laev näeb teist laeva otse ees või peaaegu otse ees ja öösel teise laeva topitulesid ühel sirgel või peaaegu ühel sirgel ja/või mõlemat pardatuld, päeval aga näeb teist laeva sellele vastava nurga all.

c) Kui laeval tekib kahtlus, kas selline olukord on olemas, tuleb eeldada, et on, ja tegutseda selle kohaselt.

Reegel 15. Lõikuvatel kurssidel lähenemine

Kui kaks jõuajamiga laeva lähenevad teineteisele lõikuvatel kurssidel nii, et tekib kokkupõrkeoht, peab teed andma laev, mille paremale pardale teine laev jääb, ja kui asjaolud võimaldavad, vältima läbisõitu teise laeva eest.

Reegel 16. Teed andva laeva tegevus

Laev, mis on kohustatud andma teed teisele laevale, peab tegutsema võimalikult aegsasti ja tõhusalt, et teisest laevast ohutult lahkned a.

Reegel 17. Teeõigusega laeva tegevus

a) **I)** Kui kahest laevast üks on kohustatud teisele teed andma, peab teine laev säilitama oma kursi ja kiiruse.

II) Kui viimasena nimetatud laevale on ilmne, et teed andma kohustatud laev



ei tegutse käesolevate reeglite kohaselt, võib ta kokkupõrke vältimiseks sooritada manöövri ise.

b) Kui laev, mis peab säilitama oma kursi ja kiiruse, satub mingil põhjusel teisele laevale nii lähedale, et kokkupõrget ei ole võimalik vältida üksnes teed andma kohustatud laeva tegevusega, peab ta tegutsema nii, et sobivaimal viisil vältida kokkupõrget.

c) Jõuajamiga laev, mis lõikuvate kursside olukorras tegutseb käesoleva reegli punkti a alapunkti ii sätete kohaselt, et vältida kokkupõrget teise jõuajamiga laevaga, ei tohi võimaluse korral muuta kurssi vasakule, temast vasakul asuva laeva poole.

d) Käesolev reegel ei vabasta teed andma kohustatud laeva kohustusest anda teed.

Reegel 18. Laevade vastastikused kohustused

Kui reeglid 9, 10 ja 13 ei nõua teisiti:

a) Käigus olev jõuajamiga laev peab andma teed:

- I)** juhitevuse kaotanud laevale;
- II)** piiratud manööverdusvõimega laevale;
- III)** kalapüügiga tegelevale laevale;
- IV)** purjelaevale.

b) Purjelaev peab andma teed:

- I)** juhitevuse kaotanud laevale;
- II)** piiratud manööverdusvõimega laevale;
- III)** kalapüügiga tegelevale laevale.

c) Käigus olev kalapüügiga tegelev laev peab võimalusel andma teed:



- I)** juhitevuse kaotanud laevale;
- II)** piiratud manööverdusvõimega laevale.

- d)** **I) Iga laev**, välja arvatud juhitevuse kaotanud laev ja piiratud manööverdusvõimega laev, peab võimaluse korral hoiduma takistamast **reeglis 28 ettenähtud** signaale näitava **süviselt piiratud laeva ohutut möödumist**.
- II)** Süviselt piiratud laev peab sõitma eriti ettevaatlikult, võttes arvesse oma eriseisundit.
- e)** Veepinnal olev vesilennuk peab üldjuhul hoiduma kõikidest laevadest eemale ning mitte takistama nende liikumist. Kokkupõrkeohu korral peab vesilennuk siiski järgima käesoleva osa reegleid.
- f)** **I)** Lendlaev peab lendu tõustes, vette laskudes ja veepinna lähedal lennates hoiduma kõikidest teistest laevadest eemale ning mitte takistama nende liikumist.
- II)** Veepinnal liikuv lendlaev peab järgima käesoleva osa reegleid nagu jõuajamiga laev.

III jagu. Laevasõit piiratud nähtavusega

Reegel 19. Laevasõit piiratud nähtavusega

- a)** Käesolevat reeglit kohaldatakse piiratud nähtavusega alal või selle läheduses sõitvatele laevadele, mis ei ole üksteisele nähtavad.
- b)** Laev peab sõitma valitsevates oludes ja piiratud nähtavuse tingimustes sobiva ohutu kiirusega. Jõuajamiga laeva masinad peavad olema valmis viivitamatuks manöövriks.
- c)** Laev peab käesoleva osa I jao reegleid järgides arvestama valitsevaid olusid ja piiratud nähtavuse tingimusi.



d) Laev, mis avastab teise laeva üksnes radariga, peab kindlaks tegema, kas laevad on ohtlikult lähenemas ja/või kas kokkupõrkeoht on olemas. Kui see on nii, peab ta aegsasti tegutsema ohu vältimiseks; kui sellega kaasneb kursimuutus, tuleb võimalusel vältida:

I) kursi muutmist vasakule, kui teine laev on eespool traaversit, välja arvatud juhul, kui ollakse möödasõidul;

II) kursi muutmist traaversis või sellest tagapool asuva laeva poole.

e) Välja arvatud juhul, kui on kindlaks tehtud, et kokkupõrkeohtu ei ole, peab laev, mis kuuleb teise laeva udusignaali ilmselt eespool traaversit või mis ei suuda vältida ohtlikku lähenemist eespool traaversit asuvale laevale, vähendada kiiruse kõige väiksemaks, mis võimaldab laeval kursil püsida. Kui vaja, peab laev täielikult peatuma ja igal juhul edasi sõitma äärmiselt ettevaatlikult, kuni kokkupõrkeoht on möödas.

C osa. TULED JA MÄRGID

Reegel 20. Kohaldamine

a) Käesoleva osa reegleid tuleb järgida iga ilmaga.

b) Tulesid käsitlevaid reegleid tuleb järgida päikeseloojangust päikesetõusuni ja selle ajavahemiku jooksul ei tohi kanda muid tulesid, välja arvatud tuled, mida ei ole võimalik ekslikult pidada käesolevate reeglitega nõutud tuledeks, või tuled, mis ei halvenda nende nähtavust ega eriomadusi ega häiri nõuetekohast vaatlust.

c) Käesolevates reeglites ettenähtud tulesid, kui neid kantakse, tuleb piiratud nähtavuse korral kanda ka päikesetõusust päikeseloojanguni ning neid võib kanda kõikides muudes oludes, kui seda peetakse vajalikuks.

d) Märke käsitlevaid reegleid tuleb järgida päeval.



e) Käesolevates reeglites ettenähtud tuled ja märgid peavad vastama eeskirja I lisa nõuetele.

Reegel 21. Mõisted

a) **Topituli** – laeva pikitasandil paiknev valge tuli, mis valgustab katkematult **225°** horisondikaart vöörist kuni 22,5° traaversist tahapoole mõlemal pool laeva.

b) **Pardatuled** – roheline tuli paremas pardas ja punane tuli vasakus pardas, mis mõlemad valgustavad katkematult **112,5°** horisondikaart vöörist kuni 22,5° vastava parda traaversist tahapoole. Alla 20 meetri pikkusel laeval võib pardatuled koondada laeva pikitasandil paiknevasse ühte laternasse.

c) **Ahtrituli** – laeva ahtrile võimalikult lähedal paiknev valge tuli, mis valgustab katkematult **135°** horisondikaart otse ahtrist 67,5° kummagi parda poole.

d) **Puksiirtuli** – kollane tuli, millel on samad omadused kui käesoleva reegli punktis c kirjeldatud ahtritulel. (**135°**)

e) **Ringtuli** – tuli, mis valgustab katkematult **360°** horisondikaart.

f) **Plinktuli** – korrapäraselt plinkiv tuli sagedusega 120 või rohkem plinki minutis.

Reegel 22. Tulede nähtavus

Käesolevates reeglites ettenähtud tulede valgustugevus peab vastama eeskirja I lisa punkti 8 kirjeldusele ja tagama nähtavuse vähemalt järgmises ulatuses:

a) Laeval pikkusega 50 meetrit või enam:

topituli – 6 miili;

pardatuli – 3 miili;

ahtrituli – 3 miili;

puksiirtuli – 3 miili;

valge, punane, roheline või kollane ringtuli – 3 miili.



b) Laeval pikkusega vähemalt 12 meetrit, kuid alla 50 meetri:

topituli – 5 miili, kuid alla 20 meetri pikkustel laevadel – 3 miili;

pardatuli – 2 miili;

ahtrituli – 2 miili;

puksiirtuli – 2 miili;

valge, punane, roheline või kollane ringtuli – 2 miili.

c) Laeval pikkusega alla 12 meetri:

topituli – 2 miili;

pardatuli – 1 miil;

ahtrituli – 2 miili;

puksiirtuli – 2 miili;

valge, punane, roheline või kollane ringtuli – 2 miili.

d) Raskesti märgataval, veepinnatasa pukseeritaval laeval või objektil:

valge ringtuli – 3 miili.

Reegel 23. Käigus olevate jõuajamiga laevade tuled

a) Käigus olev jõuajamiga laev peab kandma järgmisi tulesid:

I) topituld eesosas;

II) teist topituld eesmisest tagapool ja kõrgemal; **alla 50 meetri pikkune laev ei ole kohustatud seda tuld kandma, kuid võib seda teha;**

III) pardatulesid;

IV) ahtrituld.

b) Hõljuklaev peab veeväljasurveta režiimil liikudes lisaks käesoleva reegli punktis a ettenähtud tuledele kandma ka kollast plinkivat ringtuld.

c) Lendlaev peab ainult lendutõusmisel, vettelaskumisel ja veepinna lähedal lennates kandma lisaks käesoleva reegli punktis a ettenähtud tuledele tugevat punast plinkivat ringtuld.



- d) **I)** Alla **12** meetri pikkune jõuajamiga laev võib käesoleva reegli punktis a ettenähtud tulede **asemel kanda valget ringtuld ja pardatulesid**;
- II)** alla **7** meetri pikkune jõuajamiga laev, mille suurim kiirus ei ületa **7** sõlme, võib käesoleva reegli punktis a ettenähtud tulede asemel kanda valget ringtuld ja võimalusel ka pardatulesid;
- III)** alla **12** meetri pikkusel jõuajamiga laeval võib topituli või valge ringtuli olla laeva pikitasandilt kõrvale nihutatud, kui nende paigutamine pikitasandile ei ole võimalik, tingimusel et pardatuled on koondatud ühte laternasse, mis paikneb laeva pikitasandil või võimalikult lähedal samale pikitasandile, millel paikneb topituli või valge ringtuli.

Reegel 24. Pukseerimine ja tõukamine

- a) Pukseeriv jõuajamiga laev peab kandma:

- I)** reegli 23 punkti a alapunktis *I* või *II* ettenähtud tule asemel **kaht** vertikaalselt paiknevat **topituld**. Kui puksiirkaravani pikkus, mõõdetuna puksiirilaeva ahtrist pukseeritava laeva ahtrini ületab 200 meetrit, **siis kolme** sellist vertikaalselt paiknevat **tuld**;
- II)** pardatulesid;
- III) ahtrituld;**
- IV) puksiirtuld** vertikaalselt **ahtritule kohal;**
- V)** kui puksiirkaravani pikkus ületab 200 meetrit, siis rombikujulist märki nähtavaimas kohas.

- b) Kui tõukurlaev ja tõugatav laev on jäigalt ühendatud nii, et nad moodustavad liitlaeva, loetakse nad jõuajamiga laevaks, mis peab kandma reeglis 23 ettenähtud tulesid.

- c) Välja arvatud liitlaev, peab jõuajamiga laev, mis tõukab või pukseerib pardati teist laeva, kandma järgmisi tulesid:



- I)** reegli 23 punkti *a* alapunktis *I* või *II* ettenähtud tule asemel kaht vertikaalselt paiknevat topituld;
- II)** pardatulesid;
- III)** ahtrituld.
- d)** Jõuajamiga laev, millele kohaldatakse käesoleva reegli punkti *a* või *c*, peab järgima ka reegli 23 punkti *a* alapunkti *II* nõudeid.
- e)** Pukseeritav laev või objekt, välja arvatud käesoleva reegli punktis *g* nimetatud, peab kandma:
- I)** pardatulesid;
- II)** ahtrituld;
- III)** kui puksiirkaravani pikkus ületab 200 meetrit, rombikujulist märki nähtavaimas kohas.
- f)** Eeldusel, et mitu pardati pukseeritavat laeva või tõugatav laevade rühm peab kandma tulesid nagu üks laev,
- I)** peab tõugatav laev, mis ei ole osa liitlaevast, kandma vööriosas pardatulesid;
- II)** peab pardati pukseeritav laev kandma ahtrituld ja vööriosas pardatulesid.
- g)** Raskesti märgatav, veepinnatasa pukseeritav laev või objekt või niisuguste laevade või objektide kogum peab kandma:
- I)** kui selle laius on alla 25 meetri, üht valget ringtuld ees või eesotsa lähedal ja üht valget ringtuld taga või tagaotsa lähedal, kuid pukseeritavad mahutid ei pea näitama tuld ees või eesotsa lähedal;
- II)** kui selle laius on vähemalt 25 meetrit, kaht täiendavat valget ringtuld külgäärtel või nende lähedal;
- III)** kui selle pikkus ületab 100 meetrit, täiendavaid valgeid ringtulesid alapunktides *I* ja *II* ettenähtud tulede vahel nii, et tulede vahekaugus ei ületa



100 meetrit;

IV) rombikujulist märki viimase pukseeritava laeva või objekti ahtripoolseimas otsas või selle lähedal ning kui puksiirkaravani pikkus ületab 200 meetrit, täiendavat rombikujulist märki nähtavaimas kohas võimalikult eesotsas.

h) Kui pukseeritaval laeval või objektil ei ole mingil kaalukal põhjusel võimalik kanda käesoleva reegli punktis *e* või *g* ettenähtud tulesid või märke, tuleb võtta kõik võimalikud meetmed pukseeritava laeva või objekti valgustamiseks või vähemalt näidata niisuguse laeva või objekti olemaolu.

i) Kui laeval, mis harilikult ei tee pukseerimistoiminguid, ei ole mingil kaalukal põhjusel võimalik kanda käesoleva reegli punktis *a* või *c* ettenähtud tulesid, siis selline laev, mis pukseerib hädasolevat või muud abivajavat laeva, ei pea neid tulesid kandma. Puksiirlaeva ja pukseeritava laeva vahelise seose näitamiseks tuleb reegli 36 nõuete kohaselt võtta kõik võimalikud meetmed, eelkõige valgustada puksiirtrossi.

Reegel 25. Käigus olevad purjelaevad ja sõudepaadid

a) Käigus olev purjelaev peab kandma:

I) pardatulesid;

II) ahtrituld.

b) Alla 20 meetri pikkusel purjelaeval võivad käesoleva reegli punktis *a* ettenähtud tuled olla **koondatud ühte laternasse mastitopis** või selle lähedal nähtavaimas kohas.

c) Käigus olev purjelaev võib lisaks käesoleva reegli punktis *a* ettenähtud tudele kanda mastitopis või selle lähedal nähtavaimas kohas kaht vertikaalselt paiknevat ringtuld, millest ülemine on punane ja alumine roheline, kuid neid tulesid ei või kanda koos käesoleva reegli punkti *b* kohaselt lubatud koondlaternaga.



- d)** **I)** Purjelaev pikkusega alla 7 meetri peab võimalusel kandma käesoleva reegli punktis *a* või *b* ettenähtud tulesid, kuid kui ta neid ei kanna, peab laeval olema käepärast taskulamp või süüdatud valge tulega latern, mida tuleb kokkupõrke vältimiseks aegsasti näidata.
- II)** Sõudepaat võib kanda käesolevas reeglis purjelaevade jaoks ettenähtud tulesid, kuid kui ta neid ei kanna, peab paadis olema käepärast taskulamp või süüdatud valge tulega latern, mida tuleb kokkupõrke vältimiseks aegsasti näidata.
- e)** Laev, mis liigub nii purjede kui ka jõuajami abil, peab vööriosas nähtavaimas kohas kandma koonusekujulist märki tipuga allapoole.

Reegel 26. Kalalaevad

- a)** Kalapüügiga tegelev laev peab nii käigus kui ka ankrus olles kandma ainult käesolevas reeglis ettenähtud tulesid ja märke.
- b)** Traaliv laev, st laev, mis veab traali või muud püügivahendit, peab kandma:
- I)** kaht vertikaalselt paiknevat ringtuld, millest ülemine on roheline ja alumine valge, või märki, mis koosneb kahest vertikaalselt paiknevast koonusest tippudega vastakuti;
 - II)** topituld rohelisest ringtulest tagapool ja kõrgemal; alla 50 meetri pikkune laev ei ole kohustatud seda tuld kandma, kuid võib seda teha;
 - III)** vees edasi liikudes lisaks käesolevas punktis ettenähtud tuledele pardatulesid ja ahtrituld.
- c)** Kalapüügiga tegelev laev, välja arvatud traaliv laev, peab kandma:
- I)** kaht vertikaalselt paiknevat ringtuld, millest ülemine on punane ja alumine valge, või märki, mis koosneb kahest vertikaalselt paiknevast koonusest tippudega vastakuti;
 - II)** kui väljalastud püügivahendid ulatuvad horisontaalselt laevast kaugemale



kui 150 meetrit, siis püügivahendite suunas valget ringtuld või koonust tipuga ülespidi;

III) vees edasi liikudes lisaks käesolevas punktis ettenähtud tuledele pardatulesid ja ahtrituld.

d) Eeskirja II lisas kirjeldatud täiendavaid signaale kohaldatakse kalapüügiga tegelevale laevale, mis asub teiste kalapüügiga tegelevate laevade vahetus läheduses.

e) Kui laev ei tegele kalapüügiga, ei tohi ta kanda käesolevas reeglis ettenähtud tulesid või märke, vaid ainult neid tulesid ja märke, mis on ette nähtud vastava pikkusega laevale.

Reegel 27. Juhitavuse kaotanud või piiratud manööverdusvõimega laevad

a) Juhitavuse kaotanud laev peab kandma:

I) kaht vertikaalselt paiknevat punast ringtuld nähtavaimas kohas;

II) kaht vertikaalselt paiknevat kera või kerasarnast märki nähtavaimas kohas;

III) vees edasi liikudes lisaks käesolevas punktis ettenähtud tuledele pardatulesid ja ahtrituld.

b) Piiratud manööverdusvõimega laev, välja arvatud miinitõrjetoid tegev laev, peab kandma:

I) kolme vertikaalselt paiknevat ringtuld nähtavaimas kohas. Neist ülemine ja alumine tuli peavad olema punased ja keskmine valge;

II) kolme vertikaalselt paiknevat märki nähtavaimas kohas. Neist ülemine ja alumine märk peavad olema kerad ja keskmine romb;

III) vees edasi liikudes lisaks alapunktis i ettenähtud tuledele topituld või -tulesid, pardatulesid ja ahtrituld;

IV) ankrus olles lisaks alapunktides i ja ii ettenähtud tuledele ja märkidele reeglis 30 ettenähtud tuld, tulesid või märki.



c) Jõuajamiga laev, mis pukseerib nii, et puksiirlaeva ja pukseeritava võime kurssi muuta on oluliselt piiratud, peab lisaks reegli 24 punktis *a* ettenähtud tuledele või märkidele kandma käesoleva reegli punkti *b* alapunktides *i* ja *ii* ettenähtud tulesid ja märke.

d) Süvendus- või allveetöid tegev laev, mille manööverdusvõime on piiratud, peab kandma käesoleva reegli punkti *b* alapunktides *i*, *ii* ja *iii* ettenähtud tulesid ja märke ning takistuse korral lisaks:

I) kaht vertikaalselt paiknevat punast ringtuld või kaht kera, et näidata, kumma parda pool takistus asub;

II) kaht vertikaalselt paiknevat rohelist ringtuld või kaht rombi, et näidata, kumma parda poolt teine laev võib mööduda;

III) ankrus olles reeglis 30 ettenähtud tulede ja märgi asemel käesolevas punktis ettenähtud tulesid või märki.

e) Kui tuukritöödega tegeleva laeva mõõtmete tõttu ei ole võimalik kanda kõiki käesoleva reegli punktis *d* ettenähtud tulesid ja märke, peab laev kandma:

I) kolme vertikaalselt paiknevat ringtuld nähtavaimas kohas. Neist ülemine ja alumine tuli peavad olema punased ja keskmine valge;

II) rahvusvahelise signaalkoodi lipu «A» jäika koopiat, mille kõrgus on vähemalt 1 meeter. Lipu ringnähtavuse tagamiseks tuleb võtta meetmeid.

f) Miinitõrjetöid tegev laev peab lisaks reeglis 23 jõuajamiga laeva jaoks ettenähtud tuledele või reeglis 30 ankrus oleva laeva jaoks ettenähtud tuledele või märgile kandma kolme rohelist ringtuld või kolme kera. Üks nimetatud tuledest või märkidest peab olema eesmastitopi lähedal ja üks eesmasti raa kummaski otsas. Nimetatud tuled või märgid näitavad, et teisel laeval on ohtlik tulla miinitõrjetöid tegevale laevale lähemale kui 1000 meetrit.

g) Alla 12 meetri pikkused laevad, välja arvatud tuukritöödega tegelevad laevad, ei ole kohustatud kandma käesolevas reeglis ettenähtud tulesid ja märke.



h) Käesolevas reeglis ettenähtud signaalid ei ole mõeldud hädasolevale ja abivajavale laevadele. Sellised signaalid on sätestatud eeskirja IV lisas.

Reegel 28. Süviselt piiratud laevad

Süviselt piiratud laev võib lisaks reeglis 23 jõuajamiga laeva jaoks ettenähtud tuledele kanda nähtavaimas kohas kolme vertikaalselt paiknevat punast ringtuld või silindrit.

Reegel 29. Lootsilaevad

a) Lootsivahis laev peab kandma:

- I)** mastitopis või selle lähedal kaht vertikaalselt paiknevat ringtuld, millest ülemine on valge ja alumine punane;
- II)** käigus olles lisaks pardatulesid ja ahtrituld;
- III)** ankrus olles lisaks alapunktis *i* ettenähtud tuledele reeglis 30 ankrus olevale laevale ettenähtud tuld, tulesid või märki.

b) Kui lootsilaev ei ole lootsivahis, peab ta kandma tulesid või märke, mis on ette nähtud sama pikkusega laevale.

Reegel 30. Ankrus ja madalikul olevad laevad

a) Ankrus seisev laev peab nähtavaimas kohas kandma:

- I)** vööris valget ringtuld või üht kera;
- II)** ahtris või selle lähedal ning alapunktis *i* ettenähtud tulest madalamal valget ringtuld.

b) Alla 50 meetri pikkune laev võib käesoleva reegli punktis *a* ettenähtud tulede asemel kanda nähtavaimas kohas valget ringtuld.

c) Ankrus seisev laev võib ja vähemalt 100 meetri pikkune laev peab kasutama ka olemasolevaid töövalgusteid või samaväärseid tulesid oma tekkide valgustamiseks.



d) Madalikul olev laev peab kandma käesoleva reegli punktis *a* või *b* ettenähtud tulesid ja lisaks nähtavaimas kohas:

I) kaht vertikaalselt paiknevat punast ringtuld;

II) kolme vertikaalselt paiknevat kera.

e) Alla 7 meetri pikkune laev, mis on ankrus väljaspool kitsust, faarvaatrit, ankruala või nende lähedal või väljaspool ala, kus tavaliselt sõidavad teised laevad, ei ole kohustatud kandma käesoleva reegli punktides *a* ja *b* ettenähtud tulesid või märke.

f) Alla 12 meetri pikkune laev, mis on madalikul, ei ole kohustatud kandma käesoleva reegli punkti *d* alapunktides *I* ja *II* ettenähtud tulesid või märke.

Reegel 31. Vesilennukid

Kui vesilennukil või lendlaeval ei ole võimalik kanda tulesid ja märke nii, nagu käesoleva osa reeglites on nende omaduste ja asukoha kohta ette nähtud, peab ta kandma tulesid ja märke, mille omadused ja asukoht on võimalikult nõuetelähedased.

D osa. HELI- JA VALGUSSIGNAALID

Reegel 32. Mõisted

a) *Vile* – igasugune helisignaalseade, millega on võimalik tekitada ettenähtud helisid ning mis vastab eeskirja III lisas esitatud tehnilistele nõuetele.

b) *Lühike heli* - umbes üks sekund kestev heli.

c) *Pikk heli* – neli kuni kuus sekundit kestev heli.

Reegel 33. Helisignaalseadmed



a) Laeval pikkusega 12 meetrit või enam peab olema vile, laeval pikkusega 20 meetrit või enam peab lisaks vilele olema signaalkell ja laeval pikkusega 100 meetrit või enam peab lisaks olema gong, mille kõla ja heli ei ole võimalik segi ajada signaalkella kõla ja heliga. Vile, signaalkell ja gong peavad vastama eeskirja III lisas esitatud tehnilistele nõuetele. Signaalkella või gongi või mõlema võib asendada muude seadmetega, millel on samad heliomadused, tingimusel, et nõutavaid signaale on alati võimalik anda käsitsi.

b) Alla 12 meetri pikkusel laeval ei pea olema käesoleva reegli punktis *a* ettenähtud helisignaalseadmeid, kuid kui tal neid ei ole, peavad tal olema muud vahendid tõhusa helisignaali andmiseks.

Reegel 34. Manööver- ja hoiatussignaalid

a) Kui laevad on üksteisele nähtavad, peab käigus olev jõuajamiga laev, mis manööverdab käesolevate reeglitega lubatud või nõutud viisil, näitama seda järgmiste vilesignaalidega:

üks lühike heli – *«ma muudan oma kurssi paremale»;*

kaks lühikest heli – *«ma muudan oma kurssi vasakule»;*

kolm lühikest heli – *«minu käiturid töötavad tagasikäigul».*

b) Laev võib käesoleva reegli punktis *a* ettenähtud vilesignaale täiendada valgussignaalidega, mida korratakse vastavalt vajadusele manöövri sooritamise ajal:

I) valgussignaalidel on järgmine tähendus:

üks plink – *«ma muudan oma kurssi paremale»;*

kaks plinki – *«ma muudan oma kurssi vasakule»;*

kolm plinki – *«minu käiturid töötavad tagasikäigul»;*

II) iga plink peab kestma umbes ühe sekundi, plinkide vahe on umbes üks sekund ja järjestikuste signaalide vahe vähemalt kümme sekundit;



III) kui valgussignaalide andmiseks on paigaldatud tuli, siis peab see olema valge ringtuli, mis on nähtav vähemalt 5 miili ulatuses ja vastab eeskirja I lisa nõuetele.

c) Kui laevad on üksteisele nähtavad kitsuses või faarvaatris:

I) peab teisest laevast mööda sõita kavatsev laev reegli 9 punkti e alapunkt *i* kohaselt näitama oma kavatsust järgmiste vilesignaalidega:

kaks pikka heli ja üks lühike heli – *«ma kavatsen mööda sõita teist paremalt poolt»;*

kaks pikka heli ja kaks lühikest heli – *«ma kavatsen mööda sõita teist vasakult poolt»*

II) laev, millest kavatsetakse mööda sõita, peab reegli 9 punkti e alapunkti *i* kohaselt näitama oma nõusolekut järgmise vilesignaaliga:
järjekorras üks pikk, üks lühike, üks pikk ja üks lühike heli.

d) Kui üksteisele nähtavad laevad lähenevad teineteisele ja üks laevadest ei saa mingil põhjusel aru teise kavatsustest või tegevusest või kahtleb, kas teise tegevus on piisav kokkupõrke vältimiseks, peab kahtlev laev viivitamata näitama oma kahtlust vähemalt *viie lühikese ja kiire vilesignaaliga*. Seda signaali võib täiendada vähemalt *viiest lühikesest kiirest plingist* koosneva valgussignaaliga.

e) Kui laev läheneb kitsuse või faarvaatri käänakule või kohale, kus teised laevad võivad mingi takistuse tõttu olla varjatud, peab ta andma *ühe pika vile*. Lähenev laev, mis võib olla käänaku või takistuse taga kuuldekauguses, peab sellele signaalile *vastama pika vilega*.

f) Kui viled on laeval paigaldatud teineteisest kaugemale kui 100 meetrit, kasutatakse manööver- ja hoiatussignaalide andmiseks ainult üht vilet.

Reegel 35. Helisignaalid piiratud nähtavuse korral

Piiratud nähtavusega alal või selle lähedal tuleb nii päeval kui ka öösel anda käesolevas reeglis ettenähtud signaale järgmiselt:



- a)** Vees edasi liikuv jõuajamiga laev peab vähemalt iga 2 minuti järel andma ühe pika vile.
- b)** Käigus olev jõuajamiga laev, mis on peatunud ega liigu vee suhtes edasi, peab vähemalt iga 2 minuti järel andma kaks järjestikust pikka vile, mille vahe on umbes 2 sekundit.
- c)** Juhitavuse kaotanud laev, piiratud manööverdusvõimega laev, süviselt piiratud laev, purjelaev, kalapüügiga tegelev laev ja teist laeva pukseeriv või tõukav laev peab käesoleva reegli punktides *a* või *b* ettenähtud signaalide asemel andma vähemalt iga 2 minuti järel kolm järjestikust vile, nimelt ühe pika ja seejärel kaks lühikest.
- d)** Kui kalapüügiga tegelev laev on ankrus ja kui piiratud manööverdusvõimega laev teeb oma töid ankrus, peab ta käesoleva reegli punktis *g* ettenähtud signaalide asemel andma selle reegli punktis *c* ettenähtud signaali.
- e)** Pukseeritav laev või kui pukseeritavaid laevu on mitu, siis puksiirkaravani viimane laev, kui see on mehitatud, peab andma vähemalt iga 2 minuti järel neli järjestikust vile, nimelt ühe pika ja seejärel kolm lühikest. Võimalusel tuleb see signaal anda vahetult pärast puksiirlaeva signaali.
- f)** Kui tõukurlaev ja tõugatav laev on jäigalt ühendatud nii, et nad moodustavad liitlaeva, loetakse nad jõuajamiga laevaks, mis peab andma käesoleva reegli punktis *a* või *b* ettenähtud signaale.
- g)** Ankrus olev laev peab vähemalt iga minuti järel umbes 5 sekundi jooksul pidevalt helistama signaalkella.

Laeval pikkusega 100 meetrit või enam tuleb helistada vööris signaalkella ja vahetult pärast signaalkella helistamist tuleb ahtris umbes 5 sekundi jooksul lüüa pidevalt gongi.

Ankrus olev laev võib lisaks anda kolm järjestikust vile, nimelt ühe lühikese, ühe pika ja ühe lühikese, et hoiatada lähenevat laeva oma asukohast ja kokkupõrke võimalikkusest.

- h)** Madalikul olev laev peab käesoleva reegli punkti *g* kohaselt helistama signaalkella ja kui nõutakse, lööma gongi ning lisaks andma eraldi kolm selget kellalööki vahetult enne ja



pärast pidevat kellahelistamist. Madalikul olev laev võib lisaks anda asjakohast vilesignaali.

i) Laev pikkusega 12 meetrit või enam, kuid alla 20 meetri ei ole kohustatud andma käesoleva reegli punktides *g* ja *h* ettenähtud kellasignaale. Kui ta seda ei tee, peab ta vähemalt iga 2 minuti järel andma muud tõhusat helisignaali.

j) Alla 12 meetri pikkune laev ei ole kohustatud andma eespool nimetatud signaale, kuid kui ta seda ei tee, peab ta vähemalt iga 2 minuti järel andma muud tõhusat helisignaali.

k) Kui lootsilaev on lootsivahis, võib ta lisaks käesoleva reegli punktides *a*, *b* või *g* ettenähtud signaalidele anda neljast lühikesest vilest koosneva tunnussignaali.

Reegel 36. Tähelepanusignaalid

Kui on vaja äratada teise laeva tähelepanu, võib laev anda valgus- või helisignaale, mida ei ole võimalik segi ajada muude käesolevates reeglites ettenähtud signaalidega, või suunata helgiheitja valgusvihu ohu poole nii, et see ei häiri ühtki teist laeva. Teise laeva tähelepanu äratamiseks kasutatav tuli peab olema selline, et seda ei ole võimalik segi ajada ühegi meremärgiga. Käesoleva reegli kohaldamisel tuleb vältida suure valgustugevusega varjutuvate või pöörlevate tulede, nagu sähvtulede kasutamist.

Reegel 37. Hädasignaalid

Kui laev on merehädas ja vajab abi, peab ta kasutama või näitama eeskirja IV lisas kirjeldatud signaale.

E osa. VABASTUSED

Reegel 38. Vabastused



Laev (või laevaklass), mille kiil on maha pandud või mis on samasuguses ehitusjärgus enne käesoleva eeskirja jõustumist, võib tingimusel, et ta täidab 1960. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja nõudeid, saada vabastuse järgmiste nõuete täitmisest:

- a)** Reeglis 22 ettenähtud ulatusega tulede paigaldamine – kuni neljaks aastaks alates eeskirja jõustumisest.
- b)** Eeskirja I lisa punktis 7 kirjeldatud värvuste tehnilistele nõuetele vastavate tulede paigaldamine – kuni neljaks aastaks alates eeskirja jõustumisest.
- c)** Tulede ümberpaigutamine seoses üleminekuga Inglise mõõdustikult meetermõõdustikule ja mõõtude ümardamine – alaline vabastus.
- d)** **I)** Topitulede ümberpaigutamine alla 150 meetri pikkustel laevadel seoses eeskirja I lisa punkti 3 punkti *a* nõuetega – alaline vabastus.
II) Topitulede ümberpaigutamine laevadel pikkusega 150 meetrit või enam seoses eeskirja I lisa punkti 3 alapunkti *a* nõuetega – kuni üheksaks aastaks alates eeskirja jõustumisest.
- e)** Topitulede ümberpaigutamine seoses eeskirja I lisa punkti 2 alapunkti *b* nõuetega – kuni üheksaks aastaks alates eeskirja jõustumisest.
- f)** Pardatulede ümberpaigutamine seoses eeskirja I lisa punkti 2 alapunkti *g* ja punkti 3 alapunkti *b* nõuetega – kuni üheksaks aastaks alates eeskirja jõustumisest.
- g)** Eeskirja III lisas ettenähtud nõuetest helisignaalseadmetele – kuni üheksaks aastaks alates eeskirja jõustumisest.
- h)** Ringtulede ümberpaigutamine seoses eeskirja I lisa punkti 9 alapunkti *b* nõuetega – alaline vabastus.



TULEDE JA MÄRKIDE PAIGUTUS JA TEHNILISED NÕUDED

1. Mõiste

Kõrgus laevakerest – kõrgus kõige ülemisest laustekist. Seda kõrgust mõõdetakse tule asukohast piki vertikaalsirget.

2. Tulede vertikaalne paigutus ja vahekaugus

a) Jõuajamiga laeval pikkusega 20 meetrit või enam peab topitulede paigutus olema järgmine:

- I)** eestopituli või kui kasutatakse ainult üht topituld, siis see tuli vähemalt 6 meetri kõrgusel laevakerest ja kui laeva laius on üle 6 meetri, siis sellisel kõrgusel laevakerest, mis ei ole laeva laiusest väiksem, kuid tuli ei pea olema kõrgemal kui 12 meetrit laevakerest;
- II)** kahe topitule kasutamisel peab tagumine olema eesmisest vähemalt 4,5 meetrit kõrgemal.

b) Jõuajamiga laevade topitulede vertikaalvahe peab olema selline, et normaaltrimmi korral võõrtäavist 1000 meetri kauguselt merepinnalt vaadates oleks tagatuli nähtav eestulest kõrgemal ja eraldi.

c) Jõuajamiga laeval pikkusega 12 meetrit või enam, kuid alla 20 meetri peab topitule kõrgus reelingulatist olema vähemalt 2,5 meetrit.

d) Alla 12 meetri pikkune jõuajamiga laev võib kasutada kõige ülemist tuld madalamal kui 2,5 meetrit reelingulatist. Kui aga topituld kasutatakse lisaks pardatuledele ja ahtritulele või kui reegli 23 punkti *d* alapunktis *i* ettenähtud ringtuld kasutatakse lisaks pardatuledele, peab selline topituli või ringtuli olema pardatuledest vähemalt 1 meeter kõrgemal.

e) Teise laeva pukseerimisel või tõukamisel jõuajamiga laevale ettenähtud kahest või kolmest topitulest tuleb üks paigaldada samasse kohta kui eesmine või tagumine topituli; tingimusel, et kui topituld kasutatakse ahtrimestis, peab kõige alumine tagatopituli olema eestopitulest vähemalt 4,5 meetrit kõrgemal (õ) 2.12.2005 14:30

f) **I)** Reegli 23 punktis *a* ettenähtud topituli või -tuled tuleb paigaldada nii, et need oleksid teistest tuledest ja takistustest ülalpool ja eraldatud, välja arvatud alapunktis *ii* kirjeldatud juhtudel;
II) Kui reegli 27 punkti *b* alapunktis *i* või reeglis 28 ettenähtud ringtulesid ei ole võimalik paigaldada topituledest allapoole, võivad need paikneda ülalpool tagumist topituld või -tulesid või kõrguselt eesmise ja tagumise topitule või -tulede vahel tingimusel, et viimasel juhul täidetakse käesoleva lisa punkti 3 alapunkti *c* nõuet.

g) Jõuajamiga laeva pardatuled tuleb paigaldada laevakerest kõrgusele, mis ei ületa kolme neljandikku eesmise topitule paiknemiskõrgusest. Need ei tohi olla nii madalal, et neid ei saa eristada tekituledest.

h) Alla 20 meetri pikkusel jõuajamiga laeval, peavad ühte laternasse koondatud pardatuled olema vähemalt 1 meeter topitulest allpool.

i) Kui reeglitega on ette nähtud kasutada kahte või kolme vertikaalselt paiknevat tuld, peavad nende vahekaugused olema järgmised:

- I)** laeval pikkusega 20 meetrit või enam peab selliste tulede vahekaugus olema vähemalt 2 meetrit ning alumine neist tuledest, välja arvatud puksiirtule kasutamisel, tuleb paigaldada vähemalt 4 meetri kõrgusele laevakerest;
- II)** alla 20 meetri pikkusel laeval peab selliste tulede vahekaugus olema vähemalt 1 meeter ning alumine neist tuledest, välja arvatud puksiirtule kasutamisel, tuleb paigaldada vähemalt 2 meetri kõrgusele reelingulatist;
- III)** kolme tule kasutamisel tuleb need paigaldada võrdsete vahedega.

j) Kalapüügiga tegelevale laevale ettenähtud kahest ringtulest peab alumine olema pardatuledest kõrgemal vähemalt kahe vertikaalse tule kahekordse vahekauguse võrra.

k) Kahe ankrutule kasutamisel peab reegli 30 punkti *a* alapunktis *i* ettenähtud eesmine ankrutuli olema tagumisest ankrutulest vähemalt 4,5 meetrit kõrgemal. Laeval pikkusega 50 meetrit või enam tuleb eesmine ankrutuli paigaldada laevakerest vähemalt 6 meetri kõrgusele.



3. Tulede horisontaalne paigutus ja vahekaugus

a) Kui jõuajamiga laevale on ette nähtud kaks topituld, ei tohi nendevaheline horisontaalne kaugus olla vähem kui pool laeva pikkusest, kuid see ei pea olema üle 100 meetri. Eesmine topituli tuleb paigaldada võrtaavist kõige rohkem laeva veerandpikkuse kaugusele.

b) Jõuajamiga laeval pikkusega 20 meetrit või enam ei tohi pardatulesid paigaldada eesmisest topitulest ettepoole. Need tuleb paigaldada laeva küljele või selle lähedale.

c) Kui reegli 27 punkti *b* alapunktis *i* või reeglis 28 ettenähtud tuled on paigaldatud kõrguselt eesmise topitule või -tulede ja tagumise topitule või -tulede vahele, tuleb need ringtuled paigaldada põikisuunas vähemalt 2 meetri kaugusele laeva pikitasandist.

d) Kui jõuajamiga laevale on ette nähtud ainult üks topituli, tuleb seda tuld kanda laeva keskkohast eespool; erandina ei pea alla 20 meetri pikkune laev kandma seda tuld laeva keskkohast eespool, vaid nii ees kui võimalik.

4. Kalalaevadele, süvenditele ja allveetöid tegevatele laevadele paigaldatud suunatud tuletulede asetus

a) Kalapüügiga tegeval laeval reegli 26 punkti *c* alapunktis *ii* ettenähtud väljalastud püügivahendite suunda näitav tuli tuleb paigaldada punasest ja valgest ringtulest horisontaalsuunas vähemalt 2 meetri ja kõige rohkem 6 meetri kaugusele. Seda tuld ei või paigaldada kõrgemale kui reegli 26 punkti *c* alapunktis *i* ettenähtud valge ringtuli ja mitte madalamale kui pardatuled.

b) Süvendus- või allveetöid tegeva laeva tuled ja märgid, mis reegli 27 punkti *d* alapunkti *i* kohaselt on ette nähtud laeva tõkestatud külje ja/või ohutuks möödaskäiguks vaba külje näitamiseks, tuleb paigaldada horisontaalsuunas võimalikult otstarbekale kaugusele, kuid mitte mingil juhul alla 2 meetri kaugusele reegli 27 punkti *b* alapunktides *i* ja *ii* ettenähtud tuledest või märkidest. Neist ülemine tuli või märk ei tohi mitte mingil juhul olla kõrgemal kui reegli 27 punkti *b* alapunktides *i* ja *ii* ettenähtud kolmest tulest või märgist alumine.

5. Pardatulede sirmid

Laevadel pikkusega 20 meetrit või enam tuleb pardatuled varustada musta matti värvi sisesirmiga, mis vastab käesoleva lisa punkti 9 nõuetele. **Kui alla 20 meetri pikkusel laeval on vaja järgida käesoleva lisa punkti 9 nõudeid, tuleb pardatuled varustada musta matti värvi sisesirmiga. Kui pardatuled on koondatud ühte laternasse ning kasutatakse üht vertikaalhõõgniiti ja väga kitsast jaotust roheline ja punase osa vahel, ei ole välissirmi vaja.**

6. Märgid

a) Märgid peavad olema musta värvi ja järgmiste mõõtmetega:

I) kera läbimõõt peab olema vähemalt 0,6 meetrit;

II) koonuse põhja läbimõõt peab olema vähemalt 0,6 meetrit ja kõrgus võrdne selle põhja läbimõõduga;

III) silindri läbimõõt peab olema vähemalt 0,6 meetrit ja kõrgus kaks korda suurem selle läbimõõdust;

IV) rombikujuline märk peab koosnema kahest punkti *ii* määratlusele vastavast ühise põhjaga koonusest.

b) Märkide vertikaalne vahekaugus peab olema vähemalt 1,5 meetrit.

c) Alla 20 meetri pikkusel laeval võib kasutada väiksemate mõõtmetega, kuid laeva suurusele vastavaid märke ja vastavalt võib vähendada ka märkide vahekaugust.

7. Tulede värvuse tehnilised nõuded

Kõikide laevasõidutulede värvus peab vastama järgmistele standarditele, mis jäävad nendesse värvidiagrammi piiridesse, mis Rahvusvaheline Valgustuskomisjon (CIE) on iga värvuse kohta määranud.

Iga värvusala piirid määratakse kindlaks nurgakoordinaatidega, mis on järgmised:

I) Valge

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443;



y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382.

II) Roheline

x 0,028 0,009 0,300 0,203;

y 0,385 0,723 0,511 0,356.

III) Punane

x 0,680 0,660 0,735 0,721;

y 0,320 0,320 0,265 0,259.

IV) Kollane

x 0,612 0,618 0,575 0,575;

y 0,382 0,382 0,425 0,406.

8. Tulede tugevus

a) Tulede minimaalne valgustugevus arvutatakse järgmise valemi abil:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D},$$

kus

I on valgustugevus kandelates töötingimustes,

T on lävetegur 2×10^{-7} luks,

D on tule nähtavusulatus (valgusulatus) meremiilides,

K on atmosfääri läbipaistvus.

Ettenähtud tulede K on 0,8, mis vastab ligikaudu 13-meremiililisele meteoroloogilisele nähtavusele.

b) Valemist tuletatud väärtuste valik on esitatud järgmises tabelis:

Tule nähtavusulatus (valgusulatus) meremiilides	Tule valgustugevus kandelates, kui K=0,8
D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Märkus. Laevasõidutulede suurimale valgustugevusele tuleb liigse pimestava valguse vältimiseks kehtestada piirangud. Seda ei tehta valgustugevuse vahelduva reguleerimisega.

9. Horisontaalsed sektorid

a) I) Kui laevale on paigaldatud pardatuled, peavad need ettepoole valgustama nõutud miinimumtugevusega. Valgustugevust tuleb vähendada, et saavutada väljaspool ettenähtud sektoreid täielik valguskatkestus 1° ja 3° vahel.

II) Ahtritulede ja topitulede ning pardatulede $22,5^\circ$ traaversist tagapool nõutav miinimumtugevus peab püsima reeglis 21 ettenähtud sektorite piires kuni 5° sektori piirist sissepoole. Ettenähtud sektorite piires võib valgustugevus 5° alates väheneda 50%-ni ettenähtud piiridest; see peab vähenema ühtlaselt, et saavutada täielik valguskatkestus kuni 5° väljaspool ettenähtud sektorite piire.

b) I) Ringtuled peavad asetsema nii, et neid ei varja mastid, tengid või tarindid rohkem kui 6° sektori ulatuses, välja arvatud reeglis 30 ettenähtud ankrutuled, mis ei pea olema paigaldatud ebaotstarbekale kõrgusele laevakerest.

II) Kui ainult ühte ringtuld kandes on võimatu täita käesoleva punkti alapunkti b punkti i nõudeid, tuleb kasutada kahte ringtuld, mis on sobivalt paigaldatud või varjatud nii, et need paistavad ühe miili kauguselt võimalikult ühe tulena.



10. Vertikaalsed sektorid

a) Paigaldatud elektritulede vertikaalsed sektorid, välja arvatud käigus olevate purjelaevade tuledel, peavad tagama, et:

- I) säilib vähemalt nõutud miinimumvalgustugevus kõigil nurkadel horisontaaltasapinnast 5° ülespoole ja 5° allapoole;
- II) säilib vähemalt 60% nõutud miinimumvalgustugevusest horisontaaltasapinnast 7,5° ülespoole ja 7,5° allapoole.

b) Käigus olevatel purjelaevadel peavad paigaldatud elektritulede vertikaalsed sektorid tagama, et:

- I) säilib vähemalt nõutud miinimumvalgustugevus kõigil nurkadel horisontaaltasapinnast 5° ülespoole ja 5° allapoole;
- II) säilib vähemalt 50% nõutud miinimumvalgustugevusest horisontaaltasapinnast 25° ülespoole ja 25° allapoole;

c) Kui tegemist ei ole elektrituledega, tuleb nimetatud näitajaid järgida võimalikult täpselt.

11. Muude kui elektritulede tugevus

Muud kui elektrituled peavad võimalikult täpselt vastama käesoleva lisa punktis 8 esitatud tabelis kindlaksmääratud miinimumvalgustugevusele.

12. Manööverdustuli

Olenemata käesoleva lisa punkti 2 alapunkti *f* sätetest tuleb reegli 34 punktis *b* nimetatud manööverdustuli paigaldada samale pikitasandile kui topituli või -tuled ja võimalusel eesmisest topitulest vähemalt 2 meetrit kõrgemale tingimusel, et see paigaldatakse tagumisest topitulest vähemalt 2 meetrit üles- või allapoole. Ühe topitulega laeval tuleb manööverdustuli paigaldada kõige paremini nähtavasse kohta, kuid kõrguselt vähemalt 2 meetrit topitulest.

13. Kiirlaev*

a) Kiirlaeva topitule võib paigaldada laeva laiusega seotud kõrgusele, mis on madalam, kui on ette nähtud käesoleva lisa punkti 2 alapunkti *a* punktis *i*, tingimusel, et pardatulede ja topitule moodustatud võrdhaarse kolmnurga tipunurk on otsakõrguselt vaadatuna vähemalt 27°.

b) Kiirlaeval pikkusega 50 meetrit või enam võib käesoleva lisa punkti 2 alapunkti *a* punktis *ii* nõutud võõrimasti ja peamasti tulede 4,5-meetrist vertikaalset vahet muuta tingimusel, et see vahekaugus ei tohi olla väiksem järgmise valemiga määratud väärtusest:

$$y = \frac{(a+17\psi)C}{1000} + 2$$

kus:

y on peamasti tule ja võõrimasti tule kõrguse vahe meetrites;

a on võõrimasti tule kõrgus veepinnast tööolukorras, meetrites;

ψ on trimm tööolukorras, kraadides;

C on topitulede horisontaalne vahekaugus meetrites.

14. Heakskiitmine

Tulede ja märkide ehitus ning tulede paigaldus laeval peab vastama selle riigi asjaomase ametiasutuse nõuetele, kelle lipu all laeval on õigus sõita.

* Viide 1994. aasta rahvusvahelisele kiirlaevakoodeksile ja 2000. aasta rahvusvahelisele kiirlaevakoodeksile.



TÄIENDAVALD SIGNAALID ÜKSTEISE VAHETUS LÄHEDUSES KALASTAVATELE KALALAEVADELE

1. Üldsätted

Siin käsitletud tuled peavad, kui neid kantakse reegli 26 punkti *d* kohaselt, paiknema nähtavimas kohas. Nad peavad paiknema üksteisest vähemalt 0,9 meetri kaugusel, kuid madalamal kui tuled, mis on ette nähtud reegli 26 punkti *b* alapunktis *i* ja punkti *c* alapunktis *i*. Tuled peavad olema nähtavad ümberringi vähemalt 1 miili kaugusel, kuid lähemal kui käesolevates reeglites kalalaevadele ettenähtud tuled.

2. Traalerite signaalid

a) Laevad pikkusega 20 meetrit või enam, mis traalivad ja kasutavad põhja- või pelaagilist traalnoota, peavad kandma:

I) püüniseid vette lastes:

kaht vertikaalselt paiknevat valget tuld;

II) püüniseid haalates:

üht valget tuld vertikaalselt punase tule kohal;

II) püüniste takerdumisel takistuse taha:

kaht vertikaalselt paiknevat punast tuld;

b) Kõik laevad pikkusega 20 meetrit või enam peavad paaristraalimisel kandma:

I) öösel ettepoole ning paarislaeva suunas helgiheitja tuld;

II) püüniseid vette lastes või haalates või kui püünised on takerdunud takistuse taha, punkti 2 alapunktis a ettenähtud tulesid.

c) Alla 20 meetri pikkune traaliv laev, mis kasutab põhja- või pelaagilist traalnoota või on paaristraalipüügil, võib kanda vastavalt vajadusele käesoleva punkti alapunktides *a* või *b* ettenähtud tulesid.

3. Seinerite signaalid

Seinnoodaga kala püüdvad laevad võivad kanda kaht vertikaalselt paiknevat kollast tuld. Nimetatud tuled peavad plinkima vaheldumisi kord sekundis ning võrdse valguse ja varjutuse kestusega. Neid tulesid tohib kanda ainult siis, kui püügivahendid takistavad laeva liikumist.

III lisa

HELISIGNAALSEADMETE TEHNILISED ANDMED

1. Viled

a) Sagedused ja kuuldavusulatus

Signaali põhisagedus peab olema vahemikus 70–700 Hz.

Vilesignaali kuuldavusulatus tuleb kindlaks määrata nende sageduste järgi, mis võivad hõlmata põhisagedust ja/või üht või enamat kõrgsagedust 20 või enama meetri pikkuse laeva jaoks vahemikus 180–700 Hz ($\pm 1\%$) või alla 20 meetri pikkuse laeva jaoks vahemikus 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) ning mis tagavad punktis c täpsustatud helirõhu taseme.

b) Põhisageduste piirid

Vilede omaduste mitmekesisuse tagamiseks peab vile põhisagedus olema järgmistes piirides:

I) 70–200 Hz laeval pikkusega 200 meetrit või enam;

II) 130–350 Hz laeval pikkusega 75 meetrit või enam, kuid alla 200 meetri;

III) 250–700 Hz alla 75 meetri pikkusel laeval.



c) Helisignaali tugevus ja kuuldavusulatus

Laevale paigaldatud vile peab tagama suurima helitugevuse suunas ning vilest 1 meetri kaugusel vähemalt ühes kolmandikoktaavises sagedusribas vahemikus 180–700 Hz ($\pm 1\%$) laevadele pikkusega 20 m või enam, või 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) alla 20 m pikkustele laevadele, helirõhu taseme, mis ei ole väiksem järgmises tabelis esitatud vastavast suurusel. (õ) 2.12.2005 14:30

Laeva pikkus meetrites	Helirõhu tase detsibellides 1 meetri kaugusel kolmandikoktaavise sagedusribaga vilest õhurõhul 2×10^{-5} N/m ²	Kuuldavusulatus meremiilides
200 või enam	143	2
75 või enam, kuid alla 200	138	1.5
20 või enam, kuid alla 75	130	1
Alla 20	120*	0.5
	115 [†]	
	111 [‡]	

* Kui mõõdetud sagedused asuvad vahemikus 180–450 Hz.

[†] Kui mõõdetud sagedused asuvad vahemikus 450–800 Hz.

[‡] Kui mõõdetud sagedused asuvad vahemikus 800–2100 Hz.

Tabelis esitatud kuuldavusulatuse väärtused on esitatud teadmiseks ja tähistavad ligikaudset kaugust, kust võib vile selle eestlajel 90% tõenäosusega kuulda tingimisel, et kuulamiskohtades laeva pardal on liikumatu õhu korral taustmüra tase keskmine (s.o 68 dB oktaav-sagedusribas keskpunktiga 250 Hz ja 63 dB oktaav-sagedusribas keskpunktiga 500 Hz).

Tegelikkuses on vile kuuldavusulatus äärmiselt muutuv ja sõltub oluliselt ilmastikutingimustest; esitatud väärtusi võib pidada tüüpilisteks, kuid tugeva tuule või kõrge ümbritseva müratasemega kuulamiskohas võib ulatus tunduvalt väheneda.

d) Suunamisomadused

Suundvile helirõhu tase ei tohi teljest arvates $\pm 45^\circ$ ulatuses horisontaaltasapinna üheski suunas olla üle 4 dB madalam teljel ettenähtud helirõhu tasemest. Helirõhu tase horisontaaltasapinna muus suunas ei tohi olla üle 10 dB madalam teljel ettenähtud helirõhu tasemest, nii et kuuldavusulatus igas suunas on vähemalt pool kuuldavusulatusest eestlajel. Helirõhu taset tuleb mõõta selles kolmandikoktaavises sagedusribas, mis määrab kuuldavusulatuse.

e) Vilede paigutus

Kui laeval kasutatakse ainult suundvilet, tuleb see paigaldada nii, et selle suurim helitugevus on suunatud otse ette.

Vile tuleb laeval paigaldada võimalikult kõrgele, et vähendada väljuva heli takistamist ja laevapere kuulmiskahjustuste ohtu. Laeva enda signaali helirõhu tase kuulamiskohtades ei tohi ületada 110 dB (A) ja võimalusel 100 dB (A).

f) Mitme vile paigaldamine

Kui vile on paigaldatud üksteisest kaugemale kui 100 meetrit, tuleb need häälestada nii, et nad ei annaks signaali samal ajal.

g) Ühendatud vilesüsteemid

Kui üheainsa vile või punkti 1 alapunktis f nimetatud viledest ühe heliväljas on takistuste tõttu tunduvalt madalama signaalitasega ala, on selle vältimiseks soovitatav paigaldada ühendatud vilesüsteem. Käesolevate reeglite tähenduses tuleb ühendatud vilesüsteem lugeda üheks vileks. Ühendatud süsteemi vileid tuleb paigaldada üksteisest kõige rohkem 100 meetri kaugusele ja häälestada nii, et nad annavad signaali samal ajal. Iga vile sagedus peab teiste sagedusest erineva vähemalt 10 Hz võrra.

2. Signaalkell või gong

a) Signaali tugevus

Signaalkell või gong või muu samasuguste heliomadustega seade peab endast 1 meetri kaugusel tekitama vähemalt 110 dB helirõhu taseme.



b) Ehitus

Signaalkellad ja gongid tuleb valmistada roostevabast materjalist ja konstrueerida nii, et need annaksid puhast tooni. Signaalkella ava läbimõõt peab laeval pikkusega 20 meetrit või enam olema vähemalt 300 mm. Püsiva löögijõu tagamiseks on võimalusel soovitatav kasutada mehaanilist löökurit, kuid võimalik peab olema ka käsitsi tegutseda. Löökuri mass peab moodustama vähemalt 3% signaalkella massist.

3. Heakskiitmine

Helisignaalseadmete ehitus, nende jõudlus ja paigaldus laeva pardal peab vastama selle riigi asjaomase ametiasutuse nõuetele, kelle lipu all laeval on õigus sõita.

IV lisa

HÄDASIGNAALID

1. Järgmised signaalid, mida kasutatakse või näidatakse koos või eraldi, tähendavad hädaolukorda ja vajadust abi järele:

- a)** umbes minutiliste vahedega korduvad kahuri- või muud paugud;
- b)** mis tahes udusignaalseadmega antav pidev heli;
- c)** lühikeste ajavahedega ükshaaval väljalastavad, punaseid tähti väljapaiskavad raketid või lõhkekehad;
- d)** raadiotelegraafi teel või muul signaalimisviisil edastatav signaal ... - - - ... (SOS) morsetähestikus;
- e)** raadiotelefoni teel edastatav signaal, mis koosneb sõnast «*Mayday*»;
- f)** rahvusvahelise signaalkoodi hädasignaali NC;
- g)** neljakandilisest lipust ja selle all või kohal paiknevast kerast või kerasarnasest esemest koosnev signaal;
- h)** leegid laeval (nagu põlev tõrva- või õlitünn vms);
- i)** punast värvi langevarjurakett või säratuli;
- j)** oranž suitsusignaali;
- k)** külgedele väljasirutatud käte aeglane ja korduv tõstmine ja langetamine;
- l)** raadiotelegraafi teel edastatav häiresignaali;
- m)** raadiotelefoni teel edastatav häiresignaali;
- n)** avariiraadiopoidelt edastatavad signaalid;
- o)** raadiosidesüsteemide, sealhulgas päästevahendite radartransponderite teel edastatavad heakskiidetud signaalid.



2. Kõiki eespool nimetatud signaale ja muid signaale, mida võib segi ajada eespool nimetatud signaalidega, on keelatud kasutada või näidata muul otstarbel kui hädaolukorrast ja abivajadusest teadaandmiseks.

3. Tähelepanu tuleb pöörata rahvusvahelise signaalkoodi ning kaubalaevade otsingu- ja päästejuhendi asjakohastele osadele ja järgmistele signaalidele:

a) oranži värvi kangas, millel on kas must ruut ja ring või muu asjakohane märk (õhust tuvastamiseks);

b) värvilaik vees.



ÕIEND avaldatud RT II 2005, 29

«Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsiooni» (RT II 2005, 19, 64) eestikeelses tõlkes ning ingliskeelses originaaltekstis teha järgmised parandused.

1) Lugeda lisa I punkti 2 alapunkti d eestikeelses tekstis sõnade «reegli 23 punkti c alapunktis i» asemel õigeks «reegli 23 punkti d alapunktis i» ja ingliskeelses tekstis (Annex I Section 2(d)) «Rule 23(c)(i)» asemel õigeks «Rule 23(d)(i)»;

2) lugeda lisa III punkti 1 alapunkti c esimene lause õigeks järgmiselt:

a) eestikeelses tekstis:

«c) Helisignaali tugevus ja kuuldavusulatus Laevale paigaldatud vile peab tagama suurima helitugevuse suunas ning vilest 1 meetri kaugusel vähemalt ühes kolmandikoktaavises sagedusribas vahemikus 180–700 Hz ($\pm 1\%$) laevadele pikkusega 20 m või enam, või 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) alla 20 m pikkustele laevadele, helirõhu taseme, mis ei ole väiksem järgmises tabelis esitatud vastavast suurusest.»;

b) ingliskeelses tekstis (Annex III Section 1(c)):

„(c) Sound signal intensity and range of audibility A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 m from it, a sound pressure level in at least one 1/3-octave band within the range of frequencies 180–700 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 or more in length, or 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 m in length, of not less than the appropriate figure given in the table below.»;

3) jätta lisa I punkti 7 ingliskeelses tekstis (Annex I Section 7) välja korduv lause «The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:».

Alus: „Riigi Teataja seaduse» § 17 lg 3 ja lg 31 p 2 ning riigisekretäri 23. novembri 2005. a resolutsioon nr 17-1/0508341.