

KOMMENTAARID

LAEVADE

KOKKUPÕRGETE

VÄLTIMISE

1960. a.

EESKIRJADELE

191233

B-2265 II

MERELAEVASTIKU TEADUSLIKU UURIMISE KESKINSTITUUT
EESTI KALURIKOLHOOSIDE VABARIIKLIK LIIT

KOMMENTAARID
LAEVADE KOKKUPÕRGETE
VÄLTIMISE 1960. a.
EESKIRJADELE

KIRJASTUS „VALGUS“ · TALLINN 1970

6L4
K 64

УДК 347.799(077)

Originaali tiitel:

Центральный научно-исследовательский институт морского флота
Комментарии к правилам для предупреждения столкновений судов в море 1960 г.
Издательство «Транспорт»
Москва 1966 Ленинград.

Комментарии к ППСС 1960 г. разработали *И. Г. Филиппов* и *Л. М. Егоров*.

Научные руководители: *Б. П. Хабур*, *В. В. Правдюк*.

Консультанты: капитаны дальнего плавания *Ф. И. Воробьев*, *В. Д. Малоков*, *В. С. Соловьев*.

Редакционная комиссия: капитаны дальнего плавания *М. М. Вайсман*, *Я. Т. Глазачев*,
Э. А. Загальский, *Л. К. Силин*.

Vene keelest tõlkinud *R. Kallas* ja *J. Vendla*

Retsenseerinud kaugesõidukapten *U. Laur*

2

Tartu Ülikooli
Raamatukogu

191233

SISUKORD:

Eessõna	5
A. Eelmärkeid ja määratlusi	7
Eeskiri 1 (eelmäärkeid ja määratlusi)	7
B. Tuled ja märgid	13
Eeskiri 2 (mehaanilisel jõul liikuvate laevade ja vesilennukite käigutuledest)	13
Eeskiri 3 (mehaanilisel jõul liikuvate pukseerivate laevade ja vesilennukite tuledest ja märkidest)	16
Eeskiri 4 (teeandmisvõimetute laevade ja vesilennukite tuledest ning märkidest)	18
Eeskiri 5 (käigusolevate purjelaevade, pukseeritavate laevade ja vesilennukite tuledest)	22
Eeskiri 6 (ajutiste pardatulede kasutamisest)	25
Eeskiri 7 (väikeste laevade tuledest ja märkidest)	26
Eeskiri 8 (lootsilaevade tuledest ja signaalidest)	27
Eeskiri 9 (kala püüdvate laevade tuledest, märkidest ja signaalidest)	28
Eeskiri 10 (käigusolevate laevade ja vesilennukite ahtrituledest)	31
Eeskiri 11 (ankrusolevate ja madalikul viibivate laevade ja vesilennukite tuledest ja märkidest)	32
Eeskiri 12 (tähelepanusignaalidest)	37
Eeskiri 13 (sõjalaevade, laevade ja vesilennukite lisatuledest)	39
Eeskiri 14 (purjede all ja samaaegselt mehaanilisel jõul liikuvast laevast)	41
C. Helisignaalid ja laeva juhtimine halva nähtavuse puhul	42
Eeskiri 15 (laevade udusignaalidest)	50
Eeskiri 16 (laevade sõitmisest ja teendmisest halva nähtavuse puhul)	59
D. Manööverdamise eeskirjad	74
Eeskiri 17 (purjelaevade teendmisest)	78
Eeskiri 18 (mehaanilisel jõul liikuvate vastutulevate laevade teendmisest)	80
Eeskiri 19 (ristuvate kurssidega mehaanilisel jõul liikuvate laevade teendmisest)	84
Eeskiri 20 (mehaanilisel jõul liikuvate ja purjelaevade teendmisest. Käesolevate eeskirjade kohandamisest vesilennukitele)	86
Eeskiri 21 (teeõigust omavast laevast)	88
Eeskiri 22 (teedandvast laevast)	92
Eeskiri 23 (laevast, mis annab teed käigu vähendamise, masinate stoppamise või tagasikäigu andmisega)	93
Eeskiri 24 (laevadest möödumisest)	95
Eeskiri 25 (mehaanilisel jõul liikuvate laevade teendmisest merekitsustes)	102
Eeskiri 26 (kala püüdvatele laevadele teendmisest)	112
Eeskiri 27 (eeskirjadest kõrvalekaldumisest)	114
E. Helisignaalid teineteise nähtavuskaugusel olevate laevadele	117
Eeskiri 28 (teineteist nägevate laevade helisignaalidest)	117

F. Mitmesugust	121
Eeskiri 29 (vastutusest ELKV nõuete ja hea merepraktika rikkumise eest)	121
Eeskiri 30 (sisevetes sõitmise korrast)	131
Eeskiri 31 (hädasignaalist)	133
Lisa I. Laevade märgid, tuled ja signaalid	137
Mehaanilisel jõul liikuvad laevad	137
Purjelaevad	138
Purjede all ja samaaegselt mehaanilisel jõul liikuvad laevad	139
Sõudepaadid	140
Pukseerivad ja pukseeritavad laevad	140
Teeandmisvõimetud laevad	143
Kala püüdvad laevad	145
Lootsilaevad lootsikohustuste täitmisel	147
Ankrusseisvad laevad	148
Madalikul olevad laevad	149
Lisa II. Vesilennukite märgid ja tuled	150
Lisa III. Hädasignaalist	151
Eeskiri 31 (a)	151
Kasutatud näidete algallikate loetelu	155
Kirjandust	159
Joonised lisade I, II ja III juurde.	

EESSONA

Statistika andmetel on laevade kokkupõrked avariide kõige arvukamaks ja raskemaks liigiks, millega sageli kaasnevad inimohvrid ja suurte materiaalsete väärtuste hävimine.

Kokkupõrgete vältimiseks on eelkõige vaja rangelt kindlaksmääratud ja üldkohustuslikke laevasõidu- ja teandmise eeskirju, mille olemasolu võimaldab igal laevajuhil õigesti manööverdada, teades, et ka teise laeva juht talitab vastavalt käesolevatele eeskirjadele. Teiselt poolt aitab eeskirjade tundmine ja täitmine teise laeva juhil õiget otsust teha.

«Eeskirjad laevade kokkupõrgete vältimiseks»,¹ olles kohustuslikud kõikidele riikidele, kes on ratifitseerinud 1960. a. rahvusvahelise konventsiooni inimelu kaitseks merel², määravad ära laevade tegevuse nende kokkupõrkamise vältimiseks merel.

Esmakordselt töötas nimetatud eeskirjad välja Washingtoni rahvusvaheline konverents 1889. aastal.

Londoni rahvusvaheline konverents 1948. aastal inimelu kaitse küsimustes merel tegi nimetatud eeskirjades mõningaid parandusi. ELKV pandi maksma uues redaktsioonis ja kehtis 1. jaanuarist 1954. a. kuni 1. septembrini 1965. a.

1948. aasta ELKV ellurakendamine näitas, et seda on vaja lihtsustada, täpsustada, edasi arendada ja võtta arvesse vahepeal täiustatud kogemusi meresõidus ja kohtu-arbitraažipraktikas ning merelaevastiku varustamist uute tehniliste vahenditega.

Sel eesmärgil võeti 1960. aasta mai- ja juunikuus Londoni rahvusvahelisel konverentsil inimelu kaitse küsimustes merel uues redaktsioonis vastu ELKV (1960. aasta ELKV). 1948. aasta ELKV järjekordsel läbi vaatamisel tehti rida üldisi muudatusi, töötati ümber kakskümmend kolm eeskirja kolmekümne ühest ja jäeti 32. eeskiri täielikult välja.

Eriti tähtsad on muudatused eeskirjades 1, 3, 8, 9, 15, 16 ja 17 ja konventsiooni poolt vastuvõetud «Soovitused radari kasutamiseks laevade kokkupõrgete vältimiseks halva nähtavuse puhul». (Lisa 1960. aasta ELKV juurde.)

1960. a. ELKV kehtestati alates 1. septembrist 1965. a.

ELKV rakendamise mitmeaastane praktika on näidanud, et laia küsimusteringi haaravad napolisõnalised eeskirjad nõuavad täiendavat selgitust ja tõlgitsemist vastavalt meresõidus esinevatele mitmesugustele tingimustele.

¹ Edaspidi ELKV.

² Konventsioon on ratifitseeritud NSV Liidu Ülemnõukogu Presiidiumi poolt 9. juunil 1965. a.

Seda eesmärki peabki käesolev töö teenima.

Kommentaaries orienteerumise hõlbustamiseks on nende materjal esitatud selliselt, et iga osa oleks maksimaalselt iseseisev. Sellest tingituna korduvad mõnes osas mitmele osale ühised sätted.

Kommentaari teksti on lülitatud 1960. aasta ELKV ja sellepärast võib selle tundmaõppimisel kasutada ka ainult kommentaare.

Käesoleva töö aluseks on kodu- ja välismaise meresõidupraktika, ELKV varem väljaantud kodu- ja välismaised kommentaarid kui ka nõukogude ja välismaa administratiiv- ja kohtu-arbitraažiorganite kõige uuemad materjalid. Vajaduse korral on käesolevas töös kasutatud ka varasemat välismaist kohtupraktikat, kuna mitmel maal on sellel kohtuliku pretsedendi jõud.

Kommentaari ettevalmistamisel on kasutatud «Eeskirjad laevade kokkupõrgete vältimiseks» teksti, mis on avaldatud raamatus «1960. a. rahvusvaheline konverents inimelu kaitseks merel» (L., kirjastus «Morskoi transport», 1963).

Töö on koostatud Merelaevastiku Teadusliku Uurimise Keskinstituudi poolt Merelaevastiku Ministeeriumi Meresõidu Peavalitsuse ülesandel.

A. EELMÄRKMEID JA MÄÄRATLUSI

EESKIRI 1

- (a) Käesolevatest eeskirjadest peavad juhinduma kõik laevad ja vesilennukid avamerel ja sellega ühendatud vetes, kus sõidavad mere-laevad, välja arvatud eeskirjas 30 ette nähtud säte. Kui vesilennukitel nende erilise konstruktsiooni tõttu pole võimalik täielikult kinni pidada eeskirjadest, mis näevad ette tulede ja märkide kandmist, tuleb neist kinni pidada nii täpselt kui võimalik.
- (b) Tulede kandmise eeskirju tuleb täita igasuguse ilmaga päikeseloojangust kuni -tõusuni. Samal ajavahemikul ei tohi välja panna mingisuguseid muid tulesid, mida võiks eksikombel pidada ettekirjutatud tuledeks ja mis halvendaksid kohustuslike tulede nähtavust ja ise-loomu või takistaksid nende vaatlemist. Käesolevate eeskirjadega ette-nähtud tulede võidakse välja panna ka päikesetõusust kuni -loojanguni halva nähtavuse puhul ja kõikidel muudel asjaoludel, kui seda peetakse tarvilikuks.
- (c) Järgnevates eeskirjades, kui alltekst ei nõua teistsugust tõlgendamist.
- (I) Sõna «laev» tähendab kõiki transpordivahendite liike, mida kasutatakse või võidakse kasutada veel liikumiseks, välja arvatud vee peal viibivad vesilennukid.
 - (II) Sõna «vesilennuk» tähendab lendavat paati või muud lennu-aparaati, mis on võimeline vee peal manööverdama.
 - (III) Termin «mehaanilisel jõul liikuv laev» tähendab mistahes laeva, mis pannakse liikuma mehaanilise seadme abil.
 - (IV) Iga mehaanilise jõuallikaga laeva, mis pannakse liikuma purjedega, aga mitte mehaanilisel jõul, tuleb vaadelda kui purjekat, aga iga laeva, mis liigub mehaanilisel jõul, viibib ta siis purjede all või ilma nendeta, tuleb vaadelda kui mehaanilisel jõul liikuvat laeva.
 - (V) Laev või vee peal viibiv vesilennuk loetakse «käigusolevaks», kui see ei ole ankrus, ei ole kinnitatud kaldasse ega viibi madalikul.
 - (VI) Termin «kõrgus korpusest» tähendab kõrgust kõige ülemise pideva teki kohal.
 - (VII) Laeva pikkuseks ja laiuseks tuleb lugeda selle suurimat pikkust ja laiust.
 - (VIII) Vesilennuki pikkuseks ja laiuseks tuleb lugeda selle suurimat pikkust ja tiibade ulatust, mis on näidatud lennuki lennukõlblikkuse dokumendis või nimetatud dokumendi puudumise korral kindlaks tehtud mõõtmise teel.

- (IX) Laevad loetakse teineteisele nähtavaks ainult siis, kui üks on teiselt silmaga näha.
- (X) Sõna «nähtav» tulede kohta tähendab nähtav pimedal ööl selge ilmaga.
- (XI) Termin «lühike heli» tähendab umbes 1 sekundi pikkust heli.
- (XII) Termin «pikk heli» tähendab 4 kuni 6 sekundi pikkust heli.
- (XIII) Sõna «vile» tähendab mistahes seadet, mis võib anda ettenähtud lühikesi ja pikki helisid.
- (XIV) Termin «kala püüdev» tähendab kalapüüki võrkude, rida-õngpüüniste või traalidega, välja arvatud kalapüük pukseeritavate õngpüünistega.

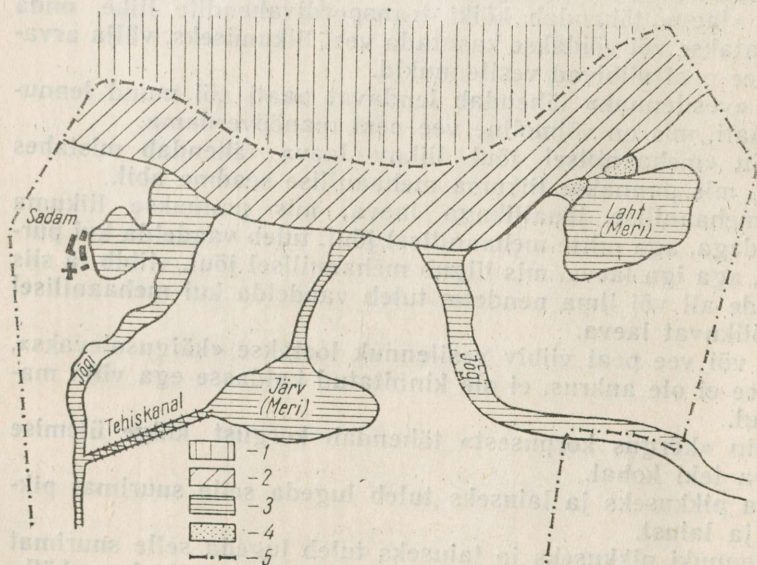
KUS, MILLAL JA KELLE KOHTA KEHTIB ELKV

ELKV on lisa 1960. aasta Rahvusvahelisele konventsioonile inimelu kaitseks merel. Nimetatud eeskirjad kehtivad kõikide laevade kohta (kaasa arvatud ka jõelaevad) ja vees viibivate vesilennukite kohta, mis asuvad avamerel või sellega ühendatud vetes, sõltumata laevade ja vesilennukite riiklikust kuuluvusest, nende ametkondlikust alluvusest, mõõtudest, otstarbest, nende tegevuse laadist ja tehnilisest varustatusest (kaasa arvatud radarid). ELKV kehtib ka Kaspia ja Araali meres, kuigi need pole avamerega ühendatud.

Avamereks (joonis 1) loetakse merealasid, mis ei kuulu ühegi riigi territoriaal- ega sisevete hulka.

Avamerega ühendatud veteks loetakse territoriaal- ja siseveed, millel on looduslik või tehiseväljapääs ookeanile.

Territoriaalveed (territoriaalmeri) on riigi rannikuäärne veeriba, mida arvestatakse ettenähtud lähtejoontest ja mis on antud riigi suveräniteet selle territooriumi osana. Territoriaalvete laius määratakse seadusandlikus korras iga riigi valitsuse poolt ja avaldatakse teadmiseks teistele riikidele.



Joon. 1: 1 — avameri; 2 — territoriaalveed; 3 — siseveed; 4 — vas-taskaldad; 5 — riigipiir

Siseveed on rannikuriigi territooriumi osa ja nende hulka kuuluvad: a) jõed, järved, kanalid ja väinad, mis asuvad ühe ja sama riigi piires; b) sadamate ja abajate veed; c) lahed, mille veed uhuvad ühe ja sama riigi rannikut ja mille suu laius pole üle 24 miili¹; d) ajaloolised lahed, s. o. lahed, mille veed uhuvad ühe ja sama riigi rannikut ja mille laius on üle 24 miili, kuid tingituna geograafilisest asendist ja pikaajalisest kuulumisest rannikuriigile on muutunud selle siseveteks; e) sisemered sõltumata sellest, kas nad on ühendatud teiste meredega (näiteks Aasovi ja Valge meri) või mitte (näiteks Araali meri), mille kogu rannik, kaasa arvatud ka suudmeala, on ühe ja sama riigi territoorium.

NAVIGATSIOONITULEDE EESKIRJADE RAKENDAMISE ÜLDINE KORD

Kõiki ELKV-s ettenähtud tulesid nimetatakse merepraktikas *navigatsioonituledeks*. Navigatsioonitulede vaatlemine aitab õigesti hinnata laevade vastastikust asendit, jõuda selgusele selle muudatustes ja on aluseks ohutu teeandmismanöövri valikule ning sooritamisele.

Rahvusvaheline ELKV on üldkohustuslik, kuid eeskiri 30 kindlustab kohalikele võimudele õiguse kehtestada kohalikke meresõidu erieeskirju, mis täiendavad, muudavad või üldse tühistavad Rahvusvahelise ELKV selleks, et kindlustada meresõidu ohutust ja laevaliikluse reguleerimist mistahes sadamates, jõgedes, järvedes või sisevetes.

Igal juhul peab teist laeva märganud laevajuht hoolikalt hindama laevade vastastikust asendit ja lähenemisviisi, et vajaduse korral rakendada ELKV või kohalike eeskirjade seda või teist sätet ohutuks teeandmiseks.

Iga laev ja vesilennuk peab päikeseloojangust kuni -tõusuni kandma ELKV-s kindlaksmääratud navigatsioonitulesid olenemata atmosfääri seisukorrast ja nähtavusest.

Samu tulesid on soovitatav kanda ka valgel ajal, s. o. päikesetõusust kuni -loojanguni:

- nähtavuse halvenemise puhul, kui võib eeldada, et vastutulev laev² märkab navigatsioonitulesid enne kui neid kandva laeva siluetti; niisugustel juhtudel tuleb tulesid näidata sõltumata nähtavuse halvenemist põhjustanud nähtuse ootuspärasest kestusest (näiteks lühiajalised lumepagid polaaraladel);
- kõikidel teistel asjaoludel, kui tulede kandmine võib olla otstarbekohane, s. o. kui see võib anda täiendavat informatsiooni laeva kohta; näiteks laeval, mis pukseerib madalal istuvaid praame ja sõidab ümber madala praame vastutulevate laevade eest varjava maanina, on otstarbekohane ka päeval kanda pukseeriva laeva tulesid, et hoiatada vastutulevaid laevu rannajoone varjus pukseeritava karavani eest.

Iga laevatuubi navigatsioonituled peavad oma iseloomu ja asetuse poolest vastama NSV Liidu Registri või muude klassifikatsiooni-ühingute eeskirjadele.

Igal laeval peab olema organiseeritud süstemaatiline vaatlus navigatsioonitulede seisukorra ja korrasoleku üle: nende puhastamine lumest, tahmast jne. Eriti tähtis on kasutada vastava võimsusega valgusallikaid ja hoida laeva elektrivõrgus vajalikku pinget, et tuled põleksid nõutava heledusega.

¹ Ainult riikides, kus territoriaalvete laius on 12 meremiili. — *Toim.*

² Siin ja edaspidi tuleb sõnade «vastutulev laev» all mõista iga läheneva kursiga sõitvat laeva, mis on näha kursinurkadel alla 90°.

Aurikute «Gauja» ja «Ržev» Daugava jõel toimunud kokkupõrkeasja läbivaatamisel tehti kindlaks, et «Gaujal» kasutati laeva juhtkonna teadmisel kindla konstruktsiooniga pardatulede jaoks nõutavate 60-vatiste lampide asemel 25-vatiseid.

Peale selle oli pinge laeva elektrivõrgus 80 V, ettenähtud 110 V asemel.

Et «Gauja» tuled ei vastanud ELKV-le, ei märganud aurik «Ržev» seda laeva õigeaegselt, mis soodustas tunduval määral kokkupõrke tekkimist [1].

Tekil leiduvad esemed ei tohi varjata eeskirjade poolt ettenähtud navigatsioonitulesid ja nende nähtavust ei tohi vähendada laeval kasutatavate teiste heledamate tuledega.

Laeval ei tohi olla niisuguseid tulesid, mida võiks pidada ELKV-s ettenähtud tuledeks. Näiteks värvilised lambivarjud kajutites ja eesriided illuminaatori ees peavad mere poolt olema pimendatud, et vastutulevad laevad ei saaks pidada neid pardatuledeks.

Kui laev sõidab taganttuules nii, et tuul kannab suitsu ette, mis varjab navigatsioonitulesid, tuleb kindlustada olukorra jälgimine ja tarvitusele võtta vajalikud ettevaatusabinõud, kaasa arvatud kiiruse vähendamine.

Kohtu-arbitraažipraktika analüüs näitab kõikide riikide kohtu- ja arbitraažiorganite erakordselt ranget suhtumist nende nõuete täitmisel, mis puudutavad navigatsioonitulede kandmist korda.

Kõik kohustuslikud navigatsioonituled peavad alati olema selgesti nähtavad.

Tulede kandmise eeskirju rikkunud laevale ei saa olla õigustuseks see, et laeva tuled langesid rivist välja mingi avarii tagajärjel. Sellised tuled tuleb viivitamata parandada või asendada tagavaratuledega. Kuni seda pole tehtud, tunnistatakse laev, sõltumata sellest, kas see on käigus või seisab ankrus jne., kokkupõrkes süüdlaseks, kui kokkupõrge toimub selle laeva navigatsioonitulede korrast ära oleku tõttu. Kui pole võimalik viibimata korda seada või vahetada rikkis tuld, tuleb tarvitusele võtta erilised ettevaatusabinõud: vähendada kiirust, tugevdada vaatlust, hoiduda kõrvale vastutulevate laevade teelt, hoiduda sõitmast intensiivse laevaliiklusega rajooni, hoida valmis signaalvahendid endale tähelepanu tõmbamiseks (eeskiri 12).

Tuled ja märgid ei asenda vastastikku teineteist ja tuleb rangelt kinni pidada tulede märkidega ja märkide tuledega vahetamise korrast päikesetõusul ja -loojangul.

Samal ajal, nagu juba eespool märgitud, on tulede süütamine halva nähtavuse puhul üheaegselt märkide väljapanemisega mitte ainult lubatud, vaid isegi soovitatav.

ELKV-s KASUTATAVATE MÕISTETE TÖLGENDAMINE

Eeskirja 1 punktis (c) tuuakse ELKV-s kasutatavate mõistete tõlgendus. Tähtsamad neist vajavad täiendavat selgitust.

1. Sõnaga «laev» tähistatakse iga ujuvvahendit, alates suuretonnaažilistest laevadest kuni paatideni (peale vesilennukite), mida kasutatakse või võidakse kasutada omal jõul või puksiiris liikuvate liiklemisvahenditena vee peal. Laevad on ka need, mis mingisugusel põhjusel, näiteks avarii tagajärjel, ei ole juhitud.

2. Sõna «vesilennuk» tähendab lendavat paati või muud lendavat sea-deldist, mis oma konstruktiivsete omaduste poolest võib ujuda ja manööverdada vee peal, isegi kui ta ajutiselt mingil põhjusel ei ole juhitud.

3. Mõiste «mehaanilisel jõul liikuv laev» tähendab *mistakes* laeva, mis pannakse liikuma *mistakes* mehaanilise jõuseadmega.

4. Iga laev, millel on mehaaniline jõuallikas ja purjed, kaasa arvatud ajutised, loetakse:

- purjelaevaks, kui ta kasutab liikumiseks ainult purjesid;
- mehaanilisel jõul liikuvaks laevaks, kui ta kasutab liikumiseks ainult mehaanilist jõuseadet või mehaanilist jõuseadet üheaegselt purjedega.

5. Laev või vesilennuk loetakse «käigusolevaks», kui nad ei ole ühendatud merepõhja ega kaldaga nii tugevasti, et nad selle sideme tõttu kindlalt paigal seisaksid, s. o. kui nad:

- ei seisa ankrus, poil, ankrupoil jne.;
- ei ole kinnitatud kai, muuli, tammi, vaiade jms. külge;
- ei ole kinnitatud teise laeva või vesilennuki külge, mis seisab kai ääres või ankrus, poil, ankrupoil jne.;
- ei ole madalikul kinni.

Laev või vesilennuk loetakse vastavalt «käigusolevaks», kui need:

- pannakse mistahes vahenditega vee või merepõhja suhtes liikuma, ilma et nad oleksid viimasega kindlalt ühendatud;
- triivivad;
- triivivad ankrul, poil jne., kui ankur või vastav seadeldis ei pea ja triivib mööda merepõhja;
- triivivad kalapüünistega;
- triivivad üle madaliku, aeg-ajalt laevakerega merepõhja puudutades;
- on kinnitatud või seisavad triivivate laevade või vesilennukite slepsis;
- kasutavad ankrut pöörde kergendamiseks vooluses jne.

«Käigusolevaks» loetakse samuti ankrult lahkuv laev ankrulahtituleku momendist (s. o. sellest momendist, kui ankrulahtituleku hakkab see mööda merepõhja triivima ja lakkab pidamast) ja ankrusse asuv laev momendini, kuni ankur pidama hakkab.

Mõistet «käigusolev laev» ei tohi samastada mõistega «laev, mis liigub vee suhtes».

Kui mõiste «käigus» määravaks tunnuseks on ainult ühenduse puudumine kalda ja merepõhjaga, siis mõiste «laev, mis liigub vee suhtes» eeldab täiendavalt tingimata laeva liikumist vee suhtes mistahes jõuallika toimel. Tuules triiviv laev, mis faktiliselt muudab oma asukohta vee suhtes, tuleb arvata eeskirjade järgi «käigusolevaks», aga mitte «laevaks, mis liigub vee suhtes».

Järelikult, iga laev, mis liigub vee suhtes, on alati samaaegselt käigusolev laev, kuid mitte iga käigusolev laev pole laev, mis liigub vee suhtes.

Laeva, mille peamasin töötab samal ajal, kui neil on kindel side kalda või merepõhjaga, loetakse eeskirjade kohaselt mitte käigusolevaks laevaks ja ka mitte laevaks, mis liigub vee suhtes, vaid ankrusolevaks laevaks.

Niisuguste laevade hulka võib arvata laevad, mis ankrulahtituleku momendini; samuti laevad, mis kasutavad masinat selleks, et vähendada ankruketi pinget tugeva tuulega jms.

6. ELKV kohaselt loetakse *laevad teineteisele nähtavaks*, kui nad nähtavustingimuste poolest võivad teineteist silmaga näha.

Kui üks laev ei näe teist või kui kumbki laev ei näe teist halva vaatluse tõttu, siis juriidiliselt loetakse nad *teineteisele nähtavateks*.

7. Kala püüdvad laevad on tavaliselt raskesti juhitud. ELKV kohaselt sellepärast kõiki teisi laevu andma nende teed, välja arvatud laevad, mille kohta kehtib eeskiri 4, s. o. teemandmisvõimetud laevad.

Niisugused kalapüügilaevad aga, mis kasutavad pukseeritavaid õngpüüniseid (näiteks tuunikala püüdjad), loetakse vabalt juhitavateks, nad ei kanna eeskirjas 9 kala püüdvate laevade jaoks ettenähtud märke ja tulesid ja neil pole mingisuguseid eeliseid muude laevade ees.

Laev loetakse kala püüdvaks, kui kõik või osa laevaga ühendatud püünistest on vees.

Järelikult on laev kala püüdev, kui ta:

- traali sisse laseb, traalib või traali välja võtab;
- võrke (püüniseid) sisse laseb, nendel seisab (triivib) või neid välja võtab;
- saaki seisev-püünistest välja võtab või neid üle vaatab;
- püüab kala elektrivalguse või -voolu abil;
- jääb püünisega kinni veeluse takistuse taha jms.

Laevad, mis püüavad mereloomi võrkudega (näiteks beluugade või delfiinide püügil), kui ka laevad, mis tragimisega koguvad vetikaid ja molluskeid, loetakse samuti kala püüdvateks.

Mistahes püügilaev, mis on kaotanud sideme oma püünistega, jättes need vette, kui ka laev, mis kõik püünised on pardale võtnud, lakkab olemast kala püüdev laev.

SAGEDASEMATEST EESKIRJADE RIKKUMISTEST

Rikkumiste hulka kuuluvad:

- kohalike meresõidueeskirjade halb tundmine ja nende ebaõige seostamine ELKV-ga (kui sõidetakse rajoonis, kus kehtivad kohalikud eeskirjad);
- mitmesugused navigatsioonitulede kohta käivate eeskirjade rikkumised; nende süütamine valel ajal; niisuguste tulede olemasolu laeval, millel ei ole navigatsioonilist tähendust, aga mida võidakse pidada navigatsioonituledeks; oma tegevust või seisukorda vastavate tuledega tähistamata jätmine; päeval tulede kasutamine vastavate märkide asemel jms.;
- mõistete «käigusolev laev» ja «laev, mis liigub vee suhtes» vale tõlgendamine ja selle tulemusena tulede ja signaalide ebaõige kasutamine, mis teisi laevu desorienteerib.

Nii kandis laev, mis öösel hoovuses triivis, ainult üht valget tuld, kuigi ta eeskirja I kohaselt oli käigusolev laev ja seetõttu pidi kandma käigutulesid. Niisugune eeskirjade rikkumine viis segadusse vastutuleva laeva ja oli üheks kokkupõrke põhjuseks [2].

B. TULED JA MÄRGID

EESKIRI 2

- (a) Käigusolev mehaanilisel jõul liikuv laev peab kandma:
- (I) Fokkmastis, fokkmasti ees või, kui laev on ilma fokkmastita, siis laeva vööriosas valget tuld, mis on konstrueeritud nii, et valgustab pidevalt 225° (20 rumbi) horisondist. Tuli peab olema paigaldatud nii, et see paistaks $112,5^{\circ}$ (10 rumbi) kummagi parda poole, s. o. otse vöörist kuni $22,5^{\circ}$ (2 rumbi) tahapoole kummagi parda traaversit ja oleks nähtav vähemalt 5 miili kaugusele.
 - (II) Kas ees- või tagapool alapunktis (I) nimetatud valget tuld veel teist valget tuld, mis on esimesega sarnane ehituse ja nähtavuskauguse poolest. Laevadelt pikkusega alla 45,75 m (150 jalga) ei nõuta teise valge tule kandmist, kuid nad võivad seda kanda.
 - (III) Need kaks valget tuld peavad olema paigutatud laeva pikitasapinnale nii, et üks neist oleks vähemalt 4,57 m (15 jalga) teisest kõrgemal ja niisuguses asendis, et esimene tuli oleks alati nähtav tagumisest tulest madalamal. Horisontaalne kaugus nende kahe valge tule vahel peab olema vähemalt kolm korda suurem vertikaalsest. Alumine neist kahest valgest tulest või kui on ainult üks tuli, siis see peab olema vähemalt 6,10 m (20 jalga) laeva korpusest kõrgemal; kui aga laeva laius on üle 6,10 m (20 jalga), siis peab tuli olema vähemalt laeva laiusega võrdsel kõrgusel; samal ajal pole tarvis, et see tuli oleks laeva korpusest kõrgemal kui 12,19 m (40 jalga). Igal juhul peavad tuli või tuled, olenevalt sellest missuguse juhuga on tegemist, olema nii viisi üles seatud, et neid oleks selgesti näha kõrgemal kõikidest muudest nähtavust segavatest tuledest ja tekiehitustest.
 - (IV) Paremal pardal rohelist tuld, mis on konstrueeritud nii, et valgustab pidevalt $112,5^{\circ}$ (10 rumbi) horisondist ning paigutatud nii, et tuli paistaks otse vöörist kuni $22,5^{\circ}$ (2 rumbi) tahapoole parema parda traaversit ja oleks nähtav vähemalt 2 miili kaugusele.
 - (V) Vasakul pardal punast tuld, mis on konstrueeritud nii, et valgustada pidevalt $112,5^{\circ}$ (10 rumbi) horisondist ning paigutatud nii, et tuli paistaks otse vöörist kuni $22,5^{\circ}$ (2 rumbi) tahapoole vasaku parda traaversit ja oleks nähtav vähemalt 2 miili kaugusele.
 - (VI) Eespool mainitud roheline ja punane pardatuli peavad laeva pikitasapinnapoolsel küljel olema varustatud varilaudadega,

mis ulatuvad tulest vähemalt 91 cm (3 jalga) ettepoole nii, et kumbki tuli ei paistaks teisele poole laevavööri.

(b) Käigusolev vesilennuk vee peal peab kandma:

- (I) Esiosa keskel kõige nähtavamal kohal valget tuld, mis on konstrueeritud nii, et valgustada pidevalt 220° horisondist ning paigutatud nii, et tuli paistaks 110° vesilennuki kummalegi küljele. s. o. otse nina suunast kuni 20° tahapoole kummagi külje traaversit ja oleks nähtav vähemalt 3 miili kaugusele.
- (II) Parema tiiva tipus rohelist tuld, mis on konstrueeritud nii, et valgustada pidevalt 110° horisondist ning paigutatud nii, et tuli paistaks otse nina suunast kuni 20° tahapoole parema külje traaversit ja oleks nähtav vähemalt 2 miili kaugusele.
- (III) Vasaku tiiva tipus punast tuld, mis on konstrueeritud nii, et valgustada pidevalt 110° horisondist ning paigutatud nii, et tuli paistaks otse nina suunast kuni 20° tahapoole vasaku külje traaversit ja oleks nähtav vähemalt 2 miili kaugusele.

EELMÄRKMEID

Eeskiri 2 sisaldab üldisi nõudeid tulede kohta, mida peavad kandma mehaanilisel jõul liikuvad laevad ja vees käigusolevad vesilennukid.

Tehnilised nõudmised, millele need tuled peavad vastama, nende arv ja konkreetne asukoht igal laevatüübil määratakse kindlaks NSVL Registri poolt «Merelaevade signaalvahenditega seadmestamise ja varustamise eeskirjades» kooskõlas ELKV-ga.

Peale eeskirjas 2 (a) nõutud tulede peab mehaanilisel jõul liikuv käigusolev laev kandma (näitama) valget ahtrituld, mida näeb ette eeskiri 10 (a), (b).

Loetletud tulede kompleksi, mille paigutus tagab nende teatud kombinatsioonide nähtavuse laeva mistahes asendi juures, ülesandeks on:

- anda võimalus laeva avastamiseks pimedal ajal;
- näidata, et neid tulesid kandev laev on käigusolev mehaanilisel jõul liikuv laev, kuigi ta tingimata ei tarvitse liikuda vee või merepõhja suhtes;
- võimaldada teistel laevadel (vesilennukitel) selgusele jõuda neid tulesid kandva laeva umbkaudsete mõõtmete ja liikumissuuna (asendi) suhtes.

Seda tulede kompleksi, mis iseloomustab mehaanilisel jõul liikuvat laeva käigusolevana, nimetatakse *mehaanilisel jõul liikuva laeva käigutuledeks* ehk lihtsalt *käigutuledeks*.

Peale eeskirjas 2 (b) nõutud tulede peab käigusolev vesilennuk kandma valget tuld sabaosal, milleks kohustab eeskiri 10 (c).

Vesilennuki loetletud tulede ülesandeks on:

- anda võimalus lennuki avastamiseks pimedal ajal;
- näidata, et neid tulesid kandev vesilennuk on käigusolev, kuigi ta tingimata ei tarvitse liikuda vee või merepõhja suhtes;
- võimaldada teistel laevadel (vesilennukitel) selgusele jõuda neid tulesid kandva vesilennuki liikumissuuna (asendi) suhtes.

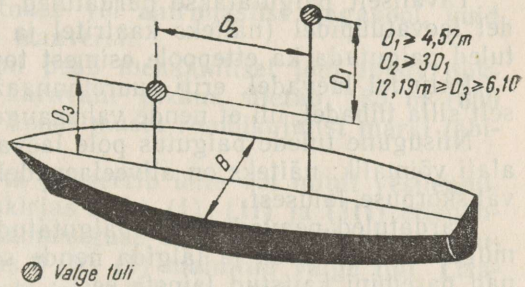
Tulede kompleksi, mis iseloomustab käigusolevat vesilennukit, nimetatakse *vesilennuki käigutuledeks*.

TOPITULEDEST

Kui laev kannab kaht topituld, siis nimetatakse neid *eesmiseks* ja *tagumiseks topituleks*.

Teine topituli võimaldab määrata vastutuleva laeva liikumissuunda ja kursimuutust topitulede vastastikuse asetuse järgi. Kuna viimane on tähtsam kui laeva pikkuse teadmine, ei keela eeskiri 2 vähem kui 45,75 m pikadel laevadel, kaasa arvatud pukseerivad, kanda teist topituld.

Topitulede paigutus laevale on skemaatiliselt kujutatud joonisel 2.



Joon. 2

Märkused:

1. Kui laev kannab ainult üht topituld, seatakse see üles eesmise topitulena.
2. Kui laeva konstruktsioonilised iseärasused ei võimalda topitulesid üles seada pikitasapinnal (näiteks lennukiemalaevadel), siis seatakse need üles paralleelselt selle tasapinnaga.

Topitulede laternate alla tuleb üles seada horisontaalsed kilbid niisuguse pikkuse ja laiuusega, et need tuled ei valgustaks silda ja vööri.

Topituled tuleb paigutada kõrgemale kõikidest pealishitustest ja roolimajadest, et nad paistaksid nõutud valgussektorites.

Püronaftalampidega topitulesid peab olema võimalik kiiresti tõsta ettenähtud kohale ja lasta alla tekile. Kogu konstruktsioon peab tagama laterna õige asendi ettenähtud kohal.

PARDATULEDEST

Pardatulesid peavad kandma kõik käigusolevad mehaanilisel jõul liikuvad laevad, välja arvatud teeandmisvõimetud (eeskiri 4) ja kala püüdvad laevad (eeskiri 9), mis kannavad pardatulesid ainult siis, kui nad liiguvad vee suhtes. Pardatulesid nimetatakse vahel parda eraldustuledeks ehk lihtsalt eraldustuledeks parda nimetuse äramärkimisega: parem(vasak) eraldustuli.

Eeskiri 2 ei määra pardatulede paigutamiseks konkreetset kohta, piirdues vaid nõudega: paremal pardal — roheline, vasakul — punane tuli.

Kas see tähendab, et pardatuled võib paigutada mistahes kaugusele laeva pikitasapinnast, samale tasapinnale pardaga või laevakere väljaulatuvatele osadele, mis on kõige kaugemal pikitasapinnast? Kuigi eeskiri 2 sellele küsimusele vastust ei anna, peavad pardatuled võimalikult täpselt näitama laevakere suurimat laiust. On teada juhtumeid, kus selle nõude mitteamestamist peeti kohtu-arbitraažiorganite poolt puuduseks.

Nii tehti aurulaeva «Nicaragua» ja kuunari kokkupõrkeasja läbivaatamisel kindlaks, et kuunari pardatuled olid paigutatud vööriruhvi seintele, s. t. nad asusid neli jalga seespool välisparrast. Kuigi mõlemad laevad tunnistati kokkupõrkes süüdi muudel põhjustel, märkis kohus siiski, et «...tulede paigutamine vööriruhvi seintele ei ole soovitatav, eelista tuleb parraste tasapindu» [3].

valget tuld, mis on paigutatud vertikaalselt üksteise kohale nii, et ülemine ja alumine tuli oleksid võrdsel kaugusel keskmisest tulest ja vähemalt 1,83 m (6 jalga) ülal- ja allpool seda. Kõik need tuled peavad olema ehituselt ja nähtavuskauguse poolest ühesugused ja üks neist peab asuma samal kohal nagu eeskirjas 2 (a) (I) mainitud valge tuli. Ükski neist tuledest ei tohi asetsema madalamal kui 4,27 m (14 jalga) laevakere kohal. Ühemastilisel laeval võivad need tuled olla kinnitatud masti külge.

- (b) Pukseeriv laev peab välja panema ka ahtritule, mis on ette nähtud eeskirjas 10, või selle asemel pukseeritava laeva juhtimise kergendamiseks nõrga valge tule korstnast või ahtrimastist tagapool, kuid see tuli ei tohi paista ettepoole traaversit.
- (c) Päikesetõusust kuni -loojanguni peab mehaanilisel jõul liikuv pukseeriv laev, kui pukseeritava karavani pikkus ületab 183 m (600 jalga), kandma hästi nähtaval kohal musta rombikujulist märki läbimõõduga vähemalt 0,61 m.
- (d) Vee peal olev vesilennuk, kui ta pukseerib ühte või mitut vesilennukit või laeva, peab kandma eeskirjas 2 (b) (I), (II) ja (III) ettenähtud tulesid ja nendele lisaks samasuguse ehituse ja nähtavuskaugusega valget tuld nagu eeskirjas 2 (b) (I) mainitud valge tuli. Lisatuli peab olema paigutatud eeskirjas 2 (b) (I) nõutuga samale vertikaalile sellest vähemalt 1,83 m (6 jalga) kõrgemale või madalamale.

EELMÄRKMEID

Merepraktikas eristatakse kolme pukseerimisviisi:

- sleptous pukseeriva laeva ahtris;
- parras parda vastu;
- tõukamise teel.

Laev või vesilennuk loetakse pukseerivaks, kui ta käigus olles on ühendatud pukseeritava objektiga (objektidega) sleptouga või muul viisil, hoolimata sellest, kas ta vee suhtes liigub või mitte.

ELKV ei loe hea nähtavuse juures pukseerivaid laevu teeandmisvõimetuteks laevadeks. Seepärast peavad pukseerivad laevad hea nähtavuse korral täitma kõiki ELKV nõudeid nagu kõik muudki mehaanilisel jõul liikuvad laevad, omamata viimaste ees mingeid eeliseid.

Halva nähtavuse puhul aga vaatleb ELKV pukseerivaid laevu teeandmisvõimetute laevadena. Mainitu järeldub eeskirjast 15 (c), mis näeb ette pukseerivale laevale teeandmisvõimetu laeva udusignaali.

Tuleb alati silmas pidada, et võrreldes teiste laevadega on pukseerivad laevad halvemates tingimustes. Pukseerival laeval on tavaliselt aeglane käik ja teeandmismanööver kursi muutmiseks võtab palju aega, kuna karavani pööramist võib lugeda lõpetatuks alles siis, kui viimane pukseeritavatest objektidest on asunud uuele kursile. Veel raskem on pukseerival laeval manööverdada muutes kiirust, kuna see on tegelikult võimalik ainult kiiruse järkjärgulise vähendamise teel. Masina stoppamine ja veel enam tagasikäigu andmine võivad põhjustada sleptou kerimise laevakruvi ümber, puksiiri kokkupõrke pukseerivate objektidega, viimaste omavahe- lise kokkupõrke jms.

Sellepärast peavad kõik laevad pukseeritavale karavanile teeandmisel vajalikul määral ettevaatlikud olema. Teineteisega kohtuvatele pukseerivatele laevadele (vesilennukitele) on eriti olulised eeskiri 27 ujuvahendi enda puuduste arvestamise ja eeskiri 29 ettevaatusabinõudest kinnipidamise mõttes.

Pukseeriva laeva kapten vastutab pukseeritavate objektide tulede seisukorra eest samaväärselt nende laevade juhtkondadega.

Nii tunnistati pukseeritava pargase praamiga kokkupõrkeasja arutamisel süüdlas- teks pargast pukseerinud puksiir ja pargas ise. Nende süüditunnistamise põhjuseks oli see, et pargas ei kandnud üldse mingisuguseid tulesid, kuna puksiiril oli kaks horison- taalselt asetatud valget tuld. Peale selle tunnistati puksiir süüdi niisuguse objekti puk- seerimises, millel ei olnud ettenähtud tulesid [6].

Eeskiri 3 ei hõlma pukseerivaid purjelaevu. Pukseeriva purjelaeva jaoks ei näe eeskirjad ette erilisi tulesid ega märke. Niisugusel laeval on soovitatav teistele laevadele lähenemisel kasutada tähelepanusignaale (ees- kiri 12).

Käesolevas eeskirjas ettenähtud tulede või märkide süütamise (üles- tõstmise) ja kustutamise (allalaskmise) aeg määratakse vastavalt puk- seerivat ja pukseeritavat laeva ühendava sleptou kinnitamisele (lahtiand- misele).

PUKSEERIVATE LAEVADE TULEDEST

Pukseerivad laevad peavad lisaks parda- ja ahtrituledele kandma ees- kirjas 3 (a) nimetatud valgeid lisatulesid. Nende ühel ja samal vertikaalil asuvate tulede arv määratakse kiiluvees pukseerimise puhul ainult puk- seerkaravani pikkusega: ¹ üle 183 m pikkuse pukseerkaravani puhul pan- nakse välja 3 tuld, kui pukseerkaravani pikkus on alla 183 m, 2 tuld. Puk- seerides pardas või tõukamise teel kannab pukseeriv laev alati ainult kaht tuld.

Laeva poolt tehtava töö iseloomu määravaid tulesid nimetatakse *puk- seertuledeks*.

Nende ülesandeks on:

- näidata, et neid kandev laev pukseerib ja ei saa seetõttu vabalt manööverdada;
- näidata, et vesi ahtri taga, parraste ääres või laeva ees (olenevalt pukseerimisviisist) ei ole vaba;
- anda vastutulevatele laevadele ettekujutus pukseerkaravani pikku- sest (sleptous pukseeriva laeva kiiluvees pukseerimisel).

Eeskirja 2 (a) (II) kohaselt peab üle 45,75 m pikk pukseeriv laev kandma ka tagumist topituld. Samasugust tuld võib kanda ka lühem puk- seeriv laev.

PUKSEERIVATE VESILENNUKITE TULEDEST

Tuleb silmas pidada, et eeskirjad ei näe ette eraldusmärgi ega ka kol- manda pukseertule kandmist vesilennukitele, mis pukseerivad üle 183 m pikkusi karavane.

EESKIRI 4

- (a) Juhitavuse kaotanud laev peab kandma hästi nähtaval kohal, kui aga see laev on mehaanilisel jõul liikuv, siis eeskirjas 2 (a) (I) ja (II) ettenähtud tulede asemel, kahte punast tuld vertikaalselt teineteise peal vähemalt 1,83 m (6 jala) kaugusel teineteisest niisuguse konst- ruktsiooniga, et neid oleks näha ümberringi kogu horisondil vähemalt 2 miili kaugusele.

¹ Pukseerkaravani pikkuseks loetakse ELKV-s kaugust pukseeriva laeva ahtrist kuni pukseeritava laeva ahtrini või viimase pukseeritava laeva ahtrini.

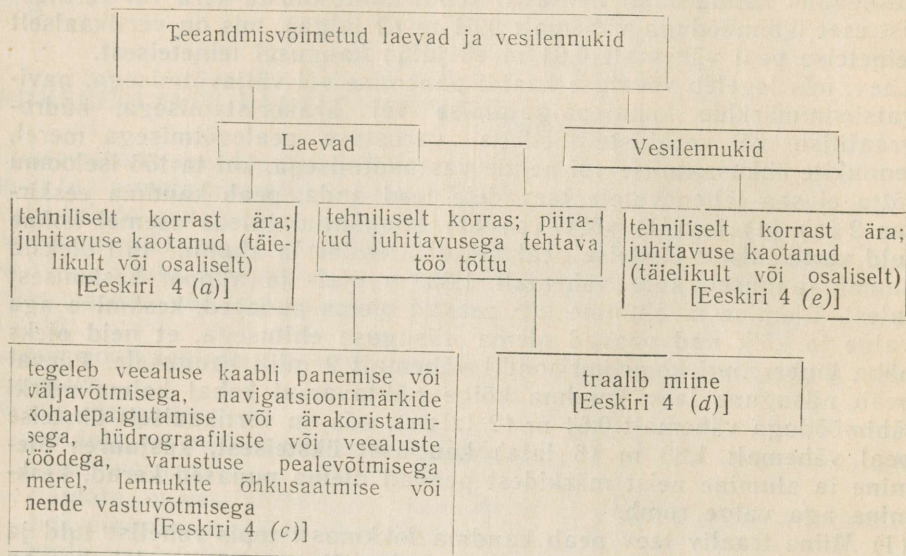
Päeval peab niisugune laev kandma hästi nähtaval kohal kahte musta kera või kerataolist eset läbimõelduga vähemalt 0,61 m (2 jalga) vertikaalselt teineteise peal vähemalt 1,83 m (6 jala) kaugusel teineteisest.

- (b) Juhitavuse kaotanud vesilennuk vee peal võib kanda hästi nähtaval kohal eeskirjas 2 (b) (I) ettenähtud tule asemel kahte punast tuld vertikaalselt teineteise peal vähemalt 0,91 m (3 jala) kaugusel teineteisest. Tuled peavad olema niisuguse ehitusega, et neid oleks näha ümberringi kogu horisondil vähemalt 2 miili kaugusele; päeval võib vesilennuk kanda hästi nähtaval kohal kahte musta kera või kerataolist eset läbimõelduga vähemalt 0,61 m (2 jalga), mis on vertikaalselt teineteise peal vähemalt 0,91 m (3 jala) kaugusel teineteisest.
- (c) Laev, mis tegeleb veeluse kaabli panemise või väljavõtmisega, navigatsioonimärkide kohalepaigutamise või ärakoristamisega, hüdrograafiliste või veeluste töödega, varustuse pealevõtmisega merel, lennukite õhkusaatmise või nende vastuvõtmisega, kui ta töö iseloomu tõttu ei saa lähenevatele laevadele teed anda, peab kandma eeskirjas 2 (a) (I) ja (II) või 7 (a) (I) ettenähtud tulede asemel kolme tuld vertikaalselt üksteise peal nii, et ülemine ja alumine tuli oleksid samal kaugusel, kuid vähemalt 1,83 m ülal- ja allpool keskmisest tulest. Ülemine ja alumine tuli peavad olema punased, keskmine aga valge ja kõik nad peavad olema niisuguse ehitusega, et neid oleks näha ümberringi kogu horisondil vähemalt 2 miili kaugusele. Päeval peab niisugune laev kandma kõige nähtavamal kohal kolme märki läbimõelduga vähemalt 0,61 m (2 jalga), mis on vertikaalselt üksteise peal vähemalt 1,83 m (6 jala) kaugusel üksteisest, kusjuures ülemine ja alumine neist märkidest peavad olema punased kerad, keskmine aga valge romb.
- (d) (I) Miine traaliv laev peab kandma fokkmasti topis rohelist tuld ja fokraa otsal või otstel selle parda või parraste poolel, kus on oht, teist samasugust tuld või tulesid. Neid tulesid tuleb kanda täienduseks eeskirjas 2 (a) (I) või 7 (a) (I) ettenähtud tulele ja igaüks neist peab olema niisuguse ehitusega, et seda oleks näha ümberringi kogu horisondil vähemalt 2 miili kaugusele. Päeval peab niisugune laev tulede asemel kandma musti kerad läbimõelduga vähemalt 0,61 m (2 jalga).
- (II) Nende tulede või kerade kandmine näitab, et teistel laevadel on ohtlik läheneda ligemale kui poole miili kaugusele miinitraaleri ahtrist ja ligemale kui veerand miili kaugusele pardast või parrastest, kus on oht.
- (e) Kui käesolevas eeskirjas mainitud laevad ja vesilennukid ei liigu vee suhtes, siis ei tohi nad kanda ei värvilisi pardatulesid ega ahtrituld, kuid vee suhtes liikudes peavad nad neid kandma.
- (f) Käesolevas eeskirjas ettenähtud tulesid ja märke peavad teised laevad ja vesilennukid võtma kui hoiatussignaale, mis tähendavad, et neid kandev laev või vesilennuk ei ole juhitud ja ei saa sellepärast teed anda.
- (g) Need signaalid ei tähenda, et laev on hädas ja nõuab abi. Seda liiki signaalid on toodud eeskirjas 31.

EELMÄRKMEID

Teeandmisvõimetute laevade ja vesilennukite tulesid ja märke määrava eeskirja 4 kehtivuse ulatust võib esitada järgneva skeemina.

Käesolevas eeskirjas ettenähtud tuled ja märgid tähistavad teeandmisvõimetut laeva või vesilennukit, kui takistust meresõidus, mida tuleb kõiki ettevaatusabinõusid rakendades vältida.



Eeskirjad ei näe ette ei manöövri viisi ega minimaalset kaugust teeandmisvõimetutest laevadest ja vesilennukitest möödumiseks. Merepraktika soovib kõikidel laevadel ja vesilennukitel, mille kohta ei kehti eeskiri 4 (kaasa arvatud kala püüdvad laevad), neist kõrvale hoiduda (mööduda neist ohutus kauguses), olenemata esialgsest vastastikusest asetusest.

Konkreetse viisi, kuidas mööduda laevadest ja vesilennukitest, mille kohta kehtib eeskiri 4, valib välja vabalt juhitav laev (vesilennuk) tegelikult olukorrast lähtudes. See ei tähenda, et teeandmisvõimetu laev või vesilennuk on kohustatud muutumatult hoidma oma kurssi ja kiirust, nagu seda võib teha iga laev või vesilennuk, kellele teed antakse. Teeandmisvõimetutel laevadel või vesilennukitel on õigus teha mistahes manöövreid, mis on vajalikud neil olevate vigastuste või nende poolt tehtavate tööde iseloomu tõttu, kuid ainult tingimusel, et need manöövrid ei suurenda ohtu laevade lähenemisel teineteisele ja ei vii segadusse vastutulevaid laevu või vesilennukeid.

Eeskirjad ei näe samuti ette korda, kuidas peavad teineteisele teed andma kaks või enam laeva, mille kohta kehtib eeskiri 4. Teades, et ühelgi neist pole õigust oodata, et teine talle teed annaks, peavad laevad ja vesilennukid niisugustel juhtudel toimima erilise ettevaatusega.

Käesoleva eeskirjaga ettenähtud tuled ja märkide süütamise (ülestõstmise) ning kustutamise (allalaskmise) aeg määratakse laeva (vesilennuki) seisukorra muutmise järgi olenevalt sellest, kas laev (vesilennuk) saab teed anda või ei.

JUHITAVUSE KAOTANUD LAEVADEST

Merepraktikas loetakse laeva juhitavusvõimetust määravaks teguriks tehnilist riket, millest tingituna laev on täielikult või peaaegu täielikult kaotanud käigu (katelde või peamasina rike, kruvide kaotamine jne.) või juhitavuse (roolikaotus või kinnikiilumine, rooliseadeldise purunemine, vööri, ahtri või muude laevaosade vigastamine).

Järelikult ei saa pidada eeskirja 4 (a) sätete alla kuuluvaks tehniliselt korras laeva, kuigi see ei ole tegelikult mitmesuguste tegurite tõttu juhitav (torm, rasked jääolud, kiiruse vähenemine jms.).

Eeskiri ei näe ette lisatulesid ja märke ankrusseisvatele juhitavusvõimetutele laevadele, kuna praktiliselt pole selleks vajadust.

Sellepärast peab juhitavusvõimetu laev ankrusse jäädes kustutama kaks punast tuld (päeval alla laskma kaks musta kera) ja kandma tulesid ja märke nagu iga ankrusseisev laev (eeskiri 11).

Eeskirjas ei räägita teisi laevu pukseerivast juhitavusvõimetust laevast. Kui aga niisugune laev samaaegselt pukseertulede või märgiga (eeskiri 3) näitab juhitavusvõimetuse tulesid või märke, vastab see eeskirjadele. Tulede ja märkide niisugune kombinatsioon, mis iseloomustab pukseerkaravani seisukorda, ei ole vastuolus eeskirjadega.

Seejuures tuleb arvestada, et pukseertuled oma 20-rumbilise valgustussektoriga ei saa pakkuda täielikku informatsiooni laevadele, mis lähevad ahtri poolt.

Pardas ja tõukamise teel pukseeritavad laevad ei kanna kunagi juhtimisvõimetuse tulesid ja märke, kui neid pukseeriv laev kaotab juhtimisvõime. Need laevad peavad kandma ainult eeskirjas 5 ettenähtud tulesid ja märke.

Juhitavuse kaotanud ja teise laeva poolt puksiiri võetud laev peab kandma tulesid ja märke üldistel alustel kõikide teiste pukseeritavate laevadega, kustutades juhitavusvõimetuse tuled (alla lastes märgid).

Juhitavusvõimetuse tulesid ja märke kandvatele laevadele ja vesilennukitele ei tule vaadata (kui nad ei kasuta täiendavalt eeskirjas 31 ettenähtud signaale) kui hädasolevatele ja abivajavatele laevadele ja vesilennukitele.

OSALISE JUHITAVUSEGA LAEVADEST

Kui laev on sattunud niisugusesse tehnilisse seisukorda, et ta saab vastutuleva laeva teelt ainult tunduva hilinemisega ära minna, siis tuleb ta eeskirja 4 (a) põhjal lugeda juhitavusvõimetuks, olgugi et juhitavusvõime on osaliselt säilinud. Küsimuse, missugust hilinemist tuleb lugeda «tunduvaks», peab lahendama kapten vastavalt igale konkreetsele juhule.

Teisest küljest laev, mille juhtimine on seotud ainult tühiste raskustega mõnesuguste tehniliste rikete tõttu, ei tohi lugeda ennast juhitavusvõimetuks ega või kanda juhitavusvõimetuse tulesid ja märke (näiteks korras rooliseadeldisega kahe kruviga laev, mis sõidab ühe abil teise murdumise või kaotamise tõttu).

Laeva juhitavuse ja juhitavusvõimetuse määramisel võib anda ainult üldise soovitus: laeva juhitavust piirava tehnilise rikke tekkimisel on ohutu meresõidu huvides parem välja panna juhitavusvõimetuse tuled ja märgid. Seejuures peab meeles pidama, et kokkupõrke korral peab kapten vastutusest vabanemiseks tõestama, et juhitavusvõimetuse tulesid ja märke kandnud laev oli tõepoolest juhitavusvõimetu.

SOORITATAVA TÖÖ ISELOOMU TÖTTU PIIRATUD JUHITAVUSEGA LAEVADEST

Sooritatava töö iseloomu tõttu piiratud juhitaavusega laevad peavad kandma eeskirjas 4 (c) ja (d) ettenähtud tulesid ja märke.

Kui niisugused laevad ei liigu, siis nad ei kanna parda- ja ahtritulesid [eeskiri 4 (e)].

Laevad, mille kohta kehtib eeskiri 4 (c) ja (d) kasutavad samu õigusi nagu laevad, mille kohta kehtib eeskiri 4 (a): kõik muud käigusolevad laevad ja vesilennukid peavad neile teed andma¹.

EESKIRJA 4 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Mõned juhitaavuse kaotanud laevad ei näita eeskirjas 4 ettenähtud tulesid ja märke.

Nii ei näidanud aurik «Rio-Maracana» kahe punase tule süütamisega masinarikke tõttu tekkinud juhitaavusvõimetust, kuigi ta viibis elava laevaliiklusega rajoonis. See viis segadusse vastutuleva tankeri «Cabins», kes «Rio Maracana» tulesid märgates arvas, et see laev on võimeline manööverdama nagu iga käigusolev juhitaav laev. Kohus tunnistas kokkupõrkes süüdi ainuüksi «Rio Maracana», kes jämedalt rikkus eeskirja 4, jättes süütamata juhitaavusvõimetust näitavad tuled [7].

EESKIRI 5

- (a) Käigusolev purjelaev ja mistahes pukseeritav laev või vesilennuk peab kandma samu tulesid, mis on ette nähtud eeskirjas 2 mehaanilisel jõul liikuva laeva või käigusoleva vesilennuki jaoks, välja arvatud eeskirjas mainitud valged tuled, mida nad kunagi ei tohi kanda. Samuti peavad nad kandma eeskirjas 10 ettenähtud ahtritulesid, kuna pukseeritavad laevad, välja arvatud viimane laev karvanis, võivad kanda mainitud ahtritule asemel nõrka valget tuld, nagu see on ette nähtud eeskirjas 3 (b).
- (b) Täienduseks punktis (a) ettenähtud tuledele võib purjelaev kanda fokkmasti topis kahte vertikaalselt teineteise kohale asetatud tuld sellisel kaugusel teineteisest, et neid saaks selgesti eraldada. Ülemine tuli peab olema punane, alumine roheline. Mõlemad tuled peavad olema nii konstrueeritud ja asetatud, nagu see on ette nähtud eeskirjas 2 (a) (I). Tuled peavad paistma vähemalt 2 miili kaugusele.
- (c) Tõugatav laev peab kandma vööriosas paremal pardal rohelist ja vasakul pardal punast tuld, mis peavad oma iseloomult olema samaugused kui eeskirjas 2 (a) (IV) ja (V) kirjeldatud tuled; nendel peavad olema varilauad, nagu see on ette nähtud eeskirjas 2 (a) (VI); seejuures tuleb silmas pidada, et mitme ühes grupis tõugatava laeva puhul tuleb tuled välja panna nii nagu ühel laeval.

¹ Võib tekkida olukord, et teeandmisvõimetu laev (eeskiri 4), mis kannab vastavaid märke või tulesid, ei ole suuteline teed andma ka aeglasemalt ees liikuvale laevale. (Eeskiri 24).

Siin on mõeldud lennukimaleava, mis lennukeid õhku saadab või vastu võtab, samuti laeva, mis tormise merega teist laeva kütuse või veega varustab, ja muid selliseid juhte. Sellise tegevuse juures ei ole need laevad suutelised muutma oma kurssi ega kiirust. On arusaadav, et eessõitval laeval tekib raskusi otsustamisel kas toimida eeskirja 4 või 24 kohaselt. Olukorra lahendab eeskiri 27, mida kohaldades eessõite laev on kohustatud ikkagi teed andma.

Tagant mõõduvale laevale, mis pole suuteline kurssi ega kiirust muutma, võib soovitada tähelepanusignaalide (eeskiri 12), signaallippude või muude vahendite (näit. helisignaali — ... — lipp D — Rahvusvahelise signaallippude koodi järgi) kasutamist. — Toim.

- (d) Päikesetõusust kuni -loojanguni peab pukseeritav laev, kui pukseerikaravani pikkus ületab 183 m (600 jalga), kandma hästi nähtaval kohal musta rombikujulist märki läbimõõduga vähemalt 0,61 m (2 jalga).

Eeskirja 5 nõuded ei ole kohustuslikud väikestele laevadele,¹ kes antud eeskirja asemel võivad juhtnööriks võtta eeskirja 7.

KÄIGUSOLEVA PURJELAEVA TULEDEST

Käigusolev purjelaev peab kandma samasuguseid pardatulesid (eeskiri 2) ja ahtrituld (eeskiri 10) nagu mehaanilisel jõul liikuv laev.

Purjelaev ei kanna kunagi topitulesid.

Eeskiri 5 näeb ette käigusolevale purjelaevale täiendavad (mittekohustuslikud) tuled (punane ja roheline), mis asuvad vertikaalselt teineteise kohal fokkmasti topis.

Kõikide loetletud tulede, mis laeva ümberringi nähtavaks teevad, ülesandeks on:

— näidata, et tegemist on juhitava käigusoleva purjelaevaga (mis ei tarvitse tingimata vees edasi liikuda);

— näidata neid kandva purjelaeva liikumissuunda (asendit).

Käigusoleva purjelaeva seisukorda iseloomustavaid tulesid nimetatakse *purjelaeva käigutuledeks* ehk lihtsalt *käigutuledeks*.

PUKSEERITAVATE LAEVADE JA VESILENNUKITE TULEDEST

Laev (vesilennuk) loetakse pukseeritavaks, kui ta on ühendatud pukseeriva laevaga (vesilennukiga) sleptouga, haalamisotstega või muul viisil, olenemata sellest, kas ta liigub vees edasi ja kas ta kasutab oma masinaid pukseeriva laeva abistamiseks.

Tulede (märgi) süütamise (ülestõstmise) ja kustutamise (allalaskmise) moment pukseeritavatel objektidel määratakse vastavalt pukseerivat ja pukseeritavat laeva ühendava sleptou (haalamisotste) kinnitamisega (äraandmisega).

ELKV-s on eeskirja 5 sätted ainsad, mis käsitlevad pukseeritavaid laevu, välja arvatud eeskiri 15 karavani viimase pukseeritava laeva udu-signaali kohta. Seega peavad kõik pukseeritavad laevad, olgu need siis mehaanilisel jõul liikuvad laevad, purjelaevad, vesilennukid, pargased, parved või muud objektid, mida eeskirja kasutamisel nimetatakse tinglikult pukseeritavateks laevadeks, neile ettekirjutustele alluma, kui kohalikud eeskirjad teisiti ette ei näe.

Eeskirjas 5 sisalduva pukseeritavate laevade tulede ja märgi kohta käiva nõude kategoorilises sisaldub väljenduses «peab kandma».

Eeskirjad ei käsitle pukseeritavaid laevu laevadena, mida ei ole võimalik juhtida, s. o. sellistena, mille kohta kehtib eeskiri 4 (a), olgugi et nad on täielikult ilma igasuguse juhtimiseta. Sellepärast ei tohi pukseeritavad laevad kunagi kanda juhitivityvõimetuse tulesid või märke.²

¹ Mõiste «väikesed laevad» seletus on toodud eeskirja 7 kommentaarides.

² 1960. a. konverentsil ei kiidetud heaks ettepanekut lubada raskesti juhityvatel pukseeritavatel laevadel välja panna juhitivityvõimetust tähistavaid tulesid või märke. [Eeskiri 4 (a).]

Sellelgepooiest eriti raske pukseerimise korral erakorralistes tingimustes, kui pukseeritav laev tugevasti jeerib ega allu puksiiri kontrollile, peaks ta juhitytamuse tähiseid kasutama.

1952. a. toimunud kokkupõrke «Albion»—«Maystone» arutamisel süüdistati lennukiemalaeva «Albion» juhitivityvõimetuse signaali mittekasutamises. Kokkupõrge toimus, kui pooleliehitatud juhitivityvõimetut «Albioni» toimetati kolme puksiiri slepis Tyne'st Rosythi. — *Toim.*

Pukseeritava laeva kapten vastutab koos pukseeriva laeva kapteniga käesoleva eeskirja täitmise eest pukseeritava laeva poolt.

Nii tunnistati valvelaeva ja pukseeritava pargase kokkupõrkeasja läbivaatamisel pukseeritav laev pukseerivaga võrdsel määral süüdi sel alusel, et ta ei kandnud pukseeritava laeva jaoks ettenähtud tulesid [8].

Mõnikord ei kanna pukseeritavad laevad, millel pole meeskonda, ettenähtud tulesid. Sel juhul peab pukseeriva laeva kapten olema eriti tähelepanelik ja ettevaatlik, pidades meeles, et isegi eeskirjades nõutud tulede ülesseadmise võimatus pukseeritavatel objektidel ei võta temalt vastutust ohutu meresõidu eest.

Pukseeriv laev, sõites öösel avamerel valgustamata pargasega slepas, lähenes põhjusele teisele laevale, viimane ei märganud valgustamata pargast õigeaegselt, põrkas sellega kokku ja uppus.

Kokkupõrkes tunnistati süüdlaseks pukseeriv laev, mis manööverdas arvestamata ujuvvahendi enda puudusi (valgustamata pargas) [9].

Taoliste juhtumite vältimiseks on pukseeritavatel laevadel soovitatav teistele laevadele lähenemisel valgustada prožektoritega pukseeritavaid tule deta objekte.

Olenevalt pukseerimisviisist näevad vastutulevad laevad pukseeriva laeva ja pukseeritavate laevade tulede teatud kombinatsioone. Laevajuht peab teadma nende kombinatsioonide kõiki võimalikke variante; see kergendab olukorra hindamist ja manööverdamist.

Pukseeriva laeva ahtri taga pukseeritavad laevad (kui palju neid ka karavanis poleks) peavad kandma pardatulesid, aga karavani viimane laev ka ahtrituld (eeskirjad 5 ja 10).

Kõik pukseeritavad laevad, välja arvatud viimane, mis on kohustatud kandma ahtrituld, võivad ahtritule asemel kanda korstna või ahtrimasti taga või lihtsalt ahtris nõrka valget tuld, mis ei paistaks ettepoole traaversit. Selle tule ülesandeks on kergendada tagapool sõitva pukseeritava laeva juhtimist.

Kõnesoleva pukseerimisviisi puhul näevad vastutulevad laevad pukseeriva laeva tulesid ja pukseeritavate laevade pardatulesid ühes grupis.

Mõnikord, eriti avaristi pukseerimise puhul, osutub vajalikuks pukseerida laeva ahter ees. Sel juhul tuleb pukseeritava laeva pardatuled ümber paigutada vastavalt liikumissuunale ja valge ahtrituli kinnitada pukseeritava laeva ninasse, tähistades selliselt pukseeritava objekti lõppu.

Pardas pukseerimise puhul peavad pukseeriv ja pukseeritav laev kandma käesolevas eeskirjas ettenähtud tulesid.

Kui puksiir läheneb pukseeritavate laevadega otse või peaaegu otse vaateleja poole, paistavad peale pukseeriva laeva vertikaalselt paigutatud valgete tulede kaks paari teineteisega kõrvuti asetsevaid pardatulesid. Pardas pukseerimise puhul on pukseeritav laev, samuti kui pukseeriv, kohustatud kandma ahtrituld (eeskiri 10).

Tuleb arvestada seda, et mõnedes kohalikes eeskirjades on ette nähtud pardas pukseerimise puhul kanda pardatulesid tervel laevade grupil nagu ühel laeval, s. o. grupi äärmiste laevade välisparrastel.

Tõukamisega pukseeritav laev on kohustatud kandma ainult pardatulesid, mis on paigutatud laeva vööriossa.

Eeskiri ei selgita mõistet «vööriosa». Kuid tuleb arvata, et selle nõude eesmärgiks on anda vastutulevatele laevadele ja vesilennukitele täpsemat ettekujutust tõugatava laeva või laevade grupi mõõtmetest. Sellepärast on soovitatav tuled paigutada pukseeritava laeva (laevade grupi äärmiste laevade) parrastele.

Tõukamise meetodil pukseeritakse nii üksikuid laevu kui ka laevade gruppe. Viimasel juhul liiguvad laevad kas kolonnis üksteise kiiluvees või üksteise külge kinnitatuna kõrvuti ühes või mitmes reas.

Tõugatavate laevade grupil tuleb laevade arvust olenemata tuled välja panna nii nagu ühel laeval. Kui laevad asetsevad karavanis üksteise järel, paigutatakse pardatuled ainult esimese laeva parrastele; kui laevu pukseeritakse üksteise pardas, siis pannakse roheline tuli esigrupi paremalt äärmise laeva paremale pardale ja punane sama grupi vasakult äärmise laeva vasakule pardale. Tulede niisugune paigutus võimaldab kõige paremini ära tunda tõukamise teel pukseeritavat laevade karavani ja otsustada selle suuruse üle.¹

EESKIRI 6

- (a) Kui halva ilma tõttu või mingil muul olulisel põhjusel ei saa oma kohale kinnitada rohelist ja punast pardatuld, tuleb need hoida süüdatult käepärast ja valmis viivitamatuks kasutamiseks. Teiste laevade lähenemisel või lähenemisel teistele laevadele peab kokkupõrke vältimiseks tuled õigeaegselt vastavale pardale välja panema, et need oleksid hästi nähtavad ja nii et roheline tuli ei paistaks vasakult ja punane paremalt pardalt. Võimaluse piirides ei tohi tuled paista enam kui 22,5° (2 rumbi) tahapoole vastava parda traaversit.
- (b) Selleks et nende kantavate tulede kasutamine oleks mugav ja et vältida eksitusi, peavad tulede laternad väljastpoolt olema värvitud vastavalt tule värvile ja varustatud sobivate varilaudadega.

Eeskiri 6 dikteerib kõikidele laevadele, nii mehaanilisel jõul liikuvatele kui ka purjelaevadele, väikestele ja suuretonnažilistele, mittestatsionaarsed (ajutised) pardatuled, kui ettenähtud kohtadele kinnitatud pardatulesid ei saa kasutada «... halva ilma tõttu või mingil muul olulisel põhjusel». (Näiteks statsionaarsete pardatulede rikkimineku puhul, või kui tormi tõttu ei saa petrooleumilaternaid täita vms.) Eeskirja 6 rakendamine peab olema põhjendatud sellega, et alalisi pardatulesid on tõepoolest võimatu kasutada. Sellepärast tuleb eeskirja 6 rakendanud kaptenil kokkupõrke korral vastutusest vabanemiseks tõestada, et tema laeva pardatulesid tõepoolest polnud võimalik kinnitada ettenähtud kohtadele (või polnud laeval võimalik kasutada alalisi pardatulesid).

Kõikide laevade jaoks, millel puudub alaliste pardatulede kandmise võimalus, on eriline tähtsus eeskirjal 27 *ujuv vahendi enda puuduste arvestamise* mõttes ja eeskirjal 29 *ettevaatusabinõudest kinnipidamise mõttes*.

Nimetatud eeskirjade täitmine laeva poolt, mis on sunnitud kasutama ajutisi pardatulesid, seisneb:

- ajutiste pardatulede pidevas valmisolekus kasutamiseks ja nende õigeaegses väljapanemises, mis kindlustab nende nähtavuse ettenähtud kaugusest ja suunast;
- ettevaatusabinõudest kinnipidamises teistest laevadest möödumisel, arvestades seda, et ajutiste pardatulede mittetäiuslikkus võib neid laevu eksitusse viia;

¹ Viimasel ajal on kasutamist leidnud pukseeritavad naftamahutid. Need on tavaliselt 20—90 meetrit pikad, valmistatud elastsest materjalist, ja neid pukseeritakse umbes 180 m pikkuse trossi otsas. «Notice to Mariners» («Tedaanded meremeestele» Inglise väljaanne) teatel kannab laev, ülalnimetatud naftamahutitega slesip, peale tavaliste pukseerimist tähistavate tulede veel ühte kogu horisondil 2 miili kaugusele paistvat sinist tuld. Kui see pukseeritav objekt ulatub puksiiri ahtrist üle 183 m kaugusele, kinnitatakse naftamahuti järele parv, millel põleb öösi kogu horisondil 2 miili kaugusele paistev valge tuli. Päeval kannab parv rombi. — *Toim.*

- teandmismanöövri õigeaegses sooritamises, vältides laevade lähemist isegi niisugusse kaugusse, millist loetakse ohutuks alaliste pardatulede kasutamise korral.

EESKIRI 7

- Mehaanilisel jõul liikuvad käigusolevad laevad pikkusega alla 19,80 m (65 jala), aerude või purjede abil liikuvad laevad pikkusega alla 12,19 m (40 jala), samuti ka sõudepaadid, ei ole kohustatud kandma eeskirjades 2, 3 ja 5 mainitud tulesid, kuid kui nimetatud laevad neid ei kanna, peavad nad kandma järgmisi tulesid:
- (a) Mehaanilisel jõul liikuvad laevad pikkusega alla 19,80 m (65 jala), välja arvatud punktides (b) ja (c) nimetatud, peavad kandma:
- (I) Laeva vööriosas kõige nähtavamal kohal ja vähemalt 2,74 m (9 jala) kõrgusel reelingulatist eredat valget tuld, mis peab vastama ehituse ja asetuse poolest eeskirjas 2 (a) (I) ettekirjutatule ja peab paistma vähemalt 3 miili kaugusele.
- (II) Rohelist ja punast pardatuld, mis peavad vastama ehituse ja asetuse poolest eeskirjas 2 (a) (IV) ja (V) ettekirjutatuile ja peavad paistma vähemalt 1 miili kaugusele, või kombineeritud laternat, mille roheline ja punane tuli paistab otse vöörist kuni 22,5° (2 rumbi) tahapoole vastava parda traaversit. Niisugust laternat peab kandma vähemalt 0,91 m (3 jalga) allpool valget tuld.
- (b) Mehaanilisel jõul liikuv laev pikkusega alla 19,80 m (65 jala), kui ta pukseerib või tõukab teist laeva, peab kandma:
- (I) Lisaks punktis (a) (II) ettenähtud pardatuledele või kombineeritud laternale kaht vertikaalselt teineteise kohale asetatud valget tuld vähemalt 1,22 m (4 jala) kaugusel teineteisest. Mõlemad nõutud tuled peavad olema ühesuguse ehituse ja nähtavuskaugusega ning üks neist peab olema üles seatud punktis (a) (I) ettenähtud valge tule kohas. Ühemastiline laev võib kanda niisuguseid tulesid masti küljes.
- (II) Eeskirjas 10 ette nähtud ahtrituld või selle tule asemel nõrka valget tuld korstna või ahtrimasti taga, et kergendada pukseeritava laeva juhtimist, kusjuures see tuli ei tohi paista ettepoole traaversit.
- (c) Mehaanilisel jõul liikuvad laevad pikkusega alla 12,19 m (40 jala) võivad kanda valget tuld vähem kui 2,74 m (9 jala) kõrgusel reelingulatist, kuid vähemalt 0,91 m (3 jala) kõrgusel pardatuledest või punktis (a) (II) ettenähtud kombineeritud laternast.
- (d) Aerude abil või purjede all liikuvad pardatuledeeta laevad pikkusega alla 12,19 m (40 jala), välja arvatud punktis (f) mainitud, peavad kandma hästi nähtaval kohal laternat, mis näitab rohelist tuld ühe ja punast teise parda poole, nähtavusega vähemalt 1 miil ja olema nii seatud, et rohelist tuld poleks näha vasakust ja punast paremast pardast. Kui osutub võimatuks seda laternat kohale kinnitada, peab see olema valmis koheseks kasutamiseks ja õigeaegseks väljapanemiseks kokkupõrke vältimiseks. Latern peab olema niisugune, et roheline tuli ei paistaks vasakust ja punane paremast pardast.
- (e) Käesolevas eeskirjas nimetatud laevad, kui neid pukseeritakse, peavad kandma pardatulesid või kombineeritud laternat, milleks kohustavad käesoleva eeskirja punktid (a) või (d), ja eeskirjas 10 ettenähtud ahtrituld või, välja arvatud viimane pukseeritav laev, punktis (d)

- (II) ettenähtud nõrka vaiget tuld. Tõugatavad laevad peavad kandma vööriosas pardatulesid või kombineeritud laternat, mis on ette nähtud käesoleva eeskirja punktides (a) või (d), tingimusel, et mistahes arv grupis tõugatavaid laevu peab sellele eeskirjale vastavalt olema valgustatud nagu üks laev. Kui laevade grupi üldpikkus ületab 19,80 m (65 jalga), tuleb tuled välja panna vastavalt eeskirja 5 (c) nõudeile.
- (f) Aerude abil või purjede all liikuvatel väikestel sõudepaatidel peab olema käepärast kantav elektrilamp või süüdatud latern valge tulega, mis tuleb kokkupõrke vältimiseks õigeaegselt välja panna.
- (g) Käesolevas eeskirjas mainitud laevad ja paadid ei ole kohustatud kandma eeskirjades 4 (a) ja 11 (e) nõutud tulesid ja märke ning nende päeval kantavate märkide suurus võib olla väiksem eeskirjades 4 (c) ja 11 (c) ettenähtuist.

Eeskiri 7, mis on sisuliselt koondeeskiri väikeste laevade tuled ja märkide kohta, on koostatud arvestades nende nõrka tehnilist varustust, mis ei võimalda rangelt täita teiste eeskirjade nõudeid tuled ja märkide kohta. Sellepärast võivad väikesed laevad kanda tulesid ja märke, mis on ette nähtud eeskirjas 7 või ELKV osa B teistes eeskirjades.

Et väikestel laevadel on lubatud kasutada eeskirjas 7 loetletud tulesid ja märke, ei tähenda see nõudlikkuse vähendamist nende suhtes. Väikesed laevad on kohustatud rangelt täitma käesolevat eeskirja võrdselt ELKV muude sätetega.

Tuulise ilmaga võivad kitsastel ja madalapardalistel väikestel laevadel pardatuled olla halvasti nähtavad. Niisugustel laevadel on otstarbekohasem üles seada kombineeritud kahevärviline latern, mis on paremini nähtav ja vähem ohustatud lainetest.

Väikesed laevad, millel puudub võimalus teed anda või mis on madalikul kinni, ei ole kohustatud sellest teatama vastutulevatele laevadele eeskirjades 4 ja 11 ettenähtud tuled või signaalidega. Kuid niisugustel laevadel on siiski otstarbekohane näidata oma seisukorda nimetatud eeskirjades ettenähtud tuled ja signaalidega.

Kuna väikesed laevad tavaliselt sõidavad ranna lähedal, s.o. elava laevaliiklusega piirkondades (sadamate lähistel, kanalitel, jõgedel, laevade sõiduteedel jne.) on nimetatud soovitus taitmine eriti oluline.

ESKIRI 8

- (a) Käigusolev lootsikohustusi täitev mehaanilisel jõul liikuv lootsilaev:
- (I) Peab kandma mastitopis vähemalt 6,10 m (20 jalga) kõrgusel laeva kerest valget tuld, mis peab paistma kogu silmapiiril vähemalt 3 miili kaugusele, ja 2,40 m (8 jalga) sellest tulest allpool samasuguse ehituse ja sama nähtavuskaugusega punast tuld. Kui niisuguse laeva pikkus on alla 19,80 m (65 jalga), siis võib ta kanda valget tuld mitte alla 2,74 m (9 jalga) kõrgusel reelingulatist ning punast tuld 1,22 m (4 jalga) valgest tulest allpool.
- (II) Peab kandma eeskirjades 2 (a) (IV ja (V) või 7 (a) (II) ja (d) ettenähtud pardatulesid või laternaide kui ka eeskirjas 10 ettenähtud ahtrituld.
- (III) Peab näitama tulevälgatust või tulevälgatusi mitte üle 10-minutiliste vaheaegadega. Tulevälgatuste asemel võib kasutada kogu silmapiiril nähtavat katkendlikku valget tuld.
- (b) Käigusolev lootsikohustusi täitev lootsipurjekas:
- (I) Peab kandma mastitopis valget tuld, mis peab paistma kogu silmapiiril vähemalt 3 miili kaugusele.

(II) Peab kandma pardatulesid või laternat, nagu see on ette nähtud eeskirjas 5 (a) või 7 (d) ning teistele laevadele lähenedes hoidma need tuled valmis ja näitama neid lühikeste vaheaegade tagant oma sõidusuuna näitamiseks, nii et roheline tuli ei paistaks vasakult ja punane tuli paremalt pardalt. Laev peab kandma ka eeskirjas 10 nõutud ahtrituld.

(III) Peab näitama tulevälgatust või tulevälgatusi mitte üle 10-minutilise vaheaegadega.

(c) Mitte käigusolev lootsikohustusi täitev lootsilaev peab kandma tulesid ja näitama tulevälgatusi, nagu seda nõuavad punktid (a) (I) ja (III) või (b) (I) ja (III), aga kui ta seisab ankrus, peab ta kandma ka eeskirjas 11 ettenähtud ankrutulesid.

(d) Lootsilaev, mis ei täida lootsikohustusi, peab näitama sama pikkusega laeva jaoks ettekirjutatud tulesid ja märke.

LOOTSILAEVADEST, NENDE TULEDEST JA SIGNAALIDEST

Tulesid ja signaale, mis on ette nähtud eeskirjas 8 (a) (I), (III) ja (b) (I), (III) nimetatakse *lootsituledeks* ja *-signaalideks*.

Teenindatava rajooni piirides asuv lootsilaev, loetakse lootsikohustusi täitvaks, kui ta:

- toimetab lootsi laevale või laevalt ära;
- lootsiga pardal ristleb, triivib, seisab ankrus või on kinnitatud haalamisotstega lootsimist vajavate laevade ootel;
- toimetab laevade lootsimist (ilma lootsi laevale üle andmata).

Lootsilaev, mis ei tegele lootsimisega, kannab tulesid ja märke üldistel alustel.

Eeskirjas 8 ei ole juhendeid selle kohta, missuguseid tulesid ja signaale peavad kandma väikesed paadid, mis liiguvad lootsiga pardal aerude abil või purjede all.

Ei tulegi oodata, et lootsikohustusi täitvad paadid üldse hakkavad näitama lootsilaevadele ettekirjutatud tulesid ja signaale, välja arvatud lähenemisel laevale, mille peale nad lootsi toimetavad või millelt nad lootsi maha võtavad.

Eeskirjad ei määra erilist märki (signaali), mis näitaks laeva kuuluvust lootsilaevade kategooriasse. Niisugused signaalid näeb ette Rahvusvaheline signaallippude kood.

EESKIRI 9

- (a) Kalalaevad, mis kala ei püüa, peavad kandma taolistele niisama pikka kadele laevadele kohustuslikke tulesid ja märke.
- (b) Käigusolevad või ankrusseisvad laevad, mis püüavad kala, peavad näitama ainult käesolevas eeskirjas ettenähtud tulesid ja märke. Need tuled ja märgid peavad paistma vähemalt 2 miili kaugusele.
- (c) (I) Laevad, mis traalivad, s. o. veavad järel tragi, noota või muud traalimispüünist, peavad kandma kaht vertikaalselt teineteise kohale asetatud tuld mitte vähem kui 1,22 m (4 jala) ja mitte rohkem kui 3,65 m (12 jala) kaugusel teineteisest. Ülemine nendest tuledest peab olema roheline ja alumine valge; kumbki neist peab paistma kogu silmapiiril. Alumine neist kahest tulest peab olema paigutatud kõrgusele, mis on pardatuledest arvatult vähemalt kahekordne, võrreldes nende vertikaalselt asetsevate tuledes vahekaugusega.

- (II) Niisugused laevad võivad täiendavalt kanda valget tuld, mis on samasuguse ehitusega nagu eeskirjas 2 (a) (I) ettenähtud valge tuli, aga see tuli tuleb paigutada alla- ja tahapoole kogu silmapiiril paistvat rohelist ja valget tuld.
- (d) Kala püüdvad laevad, välja arvatud need, mis traalivad, peavad kandma punktis (c) (I) ettenähtud tulesid, kusjuures ülemine kahest vertikaalselt asetsevast tulest peab olema punane. Niisugused laevad, kui nende pikkus on alla 12,19 m (40 jala), võivad kanda punast tuld vähemalt 2,74 m (9 jala) kõrgusel reelingulati kohal ja valget tuld vähemalt 0,91 m (3 jalga) allpool punast tuld.
- (e) Punktides (c) ja (d) nimetatud laevad, kui nad liiguvad vees edasi, peavad kandma eeskirjas 2 (a) (IV) ja (V) või 7 (a) (II) ja (d) nõutud pardatulesid või laternaid, samuti eeskirjas 10 ettenähtud ahtrituld. Kui need laevad vee suhtes ei liigu, ei ole nad kohustatud kandma ei parda- ega ahtritulesid.
- (f) Punktis (d) nimetatud laevad, mille püüniste horisontaalne ulatus meres on enam kui 153 m (500 jalga), peavad näitama väljapandud püüniste suunas täiendavalt valget tuld, mis paistab kogu silmapiiril ja asub horisontaalsuunas mitte alla 1,83 m (6 jala) ja mitte üle 6,10 m (20 jala) vertikaalselt asetatud tuledest allpool. See täiendav valge tuli peab olema paigutatud niisugusele kõrgusele, mis ei ületaks punktis (c) (I) ettenähtud valge tule kõrgust ja mitte allapoole pardatulesid.
- (g) Lisaks käesolevas eeskirjas nõutud tuledele võivad kala püüdvad laevad vajaduse korral lähenevate laevade tähelepanu endale tõmmata tulevälgatuse näitamise või oma prožektorikiire juhtimisega ähvardava ohu suunas, kuid nii, et see ei desorienteeriks teisi laevu. Nad võivad kasutada ka püügitulesid, kuid kalurid peavad meeles pidama, et eriti heledad või halvasti varjestatud püügituled võivad segada käesolevas eeskirjas kirjeldatud tulede nähtavust ja iseloomu.
- (h) Päeval peavad kala püüdvad laevad näitama oma tegevuse iseloomu hästi nähtavale kohale asetatud märgiga, mis koosneb kahest mustast koonusest läbimõõduga vähemalt 0,61 m (2 jalga) ja mis on asetatud vertikaalselt, teravikega vastamisi. Kui nende laevade pikkus on alla 19,80 m (65 jala), siis võivad nad asendada selle musta märgi korviga. Kala püüdvad laevad, kui nende püüniste horisontaalne ulatus meres on enam kui 153 m (500 jalga), peavad väljapandud püüniste suunas üles tõstma täiendavalt musta koonuse teravikuga ülespoole.

Märkus. Laevad, mis püüavad kala järelveetavate õngpüünistega, ei ole eeskirja 1 (c) (XIV) määratluse järgi kala püüdvad laevad.

EELMÄRKMEID

- Kala püüdvate laevade tulede, märkide ja signaalide ülesandeks on:
- hoiatada teisi laevu, et marke kandev laev oma töö iseloomu tõttu ei saa vabalt manööverdada;
 - hoiatada teisi laevu neile lähenemast, et vältida püüniste sattumist kruvide ümber, mis võib põhjustada kruvi, rooli ja ka püüniste vigastusi.

Kala püüdvad laevad peavad nii käigus olles kui ka ankrus seistes kandma ainult käesolevas eeskirjas ettenähtud tulesid, marke ja signaale.

Seejuures peab silmas pidama, et tuled ja märgid ei asenda vastastikku üksteist ning nende tulede märkidega ja märkide tuledega asendamise korras püüesetõusul ja -loojangul tuleb rangelt kinni pidada.

Kala püüdev laev ei vahetanud pärast püüesetõusu tulesid märkidega.

Vastutulevad laevad ei pööranud nendele tuledele tähelepanu, mille tagajärjel toimus kokkupõrge. Kohus tunnistas süüdlaseks kalalaeva, kuna see ei vahetanud tulesid märkidega ja tuled kaotasid püüesetõusuga oma tähenduse [10].

KALA PÜÜDVATE LAEVADE TULEDEST JA MÄRKIDEST

Käesolevas eeskirjas ettenähtud tuled ja märgid tuleb välja panna ainult siis, kui laev tegelikult kala püüab eeskirja 1 (XIV) kohaselt. Nii peab kalalaev, mille püünised on pardale tõstetud (veest välja võetud), samuti kui kalalaev, mis oma püünistega ühendatud pole (näiteks laev, mis oma triivvõrgu ribist on eemaldunud), näitama tulesid ja märke üldistel alustel.

Püügiflotillide abilaevad (kala otsivad laevad, mis ei toimeta kontroll-püüki, ujuvbaasid, tankerid, ujuvad kalakonservimise tehased jne.), mereloomade- ja vaalapüügilaevad ning ka järeelvetavate õngedega kala püüdvad laevad (näiteks tuunikala püüdjad) peavad samuti kandma tulesid ja märke üldistel alustel kõikide laevadega, aga mitte käesolevas eeskirjas ettenähtud tulesid ja märke.

Eeskirjas 9 (c) ettenähtud tulesid nimetatakse *traalimistuledeks*, eeskirjas 9 (d) — *triivimistuledeks*.

Kui kala püüdev laev:

- liigub edasi (näiteks traalib, veab noota, tõmbab oma triivvõrgu ribi teise laeva ribi küljest lahti), peab ta kandma traalimis-(triivimis-)tulesid, pardatulesid ja ahtrituld;
- on käigus, kuid ei liigu vee suhtes edasi, näiteks triivib võrkudega, kusjuures masinad on stopatud või purjed koristatud, või kui masinad töötavad, et vähendada triivvõrgu ribi juhttrossi pinget (vaata joonis 30), masinad on stopatud, et traali puhastada, peab ta kandma ainult traalimis-(triivimis-)tulesid;
- jäi ankrusse või jäid püünised vealuse takistuse taha kinni, peab laev samuti näitama ainult traalimis-(triivimis-)tulesid.

Päeval kannavad niisugused laevad eeskirjas 9 (h) ettenähtud märke vaatamata sellele, kas nad vee suhtes edasi liiguvad või mitte, on merepõhjaga ühendatud või mitte ja olenemata püügiviisist.

Eeskirja 9 (b) (kus laeva seisukordade loetlemisel puudub väljendus «madalikul») võrdlemine eeskirjaga 11 (c) lubab järeldada, et madalikule sattumise puhul tuleb kala püüdval laeval näidata madalikul viibiva laeva tulesid (märke), aga vees olevate püüniste tähistamiseks, mis mööduvatele laevadele eriti ohtlikud on, tuleb signaliseerida tulevälgatustega hädaohu suunas.

Püügi ajal juhitavuse kaotanud kalalaevade jaoks (näiteks masina või rooliseadeldise rivist väljalangemise puhul, püüniste sattumisel kruvisse) ei näe eeskirjad ette mingisuguseid täiendavaid tulesid ega märke. See järeldub eeskirjast 9 (b) «... käigusolevad... peavad näitama ainult käesolevas eeskirjas ettenähtud tulesid ja märke». Eriti tähtsad on niisugustele laevadele tähelepanu äratamiseks antavad signaalid [eeskirjad 9 (g) ja 12]. Järelikult peab kala püüdev laev juhitavuse kaotamise puhul kandma ainult eeskirjas 9 ettenähtud tulesid (märke), kuni ta pole ühendust oma püünistega katkestanud või pole neid pardale tõstnud (ei kuulu eeskirja 4 (a) alla nagu iga laev, mis on juhitavuse kaotanud).

- (a) Välja arvatud juhud, mil käesolevates eeskirjades on teisiti ette nähtud, peab käigusolev laev kandma ahtris valget tuld, mis valgustaks pideva tulega 135° (12 rumbi) horisondist ning oleks paigutatud nii, et paistaks ahtri suunast pikitasapinnast $67,5^\circ$ (6 rumbi) kummagi parda poole; nähtavuskaugus peab olema vähemalt 2 miili.
- (b) Kui väike laev halva ilma tõttu või mõnel muul olulisel põhjusel ei saa seda tuld kohale kinnitada, tuleb hoida käepärast kantav tarvita-miskorras elektrilamp või süüdatud latern valge tulega ja mööduva laeva lähenemisel seda õigeaegselt näidata, et vältida kokkupõrget.
- (c) Vee peal käigus olev vesilennuk peab kandma saba küljes valget tuld, mis valgustaks pideva tulega 140° horisondist ning oleks nii üles seatud, et valgustada otsesuunast tahapoole 70° kummalegi vesilennuki küljele vähemalt 2 miili kaugusele.

EELMÄRKMEID

Ahtritule ülesandeks on valgustada laeva (vesilennukit) pimedal ajal ahtri poolt. Ahtrituli kui üks käigutuledest tuleb süüdata ja kustutada ühel ajal teiste käigutuledega.

Käesoleva eeskirja kohaselt tuleb mõista väljenduse «väike laev» all iga laeva, mis mingil põhjusel ei kanna alalist ahtrituld.

ALALISEST AHTRITULEST LAEVAL

Alalist ahtrituld on kohustatud kandma iga käigusolev laev, välja arvatud:

- laevad, mis kuuluvad eeskirjade 3 ja 5 alla, mille kohaselt pukseerival laeval ja mõningatel juhtudel ka pukseeritaval (ei asu karavani lõpus) on lubatud ahtritule asemel kanda eeskirjas 3 (b) ette nähtud nõrka valget tuld;
- laevad, mille kohta kehtib eeskiri 4 (teeandmisvõimetud) ja eeskiri 9 (kala püüdvad), kui nad ei liigu;
- laevad, mille kohta kehtib käesoleva eeskirja punkt (b).

Ahtrituli on laeva ainuke käigutuli, mis tähistab teda ahtri poolt. Arvestades, et seda tuld ei dubleeri ükski teine käigutuli, peab laevajuht, kes märkas ühte valget alalist tuld, olema eriti tähelepanelik ja ettevaatlik, kuni ta pole kindlaks teinud selle tähendust. Märgetud üksikut valget tuld ei tohi ennatlikult pidada ahtrituleks, sest see tuli võib olla ka vastutuleva laeva topituli, mille pardatuled veel ei paista, või ankrusseisva laeva ankrutuli ine. Sellest tingituna peavad laevajuhid ühele alalisele valgele tulele lähenedes olema eriti tähelepanelikud, et õigeaegselt kindlaks määrata selle tule tähendust ja vältida võimalikku eksitust.

Ühtki muud tuld, kuigi see peaks ahtrist paistma (näiteks mõnda kalalaeva püügitud) ei saa lugeda ahtrituleks.

Kala püüdev laev kandis ahtritule asemel saalingu külge riputatud ümberringi paistvat valget tuld. See viis segadusse mööduva auriku ja oli kokkupõrke põhjuseks. Kohus tunnistas kalalaeva kokkupõrkes süüdlaseks, kuna see oli rikkunud eeskirja 10 [11].

KANTAVAST AHTRITULEST LAEVAL

Kui mingil olulisel põhjusel pole võimalik kanda alalist või kohale kinnitatud ahtrituld, lubab eeskiri 10 laevadel valmis hoida kantavat valgetulega laternat (kantavat ahtrituld) ja näidata seda mööduva laeva lähemisel. Seda tule näidata, kuni mööduv laev pole väljunud ahtritule valgustussektorist. Nimetatud nõuet tuleb täita ka juhul, kui laevad triivivad. Ahtritule enneaegne kustutamine (ärakoristamine) võib mööduvat laeva eksitada ja põhjustada kokkupõrke.

Märganud ahtrist läheneva laeva käigutulesid, pani triiviv laev välja ahtritule. Nähes seda tuld, muutis lähenev laev kurssi. Triivival laeval koristati ahtrituli enneaegselt. Lähenev laev pidas tule kadumist selle valgustussektori piiri ületamiseks võttis endise kursi ja pörkas triiviva laevaga kokku.

Asja arutamisel tuvastati, et kokkupõrke peamiseks põhjuseks oli triiviva laeva ahtritule enneaegne ärakoristamine, mis viis läheneva laeva eksitusse [12].

Kantavat ahtrituld kasutaval laeval tuleb erilist tähelepanu pöörata ahtrisuunast lähenevatele laevadele ja õigeaegselt näidata nimetatud tuld.

Tagant lähenenud laevaga kokkupõrganud laev tunnistatakse süüdi, kui tõestatakse, et kokkupõrge toimus ahtritule puudumise tõttu.

EESKIRI 11

- (a) Ankrusseisev laev pikkusega alla 45,75 m (150 jala) peab kandma vööriosas hästi nähtaval kohal kogu silmapiiril 2 miili kaugusele paistvat valget tuld. Niisugune laev võib kanda ka teist valget tuld, mis on paigutatud käesoleva eeskirja punktis (b) kirjeldatud viisil, kuid see ei ole kohustuslik. Teine valge tuli, kui laev seda kannab, peab olema nähtav vähemalt 2 miili kaugusele ja nii seatud, et ta pais-taks võimaluse piires kogu silmapiiril.
- (b) Ankrusseisev laev pikkusega 45,75 m (150 jalga) ja üle selle peab kandma vöörtäavi lähedal vähemalt 6,10 m (20 jala) kõrgusel laeva kerest ühte valget tuld ja ahtris või ahtri lähemal teist samasugust tuld niisugusel kõrgusel, et see oleks vöoritulest vähemalt 4,57 m (15 jalga) madalamal. Mõlemad tuled peavad paistma võimaluse piires kogu silmapiiril vähemalt 3 miili kaugusele.
- (c) Iga ankrusseisev laev peab päikesetõusust loojanguni kandma vööri-osas hästi nähtaval kohal vähemalt 0,61 m (2 jalga) läbimõõduga musta kera.
- (d) Ankrusseisev laev, mis tegeleb veealuse kaabli paigutamise või üles-tõstmise, navigatsioonimärkide paneku või ärakoristamise, hüdro-graafiliste või veealuste töödega, peab kandma eeskirjas 4 (c) ette-nähtud tulesid ja märke lisaks nendele, mis on nõutud käesoleva eeskirja eelnevates punktides.
- (e) Madalikul kinniolev laev peab öösel kandma tuld või tulesid, mis on ette nähtud käesoleva eeskirja punktides (a) või (b) ja kaht punast tuld, milleks kohustab eeskiri 4 (a). Päeval peab ta kandma hästi nähtaval kohal kolme musta kera, igaüks läbimõõduga vähemalt 0,61 m (2 jalga), mis on asetatud vertikaalselt üksteise kohale vähe-malt 1,83 m (6 jala) kaugusele üksteisest.
- (f) Ankrusseisev vesilennuk, mille pikkus on alla 45,75 m (150 jala) peab kandma hästi nähtaval kohal valget tuld, mis paistab kogu silmapii-riil vähemalt 2 miili kaugusele.

- (g) Ankrusseisev vesilennuk, mille pikkus on 45,75 m (150 jalga) ja enam, peab kandma hästi nähtavatel kohtadel esiosas valget tuld ja tagaosas valget tuld, mis paistavad kogu silmapiiril vähemalt 3 miili kaugusele. Kui vesilennuki tiibade ulatus on üle 45,75 m (150 jala), peab ta tiibade ulatuse märkimiseks kandma kummagi tiiva otsas valget lisatuld, mis võimaluse piirides paistaksid kogu silmapiiril vähemalt 1 miili kaugusele.
- (h) Madalikul kinniolev vesilennuk peab kandma ankrutuld või -tulesid, mis on ette nähtud käesoleva eeskirja punktides (f) ja (g) ning võib täiendavalt kanda kahte punast tuld, mis on asetatud vertikaalselt teineteise kohale vähemalt 0,91 m (3 jala) kaugusele teineteisest ja seatud nii, et need paistaksid kogu silmapiiril.

EELMÄRKMEID

Tulesid ja märke, mis tähistavad laeva (vesilennuki) ankrusseismist, nimetatakse *ankrutuledeks* ja *-märkideks*.

Käesolevas eeskirjas ettenähtud tulede ja märkide ülesandeks on tähistada ankrus või madalikul viibivat laeva (vesilennukit) kui laevade (vesilennukite) liiklemisel esinevat takistust, millest tuleb mööduda vastava ettevaatusega.

Eeskiri 11 ei kehti laevade kohta, mis seisavad ankrus ja püüavad samaaegselt kala. Niisugused laevad peavad kandma eeskirjas 9 ettenähtud tulesid ja märke.

Eeskiri 11 ei näe ette ei minimaalset möödumiskaugust ega konkreetset manöövrit ankrus või madalikul viibivast laevast möödumiseks.

Merepraktika kohustab kõiki laevu ja vesilennukeid ankrusseisvatele või madalikul olevatele laevadele (vesilennukitele) lähenemisel arvestama viimaste seisundit ja hoiduma neist eemale, s. o. mööduma neist ohutus kauguses. Manööverdav laev (vesilennuk) valib konkreetse möödumismanöövri, lähtudes tegelikust olukorrast ning arvestades tuule- ja voolutugevust ja suunda, antud rajooni navigatsioonilisi iseärasusi, teisi käigusolevaid või ankrusseisvaid laevu (vesilennukeid) jne.

Kui käigusoleva laeva lähenemisel ankrusseisvale laevale tekib kokkupõrkeoht ja käigusoleva laeva poolt tarvituselevõetud abinõudest ei piisa ohutuks möödumiseks, siis peab ka ankrusseisev laev tarvitusele võtma kõik võimalikud abinõud kokkupõrke vältimiseks või selle tagajärgede pehmendamiseks (näiteks ankruketi viiramine ja kui masinad on töövalmis, siis nende käivitamine jms.).

ANKRUSSEISVATEST LAEVADEST

Eeskirjad ei sisalda mõiste «ankrusseisev laev» konkreetset määratlust, vaid piirduvad selle vastandamisega mõistele «käigusolev laev» ja eraldades seda mõistetest «kaldasse kinnitatud laev» ja «madalikul olev laev» [eeskiri 1 (c) (V)].

Nagu näitab kohtu- ja arbitraazipraktika, on väljenduse «ankrusseisev laev» täpne mõte sageli vastukäivate tõlgitsuste objektiks ja real juhtumel ei tunnistata ankrut kasutanud laevu ankrusseisvateks laevadeks eeskirja 11 mõttes.

Nii näiteks ei tunnistatud ankrusseisvaks puksiiri, mis oli kinnitatud pukseeritava laeva parda külge ja vedas seda laeva tema ankru juurde; samuti ankrusseisva pukseeritava laeva parda külge kinnitatud puksiiri, mis oma masina jõul hoidis seda triivimast [13].

Vaatamata küsimuse teatud keerukusele, on praktika küllaldase selgusega määranud «ankrusseisva laeva» mõiste sisu.

Merepõhjaga seotud laev loetakse ankrusseisvaks, kui ta püsib kindlalt:

- omal ankrul (ankrutel);
- kinnituspoil või selletaolisel seadmel;
- kinnitatuna teise laeva külge, mis seisab ankrus (poi küljes).

Järelikult loetakse laev

a) ankrusseisvaks momendist:

- kui ankur pidama hakkab, mitte aga sellest momendist, kui ankur merepõhja langeb;
- kui ta kinnitatakse teise laeva külge, mis seisab ankrus, poi, ankur-poi jne. küljes;
- kui ta kinnitatakse poi, ankurpoi või muu ujuvseadme külge;

b) ankrult lahkunuks:

- ankrul merepõhjast lahtituleku momendist (ankrult lahkudes või ankrul triivides);
- haalamisotste lahtiandmise momendist, mis ühendasid teda teise ankrusseisva laevaga (poiga, ankurpoiga);
- kui ta ise lahkub poilt, ankurpoilt või muu taolise seadme küljest.

Samadel kaalutlustel määratakse ankrutulede süütamise ja kustutamise, ankrumärgi heiskamise ja langetamise aeg.

ELKV kohaselt loetakse laevad, mis manööverdavad sisselastud ankrutega, kui ka laevad, mis on pöörde kergendamiseks ankrusisse lasknud, käigusolevaks aga mitte ankrusseisvaks.

Ankrusseisva laeva külge kinnitatud laev või laevad peavad kandma ankrutulesid või -märke, sõltumata gruppi kuuluvate laevade arvust.

Laevad, mis lainetuse, tuule ja hoovuse tõttu ankrus olles jeerivad, kui ka laevad, mis ankrus olles voolu- või tuulesuuna muutumisel pööravad, tuleb alati lugeda ankrusolevateks laevadeks, vaatamata sellele, et laev merepõhja suhtes teatud määral asukohta muudab.

Ankrul triivivad laevad (kui ankur ei pea, triivib mööda merepõhja) tuleb lugeda ELKV järgi käigusolevateks laevadeks, kuna neil puudub kindel side merepõhjaga ja nad on kohustatud kandma mitte ankrutulesid, vaid käigutulesid. Olgugi et niisugused laevad tegelikult ei saa vabalt manööverdada, ei kehti nende kohta eeskiri 4 (a), kuna nad on tehniliselt korras, s. o. neid ei saa lugeda juhtimisvõimetuteks.

Taoline olukord on eriti ohtlik, sest vastutulevad laevad võivad pidada ankrul triivivat laeva, mis päeval ei kanna mingisuguseid märke, öösel aga kannab käigutulesid, vabalt juhitavaks laevaks ja mõningatel juhtudel arvestada sellega, et see laev annab teed.

Sellepärast peavad ankrul triivivad laevad tarvitusele võtma kõik abinõud, et triivimist võimalikult kiiremini lõpetada (ankru hiiutama, ankrutetti täiendavalt viirama, veel teise ankrusisse laskma jms.).

Ankrul triivivatel laevadel on väga otstarbekohane kasutada eeskirjas 12 ettenähtud signaale, selleks et tähelepanu äratada, kui ka Rahvusvahelise signaallippude koodi vastavaid signaale, et märku anda oma seisukorrast.

Juhud, kus laeva meeskond ei märganud ankrusoleva laeva triivimist, on alati olnud aluseks laevade kokkupõrkes süüditunnistamiseks vahiteenistuse halva organiseerimise tõttu laevas ja merel ELKV rikkumise pärast.

Kogu öö ankrutel triivinud laev oli hommikuks kitsale faarvaatrile jõudnud. Kapten avastas triivimise alles mööda faarvaatrit läheneva laeva helisignaale kuuldes. Lülitanud hilinemisega sisse käigutuled, samal ajal ankrutulesid kustutamata, viis ta sellega teise laeva segadusse. Toimus kokkupõrge, milles esimene laev tunnistati täielikult süüdi [14].

Eriti tähtis on asjaolu, et ankrutuled peavad olema näha kogu silmapiiril ja kui laeva pikkus nõuab kahe tule ülesseadmist, peab võorituli olema ahtritulest 4,57 m kõrgemal.

Ankrutulede niisuguse paigutuse tingib see, et ankrusseisvast laevast mööduv laev võiks nende tulede järgi kindlaks teha ankrusseisva laeva pikkuse, asendi ja ankrukettide suuna.

Eeskiri 11 ei määra täpselt ankrutulede ülesseadmise kohta ei laeva võõris ega ahtris. Tavaliselt seatakse võorituli võõrstaagi külge, mistõttu seda nimetataksegi *staagituleks*.

Ahtri ankrutuli seatakse tavaliselt lipuvarda külge.

NSVL Registri eeskirjade kohaselt võib ankrutuled üles seada nii erilistel statsionaarsetel alustel kui ka tõsteseadeldise abil (kusjuures tuleb tingimata täita nõudeid laternate kõrguse suhtes laevakere kohal, asetada need võimalikult täävide lähedale ja kindlustada võimaluse piires tulede nähtavus kogu silmapiiril).

Iga laev, mis on rikkunud ankrutulede või ankrumärgi väljapanemise eeskirja, tunnistatakse kokkupõrkes süüdi, kui need eeskirjade rikkumised viisid teise laeva segadusse ja põhjustasid kokkupõrke.

Iga laev peab ankrus seisest kandma käesolevas eeskirjas ettenähtud ankrutulesid, olenemata sellest, kas tal on või ei ole teisi heledaid tulesid (näiteks tekkide ja luukide valgustamiseks jne.).

1. Laev pani rikkiläinud ankrutulede asemel välja valge petrooleumlaterna pupile ja neli kantavat laternat komandosillale ning paaditekile. Need tuled viisid segadusse mööduva tankeri ja põhjustasid kokkupõrke.

Kohtuotsuses märgiti: «Vaatomata sellele, et tanker pidi laeva poolt välja pandud tulesid õigeaegselt märkama, ei saa väita, et eeskirjadele vastavad tuled ei oleks juba varem äratanud ta tähelepanu, mis oleks kokkupõrke ära hoidnud.» Ankrusseisev laev tunnistati kokkupõrkes võrdsel määral süüdlaseks tankeriga, mis seda laeva liiga hilja märkas [15].

2. Sadamas ankrusseisnud süvendaja pani ühe ankrutule asemel välja kaks vertikaalselt asetatud valget tuld, mille tõttu mööduv laev pidas teda vastutulevaks püksiriiks. Kuigi laev tunnistati süüdi selles, et ta õigeaegselt kindlaks ei teinud süvendaja liikumatust, tunnistati kokkupõrkes süüdi siiski ka süvendaja, sest ta kandis tulesid, mis ei vastanud ELKV-le [16].

Kõik eespool öeldu lubab järeldada, et mistahes käigusoleva laeva ankrusseisva laevaga kokkupõrkeasja läbivaatamisel on viimasel esimese ees eelis ainult sel juhul, kui tõestatakse, et ta tuled vastasid ELKV-le. Sellepärast peab ankrutulede (samuti kui kõikide muude ELKV-s nõutud tulede) süütamise ja kustutamise kohta alati tegema sissekanded laeva logiraamatusse.

1. Ankrusseisnud traallaevaga kokkupõrganud laeva juhtkond väitis, et traallaeval ei olnud ankrutulesid. Vastaspool ei suutnud seda väidet veenvalt ümber lükata. Sellepärast tunnistati kohus kokkupõrkes süüdi nii käigus olnud laeva kui ka ankrusseisnud traallaeva, kuna viimane ei tõestanud, et ta ankrutuled vastasid eeskirjadele [17].

2. Klaipeda sadama lähistel pörkas aurupraam «Nevskaja» pimedas kokku mootorpaadiga nr. 331, mis seisis ankrus ilma tulede ja vahimeheta.

Kokkupõrke tagajärjel mootorpaat uppus. Mootorpaadi valdajad tunnistati kokkupõrkes täielikult süüdi [18].

Ankrutuli (tuled) või -märk tuleb välja panna otsekohe pärast seda, kui laev ankrusse jääb.

Rikkis ankrutuli tuleb otsekohe korda seada või asendada teisega.

Kohtu- ja arbitraazipraktika tunneb juhtusid, kus ühe-kaheminutiline ankrutulede süütamisega viivitamine viis segadusse teised laevad ja põhjustas kokkupõrke.

Tuul kustutas ankrusseisnud pargase ahtris ankrutule. 5 minutit hiljem, kui üks pargase madrustest oli hakanud tuld süütama, sõitis pargasele otsa lootsilaev. Pargas tunnistati kokkupõrkes täielikult süüdi [19].

Väikesed ilma meeskonnata laevad ei kannu sageli neile kohustuslikke ankrutulesid. See on ELKV kõige jämedam rikkumine ja niisuguste laevade valdajad tunnistatakse tingimata kokkupõrkes süüdi.

Kalalaev «Beverley» seisis poi küljes põiki jõge. Laeval meeskonda ei olnud, ei olnud ka ankrutulesid. Aurulaev «Kamru-1», mis ei märganud õigeaegselt valgustamata laeva, pörkas sellega kokku, mille tagajärjel kalalaev uppus.

Kalalaeva «Beverley» valdajad tunnistati kokkupõrkes süüdi, sest laeval ei olnud ankrutulesid. Võrdsel määral tunnistati süüdi ka aurulaev «Kamru-1», mis õigeaegselt ei märganud valgustamata laeva [20].

On selge, et niisugustel juhtudel meeskonna mistahes argumendid (näiteks tühjad akumulatsioonid, inimeste puudus vahiteenistuse pidamiseks jms.) ei saa õigustada eeskirjade rikkumist.

Eespool toodud sätted ja näited tõendavad, kuivõrd vajalik on pidevalt kontrollida ankrutulede seisukorda, et oleks tagatud nende nõutav nähtavus ja õigeaegne süütamine (väljapanemine).

Mõnedes sadamates on kohalike navigatsioonieskirjadega kehtestatud ankrutulede kandmise kohta teistsugused nõuded (erilised ankrutuled, nende süütamise, väljapanemise erikord jms.).

Näiteks kohustavad kohalikud eeskirjad Hamburgi sadamas ankrutulesid näitama ankrusisselaskmise momendist, aga mitte ankrusse jäämise momendist.

KAI ÄARDE HAALATUD SISSEANTUD ANKRUGA LAEVADEST

Nagu eespool tähendatud, ei ole *kalda (kai) külge kinnitatud laev ankrusseisev laev*, mida kinnitab eeskiri 1 (b) (V); «laev või vesilennuk loetakse käigusolevaks, kui ta ei ole ankrus, ei ole kinnitatud kaldasse ega viibi madalikul».

Kuigi eeskirjad ei nõua kai äärde haalatud sisseantud ankruga laevadelt ankrutulede ja -märkide kandmist, tuleb nende tulede ja märkide kandmist lugeda otstarbekohaseks. Nii näiteks on laeval, mis seisab pimedal ööl kai otsas kitsas läbisõidetavas kohas, otstarbekohane tähistada oma asukohta ja ankrutulede süütamisega näidata, et ankur on alla lastud.

Mõnede sadamate eeskirjad kohustavad kai äärde haalatud laevu isegi siis, kui ankur ei ole sisse antud, kandma teatud tulesid, et orienteerida teisi laevu. Sellised eeskirjad nõuavad tavaliselt laeva veepoolse (välise) parda valgustamist võõrist ja ahtrist, kantavate laternate või elektrilampide riputamise reelingulatile või sellest madalamale.

MADALIKUL VIIBIVATEST LAEVADEST

Eeskirjad ei sisalda mõiste «madalikul viibiv laev» konkreetset määratlust, vaid piirduvad selle vastandamisega mõistele «käigusolev laev» ja eraldavad selle mõistest «ankrusseisev laev» ja «kaldasse kinnitatud laev» [eeskiri 1 (c) (V)].

Merepraktikas on pruugiks madalikul viibivaks laevaks lugeda iga laeva, mis istub kinni merepõhjal või muul veetalusel takistusel ja on selle tagajärjel kaotanud võime vabalt teisale liikuda.

Järelikult loetakse laev:

— madalikule jooksnuks niipea, kui ta merepõhja või muu veetaluse takistusega kokku puutudes kaotab võime viimase suhtes oma asukohta muuta;

- madalikult vabanenuks niipea, kui ta merepõhja või muu veealuse takistuse suhtes hakkab liikuma kas iseseisvalt (veeseisu muutumise tõttu, laadungi lossimise või muude taoliste abinõude tagajärjel) või teise laeva abiga.

Samadel kaalutlustel määratakse eeskirjas 11 (c) ettenähtud tulede süütamise ja kustutamise ning märkide ülestõstmise ja allalaskmise aeg.

Üle madaliku triiviv laev, olgugi et ta oma kiiluga merepõhja puudutab, ei ole madalikul viibiv laev. Laev, mis merepõhja suhtes liigub, peab lugema ennast käigusolevaks laevaks.

Ja vastupidi, madalikule kinnijooksnud ja oma masinate jõul vabaneda püüdev laev loetakse madalikul viibivaks seni, kuni ta pole hakanud merepõhja suhtes liikuma.

Kõik laevad, mis mööduvad madalikul viibivast laevast, peavad olema eriti ettevaatlikud ja arvestama seda, et laevasõitu ähvardav oht on ligidal: madalikul viibiv laev, erinevalt ankrusseisvast laevast ei saa ise midagi ette võtta kokkupõrke vältimiseks; madalikul viibiv laev võib tõenäoliselt äkki ja kiiresti liikuma hakata, kui ta oma masinate jõul madalikult peaks vabanema. Oma masinate jõul madalikult vabaneval laeval pole õigust kanda käigutulesid ega anda helisignaale, mis on eeskirja 28 kohaselt ette nähtud ainult käigusolevatele laevadele, sellepärast võib niisuguse laeva madalikult vabanemine möödivatele laevadele tulla ootamatult.

Madalikul viibiva laeva tuled ja märgid peavad rangelt vastama käesolevale eeskirjale. Igasugune viivitus tulede või märkide väljapanemisel või vahetamisel laeva olukorra muutumisel on ELKV jäme rikkumine.

Laev, mis on kinnitatud madalikul viibiva laeva külge, tuleb ELKV kohaselt lugeda ankrusseisvaks.

EESKIRJA 11 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Sii kuuluvad:

- laeva ankrus või madalikul viibimist tähistavate tulede ja märkide mitteõigeaegne väljapanemine;
- eeskirjas 11 ettenähtud tulede ebaõige kasutamine laeva olukorra (käigus, ankrus, madalikul) vale määratluse tagajärjel.

Ankrul triiviv aurulaev kandis ankrutulesid, kuigi ta oli eeskirja 1 kohaselt käigusolev. See viis vastutuleva laeva eksitusse ja põhjustas kokkupõrke. Asja arutamisel tunnistati aurulaev kokkupõrkes täielikult süüdi [21].

EESKIRI 12

Enesele tähelepanu tõmbamiseks võib iga laev või vesilennuk vee peal lisaks tuledele, mida ta on kohustatud kandma vastavalt käesolevatele eeskirjadele, näidata tulesähvatusi, anda plahvatussignaale või muid tõhusaid helisignaale, kuid ainult niisuguseid, mida ei saa eksikombel pidada mõneks käesolevates eeskirjades ettenähtud signaaliks.

Eeskirjas 12 ettenähtud signaalide ainsaks ülesandeks on äratada teiste laevade (vesilennukite) tähelepanu.

Tulesähvatused, plahvatused ja helisignaalid, mida tähelepanu äratamiseks kasutatakse, peavad niivõrd erineva signaalidest, mis on ette nähtud ELKV teistes eeskirjades (näiteks lootsilaeva tulesähvatus-signaalidest — eeskiri 8 (a) (III) ja (b) (III); kalapüügiga tegeleva laeva tulesähvatus-signaalidest — eeskiri 9 (g); eeskirjades 15 ja 28 ettenähtud heli-

signaalidest; hädasignaalidest — eeskiri 31), et igasugune võimalus neid valesti tõlgendada oleks välistatud.

Eeskiri 12 lubab, kuid ei kohusta kasutama täiendavaid signaale tähelepanu äratamiseks, mis selgub väljendusest «... võib... näidata tule-sähvatusi...».

Neil juhtudel, kui tõestatakse, et sedalaadi signaalide kasutamine oleks võinud kaasa aidata kokkupõrke vältimisele, laevajuht aga ei kasutanud seda võimalust, võidakse laev kokkupõrkes süüdi tunnistada.

Aurulaeva «Troitsk» mootorlaevaga «Minnaland» kokkupõrkeasja arutamisel tunnustati viimase juhtkond süüdi selles, et ta ei kasutanud tähelepanusignaale, kuigi teadis, et laeva käigutuled ei vasta ELKV nõuetele ja nägi, et «Troitsk», ilmselt «Minna-landi» mitte märgates talle teed ei anna [22].

Merepraktikas on kõige kasutatavamad järgmised tähelepanusignaalid:

- mistahes värvi, välja arvatud punane (hädasignaal) sädemeid eraldavate rakettide või granaatidega tulistamine;
- mistahes värvi signaaltule süütamine, välja arvatud punane (hädasignaal) ja sinine (lootsi väljakutsesignaal);
- suitsusignaalid, mistahes värvi suitsupilvede väljalaskmine, välja arvatud oranž ja sellele lähedased värvid (hädasignaal).

Vajadus eeskirja 12 rakendamiseks võib tekkida:

- kui kokkupõrke vältimiseks tekib vajadus äratada vastutuleva laeva (vesilennuki) tähelepanu, aga ELKV ei näe antud juhul ette lisatulesid, märke või signaale, mis osutaksid laeva seisukorda, tegevust või olukorda (näiteks jääs triiviva laeva, tuulevaikusena oleva purjelaeva, tormi tõttu raskelt juhitava laeva või millel on navigatsioonituled või alalised helisignaalvahendid rivist välja läinud, pukseeriva purjelaeva jaoks jms.).
- kui kokkupõrke vältimiseks on tarvis äratada vastutuleva laeva (vesilennuki) tähelepanu lisaks ELKV-s ettenähtud tuledetele, märkidele ja signaalidele, eriti siis, kui on põhjust karta, et neid tulesid, märke ja signaale võidakse mitte märgata (näiteks laeva jaoks, mis triivib ankrul või üle madaliku). Nimetatud laevu, mis peavad kandma käigutulesid, võivad vastutulevad laevad pidada vabalt juhivatateks ja see võib teatud juhtudel viia kokkupõrkeni. Sellepärast on niisugustel laevadel otstarbekohane kasutada tähelepanu äratamiseks käesolevas eeskirjas kirjeldatud signaale.

Nimetatud soovitude täitmatajätmine võib olla aluseks laeva kokkupõrkes süüditunnistamisel.

Laev, mis jäi ankrusse kitsuses teiste laevade sõiduteel ja põrkas möödasõitva laevaga kokku, tunnustati kokkupõrkes süüdi mitte ainult ankrupaiga vale valiku pärast, vaid ka põhjusel, et ta ei kasutanud tähelepanusignaale.

Kohtuotsuses märgiti:

«...niivõrd ohtlikus kohas ankrusse jäädes ei olnud küllaldane piirduda ainult ankrutulede väljapanemisega. Asjaolusid arvestades oleks olnud tarvilik näidata ahtris valget lisatuld, süüdata tekivalgustus ning anda helisignaale [23].

Ühtlasi lubab eeskiri 12 väikestel laevadel ja purjekatel, mis kannavad väikese nähtavuskaugusega navigatsioonitulesid, näidata kaugemale paistavaid täiendavaid valgussignaale. Mainitu on eriti tähtis, kui on alust oletada, et vastutulevad laevad ja vesilennukid võivad mitte märgata niisugustele laevadele ettenähtud tulesid, märke ja signaale.

Eeskirja 12 rakendamisel tuleb alati meeles pidada, et kohalikud mere-sõidueeskirjad võivad kehtestada teistsugused tähelepanusignaalid.

EESKIRI 13

- (a) Käesolevad eeskirjad ei või kuidagi takistada ükskõik missuguste erieeskirjade kehtestamist mistahes riigi poolt täiendavate tulede kohta üheskoos sõitmise puhul ja signaaltulede kohta sõjalaevadele, konvois sõitvatele laevadele, flotilli koosseisus kala püüdvatele laevadele või vee peal viibivatele vesilennukitele.
- (b) Alati, kui asjast huvitatud riik leiab, et sõjalaev või vesilennuk oma erilise konstruktsiooni või otstarbe tõttu ei saa täpselt täita mõnda käesolevate eeskirjade nõuet tulede või märkide arvu, paigutuse, nähtavuskauguse või sektori suhtes, ilma et see laeva või vesilennuki sõjaliste funktsioonide täitmist takistaks, peab niisugune laev või vesilennuk täitma teisi selliseid nõudeid tulede või märkide arvu, paigutuse, nähtavuskauguse või sektori kohta, mida vastava riigi valitsus peab kõige lähemateks käesolevatele eeskirjadele antud laeva või vesilennuki suhtes.

SÕJALAEVADE, LAEVADE JA VESILENNUKITE LISA- JA SIGNAALTULEDE KANDMISE ERIEESKIRJADEST

Lisatuled, signaaltuled ja märgid, mis eeskirja 13 kohaselt võidakse kehtestada, võib jagada oma ülesannete poolest kahte gruppi.

1. Tuled, mis annavad täiendavat informatsiooni neid kandva sõjalaeva, laeva või vesilennuki kohta.

Näiteks kasutatakse NSV Liidu Mere-Sõjalaevastikus kahvlitulesid¹, mis süüdatakse öösel, kui on vaja näidata laeva kuuluvust Mere-Sõjalaevastiku koosseisu ja flagmani-tuld², mis näitab sõjalaevade grupi komandöri asukohta ning tuld³, mis tähistab sõjalaevade grupi korrapidaja asukohta jne.

2. Tuled, mis kergendavad üheskoos sõitmist või muud ühist tegevust.

Niisuguste tulede hulka kuuluvad näiteks kiiluveetuled⁴ (NSVL Mere-Sõjalaevastik), konvois sõitvate laevade lisatuled⁵, flotilli koosseisus kala püüdvate laevade spetsiaaltuled, mis süüdatakse võrkude sisselaskmisel, väljavõtmisel jne.

¹ Nähtavale kohale asetatud kaks vertikaalset tuld, ülemine valge, alumine punane. Kahvlituled peavad paistma kogu silmapiiril vähemalt 3 miili kaugusele.

² Valge tuli, mis pannakse grootmasti, allapoole tagumist topituld ja valgustab ahtri suunas 12-rumbilist sektorit, 6 rumbi kummagi parda poole. Tuli peab põlema päikeseloojangust kuni -tõusuni nii ankrus kui ka käigus olles.

³ Sinine tuli raa vasaku noka otsas, mis paistab kogu silmapiiril.

⁴ Ülemine kiiluveetuli pannakse grootmasti või erilise varda külge, alumine ahtritule kohale. Kumbki kiiluveetuli valgustab 10° sektorit (5° pikitasapinnast kummagi parda poole).

⁵ Konvois sõitvate laevade lisatuled määratakse erikorraldustega, mis sisaldavad ka nende tulede kirjelduse.

SOJALAEVADEST, LAEVADEST JA VESILENNUKITEST, MILLE KONSTRUKTSIOONILISED ISEÄRASUSED VÕI TEGEVUSE ISELOOM TAKISTAVAD RANGET KINNIPIDAMIST ELKV-st TULEDE JA MÄRKIDE SUHTES

Eeskiri 13 selgitab, et sõjalaevade, laevade ja vesilennukite jaoks, mis oma konstruktsiooniliste iseärasuste, otstarbe või tegevuse iseloomu tõttu ei saa rangelt täita ELKV nõudeid tulede ja märkide osas¹, võivad vastavate riikide valitsused kehtestada niisugused nõuded, mis oleksid võimalikult lähedased ELKV nõuetele.

Selle kõrval nõuavad eeskirjad, et need laevad (vesilennukid) täidaksid eeskirju tulede ja märkide kohta võimaluse piires ja esmajoones nii, et mitte viia segadusse teisi laevu (vesilennukeid).

Järelikult see, et eeskiri 13 tunnustab ELKV range täitmise võimatust niisuguste laevade (vesilennukite) poolt, ei tähenda veel nende meeskondade vabastamist ELKV rangest kinnipidamisest võimaluse piirides.

Seejärel võidakse laevu (vesilennukeid) nimetatud kohustuste mitte-täitmisest tingitud kokkupõrke puhul süüdi tunnustada, kui tehakse kindlaks, et vastavate kohustuste täitmise korral oleks võidud kokkupõrget vältida.

Laevadele ja vesilennukitele, mis ei saa tulede ja märkide kohta käivaid eeskirju rangelt täita, on eriti olulised eeskirjad 27 ja 29.

Eeskirjad 27 ja 29 nõuavad niisugustelt laevadelt ja vesilennukitelt järgnevat:

- ELKV tulede ja märkide kohta käivatest nõuetest kinnipidamist vastavalt võimalustele;
- ümbritseva olukorra pidevat jälgimist;
- teistele laevadele ja vesilennukitele lähenemise vältimist, kui see võib ohtlikuks osutuda ja pole tingimata vajalik;
- tähelepanusignaali kasutamist (eeskiri 12);
- valides manöövrit teistest laevadest möödumiseks arvestada seda, et vastutulevad laevad võib-olla ei märka neid õigeaegselt või tõlgendavad valesti nende tulede, märkide või muude signaalide tähendust.

Iseloomustavaks näiteks võiks olla auriku «City of Rome» kokkupõrge öösel hea nähtavuse juures allveelaevaga «S-51» (USA).

22 minutit enne kokkupõrget märgati aurikult «City of Rome» võõris paremal nõrka valget tuld, mida auriku juhtkond pidas eessõitva suure laeva ahtrituleks. Tegelikult oli see allveelaeva «S-51» topituli, mis sõitis «City of Rome» kursiga ristuvalt.

Aurik võttis kursi natuke vasakule, soovides eessõitvast laevast suuremas kauguses mööduda. Veidi aega pärast kursi muutmist märgati aurikult varem avastatud valgest tulest madalamal ja paremal pool punast pardatuld, mis lubas järeldada, et tegemist pole tagant läheneva laevaga, vaid laevaga, mille kurss ristub auriku kursiga ja millele eeskirja 19 kohaselt tuleb teed anda.

Auriku poolt tarvitusele võetud abinõud (rool poordi ja masinale tagasikäik) osutusid hilinevaks ja ei võimaldanud enam vältida kokkupõrget, mis lõppes allveelaeva ja inimete hukkamisega.

Kokkupõrke peamiseks põhjuseks oli see, et allveelaeva käigutuled ei vastanud laeva konstruktsiooniliste iseärasuste tõttu ELKV nõuetele, mis eksitas vastutulevat aurikut.

¹ Tavaliselt on allveelaevadel võimatu täita rangelt eeskirja 2 (a) topitule asukoha kõrguse osas laevakerest. Vastavalt eeskirjale 13 peab see tuli sellepärast asuma nii kõrgel, kui seda võimaldab keskehitud kõrgus. Peale selle ei saa üle 45,75 m pikad allveelaevad kanda eeskirjas 2(a) (III) ettenähtud teist topituld. Lennukiemalaevad ei saa täita sama eeskirja nõuet topitulede paigutamise kohta laeva pikitasapinnale.

Kohus märkis, et üldiselt oli allveelaeval õigus nii manööverdada nagu ta seda tegi. Tuleb arvata, et allveelaeva «S-51» juhtkond ei arvestanud, et laeva käigutuled ei olnud nõuetekohased, kuigi just see kohustas allveelaeva juhtkonda tegutsema erilise ettevaatusega, pidades silmas eeskirju 27 ja 29¹ [24].

EESKIRI 14

Samaaegselt purjede all ja mehaanilisel jõul liikuv laev peab päeval kandma vööriosas hästi nähtaval kohal musta koonust, tipuga allapoole, koonuse põhja läbimõõt peab olema vähemalt 0,61 m (2 jalga).

Samaaegselt purjede all ja mehaanilisel jõul liikuv laev on ELKV kohaselt mehaanilisel jõul liikuv laev, millel ei ole purjelaevadele eeskirjaga 20 omistatud eesõigusi teendamisel.

Eeskirjas 14 ettenähtud märgi ülesanne on näidata päeval teistele laevadele, kas vastutulev laev on purjede all või mehaanilisel jõul liikuv, juhul kui niisugune kahtlus peaks tekkima.

Õösel, kui purjesid näha pole, ei ole vaja, et samaaegselt purjede all ja mehaanilisel jõul liikuv laev kannaks täiendavaid tunnuseid; niisugune laev peab kandma mehaanilisel jõul liikuvatele laevadele ettenähtud tulesid.¹

¹ Ohupadjal liikuv laev näitab peale tavaliste käigutulede veel üht kollast vilkuvat tuld, sagedusega 60 plinki minutis. See tuli on nähtav 5 miili kaugusele kogu silmapiiril.

Samasugust vilkuvat tuld (sagedusega 90 plinki minutis) võib näidata USA-le kuuluv allveelaev, sõites tiheda laevaliiklusega kitsustes. — Toim.

C. HELISIGNAALID JA LAEVA JUHTIMINE

HALVA NÄHTAVUSE PUHUL

EELMÄRKMEID

1. Radarilt saadud informatsioon ei vabasta ühtki laeva eeskirjade rangest kinnipidamisest, eriti eeskirjades 15 ja 16 leiduvatest kohustustest.
2. Eeskirjade lisa esitab soovitusel, mis on määratud radari kui piiratud nähtavuse puhul kokkupõrgete vältimise vahendi kasutamise hõlbustamiseks.

RADARI KASUTAMISEST LAEVADE KOKKUPÕRGETE VÄLTIMISEKS

Tänapäeva laevade varustamine radaritega tõstis esile rea õiguslikke ja tehnilisi küsimusi, millest paljud ei ole veel senini lõplikult lahendatud.

Et ELKV oli koostatud radari kasutuselevõtuga avanevaid võimalusi arvestamata, tekkis loomulikult vajadus eeskirjade seostamiseks radari praktilise kasutamisega. Lahendatud küsimuste puhul on olnud aluseks radari kasutamise praktilised kogemused, kohtu- ja arbitraažipraktika ning mitmetes riikides tehtud uurimistööd.

«Rahvusvahelise konventsiooni inimelu kaitseks merel» uueks läbi vaatamiseks kokkutulnud rahvusvaheline konverents (1960. a.) tegi kogutud materjalide põhjal ELKV-s rea täiendusi ja muudatusi, mis puudutasid radarite kasutamist kokkupõrgete vältimiseks.

Eeskirjad 15 ja 16, mis ohutu meresõidu tagamisel on eriti tähtsad, eraldati iseseisvasse ossa C.

Eeskirja 16 täiendav punkt (c) määrab kindlaks vastava tegutsemise laevale, mis radari abil avastas vastutuleva laeva enne, kui oli kuulnud selle udusignaali või silmaga märganud.

Eeskirju täiendati lisaga «Soovitused radari informatsiooni kasutamiseks laevade kokkupõrgete vältimiseks merel».

EELMÄRKMEID OSALE C.

Käesoleval ajal ei ole olemas niisuguseid rahvusvahelisi kokkuleppeid, mis kehtestaksid radarit kasutatavatele laevadele mingisuguse erineva teendamise korra kui see, mis on ette nähtud ELKV-s. Seepärast ei erista ELKV manööverdamise hindamisel radariga laevu radarita laevadest. Laevade teendamise eeskirjad, mis tuginevad kiirele, peaaegu silmapilksele olukorra hindamisele visuaalse vaatluse puhul, ei kõlba radariga vaatluse korral, eriti kui kaugused on väikesed. Teiselt poolt aga ei vabasta radari kasutamine laeva ELKV 15. ja 16. eeskirja rangest täitmisest.

Kumbagi kahest laevast, mis radari abil on teise asukoha täpselt kindlaks määranud, ei loeta laevaks, mis on kohustatud teed andma, ega laevaks, millele tuleb teed anda, kuni nad pole teineteisele nähtavad eeskirja 1 mõttes.

Raadiolokatsioon, nagu iga muu inimese meeleorganeid täiendav tehniline vahend, on ainult vahendajaks ümbritseva keskkonna ja inimese enda vahel.

Teisest küljest paneb radari olemasolu laeval laevajuhile täiendava vastutuse selle õige kasutamise eest. Laeval oleva radari mittekasutamine või ebaõige kasutamine võib eeskirja 29 kohaselt olla kokkupõrke korral süüd raskendavaks asjaoluks.

Nimetatud asjaolu on ka kohtu- ja arbitraažipraktikas kajastunud.

1. Kohtuotsuses kahe laeva kokkupõrkeasjas Weseri alamjooksul märgiti, et nähtavuskauguse vähenemisel 500 meetrile oli laeva juhtkond kohustatud veel enne kai äärest lahkumist sisse lülitama radari ja välja selgitama olukorra ümbritseval akvatooriumil. Laeva juhtkond seda aga ei teinud ja sisuliselt ilma igasuguste andmeteta olukorra kohta otsustas faarvaatri ületada. Samal ajal tuli mööda faarvaatrit teine laev, millega toimuski kokkupõrge.

Kohus juhtis tähelepanu sellele, et radari mittekasutamine niisugustel asjaoludel on hooletus ja ELKV 29. eeskirja rikkumine.

2. Otsuses, mille tegi kohus udus toimunud kokkupõrke asjus laevade vahel, millest üks oli varustatud radariga, mida aga ei kasutatud, kuna teisel seda polnud, öeldi: «... kokkupõrkes süüdiolaval laeval (radarit omav — *autori märkus*) oli võimalus avastada teist läheduses viibivat laeva ja määrata selle sõidusuund küllalt aegsasti, et ära hoida igasugune kokkupõrkeoht. Sel põhjusel tunnistati radariga laev, kokkupõrkes suuremal määral süüdi [26].

RADARIT KASUTAVATE LAEVADE KOKKUPÕRGETE PÕHJUSTEST

Statistika andmetel ei ole radariga varustatud laevade arvu pidev kasv oluliselt mõjunud udus toimuvate kokkupõrgete arvu vähenemisele.

See oleneb:

- kaasaegsete radarite tehnilisest ebatäiuslikkusest;
- laevajuhtide mitteküllaldasest kvalifikatsioonist ja radarite oskamatus kasutamisest;
- ELKV sätete otsesest rikkumisest;
- radari võimete ülehindamisest laevajuhtide poolt.

RADARI TEHNILISEST EBATÄIUSLIKKUSEST

Radarilt saadud informatsioon oleneb tervest reast teguritest: radari süsteemist ja selle tehnilisest seisukorrast, raadiolokatsiooniliste segamiste intensiivsusest, kaugusskaalade valikust, peilingute ja kauguste arvestamise täpsusest, vaadeldava objekti iseloomust jne.

Merel võib tekkida olukordi, kus vaatamata reale radari hinnatavatele omadustele, ei ole võimalik saada vajalikku informatsiooni, et rakendada tarvilikke abinõusid kokkupõrke vältimiseks (näiteks tugeva lainetuse puhul ei ole võimalik avastada väikseid laevu).

Radari ekraanile ilmub pilt alati teatud hilinemisega. Kunagi ei või kindel olla, et kajasignaali näol radari ekraanil vaadeldav vastutulev laev ei ole juba teinud mingisugust manöövrit, millest vaatleja saab teada alles mõne aja pärast. Niisugune arvestus aga, et vastutulev laev tingimata jätkab sõitu varem kindlaksmääratud kursi ja kiirusega on korduvalt kokkupõrkeni viinud.

Vahetu ja raadiolokatsioonilise vaatluse võrdlev hinnang

Tabel

1	2	3	4
Mida määratakse	Visuaalne vaatlus	Auskulttiivne jälgimine (udusignaali järgi)	Raadiolokatsiooniline vaatlus (suhtelise liikumise indikaatoriga radar)
Vastutuleva laeva avastamise kaugus	Oleneb otseselt atmosfääri läbipaistvusest (nähtavuskaugusest)	Oleneb otseselt atmosfääri helijuhtivusest, vastutuleva laeva helisignaali tugevusest ja laevade vastastikusest asendist	Praktiliselt ei olene atmosfääri läbipaistvusest. Kuid tugeva vihma, tiheda udu kui ka halva «raadiolokatsioonilise nähtavuse» (tavaliselt öösel) puhul võib objektide avastamise kaugus järsult väheneda
Kaugus vastutuleva laevani	Määratakse peaaegu silmapilkselt, kuid on silma järgi tavaliselt ebatäpne, eriti kui laevad on teineteisest kaugel. Öösel vähese nähtavuskauguse ja vaatlaja halva silmamõõdu puhul on jämedad vead võimalikud	Praktiliselt sel teel kaugust ei määrata. Helisignaali tugevuse järgi võib ainult väga umbkaudselt määrata, kas vastutulev laev on vahetus läheduses või mitte	Ligikaudu määratakse silmapilkselt. Mõne sekundi jooksul võib määrata suure täpsusega
Vastutuleva laeva sõidusuund	Määratakse peaaegu silmapilkselt, kuid ligikaudu — isegi väikese vahemaa ja hea nähtavuse puhul. Öösel on suured vead võimalikud	Vahetult ei määrata. Liikumise suunda võib väga umbkaudselt määrata helisuuna muutumise järgi	Vahetult ei määrata. Vajab informatsiooni täiendavat läbitöötamist (4–6 minutit). Ligikaudselt võib määrata järelvalgustuse jälje järgi radari ekraanil
Vaadeldava laeva suund (kursinurk või peiling)	Määratakse ligikaudu peaaegu silmapilkselt. Täpsustatakse peilingaatoriga mõne sekundi jooksul	Määratakse väga umbkaudselt	Määratakse ligikaudu peaaegu silmapilkselt. Täpsustatakse mõne sekundi jooksul
Vastutuleva laeva kiirus	Määratakse umbkaudu kaudsete tunnuste järgi (laevatüüp, lained võõrtäavi ees, peilingu muutumise iseloom jm.)	Ei määrata	Määratakse ainult pärast informatsiooni täiendavat läbitöötamist 4–6 minuti jooksul
Kokkupõrkeoht	Määratakse väikese kauguse puhul peaaegu silmapilkselt, suure kauguse puhul pärast peilingu muutumise jälgimist (2–3 minuti pärast)	Praktiliselt ei määrata	Vahetult ei määrata. Määratakse alles pärast informatsiooni täiendavat läbitöötamist — mitte enne kui 2–6 minuti pärast

1	2	3	4
Vastutuleva laeva kursi muutumine	Määratakse päeval peaaegu silmapilkselt pärast manöövri algust; öösel võidakse mitte märgata või märgata suure hilinemisega (näiteks purjelaeva tulede vaatlemisel)	Ei määrata	Määratakse informatsiooni täiendava läbitöötamise teel mitte enne kui 3–6 minutit pärast manöövri algust, kui pidevalt jälgitakse
Vastutuleva laeva kiiruse muutumine	Määratakse päeval umbkaudselt kaudsete tunnuste järgi (võõrtäavi ees lainete iseloomu muutumine, peilingu muutumise iseloom jm.) tavaliselt mõninga hilinemisega. Öösel praktiliselt ei määrata		
Jõuallika liik (purjede all, mehaanilisel jõul). Tegevuse laad (püüab kala, traalib jm.). Seisukord (käigus, ankrus, madalikul jm.)	Määratakse peaaegu silmapilkselt	On võimalik ainult selle informatsiooni piires, mida võimaldavad udusignaaliid (eeskiri 15)	Praktiliselt ei määrata. Võimalik on ainult kindlaks teha, kas vaatlusobjekt liigub või seisab paigal

Vahetult radari ekraanilt saadud informatsioon ei saa üldreeglina olla ühe või teise tegevuse põhjenduseks. See informatsioon vajab täiendavat läbitöötamist. Nii nõuab suhtelise liikumise indikaatoriga varustatud radarilt saadud informatsiooni kasutamine peale vastavate mõõtmiste ka graafilist arvestust või tabelite kasutamist. Kõige selle peale kulub vähemalt mõni minut.

Tegelikku liikumist näitava indikaatoriga radar annab selgema kujutluse vastutuleva laeva liikumisest mõnevõrra lühema aja jooksul, kuid kokkupõrkeohu olemasolu kindlakstegemiseks, üldise olukorra hindamiseks ja teeandmismanöövri valimiseks tarvilike muude andmete hankimiseks on siiski vaja aega. Peale selle võivad tegelikku liikumist näitavale indikaatorile antavad oma kurss ja kiirus sisaldada vigu, mis vähendavad saadavate andmete täpsust.

Radari võimete iseloomustamiseks on leheküljel 96 toodud tabelis esitatud vahetu ja raadiolokatsioonilise vaatluse võrdlus.

Selles tabelis esitatud andmete analüüs näitab, et vaatamata raadiolokatsioonilise vaatluse vaieldamatutele väärtustele saadakse radari abil teeandmismanöövri valikuks vajalikud andmed (vastutuleva laeva kurss ja kiirus, kokkupõrkeohu olemasolu või puudumine) ainult kaudselt ja nõuavad lisa-aega. Selliseid andmeid nagu näiteks vaadeldava laeva sõidu iseärasusi (pukseerimine, kalapüük jne.) ei saa üldse radariga kindlaks teha.

Eespool öeldust võib teha järgmised järeldused.

1. Radari kasutamise tehnika ja organisatsiooniline külg on palju keerukam vahetu vaatluse tehnikast ja organisatsioonilisest ning nõuab laevajuhtidelt erilist ettevalmistust ja praktikat.
2. Kui vahetu vaatlus võimaldab peaaegu silmapilkselt olukorda hinnata, valida välja kohane teeandmisviis ja jälgida selle sooritamist, siis raadiolokatsiooniline informatsioon, mis on juba selle saamisel teatud määral aegunud, nõuab veel täiendavat aega läbitöötamiseks.
3. Kui laevad on teineteisele väga lähedale jõudnud, ei saa radarit teeandmismanöövri sooritamiseks enam kasutada aja puudumisel, mis kulub olukorra hindamiseks ja arvestuste tegemiseks.
4. Radar, nii hästi kui ta ka ei töötaks ja kui oskuslikult teda ka ei kasutataks, ei asenda, vaid ainult täiendab silma ja kõrva. Radar on tehniline vahend laeva juhtimisel, mis kogu ööpäeva jooksul, olenemata nähtavusest, võimaldab avastada veepealseid objekte niisugusest kaugusest, mis jätab küllaldaselt aega vaatluste ja vajalike arvestuste tegemiseks, et takistusest ohutult mööduda. Samal ajal ei paku radari piiratud võimalused seoses vastutulevate objektide iseloomu ja mõõtmetega, meteoroloogiliste tingimuste ja radari tehnilise ebatäiuslikkusega küllaldast garantiid kogu vajaliku informatsiooni saamiseks, et ümbritsevat olukorda silmapilkselt hinnata.

RADARI OSKAMATUST KASUTAMISEST LAEVADEL

Radari kasutamisel toimuvad laevade kokkupõrked kõige sagedamini järgmistel põhjustel.

- Laevajuhtide oskamatus hinnata olukorda radari andmete järgi ja keskendada oma tähelepanu kõige ähvardavamatele objektidele, radari informatsiooni kiiresti ja õigesti läbi töötada, välja valida ja sooritada vajalik teeandmismanööver, kontrollida selle käiku ja tulemusi.
- Vahetu vaatluse ignoreerimine radari kasutamise puhul (radari võimete ülehindamine).

Laeva vahitüürimees nägi öösel radari ekraanil vastutulevate laevade kajasignaale. Nagu hiljem selgus, olid need puksiir ja pukseeritav tanker. Kui puksiir oli juba silmaga näha, siis vahitüürimees, selle asemel et ühendada radarilt saadud andmeid visuaalsega, alahindas viimaseid ja usaldas täielikult radarit. Radari andmete põhjal juhtis ta laeva puksiiri ja pukseeritava laeva vahele, lõikas läbi pika pukseertrassi ja asetas pukseeritava laeva raskesse olukorda [27].

— Valesti organiseeritud raadiolokatsiooniline vaatlus, s. o. vaatluste sageduse mittevastavus sõidutingimustele.

Aurikute «Zaporožje» ja «Karaganda» kokkupõrkamise üks põhjusi oli «Karaganda» kapteni korraldus tihedas udus 9,5-sõlmelise kiirusega sõites radar ainult kaks-kolm korda tunnis sisse lülitada, mis aga ei kindlustanud ohutut meresõitu. Selle tagajärjel avastati aurik «Zaporožje», mille mõõtmed oleksid võimaldanud teda avastada 10–12 miili kaugusel, esmakordselt 5 miili kaugusel [28].

— Vastutuleva laeva kursi ja kiiruse üle otsustamine ainuüksi selle kajasignaalide vahetu jälgimise alusel radari ekraanil, ilma et andmeid planšetile kantaks ja liikumise tõelisi elemente kindlaks määrataks.

Reisilaevade «Andrea Doria» ja «Stockholm» kokkupõrke korral ei kandnud «Andrea Doria» vahitüürimees vastutuleva laeva liikumise elementide määramiseks peilinguid ja kaugusi planšetile, mille tagajärjel tekkis vale ettekujutus vastutuleva laeva kursist ja kiirusest, samuti võimalusest mööduda parema pardaga. Sooritades pöörde vasakule, asetas ta oma laeva parda mootorlaeva «Stockholm» löögi alla, mille tagajärjeks oli kokkupõrge ja «Andrea Doria» hukkumine [29].

— Raadiolokatsioonilise vaatluse andmete täiendamine põhjendamatute isiklike oletustega ja nende oletuste kasutamine teandmismanöövri valikul.

Laev, mis avastas radari abil vasakust pardast kahe miili kaugusel asuva teise laeva, määramata kindlaks selle liikumise elemente, muutis kurssi 25° paremale. Kui pärast seda teise laeva peiling ei muutunud, vahemaa aga kiiresti vähenema hakkas, muutis ta veel kahel korral 10° võrra kurssi paremale. Kõik see tehti ainuüksi oletuste alusel vastutuleva laeva võimaliku kursi ja kiiruse kohta, ilma radarilt saadud andmete analüüsita, mis oligi kokkupõrke põhjuseks [30].

— Radari jälgimise kohustuse panemine vahitüürimehele, samal ajal kui olukord nõuab eriti hoolsat vaatlust.

On loomulik, et vahitüürimees, kes vahi ajal peab täitma paljusid muid ülesandeid, ei suuda samaaegselt täita ka operaator-vaatleja kohustusi. Laevadel, kus vahitüürimehed neid mõlemaid kohustusi täidavad, eriti aga elava liiklusega rajoonides ja halva nähtavuse puhul, ei vasta raadiolokatsiooniline vaatlus loomulikult ohutu meresõidu nõuetele.

Sellepärast peab elava laevaliiklusega rajoonides eriti rasketes sõidutingimustes (merekitsustes, sadamate lähistel jne.) raadiolokatsioonilist vaatlust pidama vahetpidamata ja seda peab tegema laevajuhi poolt spetsiaalselt määratud vahist vaba isik.

— Korduvad väikesed kursi ja kiiruse muutmised teandmismanöövri sooritamiseks, mis võivad vastutulevatele laevadele märkamatuks jääda ja seega neid eksitusse viia.

Enne reisilaevade «Andrea Doria» ja «Stockholm» kokkupõrkamist muutis viimase vahitüürimees mitu korda mõne kraadi võrra kurssi paremale. Neid kursimuutmisi ei märganud «Andrea Doria» juhtkond, kes oli arvamisel, et vastutulev laev sõidab kogu aeg sama kursiga [31].

NÕUANDEID RADARI KASUTAMISEKS TEEANDMISEL

Radari otstarbekohane kasutamine laevadele teeandmisel eeldab seda, et üksikud tegevused järgneksid üksteisele selliselt:

- 1) raadiolokatsioonilise vaatluse alustamine;
- 2) raadiolokatsioonilise informatsiooni läbitöötamine;
- 3) kokkupõrkeohu olemasolu või puudumise kindlakstegemine (olukorra hindamine);
- 4) teeandmismanöövri valik ja teostamine;
- 5) teeandmismanöövri käigu jälgimine.

Pärast teise laeva avastamist radariga tuleb peelingute ja kauguste abil määrata selle liikumise elemendid.

Olukorra hindamisel tuleb arvesse võtta laevade lähenemise iseloomu, laevade teineteisest möödumise vähimat vahemaad (tingimusel, et nende kursid ja kiirused ei muutu) kui ka möödumismomendini jäänud aega.

Olukorra hindamisel tuleb arvesse võtta teisi läheduses viibivaid laevu, nende kursse ja kiirusi ning kokkupõrkeohtu, mis võib tekkida ühe või teise manöövri sooritamisel.

Tuleb meeles pidada, et jämedate vigade vältimiseks olukorra hindamisel nõuab ELKV hoidumist igasugustest oletustest, mis «täiendavad» puudulikku raadiolokatsioonilist informatsiooni.

Manööver osutub möödapääsmatuks, kui olukorra hindamisel selgub, et mõlema laeva kursi ja kiiruse säilitamise korral on olemas kokkupõrkeoht.

Teeandmismanöövri valik oleneb laevade vastastikusest asendist, nende liikumise elementidest kui ka navigatsioonilisest olukorrast. Teeandmismanööver tuleb läbi viia otsekohe, kui selle vajalikkus on kindlaks tehtud.

Kui manööver on välja valitud, tuleb see õigesti ja õigeaegselt sooritada. On teada palju juhtumeid, kus olukorda õigesti hinnanud ja õige otsuse teinud laevajuhid ei suutnud kokkupõrget vältida. Peaaegu alati on see tingitud manöövri alguse põhjendamatus viibimisest ja järgnevast kiirustatud tegutsemisest, kui laevad on teineteisele juba liiga lähedale jõudnud. Sellepärast on ohutuks teeandmiseks vajalik eeskirjas 16 (c) ettenähtud õigeaegne ja otsustav tegutsemine.

Tegutseda tuleb ainult pidevalt saadava ja ümbertöötatava radari andmete analüüsi põhjal. Samal ajal tuleb silmas pidada, et vastutulev laev võib iga silmapilk sooritada ootamatu manöövri, mis olukorda järsult muudab ja isegi õigesti korraldatud raadiolokatsioonilise vaatluse puhul tehakse kindlaks teatud hiline misega.

Raadiolokatsioonilise vaatluse teel on vaja pidevalt jälgida teeandmismanöövri täitmist. Niisama tähtis on pidev vaatlus ka juhul, kui teeandmine toimub ilma manööverdamata, s. o. kui mõlemate laevade esialgsed kursid ja kiirused ei põhjusta ülemäärast teineteisele lähenemist.

See on väga tähtis nii sellepärast, et vastutuleva laeva liikumise elemendid võivad olla valesti määratud, kui ka teise laeva võimalike kursi ja kiiruse muutuste pärast.

Raadiolokatsioonilise vaatluse puhul on soovitav:

- perioodiliselt lülitada radar suuremale kaugusele, kuna ainult väikeste kauguste jälgimisel võivad kiirekäigulised laevad ootamatult ekraanile ilmuda;
- perioodiliselt vaadelda kursi lühiajalise muutmise abil varjatud sektoreid (kui silmapiiril pole vastutulevaid laevu);
- radari ekraanile mitme vastutuleva laeva kajasignaali ilmumise puhul vaadelda esmajoones neid laevu, mille lähenemine on seotud suurema ohuga (asuvad teravatel kursinurkadel ja lähemal);

— kanda vastutuleva laeva liikumine planšetile, mitte kunagi usaldades selle liikumise elementide hindamist silma järgi.

Radari informatsiooni hindamisel tuleb arvestada, et kursi või asimuutringi märkimise ebatäpsus võib esile kutsuda suuri vigu suuna määramisel, kuna vead peilingute mõõtmisel, eriti kui puudub ekraani stabilisatsioon põhja suunas, aitavad kaasa selleks, et väikesi peilingute muutusi laevade teineteisele lähenemise algstaadiumis võidakse üldse mitte märgata. Tagajärjeks on, et vaatleja võib avastada peilingu muutumise, kui seda tegelikult üldse pole (ja vastupidi) ning eksida isegi peilingu muutumise märgi (poole) määramisel.

Et vältida võimalikke vigu olukorra hindamisel, on alati otstarbekohane saada informatsiooni järjekindlalt, korduvalt läbi töötada seni, kuni tegelik olukord pole täpselt kindlaks tehtud.

RADARI KASUTAMISEST HALVA NÄHTAVUSEGA TSOONILE LÄHENEMISEL

Niipea kui ilmnevad nähtavuse halvenemise esimesed tunnused, tuleb radar sisse lülitada. Seda tuleb teha veel enne udu, lumesaju jms. piirkonda jõudmist.

On teada juhtum, kus laev udusse sissesõidul pörkas kokku vastutuleva laevaga 0,5 miili kaugusel uduvööndi servast, kuigi laevalt nähti udu juba enam kui 6 miili kauguselt [32].

Halva nähtavusega tsooni läheduses viibides tuleb alati kasutada radarit, et avastada teisi selle tsooni piires olevaid laevu.

On teada ka niisugune juhtum, kus ümber uuriba sõitnud laev pörkas kokku udust väljuva laevaga [33].

Udus radarit kasutades ja teiste laevade kajasignaale jälgides ei saa olla absoluutselt kindel, et kõik need laevad samuti udus viibivad ja vastava ettevaatusega tegutsevad.

RADARI KASUTAMISEST RANNAVETES

Meresõit rannavetes, eriti väinades, sadamate lähistel ja tiheda laevaliiklusega rajoonides on halva nähtavuse puhul kõige vastutusrikkam ja keerulisem.

Nagu näitab statistika, toimub üle poole kõikidest kokkupõrgetest just merekiitsustes ja nende lähistel.

Rannavetes sõites ilmub radari ekraanile peale laevade kajasignaali ka saarte, rannajoone ja ujuvate navigatsioonimärkide kujutisi, misparast vaadeldavaid kajasignaale tuleb eriti hoolikalt klassifitseerida.

Üldreeglina ei suuda laevajuht niisugustes tingimustes kõikide vastutulevate laevade liikumist planšetile kanda, kuid ta võib alati kindlaks teha, missugused objektid liiguvad ja missugused paigal seisavad.

Otse laeva ees või terava kursinurga all avastatud objekti kajasignaali liikumine oma laeva kursile vastupidises suunas ja sama kiirusega tõendab, et see objekt seisab.

Kui laevad on teineteisele lähedal ja planšeti kasutamine on praktiliselt võimatu, tuleb vastutulevate laevade liikumist määrata kajasignaali järelvalgustuse jälje järgi, mis ligikaudselt näitab suhtelise liikumise suunda.

Kui aeg seda võimaldab, on rannavetes sõites väga kasulik panna vastutulevate laevade tõelised kursid kaardile, selleks et arvestada nende kitsusesse või pöördepunkti jõudmise aega ja saada nii ettekujutust olukorra edasisest kujunemisest teineteisele lähenemisel.

On endastmõistetav, et kitsustes sõitmisel peab kõik loetletud tööd radariga tegema laevajuhhi poolt spetsiaalselt selleks määratud isik.

RADARI KASUTAMISEST SELGE ILMAGA

Üksikutel juhtudel on otstarbekohane kasutada radarit ka selge ilmaga, näiteks pimedas, selleks et täpsustada olukorda väljaspool topitulede nähtavuskaugust intensiivse laevaliiklusega rajoonides, laevade kuhjumise puhul jms. Radari kasutamisest hoidumine hea nähtavuse puhul, kui see oleks võinud avarii ära hoida, võib olla aluseks laeva juhtkonna süüdistamisel hooletuses.

Nii süüdistati olukorra täpsustamiseks radarit mitte kasutanud laeva, mis selgele ööle vaatamata sõitis otsa hüdrotehnilisele seadmele [34].

EESKIRI 15

- (a) Mehaanilisel jõul liikuv laev pikkusega 12,19 m (40 jalga) ja enam peab olema varustatud auru või selle asendaja abil töötava hea vilega, mis on paigutatud nii, et ükski takistus ei segaks heli levimist, ning küllalt tugeva mehaaniliselt töötava udupasuna ja hea kellaga. Purjelaev pikkusega 12,19 m (40 jalga) ja enam peab olema varustatud samasuguse udupasuna ja kellaga.
- (b) Kõiki selles eeskirjas ettenähtud signaale käigusolevatele laevadele peavad andma:
 - (I) mehaanilisel jõul liikuvad laevad vilega;
 - (II) purjelaevad udupasunaga;
 - (III) pukseeritavad laevad vile või udupasunaga.
- (c) Udu, sombu, lumesaju ja tugeva vihma ajal või mistahes taolistes tingimustes, kui nähtavus on piiratud, päeval või öösel, tuleb selles eeskirjas ettenähtud signaale kasutada järgmiselt.
 - (I) Mehaanilisel jõul liikuv laev, mis liigub vee suhtes, peab andma vähemalt iga 2 minuti järel ühe pika heli.
 - (II) Mehaanilisel jõul liikuv käigusolev laev, mis on peatunud ja ei liigu vee suhtes, peab andma vähemalt iga 2 minuti järel kaks pikka heli intervalliga umbes 1 sekund.
 - (III) Käigusolev purjelaev peab andma vähemalt iga minuti järel, sõites paremal halsil, ühe heli, sõites vasakul halsil, kaks heli järjestikku, aga kui tuul on tagantpoolt traaversit, siis kolm heli järjestikku.
 - (IV) Ankrusseisev laev peab vähemalt iga minuti järel helistama umbes 5 sekundi jooksul pidevalt kella. Laevadel pikkusega üle 106,75 m (350 jala) tuleb vähemalt iga minuti järel laeva vööris helistada kella ja lisaks sellele laeva ahtriosas 5 sekundit lüüa gongi või muud instrumenti, mille tooni ja heli ei oleks võimalik ära segada kellahelinaga. Vastavalt eeskirjale 12 võib iga ankrusseisev laev täiendavalt anda kolm üksteisele järgnevat heli ja nimelt: üks lühike, üks pikk ja üks lühike, et juhtida lähenevate laevade tähelepanu oma asukohale ja kokkupõrke võimalusele.

- (V) Pukseeriv laev, veeluse kaabli panemise või väljavõtmise, navigatsioonimärgi paigaldamise või ärakoristamisega tegelev laev kui ka käigusolev laev, mis ei saa lähenevale laevale teed anda sellepärast, et ta on juhtimisvõimetu või ei saa manööverdada, nagu seda nõuavad käesolevad eeskirjad, peab alapunktides (I), (II) ja (III) ettekirjutatud signaalide asemel vähemalt iga minuti järel andma järjest kolm heli: ühe pika ja selle järel kaks lühikest.
- (VI) Pukseeritav laev, aga kui pukseeritakse rohkem kui ühte laeva, siis viimane neist, kui ta on mehitatud, peab vähemalt iga minuti järel andma järjestikku neli heli: ühe pika ja selle järel kolm lühikest. Võimaluse korral peab see signaal kohe järgnema pukseeriva laeva signaalile.
- (VII) Madalikul kinniolev laev peab andma signaali kella ja, kui nõutud, gongiga, nagu see on ettekirjutatud alapunktis (IV), ning andma täiendavalt kolm üksikut selget kellalööki vahetult enne ja pärast iga pidevat kellahelinat.
- (VIII) Kala püüdev laev, mis on käigus või seisab ankrus, peab vähemalt iga minuti järel andma alapunktis (V) ettekirjutatud signaali. Käigusolev laev, mis püüab kala pukseeritavate õng-püünistega, peab andma alapunktides (I), (II) ja (III) ettenähtud signaale.
- (IX) Laev pikkusega alla 12,19 m (40 jala), sõudepaat või vesilenuk vee peal ei ole kohustatud andma eelnimetatud signaale, kuid neid mitte andes peavad nad vähemalt iga minuti järel andma muud sobivat helisignaali.
- (X) Mehaanilisel jõul liikuv lootsilaev, kui ta täidab oma lootsimiskohustusi, võib lisaks alapunktides (I), (II) ja (IV) ettenähtud signaalidele anda neljast lühikesest helist koosnevat tunnussignaali.

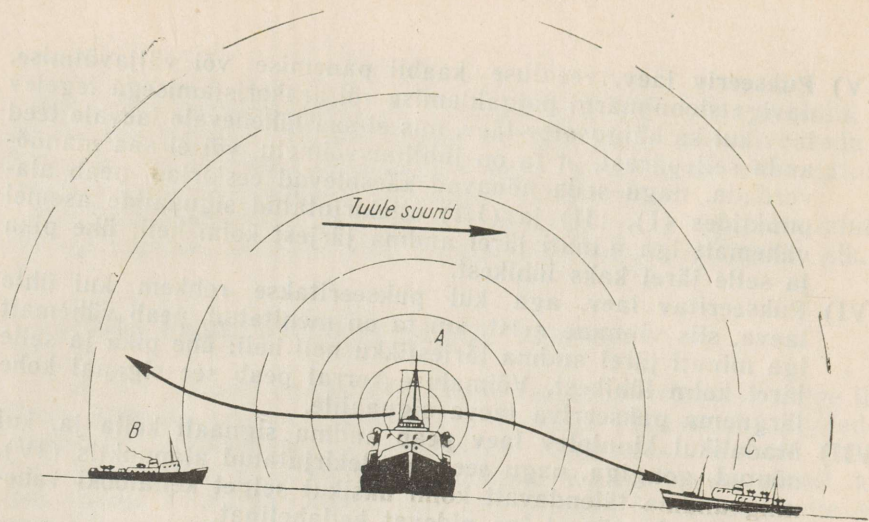
EELMÄRKMEID

Udusignaaliid võimaldavad laevadel kindlaks teha vastutulevaid laevu nende signaalide kuuldavuse ulatuses (tavaliselt kahe- kuni kolmemiilise raadiusega, heliallikast arvates), ligikaudselt ära määrata nende asukohta (helisuuna ja väga umbkaudse kauguse järgi, mis määratakse heli kuuldetugevuse põhjal), liikumissuuna (helisuuna muutumise järgi), jõuallika liigi (purjelaev või mehaanilisel jõul liikuv), manööverdamisvõimaluste järgi (vabalt manööverdav või piiratud manööverdamisvõimalusega laev) ja seisukorra (käigus, ankrus, madalikul jne.), aga mõnel juhul ka saada ettekujutust laeva mõõtmetest ja pukseeritava karavani pikkusest.

Sedalaadi informatsioon võimaldab laevajuhil õigesti valida ja sooritada manöövrit, et anda teed udusignaale andnud laevale. Oma laeva signaalid annavad samasugust informatsiooni vastutulevatele laevadele.

HELISIGNAALIDE LEVIMISEST UDUS

Udus on tõenäolised helisignaaliid tunduvad moondumised nii heli tugevuse kui ka suuna poolest. See on tingitud reast geograafilistest ja hüdrometeoroloogilistest põhjustest (ranna lähedus, rannajoone iseloom, udu tihedus ja ühelaadilisus, vee ja õhu temperatuuri erinevus jne.). Selliste faktorite arvestamine laeval on praktiliselt võimatu.



Joon. 4

Võib siiski tuua mõned üldised normid heli levimise kohta udus, mida laevajuhtidel tuleb arvestada.

1. Uhe ja sama heliallika udusignaalide kuuldavuskaugus võib muuta eri suunas väga suuresti olenevalt tingimuste muutumisest (udu tiheduse, vee ja õhu temperatuuri, rannajoone erinevused jne.), mida vaatlejad laeval mõnikord ei tajugi.

2. Udu võib olla kohti, kus udusignaalid väga nõrgasti ja ebaühtlaselt levivad.

3. Udu signaalide kuuldavus oleneb tuule suunast ja tugevusest ning heliallika ja kuulaja asukoha kõrguse erinevusest. Vastutuult levides kaldub heli ülespoole ja sellepärast võib olla väga nõrgasti või hoopiski mitte kuuldav madalal asuval laeval B (joonis 4) isegi heliallika A läheduses. Allatuult levides kaldub heli allapoole ja on madalal asuval laeval C paremini kuulda. Üldiselt aga levib heli allatuult kaugemale kui vastutuult.

4. Teatud atmosfäärilistes tingimustes võib erineva tonaalsusega helidel olla erinev kuuldavus, aga mõningaid võib üldse mitte kuulda.

Kõige eespool öeldu põhjal võib teha mõned praktilised järeldused.

1. Vastutuleva laeva udusignaalide analüüsist saadud informatsiooni ei saa täielikult usaldada, sellesse tuleb alati suhtuda kriitiliselt.

2. Kui udusignaale pole kuulda, ei tähenda see veel, et vastutulevaid laevu läheduses pole.

3. Mitte alati ei kuule vastutulev laev meie signaale, olgugi et meie kuuleme selgesti tema udusignaale. Võib ka juhtuda vastupidi.

Sellepärast, kui laevade A ja B kokkupõrkeasja arutamisel tõestatakse, et laev A ei rikkunud udusignaalide andmise eeskirju, laeva B meeskond aga väidab, et ta neid signaale ei kuulnud, siis ei tähenda see tingimata, et laeval oli vahiteenistus halvasti korraldatud. Kui tõestatakse, et laeval B udusignaale ei kuulnud, siis see samuti ei tähenda seda, et laev A rikkus eeskirju.

Vastutulevale laevale mõista andmiseks, et tema udusignaale on kuulnud, on otstarbekohane kohe pärast selle laeva udusignaali lõppemist vastata oma udusignaali ja edaspidi sellest järjestikkusest kinni pidada, sagendades signaalide andmist. Kui vastutulev laev pärast seda mitu korda järjest annab vastusignaale samuti lühendatud vaheaegadega, võib olla kindel, et meie udusignaale on kuulnud.

4. Udus sõites tuleb kindlustada kõikide helisignaalide hoolikas jälgimine, milles on otstarbekohane välja panna kaks vaatlejat võimalikult suurema kõrguse vahega (näiteks bakil ja saalingul), võimaluste piires tuleb summutada kõik segavad mürad. Alati pole võimalik kõrvaldada kogu müra ja see kohustab laeva juhtkonda tarvitusele võtma erilisi ettevaatusabinõusid: sõitma vähendatud kiirusega, korraldama eriti hoolikat vahiteenistust jms.

Selle nõude täitmatajätmine on sageli lõppenud kokkupõrkega.

Nii tehti mootorlaevade «Vodolei-9» ja «Sestroretsk» kokkupõrkeasja arutamisel kindlaks, et mõlemad laevad andsid nõutavaid udusignaale, kuid kummalgi laeval ei kuuldud neid kuni kokkupõrke momendini. Seda põhjustas arvatavasti töötavate diiselmootorite tugev müra.

MILLAL TULEB ANDA UDUSIGNAALE

Eeskirjad ei määra ära udusignaalide kuuldekaugust ega ka minimaalset nähtavust, mille puhul neid tuleb anda. Kuid merepraktikas on üldtunnustatud tava alustada udusignaalide andmist, kui nähtavuskaugus väheneb kahele miilile.

Mainitu on seletatav järgmiste põhjustega:

- udusignaamid täiendavad vaatevälja piiratust ainult siis, kui nad võimaldavad vastutulevat laeva avastada samas kauguses kui hea nähtavuse puhul; nähtavasti tuleb siin lähtuda õistest halvematest vaatlustingimustest, mil vastutuleva purjelaeva pardatulede nähtavuskaugus on just 2 miili;
- udusignaamide keskmine kuuldekaugus on 2—3 miili, sellepärast on helikontakti loomiseks kahe laeva vahel piiratud nähtavuse puhul täiesti küllaldane alustada udusignaalide andmist siis, kui nähtavuskaugus väheneb miilini.

Eeskirja 15 kohaselt peab udusignaale andma laev, mis asub vahetult halva nähtavusega rajoonis, kuid merepraktika nõuab nende signaalide kasutamist ka halva nähtavusega rajoonile lähenemisel ja selle vahetus läheduses sõites. See on vajalik halva nähtavusega rajoonis viibivate laevade hoiatamiseks sellele rajoonile läheneva laeva eest.

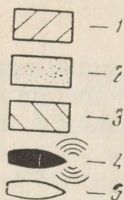
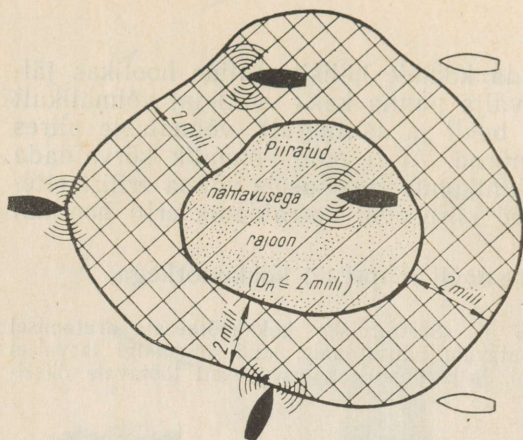
Eespool toodud kaalutluste põhjal on selge, et kaugus piiratud nähtavusega rajoonist, mis määrab helisignaalide andmise alguse, ei tohi olla alla 2 miili.

Seega tuleb udusignaale anda alati (kui kohalikud sõidueeskirjad ei näe ette teistsugust korda udusignaalide andmiseks), kui nähtavuskaugus väheneb 2 miilini, samuti kui laev läheneb vähemalt 2 miili kaugusele halva nähtavusega rajoonist (joonis 5).

Loomulikult ei ole udusignaalide andmine keelatud ka siis, kui nähtavuskaugus või kaugus halva nähtavusega rajoonini mõnevõrra ületab 2 miili.

Udusignaale peab andma laev olenemata sellest, kas ta teisi laevu ka visuaalselt või radari abil jälgib või mitte. Kriteeriumideks, mis määravad udusignaalide andmise alguse, on ainult nähtavuskaugus ja kaugus halva nähtavusega rajoonist.

Eeskiri 15 ei sisalda mingisuguseid ettekirjutusi radariga varustatud laevadele ja järelikult ei tee mingit vahet radarit kasutavate ja mittekasutavate laevade vahel. Seepärast ei vabasta radari kasutamine laeva mingil määral eeskirjas 15 ettenähtud udusignaalide andmisest. See nõue on maksev ka siis, kui radari abil pole läheduses avastatud ühtegi laeva. See eeskiri on eraldi ära toodud osa C eelmärkmete 1. punktis.



Joon. 5: 1 — rajoon, kus on ette nähtud udusignaali andmine; 2 — nähtavuskaugus $D_n \leq 2$ miili; 3 — nähtavuskaugus $D_n \geq 2$ miili; 4 — udusignaale andev laev; 5 — udusignaale mitte andev laev

Alustades udusignaali andmist, võttes kasutusse teise udusignaali või lõpetades need, tuleb laeva logiraamatusse teha sissekanne. Vastavate sissekannete puudumine või lünklikkus paneb laevajuhi kokkupõrkeasja läbivaatamisel äärmiselt raskesse seisukorda.

UDUSIGNAALIDE ANDMISE SAGEDUSEST

Sõna «vähemalt» eeskirjas 15 (c) udusignaali vaheaja määramise eel tähendab, et eeskiri 15 keelab kategooriliselt pikendada pause udusignaali vahel üle selles eeskirjas ettenähtud määrade. Samal ajal soovib merepraktika neid pause lühendada, kui on kindlaks tehtud teise laeva (laevade) viibimine udusignaali kuuldavuse tsoonis (2–3 miili kaugusel). Seejuures tuleb pause signaalide vahel lühendada niiviisi, et ei halveneks nende selgus ja ei läheks kaotsi tähendus.

Peale selle tuleb intensiivse laevaliiklusega rajooni sõites jälgida, et antavad udusignaalid ei kattuks teiste laevade poolt antud signaalidega.

Pauside lühendamine signaalide vahel annab vastutulevatele laevadele olukorrast parema ülevaate ja võimaldab neil õigeaegselt vajalikke ettevaatusabinõusid tarvitusele võtta.

Pauside lühendamine udusignaali vahel on otstarbekohane ka intensiivse laevaliiklusega rajooni sõites või seistes ankrus (näiteks reidil, kanalil, merekitsuses jm.), aga ka lähenedes niisugusele rajoonile, kus tõenäoliselt võib olla ankrusseisvaid laevu.

Nende soovitude täitmata jätmine võib saada laeva kokkupõrkes süüdi tunnistamise põhjuseks, kui tehakse kindlaks, et pauside lühendamine signaalide vahel oleks aidanud kokkupõrget vältida.

1. Sadama akvatooriumil uduga ankrusseisnud laev tunnistati kokkupõrkes süüdi sellepärast, et ta ei andnud udusignaali kella sagedamini kui iga 1 minuti järel [36].

2. Käigusolev laev, mis andis udusignaale kaheminutiliste vaheaegadega, põrkas ankrupaigale asudes teise laevaga kokku. Kohus tunnistas kokkupõrkes süüdi ainult esimese laeva sel põhjusel, et ta ei andnud udusignaale sagedamini kui iga kahe minuti järel, kuigi olukord seda nõudis [37].

UDUSIGNAALVAHENDID

ELKV piirdub ainult üldiste näpunäidetega selle kohta, missugused udusignaalvahendid peavad laevadel olema.

Konkreetsamad nõudmised nende vahendite kohta on ära toodud NSVL Registri ja teiste klassifikatsiooni seltside vastavates eeskirjades, mis määravad signaalvahendite konstruktsiooni ja materjali kui ka nende paigaldamise koha igal laevatuübil.

Nimetatud eeskirjad esitavad udusignaalvahendite kohta järgmised nõuded:

- heli võimsuse, sageduse ja puhtuse tagamine;
- helisignaalide kuuldekauguse tagamine;
- heli ühetoonilisus (ilma tooni kõikumisteta, sisemisemeta ja muude moonutusteta);
- signaali alguse ja lõpu puhtus ja katkendlikkus olenemata selle kestusest;
- töökindlus tormi ajal, kui vett satub vilele;
- automaadi juurdeehitamise võimalus, mis tagaks mistahes eeskirjades ettenähtud signaali andmise automaatselt. Automaat peab olema seadisega, mis võimaldab käsitsijuhtimisele üle minna;
- signaalkella paigutamine niisugusele kõrgusele, et tekilaadung ei segaks kellaga antavate udusignaalide levimist.

On endastmõistetav, et mitte mingisugused laeva poolt tekitatavad mürad või muud helid, olgu nad kui tugevad tahes, ei saa asendada eeskirjas 15 ettenähtud udusignaale. Vastupidi, müra või muude helidega udusignaali summutamine on jäme merepraktika rikkumine.

Puurimisseadmega laev tunnistati kokkupõrkes süüdlaseks sellepärast, et töötav puurimisseade summutas laeva udusignaale. Kohtuotsuses oli tähendatud: «Vaatomata sellele, et puurimisseadme müra oli selgesti kuulda, see mitte ainult ei aidanud kaasa kokkupõrke vältimisele, vaid viis ka vastutuleva laeva eksitusse» [38].

UDUSIGNAALVAHENDITE KASUTAMISE ÜLDISEST KORRAST

Eeskirja mõtte kohaselt peab laev kasutama ainult temale ettenähtud helisignaalvahendeid. Udupasuna kasutamine mehaanilisel jõul liikuvate laevade poolt on lubatud ainult sel juhul, kui sõidu kestel kõik muud vahendid udusignaalide andmiseks rivist välja on langenud.

Kõik helisignaalvahendid tuleb enne iga mereleminekut hoolikalt järele vaadata, töökorda seada ja ära proovida. Mereleminek korra ära helisignaalvahenditega, sõltumata reisi kestusest ja rajoonist, loetakse ELKV rikkumiseks.

UDUSIGNAALIDE ANDMISE KORRAST

Eeskiri 15 (c) määrab udusignaalide andmise korra laevadele olenevalt neid liikumapanevast allikast (mehaaniline jõuseade, purjed), asendist, olukorrast ja tehtava töö iseloomust.

Vee suhtes liikuva mehaanilise jõuseadmega laeva udusignaalidest

Vee suhtes liikuv mehaanilise jõuseadmega laev peab mitte harvemini kui 2 minuti järel andma ühe pika heli (—).

Niisugust signaali tuleb anda alati, kui laev pidevalt vee suhtes liigub, olenemata sellest, kas ta kruvi masinate jõul pöörleb või mitte, kas laev liigub edasi või tagasi ja olenemata selle liikumise kiirusest.

Vee suhtes mitteliikuva käigusoleva laeva udusignaalidest

Käigusolev mehaanilisel jõul liikuv laev, mille masinad on stopatud ja mis vee suhtes ei liigu, peab mitte harvemini kui iga 2 minuti järel andma kaks pikka heli (— —) pausiga mitte üle ühe sekundi helide vahel. See signaal annab väärtuslikku informatsiooni teistele laevadele, mis udus manööverdavad ja liikumatu laevaga kokkupõrget vältida püüavad.

Peab rõhutama, et signaali «kaks pikka heli» rakendamine udus on lubatav ainult sel juhul, kui laev vee suhtes üldse ei liigu. See nõuab erakorralist tähelepanu ja ettevaatust, eriti öösel, et kindlaks teha laeva liikumatus, enne kui üle minna ühelt pikalt vilelt kahele.

Et määrata laeva täieliku seismajäämise õiget momenti, peab laevajuht täpselt teadma laeva inertsit mitmesuguste liikumisrežiimide ja erineva süvise puhul. Selle momenti võib kindlaks teha ka teisiti (käsiloe laskmine veepinnale, vette visatud esemete jälgimine jm.). Kuid stopanud masinad ja liikudes edasi inertsit mõjul, hakkavad mõned laevajuhid sageli ennatlikult seda signaali andma. Nagu näitab kohtu- ja arbitraažipraktika, tunnistatakse laev, mis kasutas ebaõigesti signaali «kaks pikka heli» ja kutsus sellega esile kokkupõrke, alati süüdi. Mõnede laevajuhtide väiteid, et laeva täieliku seismajäämise momenti kindlaksmääramine udus on äärmiselt raske, või et kahte pikka heli hakati andma, kui laeval peaaegu enam käiku ei olnud, tavaliselt asja arutamisel arvesse ei võeta.

Nii tunnistati laev, mis uduga avamerel teise laevaga kokku põrkas, süüdi selles, et ta andis signaali «kaks pikka heli» samal ajal, kui ta inertsit mõjul alles edasi liikus (2 minutit pärast masinate stoppamist), kuigi laeva esialgne kiirus oli ainult 4 sõlme [39].

Purjelaeva udusignaalidest

Käigusolev purjelaev peab paremal halsil sõites andma udupasunaga ühe, vasakul halsil sõites kaks ja bakstaak- või taganttuules kolm lühikest heli¹.

Purjete all laev loetakse alati käigusolevaks ja peab sellepärast andma temale ettenähtud udusignaale, mis näitavad halssi, millel laev antud momendil sõidab.

Need udusignaalid võimaldavad signaali tähenduse ja tuule suuna vastandamisega palju täpsemalt kindlaks määrata purjelaeva kursi kui mehaanilisel jõul liikuva laeva signaalide järgi.

Eeskiri ei sisalda nõuet selle kohta, missuguseid udusignaale peab andma käigusolev purjelaev, mis vee suhtes ei liigu edasi (näiteks tuule-

¹ Eeskirjas 15(c) (III) ei ole nõutud lühikest heli. Heli pikkus on jäänud hoopiski määramata (inglise keeles «blast», vene keeles «звук»). Purjekatel kasutatava tavalise udupasunaga pole üldse võimalik antava heli pikkust reguleerida. See on üldine ehitusest. — Toim.

vaikuse puhul). Tõenäoliselt peavad niisugused laevad andma udupasuna-signaale vastavalt purjede asendile.

Eeskiri ei määra ka udusignaalide vahetamise momenti poutimisel või halssimisel. Kuid terve mõistus ütleb, et udusignaal tuleb vahetada momendil, mil poutimisel vöör läbib tuule, halssimisel aga momendil, mil ahter läbib tuule.

Halssimisel tuleb laeva bakstaaktuulde minemise momendist alates anda signaali «kolm heli» ja teha seda seni, kui laev uuesti halssi muudab. Pärast seda tuleb signaal «kolm heli» asendada signaaliga vastavalt halsile.

Ankrusseisvate laevade udusignaalidest

Eeskiri 15 (c) (IV) määrab ära helisignaalid ankrusseisvatele laevadele:

- laevadel pikkusega 106,75 m (350 jalga) ja alla selle tuleb mitte harvemini kui üks kord minutis helistada pidevalt kella (.....) 5 sekundi kestel;
- laevadel pikkusega üle 106,75 m (350 jala) tuleb anda samasuguseid signaale laeva vööriosas ja täiendavalt laeva ahtriosas signaal-gongi või muu instrumendiga, mille toon ja kõla peab erinema laeva kella helinast;
- olenemata laeva pikkusest anda täiendavat (mittekohustuslikku) signaali vilega, mis koosneb kolmest üksteisele järgnevast helist (. ——— .).

Nimetatud signaale tuleb anda alati, kui laev ELKV mõttes loetakse ankrusseisvaks.

Vaadates läbi aurulaeva kokkupörkeasja ühega pargastest, mis olid kinnitatud ankrusseisva laeva külge, viitas kohus sellele, et iga laev sellest grupist oli kohustatud tegutsema eeskirjade kohaselt ja lükkas tagasi väite, et ettenähtud signaalide andmine ainult ühe laeva poolt oli küllaldane. Kohtuotsuses märgiti: «Seda argumenti ei saa arvesse võtta sellepärast, et mida suurem on laevade grupp, seda tarvilikum on, et iga laev annaks signaale, et lähenevaid laevu informeerida laevade arvust grupis, millest tal tuleb mööduda.»

Kui signaale annab ainult üks laev grupist, siis võib see viia läheneva laeva eksi-
arvamisele ja vältides kokkupõrget ühe laevaga, võib ta kokku põrgata teisega [40].

Teeõigust omavate laevade udusignaalidest

Eeskirja 15 kohaselt kuuluvad teeõigust omavate laevade hulka:

- pukseerivad laevad (eeskiri 3);
- laevad, mis on täielikult või osaliselt kaotanud juhtimisvõime, tingituna nende tegevusest (eeskiri 4);
- kala püüdvad laevad (eeskiri 9 ja 26).

Nimetatud laevad peavad käigus olles eeskirja 15 kohaselt andma vähemalt kord minutis ühtse udusignaali (——— .) olenemata nende jõuallika liigist ja sellest, kas nad liiguvad vee suhtes või mitte.

Eespool öeldust järeldub, et eeskirjad loevad pukseerivad laevad halva nähtavuse puhul (erinevalt sõitmisest hea nähtavusega) teeõigust omavateks laevadeks, tunnistades sellega nende juhtimisvõime piiratust.

Eeskirja kohaselt peavad kõik antud punktis loetletud käigusolevad laevad kasutama ainult ühte signaali (——— .) ja mitte mingisuguseid muid.

Nii näiteks peab pukseeriv laev, mis ajutiselt on stopanud masinad ja kaotanud inertsi, jätkama sama udusignaali andmist (——— .).

Arvesse võttes, et sellel signaalil võib olla mitmesugune tähendus, tuleb seda signaali andvatest laevadest möödumisel olla eriti ettevaatlik.

Pukseeritavate laevade udusignaalidest

Käigusolevad pukseeritavad laevad (kui neid on mitu, siis viimaneist) peavad andma vähemalt kord minutis udusignaali (— . . .). See antakse olenemata liikumisest vee suhtes ja võimalikult kohe pärast pukseeriva laeva signaali.

Pukseeritavad laevad annavad udusignaale ainult sleptou otsas puksiiri kiiluvees pukseerimise puhul, kuid pukseerimisel pardas või tõukamise teel nad signaale ei anna.

Pukseeritava laeva signaal võimaldab vastutulevatel laevadel orienteeruda pukseeritava karavani pikkuses ja ka selles, et vastutulevate laevade grupp kujutab endast just puksiiri pukseeritavate laevadega, aga mitte mingisugust muud laeva, mille juhtimine on raskendatud.

Udusignaali ei anna ainult need pukseeritavad laevad, mis pole mehitatud. Seda tuleb mõista üldse inimeste puudumisena pukseeritava objekti pardal.

Madalikul viibivate laevade udusignaalidest

Alapunktis (VII) on ette nähtud helisignaalid madalikul viibivatele laevadele viitega alapunktile (IV), mis määrab täiendava helisignaali laevadele pikkusega enam kui 106,75 m (350 jalga).

Seoses sellega, et 1948. a. eeskirjades jäi ebaselgeks küsimus, kuidas peab andma udusignaale madalikul viibiv laev pikkusega üle 106,75 m (350 jala), on alapunkti (VII) teksti 1960. a. redaktsiooni sisse võetud nõue anda «kolm üksikut selget kellalööki vahetult enne ja pärast iga pidevat kellahelinat».

Järelikult tuleb laevadel pikkusega üle 106,75 m (350 jala) ahtris gongisignaali anda pärast pidevat kellahelinat ja kolme eraldi kellalööki.

Niisiis kohustab eeskiri 15 (c) (IV) ja (VII) madalikul viibivat üle 106,75 m pikkust laeva andma vööriosas signaale sagedaste kellalöökidega, ahtris aga gongiga (või muu instrumendiga), ja täiendavalt nendele andma sama kellaga (kolm eraldi selget lööki) vahetult enne ja pärast sagedasi kellalööke (.).

Laeva, mis udus oma masinate jõul püüab madalikult vabaneda, ei vabastata madalikul viibivale laevale kohustuslike signaalide andmisest seni, kuni ta pole madalikult lahti tulnud.

Väikeste laevade ja vesilennukite udusignaalidest

Alapunkt (IX) näeb ette helisignaalide andmise korra laevadele pikkusega alla 12,19 m (40 jala), sõudepaatidele ja vesilennukitele.

Nimetatud laevad, kui ka vesilennukid ei ole kohustatud udusignaale andma, mis on ette nähtud laevadele pikkusega üle 12,19 m (40 jala), kuid neile ei ole keelatud niisuguste signaalide andmine.

Kui nad ettenähtud udusignaale ei anna, siis peavad nad andma mõnda teist küllalt tugevat signaali mistahes helisignaalvahendiga (sarvega, huulvilega jne.) mitte harvemini kui kord minutis.

Mehaanilisel jõul liikuva lootsilaeva udusignaalidest

Eeskiri 15 (c) (X) näeb ette täiendava (mittekohustusliku) signaali, mis koosneb neljast lühikesest helist (...) nii käigusoleva kui ka ankruseisva lootsikohustusi täitva laeva tähistamiseks.

Selle signaali kasutamine ei vabasta lootsilaeva mingil määral muude mehaanilisel jõul liikuvatele laevadele kohustuslike udusignaalide andmisest.

Eeskirja 15 kohaselt võivad signaali «neli lühikest heli» kasutada ainult mehaanilisel jõul liikuvad lootsilaevad. Ei lootsipurjekatel ega sõudepaatidel ole õigust selle signaali andmiseks, kuigi nad on lootsikohustuste täitmisel.

EESKIRJA 15 SAGEDASEMAT EST RIKKUMISTEST

Niisuguste rikkumiste hulka kuuluvad:

— eeskirjadele mittevastavate helisignaalvahendite kasutamine.

Purjelaev, mis mehaanilise udupasuna puudumise tõttu kasutas suuga puhutatavat udupasunat, tunnistati kokkupõrkes süüdi sellepärast, et ta oli läinud merele ilma nõutavate signaalvahenditeta;

— ebapiisava tugevusega helisignaalvahendite kasutamine.

1. Purjelaev tunnistati süüdi kokkupõrkes aurikuga, mis ei kuulnud suuga puhutava udupasunaga antud signaali, millega purjelaeval asendati rikkiläänud alalist udupasunat [42].

2. Ankrusseisnud praam tunnistati süüdi kokkupõrkes, mis toimus seepärast, et praamil kasutati udusignaalvahendina nõrgajõulist kella, mille läbimõõt ja kõrgus oli 7 tolli (178 mm) [43].

3. Tihedas udus sõitnud ja väga nõrga vilega udusignaale andnud aurik tunnistati süüdi kokkupõrkes teise aurikuga, kuna see ei kuulnud esimese signaale [44].

— Üleminek signaalilt «üks pikk heli» signaalile «kaks pikka heli», kui laev inertsil mõjul edasi liigub.

— Udusignaalide mitteandmine, kui oodatakse nähtavuse kohest paranemist (troopilised vihmavalingud, lumepagid jne.).

Motorlaeva «M. Gorki» kokkupõrke puhul aurulaevaga «Revolutsionäär» ei andnud viimase vahitüürimees pikema aja jooksul udusignaale, lootes lumesaju peatset lõppemist. See oli peamiseks kokkupõrke põhjuseks [45].

— Udusignaalide andmine üheaegselt või peaaegu üheaegselt teise laeva udusignaalidega, mille tagajärjel teise laeva signaal ebaselgeks või hoopis märkamata jääb.

EESKIRI 16

- (a) Iga laev või vesilennuk, kui see vees sõidab, peab udu, sombu, lumesaju või tugeva vihmavalingu puhul või mistahes teistel taolistel nähtavust piiravatel tingimustel sõitma mõõduka käiguga, kaaludes hoolikalt olemasolevaid asjaolusid ja sõidu tingimusi.
- (b) Mehaanilisel jõul liikuv laev, kuulates teise laeva, mille asukoht ei ole kindlaks tehtud, udusignaali tõenäoliselt eespool oma traaversit, peab, kuivõrd olukord seda antud juhul lubab, stoppama oma masinad ja seejärel sõitma ettevaatlikult kuni kokkupõrkeohu on möödunud.
- (c) Mehaanilisel jõul liikuv laev, mis avastas teise laeva eespool oma traaversit enne, kui kuuldi selle udusignaali või kui seda silmaga

nähti, võib tegutseda õigeaegselt ja otsustavalt liigse lähenemise vältimiseks; kui aga niisugust lähenemist ei saa vältida, peab ta, kujuvad, et vältida kokkupõrget, ja sõitma ettevaatlikult kuni kokkupõrkeni on möödunud.

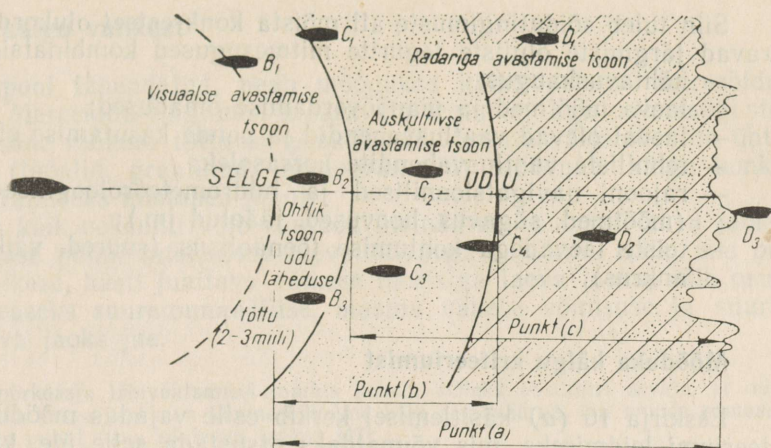
1960. aasta ELKV-1 on lisa «Soovitused radari abil saadud informatsiooni kasutamisel kokkupõrgete vältimiseks merel». Sisuliselt täiendavad need soovitused eeskirja 16 ja sellepärast on nende tekst allpool ära toodud.

SOOVITUSED RADARI ABIL SAADUD INFORMATSIOONI KASUTAMISEL KOKKUPÕRGETE VÄLTIMISEKS MEREL

1. Puuduliku informatsiooni põhjal tehtud oletused võivad olla ohtlikud ja neist tuleb hoiduda.
2. Halva nähtavuse puhul radarit kasutav laev peab eeskirja 16 (a) kohaselt liikuma mõõduka kiirusega. Radari abil saadud informatsioon on üks neist faktoritest, mida tuleb arvestada mõõduka kiiruse kindlaksmääramisel. Tuleb meeles pidada, et radar võib mitte avastada väikesi laevu, jäämägesid ja muid sedalaadi ujuvaid objekte. Kui radar näitab, et läheduses on üks või mitu laeva, siis võib see tähendada, et «mõõduka kiirus» peab olema väiksem sellest, mida laevajuht muude samasuguste tingimuste puhul radarit kasutamata oleks võinud pidada mõõdukaks.
3. Halva nähtavuse puhul radari abil määratud kaugus ja peiling ei vasta veel eeskirja 16 (b) poolt nõutud teise laeva asukoha määramisele ega vabasta laeva kohusest stopata masin ning liikuda seejärel ettevaatusega, kui kuuldi udusignaali eespool traaversit.
4. Kui eeskirja 16 (c) kohaselt on astunud samme laevade liigse lähenemise ärahoidmiseks, on tähtis veenduda, kas seesugune tegevus andis soovitud tulemust. Kursi, kiiruse või nende mõlema samaaegsel muutmisel peab laevajuht juhinduma iga konkreetse juhu asjaoludest.
5. Ainult kursi muutmine liigse lähenemise vältimiseks võib olla kõige efektiivsem kui:
 - (a) on kasutada küllalt suur vee-ala;
 - (b) seda tehti õigeaegselt;
 - (c) see on tunduv; seejuures tuleb hoiduda hilisematest korduvatest kursimuutmistest;
 - (d) sellega ei kaasne liigne lähenemine teistele laevadele.
6. Valiku tegemisel kummale poole kurssi muuta peab laevajuht juhinduma antud asjaolust. Kursi muutmine paremale, kui laevad näiliselt lähenevad vastassuunaliste või peaaegu vastassuunaliste kurssidega, on tavaliselt eelistatavam kursi muutmisele vasakule.
7. Kiiruse muutmine, ka koos kursi muutmiselega, peab olema tunduv. Tuleb hoiduda hilisematest korduvatest väikestest kiiruse muutmistest.
8. Kui liigne lähenemine on vältimatu, on kõige õigem laev täielikult peatada.

EELMÄRKMEID

Eeskiri 16, mis määrab laevade navigeerimise ja teeandmise korra halva nähtavuse puhul (seejuures laevad visuaalselt teineteist ei näe), koosneb kolmest punktist, mille kehtivuse sfäärid on kujutatud joonisel 6: — punkt (a) esitab kõikidele laevadele nõude sõita piiratud nähtavuse puhul mõõduka käiguga:



Joon. 6. Laev A — jälgib ümbrust vahetult ja radariga; laevad B — laev A võib neid avastada visuaalselt udusignaali ja radari abil; laevad C — laev A võib neid avastada udusignaali ja radari abil; laevad D — laev A võib neid avastada ainult radariga.

- punkt (b) määrab ära mehaanilisel jõul liikuva laeva tegevuse, kui ta avastab teise laeva näiliselt eespool oma traaversit selle udusignaali järgi;
- punkt (c) määrab ära mehaanilisel jõul liikuva laeva tegevuse, kui ta avastab teise laeva eespool oma traaversit enne seda, kui oli kuulda selle laeva udusignaali või enne, kui see oli visuaalselt avastatud.

Teendamise otstarbel manööverdamisel asendab eeskiri 16 eeskirja 17–24, viimaseid rakendatakse ainult juhtudel, kui laevad teineteist näevad.

Eeskirja 16 punktid (b) ja (c) ei hõlma purjelaevu. Halva nähtavuse puhul peavad need täitma ainult eeskirja 16 punkti (a) nõudeid, s. o. sõitma mõõduka käiguga.

Kuuldes purjelaeva udusignaali, peab iga mehaanilisel jõul liikuv laev tarvitusele võtma vastavad ettevaatusabinõud, vaatamata sellele, et halva nähtavuse puhul mistahes käigusolev laev, selle hulgas ka purjelaev, ei saa sellega arvestada, et talle teed antakse.

MÕÕDUKAST KÄIGUST HALVA NÄHTAVUSE PUHUL

Nagu näitab kohtu- ja arbitraažipraktika, juhtuvad paljud kokkupõrked liigse kiiruse tagajärjel halva nähtavuse puhul, kui on võimatu vastutulevaid laevu õigeaegselt visuaalselt avastada. Sellepärast sisaldabki eeskiri 16 (a) absoluutse nõudmise kõikidele laevadele: udu, sombu, lumesaju või tugeva vihmavalingu ajal, kui ka mistahes muude taoliste nähtavust piiravate tingimuste puhul (näiteks mõnedel meredel liivatormide ajal) sõita mõõduka käiguga.

Järelilikult nimetatakse mõõdukaks käiku, mis võimaldab vastutulevaid laevu õigeaegselt avastada, annab vajalikul määral aega olukorra hindamiseks ja efektiivsete abinõude tarvituselevõtmiseks, et vältida kokkupõrkeid.

Eeskiri 16 (a) nõuab, et mõõdukas käik vastaks rangelt sõidutingimustele.

Siin tuleb sõidutingimuste all mõista konkreetset olukorda, mille määravad järgmiste oluliste tegurite mitmesugused kombinatsioonid:

- nähtavuskaugus;
- laeva mõõtmed ja manööverdamise omadused;
- laeval olevad vaatlusvahendid ja nende kasutamise efektiivsus;
- tehniliste vaatlusvahendite korrasolek;
- rajooni navigatsioonilised ja hüdrometeoroloogilised iseärasused (mõõtmed, sügavus, hoovused, jääolud jm.);
- teiste laevadega kohtumise tõenäolisus (suured, väikesed, käigus, ankrus).

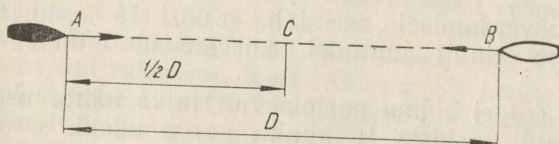
Mõõduka käigu kriteeriumist

Eeskirja 16 (a) käsitlemisel kerkib esile vajadus mõõduka käigu kriteeriumi leidmiseks, mis võimaldaks otsustada selle üle, kas laev liikus mõõduka või ülemäärase kiirusega.

Niisugune kriteerium on seni kindlaks määratud ainult laevade jaoks, mis radarit ei kasuta. Selle olemus on järgmine.

Laev *A* (joonis 7) loetakse mõõduka käiguga sõitvaks, kui ta suudab täielikult seisma jääda lõigu *AC* piires, mis moodustab poole nähtavuskaugusest. Sama võib öelda ka laeva *B* kohta.

Selle kriteeriumi aluseks on eeldus, et laevad *A* ja *B*, mis sõidavad mõõduka käiguga ja teineteist silmaga näevad, võtavad tarvitusele abinõud, et peatuda vahemaa piires, mis võrdub poolega nähtavuskaugusest. Kui mõlemad laevad selle tingimuse täidavad, siis ei pörka kokku isegi need, mis sõidavad vastassuunaliste kurssidega.



Joon. 7

Nimetatud kriteerium on samal määral kohandatav ka siis, kui üks laevadest seisab paigal.

Seejuures tuleb silmas pidada, et ankrusseisva laevaga kokkupõrkamise puhul on väga raske tõestada, et laev sõitis mõõduka käiguga. Sel juhul on selge, et laev mitte ainult ei peatunud poolel nähtavuskaugusel, vaid läbis selle vahemaa täielikult.

Nii märgiti ühes kohtuotsuses: «Kui udus sõitev laev pörkab kokku ankrusseisva laevaga ja kui ei ole mingeid tõendeid, et viimane oleks rikkunud ELKV või merepraktika nõudeid, siis eeldatakse vastavalt väljakujunenud põhimõtetele, et süüdi on käigusolev laev [46].»

Kui nähtavus üldse puudub, siis ei saa seda kriteeriumi rakendada. Niisugusel juhul peab laev, kui tal puudub võimalus ankrusse jääda, kõige väiksema juhitavust võimaldava kiirusega edasi liikuma aeg-ajalt masinat stopates.

Mõõduka käigu kriteeriumi kasutamine nõuab, et laevajuht oskaks õigesti hinnata visuaalse nähtavuse kaugust ja põhjalikult tunneks oma laeva inertsi.

Radarit kasutatavate laevade jaoks niisugust kriteeriumi ei ole veel välja kujunenud.

Mõõduka käigu valikust

Nagu eespool tähendatud, peab mõõdukas käik vastama meresõidu tingimustele. Meresõidu tingimusi määravate tegurite väga mitmesuguste kombinatsioonide rohkuse tõttu on praktiliselt võimatu välja töötada ühtset juhendit (tabelid, graafikud, nomogrammid) mõõduka käigu konkreetseks määramiseks mistahes juhul.

Mõõdukas käik ookeanil võib osutada ülemääraseks sama laeva jaoks sama nähtavuse puhul intensiivse laevaliiklusega rajoonis. Käik, mis on mõõdukas väikese, hästi juhitava väikese inertsiga laeva jaoks, võib osutada ülemääraseks suuretonnažilise, masina vähese võimsuse ja suure inertsiga laeva jaoks jne.

Uhe kokkupõrkeasja läbivaatamisel märkis kohus: «Oleks absurdne arvata, et näiteks eskaadri miinilaeva jaoks on kümnesõlmeline käik samaväärne kui muude samasuguste tingimuste puhul vana sõelaeva jaoks» [47].

Laeva kiirus tuleb alati kooskõlastada meresõidu muutuvate tingimustega.

Nii näiteks peab laev kiirust vähendama, kui ta sõidab intensiivse laevaliiklusega rajooni, kalapüügirajooni või kui halvenevad vaatlustingimused. Vastupidi, kui laev jõuab avamerele või paranevad vaatlustingimused, võib kiirust suurendada.

Praktikas on kujunenud mõõduka käigu üldine määr. Selle tuum on järgmine. Laevade jaoks, mis ei kasuta radarit, on mõõdukas käik niisugune, mille puhul laev võib oma liikumise täielikult peatada poole nähtavuskauguse piires.

Radari kasutamise puhul määrab mõõduka käigu eeskiri 16 (a) ja «Soovitused radari abil saadud informatsiooni kasutamiseks kokkupõrgete vältimiseks merel» p. 2, mis sisaldab ettekirjutuse: «Radari abil saadud informatsioon on üks faktoreist, mida tuleb arvestada mõõduka kiiruse kindlaksmääramisel».

Eeltoodud norm sanktsioneerib mõnel juhul korralikult töötava ja õigesti kasutatava radariga (mis kindlustab laevade avastamise enne, kui seda võimaldab nähtavuskaugus) varustatud laeva õigust sõita mõõdukast kiirusest suurema kiirusega, mis rahuldaks mõõduka käigu nõudeid sama laeva kohta samade meresõiduolude ja -tingimuste puhul, kuid ilma radari kasutamiseta.

See on lubatud ainult siis, kui praktiliselt ei ole tõenäoline kohtumine radari abil avastamatute objektidega (väikeste puust laevadega, väikeste jäämägedega jms.) või väikeses kauguses avastatavate objektidega, mil ohutu teeandmine ei ole kindlustatud. Kiiruse suurendamine on täiesti lubamatu intensiivse laevaliiklusega rajoonides ja merekitsustes, samuti kui esineb tugevaid raadiolokatsioonilisi segajaid.

Soovituste samast punktist järeldub, et teiste laevade avastamisel radari abil läheda maa pealt võib mõõdukas kiirus osutada väiksemaks kui kiirus, mida muude samasuguste tingimuste puhul oleks võinud lugeda selle laeva jaoks mõõdukaks juhul, kui ta ei oleks kasutanud radarit.

Järelilikult lubab ja nõuab radari kasutamine mõõduka kiiruse muutmist mitte ainult suurenemise, vaid ka vähenemise poole, võrreldes sama laeva mõõduka kiirusega radari abi kasutamata.

On selge, et praktiliselt on võimatu kindlaks määrata mingisuguseid mõõduka kiiruse määrasid olenevalt erinevate tegurite kombinatsioonidest, mis määravad «meresõidu asjaolud ja tingimused» radarit kasutavate või mittekasutavate laevade jaoks.

Kui mõõduka käiguga sõitmine on võimatu

Praktikas esineb juhtumeid, kus laev ei saa sõita niisuguse mõõduka kiirusega, nagu seda antud meresõidu asjaolud ja tingimused nõuavad (näiteks halb juhitavus väikese kiiruse juures, kui laeva masinate tehnilised omadused ei võimalda pöörete arvu enam vähendada, tugev vibratsioon jms.). Kuid kohtu- ja arbitraažipraktika analüüs näitab, et neid põhjusi kokkupõrkeasjade läbivaatamisel tavaliselt arvesse ei võeta, s. o. neile ei saa vaadata kui «erilistele asjaoludele» eeskirja 27 mõttes, mis õigustaks kõrvalekaldumist eeskirja 16 (a) absoluutsest nõudest sõita halva nähtavuse puhul mõõduka käiguga.

Teisest küljest peab laev alati säilitama küllaldase juhitavuse ka mõõduka käiguga sõites, kuna ta vastasel juhul ei saaks kokkupõrke vältimiseks nõutaval viisil manööverdada ja niisugune seisukord pigem suurendab kui vähendab ohtu.

Kui osutub võimatuks samaaegselt mõõdukat kiirust ja küllaldast juhitavust säilitada, soovitatakse kas liikumine üldse peatada (triivi või ankrusse jääda) või erandjuhtudel olukorraga arvestades edasi liikuda niisuguse mõõduka käiguga, nagu seda nõuavad meresõidutingimused.

Seda illustreerivad järgmised näited kohtuotsustest.

1. «Kui laev oma konstruktsiooni tõttu ei saa sõita nõutava mõõduka kiirusega, siis kiirust ületades teeb ta seda omal riisikol» [48].
2. «Kui mõni laev püüab tõestada oma süütust sellega, et väiksema kiiruse juures oleks ta kaotanud juhitavuse, siis antud asjaoludel see laev ei oleks tohtinud üldse edasi liikuda» [49].
3. «Niisugustel asjaoludel (s. o. kui laev ei suuda kindlustada nõutavat käiku — *autori märkus*) tuleb masinad aeg-ajalt stopata» [50].

Kiirusest sõidul halva nähtavusega rajooni läheduses

Eeskirja 16 (a) kohaselt on iga laev halva nähtavuse puhul kohustatud sõitma mõõduka käiguga.

Et seda nõuet täita, tuleb aegsasti enne halva nähtavusega piirkonda jõudmist vähendada kiirust ja, arvestades nähtavust selles rajoonis, määrata vastav mõõdukas käik.

Milleni võib viia selle nõude ignoreerimine, on näha järgnevast.

Eelnevalt kiirust vähendamata udupiirkonda sõitnud tanker põrkas kokku teise laevaga. Tanker tunnistati kokkupõrkes süüdi, kuna ta sõitis suure kiirusega udusse [51].

Kui aga suure kiirusega sõitev laev märkas halva nähtavusega rajooni liiga hilja (näiteks öösel) ja hilines kiiruse vähendamiseks, soovitatakse masin stopata või anda tagasikäik, et lühima ajaga laev peatada ja alles seejärel mõõduka kiirusega liikumist jätkata.

Seda soovitus ei täitnud laev, mis ootamatult avastas otse ees udu. Selle asemel, et tarvitusele võtta abinõusid kiiruse viivitamatuks vähendamiseks (stopata masinad või anda tagasikäik), piirduti vaid vahimehaaniku hoiatamisega ja seda 2,5 minutit enne kokkupõrget udust varjatud laevaga. Niisuguse hoolimatu tegutsemise tõttu toimus kokkupõrge [52].

Mõnikord ei õnnestu uduvööndile lähenemist vahetult märgata. Sellepärast peab alati pöörama tähelepanu nähtavuse halvenemist ennustavatele kaudsetele tundemärkidele (kohalikud ilmapuutuse tundemärgid, ühe ja sama objekti raadiolokatsioonilise ja vahetu vaatlemise tulemuste vastandamine jne.).

Nii märkas selgel ööl sõitnud mootorlaeva «Stockholm» vahitüürimees ammu enne kokkupõrget liinilaeva «Andrea Doriaga» radari ekraanil viimase kajasisignaali. Hiljem, radari ekraanil vaadeldava laeva käigutulede nähtavuskaugusesse jõudmisel, neid tule-
sid aga ei avastatud. Oleks tulnud järeldada, et «Stockholm» läheneb uduvööndile, mis varjab radari abil avastatud laeva. Niisugust järeldust ei tehtud ja «Stockholm» ei vähendanud õigel ajal kiirust, mis aitas kaasa järgnenud kokkupõrkele [53].

Hea merepraktika nõuab kiiruse vähendamist ka sõidul halva nähtavusega rajooni ohtlikus läheduses. On saanud tavaks, et mõistele «halva nähtavusega rajooni ohtlik lähedus» vastab kaugus 2—3 miili, mis seega määratakse udust varjatud laevade udusignaalide kuuldavuse keskmise kaugusega. Kiirust tuleb vähendada sõltumata sellest, kas laev sõidab halva nähtavusega rajooni sisse või sellest lähedalt mööda.

Järelikult pole halva nähtavusega rajooni läheduses sõites kiiruse vähendamise vajadust määravaks teguriks mitte laeva sõidusuund, vaid kaugus sellest rajoonist, välja arvatud juhud, kus see rajoon jääb laeva ahtrisse, mil on otstarbekohane kiiremini sellest eemalduda.

JÄRELDUSED

Eeskirja 16 (a) nõue, et laev peab halva nähtavuse puhul mööduka käiguga sõitma, on absoluutne. Igasugune mööduka käigu ületamine on lubatav ainult erandjuhtudel eeskirja 27 kohaldamise korras, see võib olla õigustatud ainult eriliste asjaolude olemasolu korral, mis mööduka käiguga sõitva laeva asetavad veel raskemasse olukorda, kui kiiruse ületamisest tingitud kokkupõrkeoht (näiteks, kui on teada, et kiiruse vähendamisel kanduks laev kividele, madalikule või muudele navigatsioonilistele takistustele, ankrusse jääda on aga võimatu).

Eeskiri 16 (a) ei määra mööduka käigu konkreetset suurust, vaid nõuab selle rakendamist «sõidutingimusi hoolikalt kaaludes». Järelikult on möödukas käik ainult sõidutingimustest.

Mööduka käigu valimisel ei vähenda radari kasutamine kõikide muude tegurite tähtsust, mis mööduka käigu kindlaksmääramisel arvesse tuleb võtta.

Mõnel juhul võib radari abil saadud informatsioon tingida väiksemat kiirust kui samade sõidutingimuste puhul võiks radarita laeva jaoks möödukaks pidada.

EESKIRJAS 16 (b) KIRJELDATUD OLUKORRAST TINGITUD TEGEVUSEST

Eeskiri 16 (b) määrab ära niisuguse laeva tegevuse, mis on udusignaali järgi avastanud teise laeva ilmselt oma traaversist eespool.

Laev, mis kuuleb ilmselt eespool oma traaversit teise laeva udusignaali, mille seisund ei ole kindlaks tehtud (s. o. ei ole teada ta asupaik, kurss ega kiirus), peab võimaluse korral stoppama oma masinad ja, olles udusignaali kuulamise teel välja selgitanud edasiliikumise võimalikkuse, ettevaatlikult edasi sõitma, kuni kokkupõrkeoht on möödunud.

Kui udusignaali suunda ei saa kindlaks määrata, on mõistlikum eeldada, et signaal tuli eestpoolt traaversit ja stopata masinad.

Nõudest «stopata masinad»

Heli levimine udus on niivõrd keerukas, et tavaliselt esineb tunduvald vigu udusignaali suuna ja udust varjatud laeva kauguse määramisel. Sellepärast ei saa laeva täpse asukoha ja seda enam ta kursi ja kiiruse üle otsustada ainult kuulnud helisignaali alusel. Samuti ei saa kindel olla, et kuulnud udusignaali tulevad laevalt, mida radariga jälgitakse; ei ole võimatu, et helisignaali sellelt laevalt pole veel kuulda, aga vastuvõetud signaal tuleb hoopis teiselt laevalt, mida mingisugustel põhjustel radari abil pole veel avastatud.

Sellest ongi tingitud eeskirja 16 (b) nõue stopata masinad pärast udusignaali esmakordset kuulmist, mis võimaldab laevade aeglasel lähene-misel olukorda hinnata ja otsustada, mida ette võtta teineteisest möödu-miseks.

Vastutuleva laeva ootamatud manöövrid raskendavad suurel määral teineteisest möödumist. Niisuguseid manöövreid ei ole võimalik ette näha ega ära arvata, millal neid alustatakse, kui laevad pole nähtavuse piires.

Teineteisest halva nähtavusega möödumisel tuleb sellepärast alati meeles pidada, et teise laeva ootamatu manöövriga võib kaasneda laevade ohtlik lähenemine ja tuleb valmis olla iga silmapilk tagasikäiku andma, ette võtma muid manöövreid kokkupõrke vältimiseks või löögijõu vähen-damiseks, kui kokkupõrget vältida on juba võimatu.

Missugused tagajärjed võivad olla nõude «stopata masinad» ignoree-rimisel, selgub järgmistest näidetest.

1. Tankeri «Peredovik» vahitüürimees, kes jälgis radari ekraanil vastutuleva tankeri «Maikop» kajasignaale viie miili kaugusel oma kursist ja kuulis selle ilmselt eestpoolt traaversit tulevaid udusignaale, ei stopanud masinat ega aeglustanud käiku. «Maikopi» kapten toimis analoogiliselt: märganud radari ekraanil nelja miili kaugusel vastutulevat laeva ei stopanud ta masinat ja jätkas peaaegu kokkupõrke momendini sõitu täiskäiguga, kuigi eestpoolt traaversit oli kuulda udusignaale. Kummalgi laeval ei analüüsitud rada-rilt saadud informatsiooni ja laevajuhtidel polnud isegi ligikaudset ettekujutust teise laeva kursist ja kiirusest, mille tagajärjel toimuski kokkupõrge [54].

2. Mootorlaev «Ivan Moskvín», kuulates vastutuleva laeva udusignaale eestpoolt oma traaversit, jätkas sõitu kõige väiksema käiguga selle asemel et stopata masin. Andmeid vastutuleva laeva kursi ja kiiruse kohta mootorlaeval ei analüüsitud. Niiviisi toiminud «Ivan Moskvín» ei suutnud isegi täiskäiku tagasi andes laeva peatada ja kokku-põrget vältida [55].

3. Puksiir «Fort Moltry», mis pukseeris kahte praami ja sõitis Chesapeake'i lähel udus 4,5-sõlmelise kiirusega, tunnistati süüdi kokkupõrkes mootorlaevaga «Bornholm», kuna puksiir ei stopanud oma masinat pärast seda, kui esmakordselt kuulis vastutuleva laeva udusignaali [56].

Kohtu- ja arbitraažipraktika teab palju juhtumeid, kus laevajuhtide argumendid eeskirja 16 (b) rikkumise õigustamiseks tunnistati mitteveen-vateks.

1. Laeva juhtkond püüdis eitada eeskirja 16(b) rikkumist, viidates sellele, nagu oleks teise laeva seisund tema poolt kindlaks tehtud ja et teine laev lähenes võõri kursi-nurga all, kuid hiljem muutis kurssi. Ekspertiis tegi kindlaks, et teise laeva tõeline seisund oli hoopis teistsugune ja seetõttu tunnistati esimene laev kokkupõrkes süüdi [57].

2. Kokkupõrkes tunnistati süüdi laev, mis temast umbes kahe miili kaugusel asuvast udupiirkonnast signaale kuulates ei stopanud masinaid, olgugi et ta ei kavatsenud udu-piirkonda sisse sõita [58].

3. Ilmselt kaugelt kostvat udusignaali kuulnud laev jätkas sõitu endise käiguga, et paremini määrata signaale andva laeva asukoht. Kohus ei tunnistanud seda argumenti veenvaks ja pani vastutuse kokkupõrke eest esimesele laevale [59].

4. Kahe laeva kokkupõrkeasja arutamisel lükkas kohus tagasi viite sellele, et udus sõites ei saanud teine laev masinat stopata, sest tema järel liikus veel üks laev. Kohus leidis, et see asjaolu ei saa olla õigustuseks, kuna kolmas laev oli samuti kohustatud olukorda arvestama ning vastavalt tegutsema [60].

5. Laev, mis kuulis udusignaali eespool oma traaversit ja ei stopanud masinat, püüdis oma teguviisi seletada sellega, et ta kuulis samaaegselt teisest pardast teise laeva udusignaali.

Teisel juhul laev, mis samasuguses olukorras ei stopanud masinat, viitas sellele, et ta ootas teist udusignaali vastutuleva laeva asukoha täpsustamiseks, kuna esimene signaal kostis kaugelt.

Kokkupõrkeasjade kohtulikul arutamisel tunnistati mõlemad argumendid põhjendamatuteks [61].

Ilmselt eespool oma traaversit esmakordselt udusignaali kuulnud laeva masinate stoppamise vajadus leiab kinnitust ka otsestes juhtnöörides, mida leidub paljudes kohtuotsustes.

1. «Udus sõitev laev, kuuldes eespool oma traaversit teise laeva udusignaali, peab viibimata peatuma ja kindlaks tegema teise laeva asukoha» [62].

2. «Kõhustus stopata masinad kuuldes eespool teise laeva udusignaali, on absoluutne» [63].

3. «Masinate stoppamise vajadus ei teki mitte ainult neil juhtudel, kui ollakse kindel, et teise laeva signaali kuuldi eestpoolt traaversit, vaid ka kõigil kahtlastel juhtudel, välja arvatud need, kus kohese kokkupõrke oht tingib mitte masina stoppamise, vaid tagasikäigu andmise» [64].

Nõuet «stopata oma masinad» tuleb sõnasõnalises mõttes tõlgendada ainult mõõduka käiguga laeva kohta. Kui aga eeskirja 16 (a) rikkudes oli laeva kiirus suurem, kui seda lubasid sõidutingimused või kui vastutulev laev avastati liiga hilja, siis ei saa masinate stoppamisele vaadata kui eeskirja 16 (b) täitmisele. Niisugustel juhtudel tuleb anda masinale tagasikäik.

1. Aurulaev «Holmogorõ», sõites halva nähtavuse juures täiskäiguga ja märgates radari ekraanil kahe miili kaugusel vastutuleva aurulaeva «Mary Jackson» kajasignaali, selle asemel et täiskäiguga tagasi peatada laev, piirdus ainult masina stoppamisega. See põhjustas koos «Holmogorõ» juhtkonna teiste vigadega kokkupõrke [65].

2. Aurulaev «M. Gorki») udusignaali esmakordset kuulmist, vaid piirdus ainult täiskäigult tasasele üleminekuga. Koos mõlema laeva juhtkonna muude ebaõigete sammudega põhjustas see laevade kokkupõrke [66].

3. Tanker «Emba», kuuldes lähedal ees vastutuleva aurulaeva «Skala» udusignaali, piirdus vaid masina stoppamisega, selle asemel et anda tagasikäik, ja laev jätkas edasiliikumist inertsil mõjul. Täiskäigu tagasi andis kapten alles vastutuleva laeva vahetus läheduses, sellega aga ei jõutud enam laeva peatada ja järgnes kokkupõrge [67].

Vajadus mitte ainult stopata masinad, vaid anda otsekohe tagasikäik võib tekkida ka pärast eestpoolt traaversit tuleva purjelaeva udusignaali esmakordset kuulmist. See võib tarvilik olla ka siis, kui kuulatakse ankruseisva laeva udusignaali, nähakse ootamatult eestpoolt traaversit käigutulesid või vastutuleva laeva siluetti.

Nii tunnistas kohus kahe laeva kokkupõrkeasja läbivaatamisel ebaõigelt tegutsenuks laeva, mis endast veidi paremal teise laeva topituld märgates ei võtnud tarvitusele kõiki abinõusid laeva kiiremaks peatamiseks [68].

Millal võib vastutuleva laeva eestpoolt traaversit tuleva udusignaali esmakordsel kuulmisel masinaid mitte stopata

Eeskirja 16 (b) väljendusest «...peab, kui võrd olukord seda antud juhul lubab, stoppama oma masinad...» järeldub, et nõue stopata masinad, kui ilmselt eestpoolt oma traaversit kuuldi teise laeva udusignaali, ei ole absoluutne.

Seda nõuet võib mitte täita, kui masinate stoppamine viib laeva teise, reaalsemasse ohtu kui kokkupõrkevõimalus laevaga, millelt esmakordselt kuuldi udusignaali (näiteks triivi jäänud laeva möödapääsmatu sattumine kividele, madalikule jne.).

1. Tanker, mis sõitis udus mööda jõe ja kuulis eespool oma traaversit udusignaali vastutulevalt laevalt, mille asukohta ei olnud võimalik kindlaks määrata, ei stopanud masinaid, kuna ta samal ajal teistele laevadele teed andes seda teha ei saanud. Kuigi tanker vastutuleva laevaga kokku põrkas, tunnistas kohus olukorra vastavaks eeskirjale 27 ja kapteni tegevuse õigeks [69].

2. Norra skäärides kokku põrganud aurulaeva «Irtõšš» ja mootorlaeva «Karl Julius» asja läbivaatamisel tehti kindlaks, et «Irtõšš», kuuldes vasakult eestpoolt traaversit vastutuleva laeva udusignaali, jätkas sõitu endise kursi ja kiirusega.

Antud juhul ei lubanud eeskirjas 16(b) loetletud asjaolud «Irtõsil» masinaid stopata, sest valitseva tormi tõttu oleks ta juhitavuse kaotanud ja asetanud sellega laeva veelgi raskemasse olukorda lähedalasuvate navigatsiooniohtude pärast [70].

Samas eeskirjas on öeldud, et «... kuuldes... teise laeva, mille asukoht ei ole kindlaks tehtud, udusignaali... peab... stoppama oma masinad...», millest võib järeldada, et masinaid võidakse ka mitte stopata, kui teise laeva udusignaali vastuvõtmise momendiks selle asukoht silmaga või usaldusväärsete radari andmete põhjal oli juba kindlalt määratud, kuidugi ainult sel juhul, kui on selge, et udusignaali tuli nimelt sellelt laevalt. Käigu säilitamine on õigustatud ainult siis, kui olukord teineteisele lähenemisel seda lubab, s. o. kui laevad mööduvad teineteisest ohutuskauguses ja ollakse kindel, et vastutuleva laeva mistahes manöövrit märgatakse õigeaegselt, kusjuures aeg ja ruum võimaldavad kokkupõrke vältimiseks vajalikke ettevaatusabinõusid tarvitusele võtta.

Kokkupõrke korral tuleb laeva kaptenil, kes pärast tõenäoliselt eestpoolt oma traaversit tuleva udusignaali esmakordset kuulmist masinaid ei stopanud, vastutusest vabanemiseks tõestada, et masinate stoppamine oleks asetanud laeva veel raskemasse olukorda kui käigu säilitamine, või et vastutuleva laeva asukoht oli usaldusväärset määratud.

Näiteks puksiiril, mis ei stopanud masinaid pärast vastutulevalt laevalt esmakordselt kuulnud udusignaali, on tarvis tõestada seismajäämise põhjusena reaalselt ohtu, et pukseeritavad objektid temale ja omavahel üksteisele otsa sõidavad ning et pukseeritavaid objekte ei saadud nähtavuse halvenemisel õigeaegselt sobivas päigas ankrusse panna, mille tõttu puksiir oligi sunnitud sõitu jätkama.

Nõudest sõita ettevaatlikult kokkupõrkeohu möödumiseni

Eeskirja 16(b) kohaselt lubatakse laeval sõitu ettevaatlikult jätkata ainult siis, kui pärast masinate stoppamist on kindlaks tehtud sõidu ohutu jätkamise võimalus.

Mõiste «sõita ettevaatlikult kokkupõrkeohu möödumiseni» tähendab midagi rohkemat kui tavalist tähelepanelikkust halva nähtavuse puhul. Kohtupraktika määratleb seda mõistet kui valvsuse ja ettevaatuse kõrgeimat astet laeva juhtimisel.

Laeva konkreetne tegevus, mis vastaks mõistele «sõita ettevaatlikult», tuleb määrata igal erandjuhul, lähtudes laevade vastastikusest asendist ja muudest meresõidutingimustest.

Aeglane liikumine endisel kursil koos vastutuleva laeva asukoha pideva jälgimisega radari abil ja tema udusignaali ning teiste laevade võimalike signaalide kuulamine, kusjuures ankrud on klaarid (seal, kus sügavus võimaldab neid kuulata) ja masinad valmis täie võimsusega tagasikäiku andma, kui vahemaa vastutuleva laevani järsult väheneb — niisugused on mõningad neist abinõudest, mis vastavad ettevaatlikule sõidule ja aitavad vältida kokkupõrget.

Abinõude loetelu, mida ettevaatlikku edasiliikumist jätkav laev võib kasutada, ei ole kaugeltki ammendav.

Eeskirja 16 (b) maksvusest halva nähtavusega rajooni läheduses sõitvale laevale

On loomulik, et eeskiri 16 (b) maksab ka halva nähtavusega rajooni läheduses sõitvale laevale. Kui laev kuulub sellest rajoonist udusignaali, mis tuleb ilmselt eestpoolt tema traaversit, on ta kohustatud stoppama masinad ja seejärel ettevaatlikult edasi liikuma kokkupõrkeohu möödumiseni. Seda nõuet peab täitma, olenemata sellest, kas ta kavatseb halva nähtavusega rajooni sisse sõita või mitte.

Radari kasutamisest eeskirjas 16 (b) kirjeldatud olukorras

Vastutuleva laeva avastamine radari ekraanil üheaegselt või peaaegu üheaegselt esimese udusignaali kuulmisega ei vabasta laevajuhti eeskirja 16 (b) täitmisest masinate stoppamise osas. See on seletatav järgneva.

Kasutusel olevate radarite tehnilised omadused, eriti kui vahemaa jälgitava objektini on väike, ei võimalda usaldusväärsete andmete kiiret saamist vastutuleva laeva asukoha, kursi ja kiiruse kohta, mis on tarvilik ohutu teandmismanöövri sooritamiseks, ega ka selle kursi ja kiiruse muutmise õigeaegset täheldamist. Peale selle ei saa kindel olla, et nii kajasignaali kui udusignaali kuuluvad ühele ja samale laevale.

Järelikult tuleb eeskirjas 16 (b) kirjeldatud olukorras radarit ainult täiendava vaatlusvahendina hinnata, mis ei anna laevale mingisuguseid eeliseid manöövri valikul võrreldes laevaga, millel radarit ei kasutata.

Õeldu põhjal võib laevale, mis üheaegselt või peaaegu üheaegselt kuulis esimest udusignaali vastutulevalt laevalt ja avastas selle kajasignaali radari ekraanil, soovitada ainult ühte: alati lugeda vastutuleva laeva asukoht *mittekindlaksmääratuks* ja toimida vastavalt eeskirjale 16 (b).

Eeskirja 16 (b) nõuete täitmine on tarvilik ka juhul, kui vastutuleva laeva udusignaali umbkaudse kuuldekauguse piiril (2–3 miili) esmakordselt avastati ta kajasignaali, kuigi udusignaali mingil põhjusel kuulda pole.

Praktikas, eriti kitsustes sõitmisel (sadamate akvatooriumidel, kanalites, väinades jms.), võidakse radari ekraanil üheaegselt täheldada mitut kajasignaali. Elava laevaliiklusega kitsas rajoonis ei ole ei aega ega võimalust kõikide vastutulevate laevade asukohta, kurssi ja kiirust määrata. Veel enam, niisugustes rajoonides sõidavad ja mööduvad laevad üksteisest nii väikeses kauguses, et ainult vastastikune visuaalne kontakt võib kindlustada ohutuse. Sellepärast on äärmiselt ohtlikud kõik katsed kitsal akvatooriumil udusignaalide möödumisel muuta kurssi ainult radari ekraanil kiiresti muutuva olukorra jälgimise põhjal.

Niisuguses olukorras jälgitakse radari abil esmajoones terava kursinurga all ja läheduses viibivaid laevu. Peale selle tuleb olukorda jälgida traaversi ja ahtri kursinurkadel, et õigeaegselt avastada ristuva kursiga ja tagant lähenevaid laevu.

On loomulik, et niisugustes rajoonides tuleb sõita maksimaalse ettevaatusega.

Eespool esitatud nõudeid illustreerivad järgmised näited.

1. Ujuvbaas «Arhangelsk», mis sõitis tasase käiguga tihedas udus mööda faarvaatrit Valge mere kaelas, avastas radari abil umbes 3,5 miili kaugusel (see on lähedane udusignaali kuuldekaugusele) oma kursist veidi vasakul vastutuleva laeva kajasignaali. Ilma et tal oleks olnud küllaldasi andmeid vastutuleva laeva kohta, muutis «Arhangelsk» kurssi 30° paremale, jättes masina stoppamata. Kuuldes mõne minuti pärast vasakult udusignaali ja ilma et tal ikka veel olnuks ettekujutust vastutuleva

laeva kursist ja kiirusest ning asudes sellest laevast kahe miili kaugusel ohtlikus tsoonis, andis ujuvbaas masinate viivitamatu stoppamise asemel täiskäigu edasi ja pöördus veel 40° paremale. Nende manöövritega asetas ujuvbaas ennast eriti ohtlikku olukorda, sõites udus täiskäiguga üle faarvaatri, samal ajal kui läheduses oli teisi laevu, mille asukoht, kurss ja kiirus polnud teada. Need ujuvbaasi juhtkonna mõtlematud teod olid mootorlaevaga «Ivan Moskvin» kokkupõrke peamiseks põhjuseks [71].

2. Kalatraaler, millel ei olnud usaldusväärseid andmeid vastutuleva laeva kohta, manööverdas täiskäiguga triiviva tankeri vahetus läheduses. See oli nende kokkupõrke üks põhjusi [72].

3. Aurulaeva «Karaganda» vahitüürimees, kuuldes ees vastutuleva laeva udusignaali, läks sillatiivale ja hakkas kuulama udusignaale, ilma et oleks muutnud kiirust ja kasutanud radarit olukorra selgitamiseks. Selle tagajärjel põrkasid laevad kokku [73].

4. Uduis sõitnud tanker avastas radari abil vasakus pardas kursinurga all 33° 2,5 miili kaugusel vastutuleva laeva kajasignaali. Selle asemel, et masinaid stopata, vähendas tanker ainult kiirust. See saigi kokkupõrke üheks põhjuseks [74].

EESKIRJAS 16 (c) KIRJELDATUD OLUKORRAS VIIBIVA LAEVA TEGEVUSEST, MIS AVASTAS EESPOOL OMA TRAAVERSIT LAEVA ENNE, KUI KUULDI SELLE UDUSIGNAALI VÕI SEDA SILMAGA NÄHTI

Eeskiri 16 (c) määrab laeva tegevuse, mis avastas vastutuleva laeva eespool oma traaversit enne, kui kuuldi selle udusignaali või seda silmaga nähti. Tavaliselt juhtub see siis, kui laev on väljaspool vastutuleva laeva udusignaali kuuldavuse piire.

Kui radarilt saadud informatsiooni põhjal tehakse kindlaks, et ohtlik (ülemäärane) lähenemine on vältimatu (siin tähendab see lähenemist 2—3 miilile, s. o. vastutuleva laeva udusignaali kuuldavuskaugusele), siis peab laev eeskirja kohaselt niisuguse lähenemise vältimiseks tarvitusele võtma «õigeaegsed ja otsustavad abinõud». Need abinõud tuleb tarvitusele võtta otsekohe, kui nende vajalikkus on selgunud, ootamata mingit kriitilist momenti.

Mainitu järeldub punkt (c) sõnadest: «laev... võib tarvitusele võtta õigeaegseid ja otsustavaid abinõusid ohtliku lähenemise vältimiseks», kuid «Soovitused radari abil saadud informatsiooni kasutamisel kokkupõrgete vältimiseks merel» punktidest 4—8.

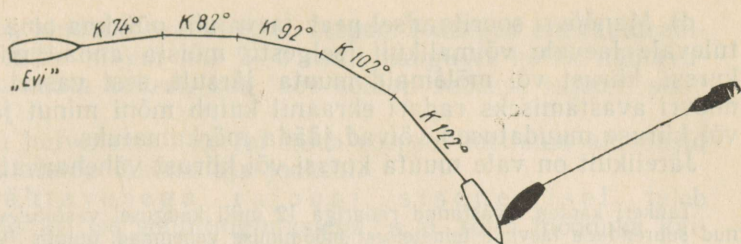
Manöövri valik sõltub eelkõige vastutuleva laeva asukohast, kursist ja kiirusest, mis eelnevalt on radari abil välja selgitatud. See aga ei saa olla ebaõigete ja väheefektiivsete abinõude õigustuseks, kui need põhjustasid kokkupõrke.

Teiste sõnadega, enne kui teineteisest möödumiseks midagi konkreetset ette võtta, peab laevajuht kindlaks tegema, kas ülemäärase lähene-mise ohtu on ja kas jätkub aega ning ruumi valitud manöövriks.

Teeandmismanöövri valikul ei tohi laevajuht uisapäisa talitada. See nõue on eelkõige seletatav sellega, et käesoleva ajani ei ole veel olemas niisuguseid üldisi eeskirju, mis määraksid konkreetset laevade teeandmise korra radarilt saadud informatsiooni põhjal. ELKV juhtnõõrid selle kohta, kuidas radari kasutamise puhul teed anda, on väga üldise iseloomuga ja jätvavad põhilised küsimused — kuidas, kunas ja kus sooritada teeandmis-manööver — laevajahi otsustada, kohustades teda juhinduma konkreetsetest asjaoludest ja soovitades eelistada pööret paremale vasaku pöörde ees juhul, kui laevad lähenevad teineteisele otse või peaaegu otse eest.

Siiski võimaldab viimaste aastate kohtu- ja arbitraažipraktika ning laevajuhtimise kogemused anda ELKV rakendamisel mõningaid soovitusi selle kohta, kuidas tuleb talitada vastutuleva laeva kajasignaali avastamise puhul enne seda, kui kuuldi udusignaali või laeva silmaga nähti.

Soovitused on järgmised.



Joon. 8

a) On ohtlik otsustada radarilt saadud mittetäielike andmete põhjal ilma et oleks eelnevalt kindlaks tehtud laevade vastastikust asendit, vastutuleva laeva kurssi ja kiirust kui ka ülemäärase lähenemise ohtu.

Seda kinnitavad järgmised näited.

1. Udus sõitnud mootorlaev «Ladožets» avastas radari ekraanil otse ees vastutuleva laeva kajasignaali. Tegemata isegi umbkaudseid arvestusi, pöördus «Ladožetsi» kapten huupi vasakule ja põhjustas sellega kokkupõrke [75].

2. Tankerid «Maikop» ja «Peredovik» lähenesid teineteisele udus täiskäiguga, jälgides ümbrust radari abil. Kummalgi laeval ei analüüsitud radarilt saadud informatsiooni, mille tagajärjel mõlemal kaptenil jäi vastutuleva laeva asukoht kindlaks tegemata.

Vaatamata sellele, et olukorra kohta puudusid nõutavad andmed, pöördus tankeri «Peredovik» vahitüürimees 4 miili kaugusel vastutulevast laevast kiirust vähendamata huupi paremale, kuna «Maikopi» kapten pöördus samuti kiirust vähendamata vasakule, s. o. samale poole, kuhu pöördus vastutulev laev.

Mõlema laeva juhid kuulsid udusignaale, mis aga ei mõjutanud nende otsust. Niisuguse manööverdamise tulemuseks oli tankerite «Maikop» ja «Peredovik» kokkupõrge [76].

3. Udus sõitnud tanker avastas radari abil kahe miili kaugusel 10° vöörist paremal vastutuleva laeva. Tankeri juhtkond arvas ilma igasuguse alusega, et vastutulev laev seisab paigal; samal ajal aga see liikus ja nende kursid ristusid. Tankeri juhtkonna eksi-arvamus, mis oli rajatud radarilt saadud mittetäielikele andmetele, sai edasise manööverdamise kohta tehtud otsuse aluseks ja viis kokkupõrkeni [77].

4. Tanker «Evi», sõites udus ja arvates radari mittetäielike andmete põhjal, et vastutulev laev sõidab peaaegu otse tema poole, kuigi tegelikult laevad liikusid ristuvate kurssidega, otsustas ilma igasuguse alusega mööduda vastutulevast laevast vasaku pardaga ja tegi sel eesmärgil mitu üksteisele järgnevat pööret paremale.

Udusignaale, mis «Evi» kapten eespool traaversit kuulis, arvesse ei võetud. «Evi» niisugune manööverdamine (joonis 8) põhjustas kokkupõrke [78].

b) Laevale, mis avastas eespool oma traaversit vastutuleva laeva kajasignaali enne, kui kuuldi selle udusignaali või seda silmaga nähti, võib üldiselt soovitada:

- kohaldada oma kiirus uute sõidutingimustega;
- määrata ära vastutuleva laeva asukoht, kurss ja kiirus;
- kui vaja, siis teha vahemaa suurendamiseks tarviliku manöövri kohta arvestus ja muuta kurssi, kiirust või mõlemaid üheaegselt;
- vaadelda radari abil pidevalt vastutulevat laeva ja analüüsida radari abil saadud informatsiooni, et õigeaegselt avastada vastutuleva laeva liikumise iseärasused ning välja arvestada ja läbi viia vajalik teandmismanööver.

c) Olenevalt sellest, missuguses kauguses avastati esimene kajasignaali, võib soovitada järgmist.

Kajasignaali avastamise puhul suures kauguses on kursimuutmine üldreeglina tulemusrikkam kui ainult suhteline kiirus, millega laevad teineteisele lähenevad, seda võimaldab ja otstarbekohane on. Kui laevad ilmselt liiguvad otse või peaaegu otse teineteisele vastu, eelistatakse pööret paremale, mitte vasakule.

Kajasignaali avastamise puhul läheduses tuleb toimida nagu udusignaali esmasel kuulmisel eespoolt traaversit. Need abinõud tuleb tarvitusele võtta olenemata sellest, kas vastutuleva laeva udusignaale on kuulda või mitte.

d) Manöövri sooritamisel peab laevajuht püüdma oma kavatsusi vastutulevale laevale võimalikult selgesti mõista anda, milleks tuleb oma kurssi, kiirust või mõlemaid muuta järsult, sest vastutuleva laeva manöövri avastamiseks radari ekraanil kulub mõni minut ja väikesed kurssi või kiiruse muudatused võivad jääda märkamatuks.

Järelikult on vale muuta kurssi või kiirust vähehaaval mitu korda.

Tankerite kapten, avastanud radariga 12 miili kaugusel vastutuleva laeva ja otsustanud suurendada laevade feinetisest möödumise vahemaad, muutis 10—15 minuti jooksul neli korda 8—10° võrra kurssi ühe selgesti märgatava pöörde asemel. Need tanklaeva juhtkonna ebaõiged sammud eksitasid vastutuleva laeva juhtkonda ja põhjustasid kokkupõrke [79].

e) Võttes õigeaegselt tarvitusele otsustavad abinõud on tähtis veenduda, et need soovitud tulemuse andsid. See tähendab, et teandmismannöövrit sooritades tuleb igati hoolikalt jälgida olukorra muutumist manööverdamise ajal.

Kui selgub, et ülemäärane lähenemine on vältimatu ja ei ole aega ega ruumi selle likvideerimiseks, tuleb alati talitada eeskirja 16 (c) teise osa või soovitude punkt 8 kohaselt — viivitamatult stopata masinad või peatada laev ja seejärel ettevaatlikult edasi liikuda kuni kokkupõrkeohu möödumiseni.

ETTEVAATUSABINÕUDEST SÕIDUL HALVA NÄHTAVUSEGA

Kohtu- ja arbitraažipraktika teab palju juhtumeid, kus ELKV 16. eeskirja ettevaatusabinõude ignoreerimine sai kokkupõrgete põhjuseks.

Peamised ettevaatusabinõud on järgmised.

A. Enne sissesõitmist halva nähtavusega rajooni

Enne sissesõitmist halva nähtavusega rajooni tuleb:

- aegsasti vähendada käiku;
- töökorda seada ja sisse lülitada radar;
- võimalikult täpselt määrata laeva asukoht ning ka triiv ja hoovus;
- hoiatada vahimehaanikut sissesõidust halva nähtavusega rajooni ja masin ette valmistada käigu muutmiseks täie võimsusega;
- kontrollida ja süüdata navigatsioonituled;
- kontrollida udusignaalvahendeid ja hakata andma udusignaale;
- üheaegselt udusignaalide andmise alustamisega välja panna vaatlaja (vaatlejad) ja kindlustada temaga (nendega) kahepoolne side;
- võimaluste piires summutada kõik mürad või kõrvaldada nende allikad baki ja roolikambri piirkonnas, et poleks takistatud vastutulevate laevade udusignaalide kuulmine (lõpetada raadiotranslatsioon, välja lülitada, niipalju kui võimalik, ventilatsioon ja muud abimehhanismid bakil jms.);
- ankrud klaarida, kui vee sügavus nende kasutamist võimaldab;
- sisse lülitada kajalood ja jälgida sügavuse muutumist;
- seada kasutamiskorda kõik olemasolevad vaatlusvahendid koos radariga.

Kui laeva diislite müra ei võimalda õigeaegselt kuulda vastutulevate laevade udusignaale, siis tuleb vaatleja asukoht valida võimalikult kaugemale masinaruumist ja kiirust võimalikult vähendada.

Nimetatud nõuet ei täitnud udus sõitnud mootorlaev «Liana», mille suure kiirusega töötanud diislite müra summutas vastutulevate laevade udusignaale. Selle tulemusena märgati vastutulevat aurulaeva «Eductor» alles 20 sekundit enne kokkupõrget, mida väidati muidugi enam ei õnnestunud [80].

Nagu praktika on kindlaks teinud tuleb eespool loetletud ettevaatusabinõusid rakendada mitte hiljem kui 2—3 miili kaugusel halva nähtavusega rajoonist, olenemata sellest, kas laev sõidab sellesse rajooni sisse või mitte.

Nähtavuse järsu halvenemise korral tuleb eespool loetletud abinõusid rakendada samas ulatuses lühima aja jooksul.

B. Halva nähtavusega rajooni sisenemisel tuleb laeva kiirus viia vastavusse sõidutingimustega, s. o. sõita mõõduka käiguga (vt. kommentaarid eeskirja 16 (a) juurde).

C. Halva nähtavusega rajoonis sõites tuleb:

- kinni pidada mõõduka kiiruse normidest, olenevalt sõidutingimuste püsimisest või muutumisest;
- jälgida pidevalt ümbrust nii vahetult, kui radari abil;
- anda udusignaale rangelt kooskõlas eeskirjaga 15;
- süstemaatiliselt kontrollida navigatsioonitulede seisukorda;
- laevade märkamise korral rangelt kinni pidada ELKV 16. ja 29. eeskirjast.

EESKIRJA 16 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Siia kuulub:

- mõõduka kiiruse ületamine;
- eeskirja 16 (b) nõude stopata masinad pärast esimese udusignaali kuulmist ignoreerimine.

D. MANÖÖVERDAMISE EESKIRJAD

EELMÄRKMEID

1. Iga tegevus nende eeskirjade tõlgendamisel ja rakendamisel peab olema kindel, õigeaegne ja vastama heale merepraktikale.
2. Kui olukord lubab, võib kokkupõrkeohu kindlaks määrata läheneva laeva peilingu hoolika jälgimise teel. Kui peiling märgatavalt ei muutu, on kokkupõrkeohu tõenäoliselt olemas.
3. Laevajuhid peavad silmas pidama, et vesilennukid ei ole võimelised veele laskumisel, õhkutõusmisel või ebasoodsates ilmastikutingimustes muutma oma tegevust viimasel hetkel.
4. Eeskirjad 17—24 kehtivad laevade kohta, mis asetsevad teineteise nähtavuse piires.

MANÖÖVERDAMISEST ELKV-S

ELKV osas D toodud manööverdamise eeskirjad määravad kindlaks laevade poolt teineteisest ohutuks möödumiseks ettevõetava tegevuse.

Manööverdamise eeskirjad on koostatud ainult selliseks juhuks, kus lähenevad kaks laeva. Kui üheaegselt läheneb mitu laeva, peab laevajuht möödumiseks vajaliku manöövri valikul lähtuma konkreetsest olukorrast, kasutades vajaduse korral eeskirju 27 ja 29.

Täiesti väär on mõnede laevajuhtide arvamus, et vaatamata lähenemise konkreetsele olukorrale, peavad väikesed laevad teed andma suurematele, kaubalaevad sõjalaevadele jne. Teineteisele teeandmise küsimustes on otsustavaks teguriks mitte laevade suurus ja otstarve, vaid nende vastastikune asend, mis määrab kindlaks juhu allumise ühele või teisele ELKV eeskirjale.

Manööverdamise eeskirjad, välja arvatud eeskiri 18, ei näe ette rangelt kindlaksmääratud tegevust, vaid sisaldavad ainult mõningaid manööverdamisvabaduse piiramisi.

Nii näiteks kohustab eeskiri 22 hoiduma teise laeva vööri eest möödumisest, kui seda võimaldab ja nõuab olukord. Eeskiri 21 näeb ette, et laev, millele antakse teed, peab säilitama oma endise kursi ja kiiruse seni, kuni seda võimaldab olukord. Seega põhjustab teedandva laeva mõningane manööverdamisvabadus tegevusvabaduse ajutise piiramise laevale, millele teed antakse.

Et vältida ELKV formaalset täitmist laevade teineteisele teeandmisel, kus edaspidine eeskirjade täitmine ei võimalda kokkupõrget ära hoida, on laevajuhil õigus käesolevatest eeskirjadest otsese hädaohu vältimiseks kõrvale kalduda (eeskiri 27). Kui aga kokkupõrge siiski toimub, peab

laevajuht põhjendama oma tegevust ja tõestama, et see antud olukorras hädavajalik oli.

Ühe laeva esialgne ekslik tegevus ei vabasta teist laeva eeskirjade täitmisest või kaine mõistuse ja hea merepraktika poolt ettenähtud kõigi abinõude kasutuselevõtmisest kokkupõrke vältimiseks.

ELKV RAKENDAMISEST MANÖÖVERDAMISE OSAS

Eeskirju 17—26 rakendatakse kokkupõrkeohu tekkimisel, kuid eeskirja 27 vahetu ohu korral. Eeskirju 17—24 rakendatakse ainult siis, kui laevad on *teineteisele nähtavad*.

KOKKUPÕRKEOHUST

Mõiste «kokkupõrkeoht» vastab juhule, kui kaks laeva oma kurssi ja kiirust säilitades lähenevad teatud aja möödumisel kokkupuute kauguseni (põrkavad kokku). Laevajuht peab arvestama, et kokkupõrkeoht tekib alati, kui silmaga või radari abil on avastatud teine laev; seetõttu on laevajuht vastutuleva laeva märkamisel kõigepealt kohustatud kindlaks tegema kokkupõrkeohu olemasolu, vaatamata laevadevahelisele esialgsele kaugusele. Kui olukord võimaldab, määratakse see kindlaks laeva peilingu muutumise jälgimisega. Mõningatel juhtudel pole võimalik jälgida peilingu muutumist (näiteks kui laev avastatakse liiga lähedal või kui halva ilma tõttu pole võimalik peilida jne.). Sellistes olukordades määratakse kokkupõrkeoht kindlaks ligikaudselt lähenemisviisi hindamise teel. Igal kahtlust ärataval juhtumil tuleb eeldada, et kokkupõrkeoht on olemas. Kahe laeva lähenemisel on võimalikud kaks juhtu.

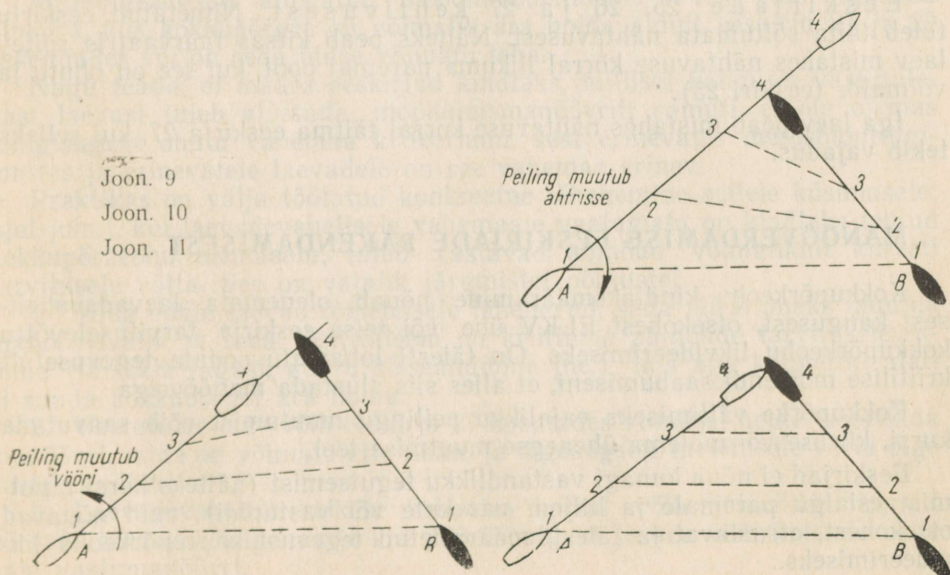
1. Kui peiling muutub ahtrisse (joon. 9) või vööri (joon. 10), siis laevad mööduvad teineteisest puhtalt, s. t. kokkupõrkeoht puudub.

2. Kui peiling ei muutu (joon. 11) ja mõlemad laevad jätkavad liikumist endise kursi ja kiirusega, siis toimub kokkupõrge nende kursside lõikepunktis, s. t. kokkupõrkeoht on olemas.

Joon. 9

Joon. 10

Joon. 11



Peilingu aeglast muutumist ühes suunas või selle vaevaltmärgatavat muutumist vaheldumisi mõlemas suunas, tuleb vaadelda kui püsivat peilingut kõigi sellega kaasnevate tagajärgedega.

Peilingu muutumist tuleb jälgida seni, kuni laevad teineteisest mööduvad.

Vigade vältimiseks tuleb peilida üht ja sama laevaosa (masti, korstnat või pimedal ajal üht ja sama navigatsioonilist tuld).

Peab meeles pidama, et ainult teise laeva peilingu muutumise jälgimine annab õige ülevaate laevade lähenemisest. Seepärast ei asenda laeva mastide liinisoleku või navigatsioonitulede jälgimine peilingu muutumise jälgimist.

Laevadevahelise väikese kauguse korral peilingu vähene muutumine ei välista kokkupõrkeohtu.

Kõigil kahtlust äratavatel juhtudel, kui pole võimalik täpselt kindlaks määrata teise laeva peilingu muutumise iseloomu, tuleb alati eeldada kokkupõrkeohu olemasolu ja tegutseda vastavalt sellele.

MANÖÖVERDAMISE EESKIRJADE KEHTIVUSEST

Eeskirjade 17—24 kehtivusest. Nagu eespool mainitud, on nimetatud eeskirjad kehtivad ainult siis, kui laevad on «teineteisele nähtavad», s. t. eeskirjade 17—24 rakendamine eeldab, et laevade vahel on kindlasti olemas visuaalne kontakt. Kuid kui laevad avastavad teineteise alles vahetus läheduses ning pole enam aega ega ruumi eeskirjade 17—24 täitmiseks, tuleb juhinduda eeskirjadest 27 ja 29.

Kohtu- ja arbitraažipraktika näitab, et paljud nn. radiolokatsioonilised kokkupõrked on toimunud mõningate laevajuhtide eksliku tegutsemise tagajärjel, kes möödudes teistest laevadest halva nähtavuse korral (laevadevahelise visuaalse kontakti puudumisel), juhindusid eeskirjadest 17—24, s. t. rakendasid neid halva nähtavusega koos radari kasutamisega, lootes, et teine laev tegutseb samuti. Selliselt tegutseda on lubamatu, sest ELKV manööverdamise eeskirjad on omavahel seotud ja eeldavad kooskõlastatud tegevust, samal ajal aga radiolokatsiooniline informatsioon sellist kooskõlastatud tegevust ei kindlusta.

Eeskirjade 25, 26 ja 27 kehtivusest. Nimetatud eeskirju tuleb täita sõltumata nähtavusest. Näiteks peab kitsas faarvaatris sõitev laev mistahes nähtavuse korral liikuma paremal pool, kui see on ohutu ja võimalik (eeskiri 25).

Iga laev peab mistahes nähtavuse korral täitma eeskirja 27, kui selleks tekib vajadus.

MANÖÖVERDAMISE EESKIRJADE RAKENDAMISEST

Kokkupõrkeohu kindlaksmääramine nõuab, olenemata laevadevahelisest kaugusest, otsekohest ELKV ühe või teise eeskirja tarvituselevõttu kokkupõrkeohu likvideerimiseks. On täiesti lubamatu oodata tegevusetult kriitilise momendi saabumiseni, et alles siis alustada manöövriga.

Kokkupõrke vältimiseks vajalikku peilingu muutumist võib saavutada kursi, kiiruse või mõlema üheaegse muutmise teel.

Eeskirjad ei nõua kunagi vastandlikku tegutsemist (näiteks kursi muutmist esialgu paremale ja hiljem vasakule või vastupidi), vaid nõuavad otsekohest, otsustavat ja täiesti määratletud tegevust kokkupõrkeohu likvideerimiseks.

EESKIRJAD NÕUAVAD KINDLAT, ÕIGEAEGSET JA HEALE MEREPRAKTIKALE VASTAVAT TEGUTSEMIST

Laevajuhtide tegevus peab olema rajatud ELKV õigele mõistmisele ja olukorra igakülgsile analüüsile. Seda kindlustab eelkõige vastutuleva laeva õigeaegne avastamine ja tema peilingu muutumise, signaalide ja tegevuse pidev jälgimine.

Tegutsemiskindlusesf. Sooritades üht või teist ohutuks möödumiseks vajalikku manöövrit teise laeva nähtavuse piirides, on laevajuht kohustatud oma tegevuse ja signaalidega teisele laevale täiesti selgelt märku andma oma kavatsustest, nii et teda teisel laeval õigesti mõistetak, õige vastumanööver valitaks ja see täpselt täide viidaks.

Igasugune ebakindel ja kõhklev tegutsemine (näiteks korduvad väikesed kursimuutused ühe otsustava pöörde asemel) ei kindlusta ohutut meresõitu, kuna taoline tegevus viib segadusse vastutuleva laeva ja võib kutsuda esile kokkupõrke.

Tankeri «Norma» kokkupõrkeasjas laevaga «Giaffino» tunnistati viimane osaliselt süüdi selles, et möödudes tankerist muutis «Giaffino» korduvalt järjestikku vähesel määral kurssi, millega viis segadusse tankeri ja põhjustas kokkupõrke [81].

Tegutsemiskindluse (manöövri täpsuse) hädavajalikkust dikteerib veel see, et laevadevahelise väikese kauguse korral ükskõik kumma laeva väikest kursilt kõrvalekaldumist võib teine laev tõlgendada kui pöörde algust ja ette võtta kokkupõrget põhjustava vastutegevuse.

Nii toimus tankeri «Kljazma» kokkupõrge kaatriga «Admiral Makarov», sest tankeri juhuslikku kursilt kõrvalekaldumist tõlgendati kaatril pöörde algusena paremale ja see kutsus esile vale vastutegevuse [82].

Tegevuse õigeaegsusest. Eeskirjad nõuavad kokkupõrke vältimiseks õigeaegset abinõude tarvituselevõtmist. On teada palju juhtumeid, mil laevade kokkupõrge ei toimunud ELKV rikkumise tõttu, vaid seepärast, et vajalikku manöövrit ei alustatud õigeaegselt. Sellistel puhkudel märgitakse kokkupõrke asjaolude juurdlemisel harilikult, et «tarvituselevõetud abinõud ei suutnud enam kokkupõrget ära hoida».

Mitteõigeaegselt alustatud möödumismanöövri korral võib kujuneda olukord, kus kokkupõrget on võimalik ära hoida ainult eeskirju 27 ja 29 rakendades või on seda üldse võimatu teha.

Nagu teada, ei määra eeskirjad kindlaks, millisel kaugusel vastutulevast laevast tuleb alustada möödumismanöövrit; samuti ei ole olemas mingisugust ohutu vahemaa kriteeriumi, sest erinevates meresõidutingimustes ja erinevatele laevadele on see vahemaa erinev.

Praktikas on välja töötatud konkreetne lähenemine sellele küsimusele: igal juhul, kui laevadevahelisele vahemaale vaatamata on kindlaks tehtud kokkupõrkeohu olemasolu, tuleb vastavad abinõud võimalikult kiiresti tarvitusele võtta. See on vajalik järgmistel põhjustel.

1. Mida enam laevad teineteisele lähenevad, seda piiratumaks muutub manöövrivalik ja seda tõenäolisem on kriitiliste abinõude tarvituselevõtmine (täiskäik tagasi, ankrusisseandmine jne.), mis aga kaugelgtki alati ei suuda kokkupõrget ära hoida.

2. Vastutulev laev võib eeskirja 27 kasutades viimasel hetkel sooritada manöövri, mida on võimatu ette näha, ja õigeaegselt tarvitusele võtta õige vastumanöövri.

3. Laevadevahelise väikese vahemaa korral võib juhuslikku kursilt kõrvalekaldumist tõlgendada kui pöörde algust ja see võib kutsuda esile vale vastumanöövri.

Laevade ohtliku lähenemise põhjustab harilikult:

- vastutuleva laeva hiline avastamine;
- laevajuhi otsustamisvõimetus;
- ELKV puudulik tundmine või väär rakendamine;
- põhjendamatu ja ohtlik hulljulgus.

Merepraktikas kehtib reegel: *mida varem avastad vastutuleva laeva, seda lihtsam on temast mööduda*. Vastutuleva laeva õigeaegne avastamine võimaldab paremini orienteeruda, jätab rohkem aega ja hõlbustab ohutu manöövri valikut ja läbiviimist. Vastutuleva laeva hiline avastamine sunnib kasutama äärmisi, sageli riskantseid abinõusid, mis kaugeltki alati ei hoiä ära kokkupõrget. Esineb juhtumeid, kus kiiruga ebaõnnestunult valitud abinõud toovad endaga kaasa eeldatule vastupidise tagajärje, tehes kokkupõrke vältimatuks.

HEALE MEREPRAKTIKALE VASTAVAST TEGEVUSEST

Laevajuht tegutseb hea merepraktika kohaselt, kui ta:

- arvestab mere- ja ilmastikuolusid, sõidutingimusi ja -rajooni, oma ja võimalust mööda vastutulevate laevade manööverdamisomadusi ja -seisukorda;
 - möödumismanöövri teostamisel on alati valmis võtma tarvitusele vastavaid abinõusid kokkupõrke vältimiseks isegi siis, kui vastu tuleva laeva tegevus on ilmselt põhjendamatu, ettevaatamatu või väär;
 - võimaluse korral väldib möödumist teistest laevadest kohtades, kus see on raskelt teostatav (pööretel uutele kurssidele, ohtlikes rajoonides, kitsustes jne.);
 - hoiab käepärast signaalvahendid, et vajaduse korral neid kasutada vastutuleva laeva tähelepanu äratamiseks;
 - arvestab kohtumisel purjelaevadega, et tuulevaikuses ja muutliku tuulega võivad need laevad näidata vaheldumisi rohelist ja punast pardatuld;
 - arvestab liikumisel kalapüügirajoonides, et väljalastud võrguribi (triivpüügi võrguribi) pikkus võib ulatuda kuni 3 miilini ja enamgi.
- ELKV manööverdamise eeskirjad ei anna mingeid eeliseid pukseerivatele laevadele, vaadeldes pukseerivat laeva koos pukseeritavate laevadega ühtse tervikuna, olgugi et sellistel laevadel on raske manööverdada. Võttes arvesse pukseerivate laevade piiratud manööverdamisvõimalusi, soovib merepraktika manöövri valikul seda arvestada. Seda enam tuleb toonitada, et pukseerivatel laevadel ei ole õigust rikkuda ELKV mistahes nõuet.

EESKIRI 17

- (a) Kui kaks purjelaeva lähenevad teineteisele nii, et tekib kokkupõrkeoht, siis peab üks purjelaevadest andma teisele teed järgmiselt:
- (I) Kui laevad sõidavad erinevatel halssidel, siis vasakul halsil sõitev laev peab teisele laevale teed andma;
 - (II) Kui mõlemad laevad sõidavad ühel ja samal halsil, peab pealtuule asuv laev teed andma alltuule asuvale laevale.
- (b) Käesolevas eeskirjas loetakse pealtuule pooleks poolt, mis on vastupidine pardale, kus asub groot, raataglase korral aga poolt, mis on vastupidine sellele, kus asub kõige suurem kahvel- või kolmnurkne puri.

EELMÄRKMEID

Määrates kindlaks purjelaevade teendamise üldise korra, ei määra eeskiri 17 seejuures teedandva laeva konkreetset manöövrit.

Seetõttu peavad laevajuhid konkreetsest olukorrast lähtudes valima teendamismanöövri — muutma kurssi, kiirust või mõlemaid üheaegselt.

Purjelaevadele määratud eeskirja 17 täiendavad:

- eeskiri 21, mis kohustab purjelaeva, kellele antakse teed, säilitama kurssi ja kiirust;
- eeskiri 24, mis kohustab mööduvat purjelaeva, olenemata tuulest, andma teed aeglasemale laevale, viimane võib olla ka mehaanilisel jõul liikuv;
- eeskiri 26, mis kohustab purjelaeva teed andma igale kala püüdvale laevale, sealhulgas ka mehaanilisel jõul liikuvale.

Eeskirja rakendatakse ainult laevade kokkupõrkeohu korral teineteise nähtavuse piirides.

Sõidul halva nähtavusega peavad purjelaevad juhinduma eeskirjadest 15, 16 ja «Soovitustest radari abil saadud informatsiooni kasutamisel kokkupõrgete vältimiseks merel».

Peale selle on eeskirja 17 rakendamiseks vaja, et purjelaevad oleksid käigus ja nende kohta ei oleks maksvad eeskirjad 4, 14 ja 26, s. t. et nad ei oleks piiratud juhtimisvõimega, mistõttu ei saa teed anda, ei liiguks üheaegselt purjede all ja mehaanilisel jõul ega püüaks kala.

Igasugused kõrvalekaldumised eeskirjast 17 on lubatavad ainult eeskirja 27 rakendamise korral, s. t. eriolukordades.

Eeskiri 17 ei tee mingeid erandeid triivivatele purjelaevadele. Laeva juhtimise praktikas loetakse selliseid purjelaevu, olenevalt nende purjede asetusest, kas vasakul või paremal halsil sõitvateks, mis ka määrab teiste purjelaevade manöövri nendest möödasõidul.

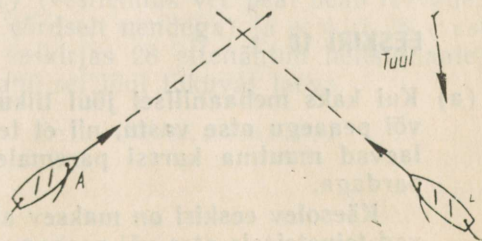
Purjelaevad, möödumisel ükskõik millisest vastutulevast laevast, kaasa arvatud ka mehaanilisel jõul liikuvast, ei anna oma kursi muutmisel mingeid helisignaale (eeskiri 28 nende kohta ei kehti).

ERINEVATEL HALSSIDEL SÕITVATEST LAEVADEST

Vastavalt eeskirjale 17 (a) (1) peab vasakul halsil sõitev laev A (joonis 12) teed andma paremal halsil sõitvale laevale B.

Päeval on vastutuleva laeva halsi kindlaksmääramine suhteliselt lihtne, öösel saab seda määrata üksnes laeva käigutulede liikumise ja tuule suuna kõrvutamise teel. Kümnerumbilise valgustussektoriga pardatuled ei võimalda igakord kindlaks määrata laeva asendit tuule suhtes, et hinnata tarviliku täpsusega tekkinud olukorda ja valida õige manööver. See asjaolu raskendab erakordselt eeskirja 17 rakendamist öösel ja nõuab mõlema laeva juhilt suurt ettevaatust.

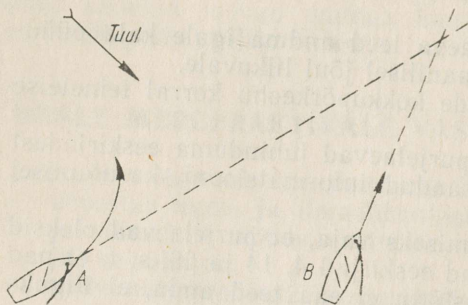
Joon. 12



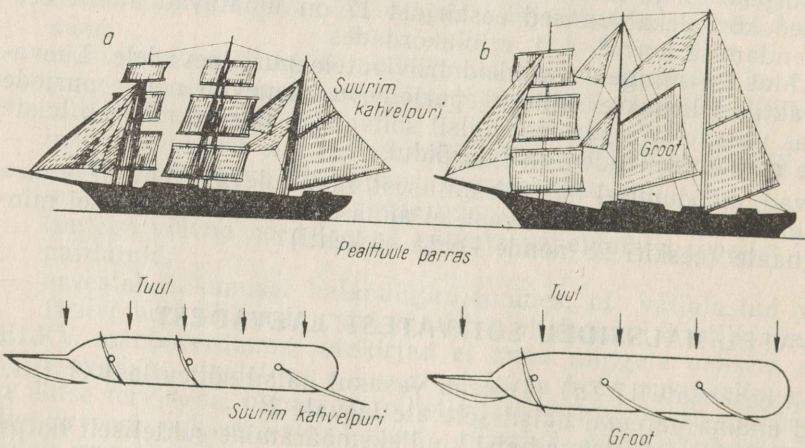
SAMAL HALSIL SÖITVATEST LAEVADEST

Vastavalt eeskirjale 17 (a) (II) kahe teineteisele läheneva ühel ja samal halsil sõitva purjelaeva möödumisel, juhul kui tekib kokkupõrkeohu annab teed pealtuule asuv laev.

Laev A on kohustatud teed andma laevale B, sest ta sõidab viimasega samal halsil ja asub selle suhtes pealtuule (joon. 13). Eelnimetatud nõue põhjendatakse pealtuule asuva laeva parema juhitavusega võrreldes allatuult asuva laevaga.



Joon. 13
Joon. 14



Mõiste «pealtuule pool» tõlgendus purjede asetuse seisukohalt sisaldub eeskirjas 17 (b).

Pealtuulepooleks loetakse:

- poolt, mis on vastupidine sellele, kus asub groot (joonis 14, a);
- poolt, mis on vastupidine sellele, kus asub kõige suurem kolmnurkne või kahvelpuri raataglase puhul (joonis 14, b).

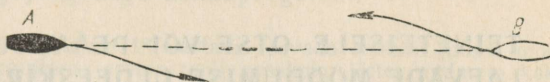
EESKIRI 18

- Kui kaks mehaanilisel jõul liikuvat laeva sõidavad teineteisele otse või peaaegu otse vastu, nii et tekib kokkupõrkeohu, peavad mõlemad laevad muutma kurssi paremale ja mööduma teineteisest vasaku pardaga.

Käesolev eeskiri on maksev ainult neil juhtudel, kui laevad sõidavad teineteisele otse või peaaegu otse vastu ja on olemas kokkupõrke-

- oht, kuid see ei kehti kahe laeva kohta, mis, jätkates liikumist oma kurssidega, võivad teineteisest vabalt mööduda. Eeskirja 18 rakendatakse ainult neil juhtudel, kui mõlemad laevad sõidavad teineteisele otse või peaaegu otse vastu, s. t. kui päeval kumbki laev näeb teise laeva maste liinis või peaaegu liinis oma mastidega ja öösel kumbki laev näeb üheaegselt teise laeva mõlemat pardatuld. Käesolev eeskiri ei kehti juhtudel, kui päeval üks laev näeb otse ees teist laeva ristumas tema kursiga; kui öösel ühe laeva punase tule vastas on teise laeva punane tuli või ühe laeva rohelise tule vastas on teise laeva roheline tuli; kui ees on nähtav üks punane tuli ilma roheliseta, üks roheline tuli ilma punaseta või siis, kui teise laeva mõlemad tuled — roheline ja punane — paistavad kusagilt kõrvalt, aga mitte otse eest.
- (b) Käesolevas eeskirjas ja eeskirjades 19—29, välja arvatud eeskiri 20 (c) ja 28, tuleb vesilennukit vee peal lugeda laevaks ja mõistet «mehaanilisel jõul liikuv laev» ka vastavalt tõlgendada.

Joon. 15



Laevad A ja B liiguvad vastaskurssidega (teineteisele otse või peaaegu otse vastu). Mõlemad laevad on kokkupõrkeohu tekkimisel kohustatud pöörama paremale nii, et nad mööduksid teineteisest vasakute parrastega (joonis 15).

EELMÄRKMEID

Eeskiri 18 (a) ei määra mõistet «teineteisele otse või peaaegu otse vastu liikuvad laevad».

Praktiliselt kujuneb selline olukord, kui «... päeval kumbki laev näeb teise laeva maste liinis või peaaegu liinis oma mastidega, aga öösel... kumbki laev, näeb teise laeva mõlemat pardatuld».

Eeskiri 18 kehtib ainult siis, kui laevad asuvad teineteise nähtavuse piirides ja on olemas kokkupõrkeoht.

Sõites halva nähtavusega, peavad laevad juhinduma eeskirjadest 15, 16 ja «Soovitustest radari abil saadud informatsiooni kasutamisel kokkupõrgete vältimiseks merel». Seega käib eeskiri 18 järgmiste laevade kohta:

- mehaanilisel jõul liikuvad;
- teineteisele otse või peaaegu otse vastu liikuvad;
- mille kohta ei kehti eeskirjad 4 ja 26, s. t. teeandmisvõimelised laevad, mis ei püüa kala.

Igasugused kõrvalekaldumised käesolevast eeskirjast on lubatud ainult eeskirja 27 rakendamise korral (eriolukordades).

Eeskiri 18 (b) täpsustab eeskirjade 18—29 ulatust vesilennukitele, näidates, et välja arvatud eeskiri 20 (c) (vesilennuk vee peal peab laevadest eemale hoidma või täitma ELKV-d võrdselt nendega) ja eeskiri 28 (vesilennukil pole kunagi õigust anda eeskirjas 28 ettenähtud helisignaale), vaadeldakse vesilennukit kui mehaanilisel jõul liikuvat laeva.

TEINETEISELE OTSE VÕI PEEAEGU OTSE VASTU LIIKUVATE LAEVADE LÄHENEMISEST

Teineteisele otse või peaaegu otse vastu liikuvate laevade lähenemine erineb lähenemisest ristuvatel kurssidel ja möödasõidul sellega, et:

- selleks on eelnevalt ette nähtud täiesti kindel möödumise moodus (vasakute parrastega), mida ei saa laevajuht teisega asendada muidu, kui eeskirjast 18 kõrvalekaldumise korras (rakendades eeskirja 27);
- eeskiri puudutab võrdselt mõlemat laeva, millest kumbki on kohustatud kokkupõrke vältimiseks tarvitusele võtma vajalikud abinõud;
- laevad lähenevad suhtelise kiirusega, mis võrdub mõlema laeva kiiruste summaga.

Viimane asjaolu, kutsudes esile laevadevahelise distantsi kiire vähenemise, nõuab laevajuhtlilt eriti kiiret olukorra hindamist ja otsustavat tegutsemist.

TEINETEISELE OTSE VÕI PEEAEGU OTSE VASTU LIIKUVATE LAEVADE MÖÖDUMISE ÜLDEESKIRJAD

Teineteisele otse või peaaegu otse vastu liikuvate laevade möödumiseks on vaja kõigepealt kindlaks teha, et laevade asend vastab just eeskirjale 18, s. t. et laevad ei lähene lõikuvatel kurssidel.

Eeskirjale 18 vastav laevade asend sisaldab kolm juhtu, millest igaüks nõuab pööret paremale:

- laevad liiguvad otse teineteisele vastu;
- laevad liiguvad peaaegu otse teineteisele vastu, kuid üks on teisest veidi vasemal;
- laevad liiguvad peaaegu otse teineteisele vastu, kuid üks on teisest veidi paremal.

Kui ei olda kindlad, et laevad liiguvad otse või peaaegu otse teineteisele vastu või ohutut möödumist kindlustavate kurssidega, tuleb tegutseda eeskirja 18 kohaselt, s. t. kumbki laevadest peab otsustavalt muutma kurssi paremale, ootamata ära vastutuleva laeva pööret. Kui laevad liiguvad otse või peaaegu otse teineteisele vastu, on ühe laeva poolt ettevõetav kursimuutus teise laeva eest kõrvale pööramiseks palju efektiivsem, kui teiste lähenemisviiside puhul.

Tuleb meeles pidada, et kokkupõrkes tunnistatakse süüdi mitte ainult kurssi muutmata jätnud laev, vaid ka teine, mis ei muutnud oma kurssi küllaldaselt.

Seepärast tuleb kurssi muuta võimalust mööda ainult üks kord, kuid otsustavalt ja küllaldase nurga võrra.

Igale manöövriks peab eelnema olukorra hoolikas analüüs, mille käigus määratakse kindlaks laevade vastastikune asend ja möödumismaanööver.

Ilma erilise põhjuseta (näiteks navigatsiooniline oht või teiste laevade lähedus, mis takistab manööverdämist) liiga hilja alustatud manööver ei taga ohutut meresõitu. Seepärast tuleb möödumismanöövrit alustada kohe pärast selle vajalikkuse ilmumist (pärast kokkupõrkeohtu kindlakstegetmist).

Seega, niipea kui on selge, et laevade asend vastab eeskirjale 18, tuleb viivitamatult muuta kurssi paremale, andes helisignaali — üks lühike heli [eeskiri 28 (a)], ootamata, et seda teeks esimesena vastutulev laev.

Niisiis ei sunni mitte keegi laevajuhti ära ootama mingit manöövri alustamise momenti, lubades sellega mitte ainult ebavajalikku, vaid ka

ohtlikku laevade lähenemist, või põhjendamatult oletama, et laevad mööduvad teineteisest ilma eeskirjas 18 ettenähtud pöördeta paremale.

Tuleb arvestada, et vastutulev laev võib signaali mitte kuulda või seda vääralt tõlgendada, mitte pöörata sellele tähelepanu, etteavatsetult seda ignoreerida või muuta oma kurssi mitte paremale, vaid vasakule, ja olla valmis viivitamatult vajaliku manöövri sooritamiseks.

Kui esimesena signaali andnud laev märkab, et teine laev ei muuda kurssi paremale, tuleb viivitamatult võtta tarvitusele abinõud kokkupõrke vältimiseks: kui pööre ei ole lõpetatud, siis korrata signaali, teistkordselt muuta kurssi samas suunas, andes helisignaali, kui aga säilitatakse kurss ja kiirus, anda eeskirjas 28 (b) ettenähtud signaal (. . . .).

Pärast paremale pöörde vajalikkuse kindlaksmääramist eeskirjas 18 kirjeldatud laevade asetuse korral, tuleb kindlustada manöövri õigeaegsus ja täpsus — seda nõuab teineteisele otse või peaaegu otse vastu liikuvate laevade lähenemise kiirus. Nimetatud nõude täitmatajätmine viib tavaliselt kõige raskemate tagajärgedega kokkupõrgeteni.

Aurulaev «Jonathon», möödudes eeskirjale 18 vastava laevade asetuse juures mootorlaevast «Fram», manööverdas järgmiselt: asetas rooli vasakule, jättes andmata kaks lühikest vilet, stoppas masina, seejärel andis lühikeseks ajaks täiskäigu edasi, stoppas jälle masina ja andis uuesti täiskäigu edasi, püüdes «Frami» vööri eest läbi lipsata. Selline manööverdamine ei olnud mitte ainult ohtlik, vaid viis mootorlaeva «Fram» juhid täielikku segadusse, andmata neile võimalust võtta tarvitusele vajalikke abinõusid kokkupõrke vältimiseks.

Kogu süü kokkupõrke eest pani kohus aurulaevale «Jonathon», märkides ära, et selle tegevus «ei andnud mootorlaeva «Fram» kaptenile võimalust olukorras orienteeruda» [83].

Eeskiri 18 ei näe ette otse või peaaegu otse teineteisele vastu liikuvate laevade möödumist paremate parrastega. Järelikult on selline möödumine lubatav ainult eeskirja 27 rakendamise korral, eriolukorras. Kui on küsitav, kas laevade asetuse vastab eeskirjale 18 või 19, on alati ohutum oletada, et laevad liiguvad kas otse või peaaegu otse teineteisele vastu, ja tegutseda vastavalt sellele.

EESKIRJA 18 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Selliste üleastumiste hulka kuuluvad.

- Laevade lähenemise iseloomu ebaõige hindamine, kui paralleelsete kurssidega lähenevaid laevu peetakse teineteisele otse või peaaegu otse vastu liikuvateks laevadeks.

Tanker TM-316 vahitüürimees, avastanud vööril paremal liitsihti mööda vastutuleva mootorlaeva «Pioneer» topi- ja pardatuled, otsustas igal juhul täita eeskirja 18 ja mööduda vastutulijast vasaku pardaga, samal ajal kui laevad oleksid teineteisest vabalt möödunud parema pardaga. Võtnud vastu ebaõige otsuse, pööras tüürimees laeva paremale, mis põhjustaski kokkupõrke [84].

- Möödumismanöövri viivitamine ootuses, et vastutulev laev alustab manöövrit esimesena.
- Möödumine rea üksteisele järgnevate väheefektiivsete manöövritega, näiteks mitme väikese kursimuutmise teel, selle asemel, et pöörata üks kord küllaldase nurga võrra.
- Laeva ebatäpne kursil hoidmine, mistõttu vastutulev laev võib vaheldumisi jälgida punast ja rohelist pardatuld.

Laevade väikese vahemaa korral on see eriti ohtlik, sest sel juhul on vastutuleva laeva juhil raske olukorda hinnata. Peale selle võib vastutuleva laeva ebatäpset kursilpüsimist pidada pöörde alguseks ja võtta ette ebaõiged vastumanöövrid.

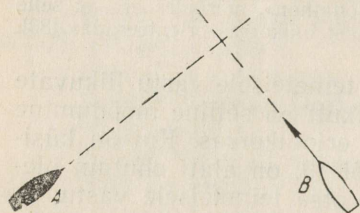
Mootorlaeva «Almaz» vahitüürimees, keda viis segadusse vastutuleva pargase ebatäpne kursil hoidmine, nägi vaheldumisi pargase mõlemat pardatuld, hindas situatsiooni ebaõigelt ja otsustas mööduda parema pardaga, kui oleks tulnud mööduda vasakuga. See vahitüürimehe ebaõige tegutsemine põhjustas mootorlaeva «Almaz» kokkupõrke pargasega [85].

Juhul kui selline kursilt kõrvalekaldumine on vältimatu (näiteks tagantlaines sõitmisel), peab arvestama, et nimetatud asjaolu võib viia vastutuleva laeva eksitusse. Seepärast tuleb möödumismanööver sooritada lühima ajaga, eemaldudes vastutulevast laevast võimalikult kaugelt.

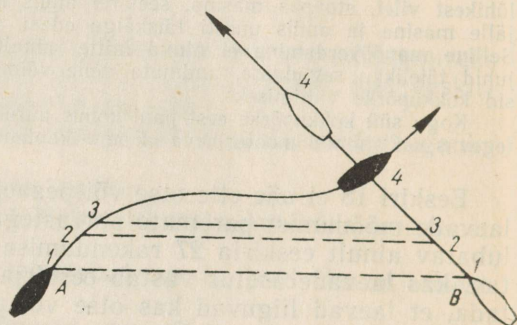
EESKIRI 19

Kui kaks mehaanilisel jõul liikuvat laeva sõidavad ristuvate kurssidega, nii et tekib kokkupõrkeoht, peab teed andma see laev, mis näeb teist laeva endast paremal.

Laev A näeb laeva B endast paremal (parema parda pool). Laevad liiguvad ristuvate kurssidega, laev A on kohustatud teed andma laevale B (joonis 16).



Joon. 16



Joon. 17

Situatsioon vastab eeskirjale 19, mille puhul laevad ei liigu otse või peaaegu otse teineteisele vastu, vaid lähenevad nii, et üks näeb teist oma paremast pardast kuni 10 rumbilise ($112,5^\circ$) kursinurga all.

Eeskiri 19 maksab ainult juhul, kui laevad asuvad teineteise nähtavuse piirides ja on olemas kokkupõrkeoht.

Sõidul halva nähtavusega peavad laevad juhinduma eeskirjadest 15, 16 ja «Soovitustest radari abil saadud informatsiooni kasutamiseks kokkupõrgete vältimiseks merel».

Seega kehtib eeskiri 19 järgmistele laevadele:

- mehaanilisel jõul liikuvatele;
- ristuvatel kurssidel liikuvatele (eeskirja 19 mõttes);
- eeskirjade 4 ja 26 mõjupiirkonda mittekuuluvatele, s. t., mis ei ole kaotanud teeandmisvõimet ega püüa kala.

Eeskirja 19 rakendamisel teeandmiseks kohustatud laeva poolt eeldatakse, et teeõigust omav laev täidab eeskirja 21, s. t. säilitab kursi ja kiiruse.

Igasugune eeskirjast 19 kõrvalekaldumine on lubatav ainult eeskirja 27 rakendamise korral.

Eeskiri 19 ei määra konkreetset manöövrit laevale, mis on kohustatud teed andma teisele, tema kurssi lõikavale laevale.

Seetõttu on laevajuht kohustatud otsustama iga kord, kuidas teed anda — kursi, kiiruse või kursi ja kiiruse üheaegse muutmisega, masina

EEKSIRI 20

- (a) Kui mehaanilisel jõul liikuv laev ja purjelaev lähenevad teineteisele nii, et tekib kokkupõrkeoht, välja arvatud eeskirjades 24 ja 26 märgitud juhud, peab mehaanilisel jõul liikuv laev purjelaevale teed andma.
- (b) Käesolev eeskiri ei anna purjelaevale õigust takistada ohutut mere-sõitu kitsustes mehaanilisel jõul liikuvale laevale, mis on suuteline sõitma ainult seda kitsust läbiva kanali või faarvaatri piires.
- (c) Vesilennuk vee peal peab võimaluse piirides kõikidest laevadest eemale hoidma ja mitte takistama nende liikumist. Kokkupõrkeohu olemasolu korral peab vesilennuk täitma käesolevaid eeskirju.

Eeskiri 20 maksab ainult teineteise nähtavuse piires asuvate laevade kokkupõrkeohu korral.

Sõidul halva nähtavusega peavad laevad juhinduma eeskirjadest 15, 16 ja «Soovitustest radari abil saadud informatsiooni kasutamiseks kokkupõrgete vältimiseks merel».

Igasugused kõrvalekaldumised eeskirjast 20 on lubatud ainult eriolukordades vastavalt eeskirjale 27.

Eeskirja 20 tähenduses loetakse mehaanilisel jõul liikuvaks iga mehaanilist jõuallikat ja purjesid omavat laeva, kui see liigub purjete all ja samaaegselt ka mehaanilise jõuallika abil. Selline laev on valges kohustatud kandma musta koonust teravikuga allapoole (eeskiri 14) ning pimedas mehaanilisel jõul liikuva laeva käigutulesid.

Purjelaevaks loetakse ainult purjete all liikuvat laeva. Eeskirjadega ei ole kehtestatud sellisele laevale spetsiaalset märki, sest selle puudumine (eeskiri 14) ja heisatud purjed määravad küllaltki selgelt laeva liikumiskiirust. Pimedas on selline laev kohustatud kandma purjelaevadele ettenähtud tulesid (eeskiri 5).

Ohutu meresõidu tagamiseks kehtestatakse mõnikord elava laevaliiklusega rajoonides (kanalites, sadamate lähistel ja mujal) purjelaevade liikumiskorda määravad kohalikud eeskirjad (näiteks purjelaevade läbiviimine ainult slepis, juhud, kus purjete all liikumine on keelatud jne.).

MEHAANILISEL JÕUL LIIKUVATE LAEVADE PURJELAEVADEST MÖÖDUMISE KORRAST

Eeskiri 20 (a) kohustab kõiki mehaanilisel jõul liikuvaid laevu, kui nende kohta ei kehti eeskirjad 4, 24, ja 26, s. t. kui nad ei ole kaotanud teeandmise võimet, ei ole möödasõidetavas seisukorras (purjelaev möödub mehaanilisel jõul liikuvast laevast) ja ei püüa kala, teed andma purjelaevadele vaatamata lähenemisviisile, omavahelisele asendile, laevade suurusele, nende tegevuse iseloomule ja meresõidu navigatsioonilistele tingimustele, välja arvatud eeskirjas 20 (b) ettenähtud juhud.

Eeltoodu on tingitud järgmistest asjaoludest.

1. Purjelaev, sõltudes suurel määral tuule tugevusest ja suunast, on mehaanilisel jõul liikuva laevaga võrreldes halvemini juhitud.
2. Tihti on purjelaev sunnitud põhikursi säilitamiseks loovima, mis nõuab mehaanilisel jõul liikuva laevaga võrreldes rohkem aega ja ruumi.
3. Purjelaeva pöördeks on vaja tunduvalt rohkem aega ja ruumi, kui mehaanilisel jõul liikaval laeval, ka ei ole purjelaeva pöörded alati teostatavad.
4. Purjelaeval puudub tagasikäigu andmise võimalus ja tal on eriti raske peatuda.

Eeskiri 20 ei anna konkreetseid manööverdamise juhendeid purjelaevast möödumiseks, kuid kohustab mehaanilisel jõul liikuvaid laevu teed

andma purjelaevadele. Mehaanilisel jõul liikuvate laevade juhid on kohustatud ise otsustama, millisel viisil anda purjelaevale teed: vähendada käiku, stopata masin, muuta kurssi vms.

Praktika nõuab nii mehaanilisel jõul liikuvalt kui ka purjelaevalt teineteisest möödumisel pidevat vastastikust jälgimist ja vajalike ettevaatusabinõude tarvituselevõttu. Kõige tulemusrikkamaks ettevaatusabinõuks teineteisest möödumisel on piisava laevadevahelise kauguse säilitamine.

Lõikuvate kurssidega sõitvate mehaanilisel jõul liikuva ja purjelaeva teineteisele lähenemisel ja möödumisel peab purjelaev nagu iga teinegi, millele antakse teed vastavalt eeskirjale 21, võtma tarvitusele kõik abinõud kursi ja kiiruse säilitamiseks ja mitte manööverdama seni, kuni pole möödunud kokkupõrkeohu või kuni pole kindel, et ainult mehaanilisel jõul liikuva laeva tegutsemine ei suuda kokkupõrget ära hoida.

Purjelaeva kursi ja kiiruse säilitamine möödumisel on vajalik selleks, et mitte eksitada mehaanilisel jõul liikuvat laeva ja suurendada sellega kokkupõrkeohu. Nimetatud nõuet kursi ja kiiruse säilitamise kohta ei saa purjelaev alati täita (näiteks navigatsiooniliste ohtude olemasolu korral). Sellistel juhtudel on purjelaeval õigus muuta oma kurssi ja liikuda ohutus suunas. Kõikidel juhtudel, kui siiski toimub kokkupõrge, on purjelaeva juht kohustatud tõestama, et ta oli sunnitud toimima just sellisel viisil ja et tema poolt olid tarvitusele võetud kõik ettevaatusabinõud.

Praktikas esineb juhtumeid (pukseerimisel), kus mehaanilisel jõul liikuv laev on raskemas olukorras kui vastutulev täistuules sõitev purjelaev. Ometi ei kehtesta eeskiri 20 sellistele mehaanilisel jõul liikuvatele laevadele mingeid eeliseid, välja arvatud eeskirjas 20 (b) kirjeldatud situatsioonis.

Purjelaeva «Astrild» ja kahte laeva pukseerinud aurulaeva «Contest» kokkupõrkeasja läbivaatamisel otsustas kohus, et kokkupõrge toimus eranditult aurulaeva süü tõttu. Kohtuotsuses märgiti: «Analoogilistel juhtudel purjelaev mitte ainult ei ole kohustatud sooritama mingit manöövrit, et pukseerivale laevale teed anda, olgugi, et viimase liikumine on takistatud, vaid purjelaeval ei ole mingit õigust seda teha» [87].

Mehaanilisel jõul liikuva laeva möödumisel purjelaevast, on vaja arvestada alljärgnevate asjaoludega:

- tuule tugevuse ja suuna muutus võib järsult muuta purjeka kurssi ja kiirust, eriti peale tuulevaikust, aga samuti ebapüsiva ja pagilise tuule korral;
- eeskiri 28 (teineteise nähtavuse piires olevate laevade helisignaallidest) ei kehti purjelaevadele, seega peab meeles pidama, et kursi muutmisel purjelaevad helisignaale ei anna;
- mehaanilisel jõul liikuv laeval tuleb ilmtingimata täita eeskirja 28, juhtides sellega purjelaeva tähelepanu oma manöövrile;
- eeskirja 20 rakendamiseks ei ole vaja, et mõlemad laevad avastamise momendil liiguksid, see eeskiri kehtib ka triivivatele laevadele.

Kui mehaanilisel jõul liikuv käigusolev laev, mis vee suhtes ei liigu, avastab purjelaeva, mille edasine lähenemine võib esile kutsuda kokkupõrke, on mehaanilisel jõul liikuv laev kohustatud purjelaeva teelt võimaluse piires ära minema.

Laevad, mille kohta kehtivad eeskirjad 4 ja 26, võivad purjelaevadele märku anda endale teendamise vajalikkusest, kasutades lisaks mainitud eeskirjades nõutud tuledele, märkidele ja signaalidele tähelepanu juhtimise signaale (eeskiri 12), aga kui laevad säilitavad kurssi ja kiirust, siis eeskirjaga 28 (b) ette nähtud signaali (. . . .). Eeskirjas 4 ja 26 märgitud juhtudel on purjelaev kohustatud mehaanilisel jõul liikuvale laevale teed andma.

Kõikidel ülejäänud juhtudel, kui purjelaev ei sõida mööda mehaanilisel jõul liikuvast laevast, on viimane kohustatud purjelaevale teed andma.

PURJELAEVAD EI TOHI SEGADA MEHAANILISEL JÕUL LIIKUVAID LAEVU

Eeskiri 20 (b) selgitab, et eeskirjade 4, 24 (a) ja 26 sätete alla mittekuuluvatel purjelaevadel, mis oma süvise tõttu võivad liikuda väljaspool kitsust läbivat faarvaatrit (looduslikku või tehiskanalit), ei ole õigust segada oma süvise tõttu ainult faarvaatri piirides manööverdada suutvaid mehaanilisel jõul liikuvaid laevu, põhjendades oma tegevust eeskirjaga 20 (a).

Käesoleva punkti lülitamine eeskirja on seletatav järgneva.

1. Kaasaegsete purjelaevade väiksemad mõõtmed, võrreldes mehaanilisel jõul liikuvate laevadega, asetavad viimased kitsustes (kitsastes faarvaatrites) sõitmisel raskemasse olukorda.

2. On esinenud juhtumeid, kus kitsuses kohtunud purjelaeva ja suuretonnaazilise mehaanilisel jõul liikuva laeva eeskirja 20 (a) mõlemapoolsel täpsel täitmisel on viimati nimetatud sattunud äärmiselt raskesse olukorda, olles sunnitud ohtlikult lähenema madalikule (kanali äärel). Samal ajal on väikesel purjelaeval olnud täielik võimalus taolise mehaanilisel jõul liikuva laeva teelt ära minna.

Loomulikult ei saa purjelaev, mis ei lahkunud õigeaegselt mehaanilisel jõul liikuva laeva teelt, oma tegevust põhjendada sellega, et ta ei teadnud, kas vastutulev mehaanilisel jõul liikuv laev on võimeline sõitma väljaspool faarvaatrit või ei ole, et pimedas on raske otsustada laeva mõõtmete üle, või et purjelaev, täites eeskirja 21, säilitas kursi ja kiiruse, oodates, et mehaanilisel jõul liikuv laev teed annaks.

Mõlema laeva juhid peavad alati meeles pidama, et kokkupõrkeasja läbivaatamisel tuleb neil tõestada kohtule või arbitraazile, et:

- oma mõõtmete tõttu ei saanud nende laevad antud sõidurajoonis teed anda;
- nad võtsid tarvitusele kõik abinõud, kaasa arvatud ka need, mis näitasid teisele laevale, et talle teendmine ei ole võimalik. [Viimast ei tohi segi ajada enda juhitavusvõimetuse signaalidega, vastavalt eeskirjale 4 (a).]

VESILENNUKITE TEGUTSEMISEST LAEVADEGA KOHTUMISEL

Eeskiri 20 (c) reglementeerib vee peal olevate vesilennukite tegutsemise laevadega kokkupõrgete vältimiseks.

Vesilennuk, kui selle kohta ei kehti eeskiri 4, on kohustatud kõikidel juhtudel laevateedest eemale hoiduma. Seega kohustab ELKV vesilennukeid valima ühe kolmest võimalusest:

- õigeaegselt laevateelt ära minema;
- näitama oma juhtimisvõimetust [eeskiri 4 (b)], kui selleks on alust;
- täitma ELKV kõiki manööverdamise nõudeid mehaanilisel jõul liikuvate laevadega võrdselt.

EESKIRI 21

Kui käesolevate eeskirjade kohaselt üks kahest laevast peab teisele teed andma, siis peab teine laev edasi liikuma endise kursi ja kiirusega. Kui teeõigust omav laev on mingil põhjusel niivõrd lähedal esimesele, et kokkupõrge pole välditav ainult teedandva laeva manööverdamisega, siis peab ka teeõigust omav laev võtma tarvitusele abinõud, mis kõige paremini aitavad vältida kokkupõrget (vt. eeskiri 27 ja 29).

EELMÄRKMEID

Eeskiri 21 kohustab teeõigust omavat laeva:

- mitte muutma oma kurssi ja kiirust seni, kuni on tagatud ohutu meresõit;
- otsustavalt manööverdama, kui see on kokkupõrke vältimiseks vajalik, s. t. kui kokkupõrge pole enam välditav teedandva laeva manöövriga.

Eeskiri 21 kehtib kõikidel juhtudel, kui ELKV järgi on üks laev kohustatud teisele teed andma. Järelikult rakendatakse eeskirja 21 ainult nähtavuse piires kokkupõrkeohu korral:

- kahe purjelaeva lähenemisel (eeskiri 17);
- kahe ristuvate kurssidega sõitva mehaanilisel jõul liikuva laeva lähenemisel (eeskiri 19);
- purjelaeva ja mehaanilisel jõul liikuva laeva teineteisele lähenemisel (eeskiri 20);
- taganttuleva laeva möödumisel (eeskiri 24).

Sõidul halva nähtavusega peavad laevad juhinduma eeskirjadest 15, 16 ja «Soovitustest radari abil saadud informatsiooni kasutamiseks kokkupõrgete vältimiseks merel». Kõrvalekaldumine käesolevast eeskirjast on lubatav ainult eeskirja 27 rakendamise korral (eriolukordades).

Eeskiri 21 on kehtiv kõikidele laevadele, olenemata jõuallikast ja tonnaazist, kui nende kohta ei kehti eeskirjad 4 ja 26. Laevad, mille kohta kehtib eeskiri 4 (teeandmisvõimetud), samuti laevad, mille kohta kehtib eeskiri 26 (kala püüdvad), on kohustatud nendele teeandmise korral säilitama võimalust mööda oma kursi ja kiiruse, juhul kui nad on käigus, ja igal juhul tegema kõik, et oma mistahes manöövriga mitte eksitada teedandvat laeva. Sellistele laevadele lähenemisel peavad kõik vabalt juhitud laevad aegsasti eemale hoiduma (mööduma neist piisaval kaugusel, mis on valitud nende poolt tehtavate tööde spetsiifikat ja laeva iseärasusi arvestades).

Kala püüdvad mehaanilisel jõul liikuvad laevad on kohustatud teineteisest möödumisel samuti võimaluse piires täitma käesolevat eeskirja.

Ühtlasi tuleb võtta teadmiseks, et mõned sadamaeeskirjad nõuavad sadamavetes väikeste laevade lahkumist suurte laevade teelt, olenemata olukorrast.

TEEÕIGUST OMAVA LAEVA KOHUSTUSEST SÄILITADA OMA KURSS JA KIIRUS

Eeskirjas 21 nõutakse teeõigust omavalt laevalt oma kursi ja kiiruse säilitamist.

Eeskirjas 21 nõutakse laeva liikumist endise kursi ja kiirusega seni, kuni:

- laevad ei ole teineteisest eemaldunud;
- liikumise jätkamine endise kursi ja kiirusega pole sõidutingimuste tõttu võimalik (madalike või otse kursil ankrusseisivate laevade läheduses, ohtlik lähenemine teistele laevadele jne.);
- kokkupõrge pole enam välditav ainult teedandva laeva manöövriga (harilikult selle laeva hilinenud või väära tegutsemise puhul);
- pole kindlaks tehtud, et teeandmiseks kohustatud laeva poolt ette võetud või kavatsetav tegevus ei suuda kokkupõrget vältida (kitsuses).

Laev, millele antakse teed, peab säilitama kurssi ja kiirust selleks, et teedandev laev võiks valida ja sooritada möödumismanöövri, teades et

laev, millele ta teed annab, ei võta ette mingeid ootamatuid manöövreid. Kui teeõigust omav laev muudaks oma kurssi, kiirust või mõlemat üheaegselt, siis raskendaks ta oma tegevusega tunduvalt teedandva laeva manööverdamist, mis niigi sisaldab võimalikku kokkupõrkeohtu.

Milleni viib käesoleva nõude ignoreerimine on näha mootorlaeva «Kooperaatsia» kokkupõrkest mootorpurjekaga «Hoffnung». Laevad lähenesid selliselt, et «Kooperaatsia» oli vastavalt eeskirjale 19 kohustatud teed andma purjede ja samal ajal mehaanilis jõul liikuvale laevale «Hoffnung». Teed andes muutis mootorlaev kahel korral kurssi paremale, andes oma tegevusest märku vastavate signaalidega ja «Hoffnung» jätkas kurssi ja kiirust säilitades liikumist, nagu seda nõuab eeskiri 21. Laevad oleksid möödunud vasakute parrastega, kuid «Hoffnungi» ootamatu pööre vasakule m/l «Kooperaatsia» vahetus läheduses (vööri ees) põhjustas kokkupõrke.

Kohus otsustas, et kokkupõrge toimus vaieldamatult «Hoffnungi» süü tõttu, mis ei säilitanud oma kurssi ja kiirust, rikkudes sellega eeskirja 21 [88].

Teeõigust omav laev on kohustatud võimalikult täpselt hoidma kurssi, et juhuslikke kursilt kõrvalekaldumisi ei peetaks teendval laeval pöörde alguseks. See on eriti tähtis, kui laevad on teineteise lähedal.

Kui teedandev laev ei anna helisignaali kurssi muutmisel või tagasikäigu andmisel (eeskiri 28), ei tähenda see veel, et ta pole võtnud tarvitusele vajalikke abinõusid. Laev võib teed anda mitte ainult kursimuutmise ja tagasikäigu andmisega, vaid ka kiiruse vähendamisega (masinate stoppamisega), millega ei pea kaasnema helisignaali.

Teedandval laeval tuleb arvestada, et ohutumad on sellised manööverid, mis nõuavad helisignaale ja annavad oma kurssi ja kiirust säilitavale laevale täielikumat informatsiooni.

Õigus edasi liikuda kurssi ja kiirust säilitades ei vabasta laeva teedandva laeva peilimisest ning samuti selle manöövrite ja signaalide jälgimisest selleks, et õigeaegselt avastada selle laeva väheefektiivne või väärtegevus ja vajaduse korral ise tarvitusele võtta abinõud kokkupõrke vältimiseks.

Enne, kui teeõigust omav laev kirjeldatud olukorras manööverdama hakkab, peab ta andma eeskirjas 28 (b) ettenähtud signaali (....), mis on mõeldud vastutulevale laevale tema teedandmiskohustuse meeldetuletuseks. Täiendavalt eeltoodule võib kasutada teisigi tähelepanusignaale (eeskiri 12).

Nimetatud soovitude täitmatajätmine võib viia kokkupõrkeni.

Aurulaeva «Zoja Kosmodemjanskaja» vahitüürimees, nähes et lähenev laev (aurulaev «Mironõtš») ei täida eeskirja 19 ja ei anna talle teed, ei teinud midagi «Mironõtši» tähelepanu juhtimiseks kokkupõrkeohule. Kõikide oletuste kohaselt oleks signaalide andmine suutnud kokkupõrke ära hoida, sest läbi roolimaja suletud akna horisonti jälginud «Mironõtši» vahitüürimees oleks märganud tunduvalt varem «Zoja Kosmodemjanskajat» ning jõudnud tarvitusele võtta vajalikud abinõud, s. t. anda teed [89].

TEEÕIGUST OMAVA LAEVA KOHUSTUSEST VÕTTA ISE TARVITUSELE ABINÕUD KOKKUPÕRKE VÄLTIMISEKS

Eeskirja 21 kohaselt peab teeõigust omav laev vajaduse korral võtma tarvitusele vajalikud abinõud kokkupõrke vältimiseks.

Seda nõuet tuleb vaadelda kui erandit, mida tuleb täita ainult siis, kui ilmneb, et teed andma kohustatud laeva tegevus üksi ei suuda kokkupõrget vältida või kui vaatamata vastavate signaalidega tehtud sellekohasele meeldetuletusele [eeskiri 28 (b)] ta ei võta tarvitusele vajalikke abinõusid, tegutseb väheefektiivselt või väärtalt.

Momendi valik eeskirja 21 rakendamiseks ei ole lihtne ning kurssi ja kiirust säilitama kohustatud laeva juht peab omama külma verd. Juhul kui

ta liiga vara alustab manööverdämist, rikub ta samuti eeskirja nagu laev, mis on kohustatud teed andma ning alustab manöövrit liiga hilja. Teeõigust omava laeva enneaegse manööverdämise tagajärjel kokkupõrkeot mitte ei vähene, vaid tavaliselt suureneb, mida tõendab kohtu- ja arbitraažipraktika.

Mootorlaevade «Brodski» ja PSK-8 kokkupõrkeasja läbivaatamisel tuvastati, et kui viimane teeõigust omavana oleks säilitanud oma kursi ja kiiruse, siis isegi mootorlaeva «Brodski» hilinenud tegutsemise korral poleks kokkupõrget toimunud [90].

Tuleb arvestada asjaolu, et juhul kui kokkupõrget ära hoida ei suudeta, siis laev, mis on kohustatud säilitama kurssi ja kiirust, kuid alustab manööverdämist enneaegselt, tunnistatakse tavaliselt suuremal määral süüdi kui teed andma kohustatud laev, mis viivitab manööverdämisega.

Äärmiselt kardetavad on juhud, kus oma kurssi ja kiirust säilitav teeõigust omav laev ei võta midagi ette ja läheneb ohtlikult laevale, mis on küll kohustatud teed andma, kuid millegipärast ei tee seda.

Nii tunnistati aurulaeva «Iladir» kokkupõrkel kalatraaleriga «Loch» viimane süüdi selles, et täitis formaalselt eeskirja 21, sest nähes, et vastutulev laev ei anna talle teed, jätkas kalatraaler täiskäigul lähenemist peaaegu kuni kokkupõrkeni. Kohtuotsuses märgiti: «...Traaleri süü seisis ELKV eeskirjas 28 (b) kirjeldatud signaali andmata jätmises, vaatamata sellele, et aurulaeval ei võetud ilmselt midagi ette ohutuks möödumiseks. Olukorras, kus laevade vahemaa vähenes kahe kaabeltauni ja kokkupõrke vältimine ainult ühe laeva tegutsemisega oli juba võimatu, oleks traaler pidanud vajalikud abinõud tarvitusele võtma tunduvalt varem, kui ta seda tegelikult tegi (kokkupõrke momendil oli traaleri masinale antud tagasikäik)».

Traaleri selline tegutsemine andis põhjust aurulaeva «Iladir» kõrval ka teda süüdi tunnistada toimunud kokkupõrkes [91].

EESKIRJA 21 SAGEDASEMAST RIKKUMISTEST

Selliste rikkumiste hulka kuuluvad:

— Eeskirja 21 formaalne täitmine teeõigust omava laeva poolt, liikumine püsiva kursi ja kiirusega samal ajal, kui laevadevaheline vahemaa vähenes niivõrd, et kokkupõrke ärahoidmiseks on selle laeva poolt abinõude tarvituselevõtmine muutunud hädavajalikuks.

Laevalt «Timor» märgati vasakust pardast 5–6 miili kaugusel ristuva kursiga liikuvat laeva. Juhindudes eeskirjast 21, andis «Timori» kapten korralduse säilitada kurs ja kiirus. 20 minuti möödudes, kui laevadevaheline vahemaa vähenes 5 kaabeltauni, sai «Timori» vahitüürimehele selgeks, et vasakult lähenev laev ei võta midagi ette teeandmiseks. Vahitüürimees kandis sellest ette kaptenile, kuid kapten andis korralduse masinate stoppamiseks alles siis, kui laevad asusid teineteisest umbes 100 m kaugusel (üks minut enne kokkupõrget). Nagu hiljem selgus, ei olnud teeandmiseks kohustatud kalalaeval «A. Pascal» korraldatud ümbruse jälgimist ja seetõttu ei märgatud «Timorit» kuni kokkupõrke momendini [92].

— Eeskirjas 28 (b) nõutud signaali (....) ja tähelepanusignaali (eeskiri 12) andmata jätmise, kui laev, mis on kohustatud teed andma, seda õigeaegselt ei tee.

Aurulaeva «Tšervonograd» kokkupõrkeasjas mootorlaevaga «Arborea» tunnistas kohus viimase süüdi selles, et lähenemisel «Tšervonogradile», mis oleks pidanud teed andma, kuid ei teinud seda, ei andnud «Arborea» signaali (....) [93].

— Eeskirja 21 nõuete enneaegne täitmine kursi ja kiiruse muutmise kohta.

— Kursi muutmist ja tagasikäigu andmist tähistavate signaalide [eeskiri 28 (a)] andmatajätmise eeskirja 21 rakendamisel.

EESKIRI 22

Iga laev, mis on käesolevate eeskirjade põhjal kohustatud teisele laevale teed andma, peab selle nõude täitmiseks tegutsema õigeaegselt ja kindlalt ning võimalust mööda vältima teise laeva kursi lõikamist sellele eest.

EELMÄRKMEID

Eeskiri 22 sisaldab üldisi nõudeid kõikidele laevadele, mis on ELKV kohaselt kohustatud teed andma. Käesolevat eeskirja kasutatakse ainult nähtavuse piires kokkupõrkeohu korral.

Sõidul halva nähtavusega peavad laevad juhinduma eeskirjadest 15 16 ja «Soovitustest radari abil saadud informatsiooni kasutamiseks kokkupõrgete vältimiseks merel».

TEEDANDVATE LAEVADE MANÖÖVERDAMISEST

Eeskiri ei näita täpselt, millise manöövri peab teedandev laev valima, sest esiteks määratakse see kindlaks teiste eeskirjadega (osa D) ning teiseks sõltub see igast konkreetsest juhtumist.

Teed võib anda:

- kursi muutmisega;
- kiiruse muutmisega (eelistatult vähendamise);
- masina stoppamisega;
- tagasikäigu andmisega;
- kursi ja kiiruse üheaegse muutmisega.

Enne möödumismanöövri valikut tuleb alati vastutulevaid laevu peidada ning õigesti hinnata laevade vastastikust asendit. Manööver tuleb valida, arvestades laevade suhtelist lähenemiskiirust, navigatsioonilist olukorda, manööverdamise elemente ja teisi mõlema laeva iseärasusi (võimalikkuse piires). Valitud manööver tuleb teostada õigeaegselt ja kindlalt.

Viimase nõude all mõeldakse:

- manöövri õigeaegset alustamist (kohe kui selle vajalikkus on kindlaks tehtud, s. t. kokkupõrkeohu avastamisel) eesmärgiga ära hoida mitte üksnes ebavajalikku, vaid ka ohtlikku laevade lähenemist;
- otsustavat ja võimaluse korral ühekordset manöövrit: pööramine korruga nõutava nurga võrra mitmekordsete kursimuutmiste asemel, kiiruse ühekordne muutmine nõutavates piirides jne.

Otsustav manööver tõstab ühest küljest selle tõhusust ning teisest küljest annab vastutulevale laevale selgema ettekujutuse temale teedandva laeva tegevusest, mis alati soodustab ohutut möödumist.

Eriline tähtsus on eeskirja 22 olukorras eeskirja 28 täpsel täitmisel, mis annab teedandva laeva kavatsusest väga hinnalist informatsiooni.

Kursimuutmise edukus sõltub suurel määral sellest, kui õigesti on valitud selle algusmoment. Praktika näitab, et paljudel juhtudel on kokkupõrke põhjuseks hilinenud kursimuutmine, s. t. niivõrd lähedal vastutulevale laevale, et üksnes selle manöövriga on võimatu kokkupõrget vältida.

TEISE LAEVA KURSI LÕIKAMISEST VÕÖRI EES

Eeskiri 22 nõuab, et teisele laevale teedandev laev väldiks võimalust mööda selle laeva kursi lõikamist võöri ees. Järelikult ei keela eeskiri 22 lõigata kurssi laeva võöri ees, kuid lubab seda ainult siis, kui see tingimata vajalik on. Üldreeglina on selline manööver ohtlik ja seda kasutav laev võtab kogu vastutuse tagajärgede eest endale.

Tankerite kapten, avastanud silmaga eelnevalt radariga jälgitud laeva, mis liikus tankeri kurssi lõikava kursiga, suurendas 3 minutit enne kokkupõrget kiirust, andes täiskäigu edasi, arvestusega lipsata läbi vastutuleva laeva võöri eest. See manööver ei suutnud vältida kokkupõrget. Kohtuotsuses märgiti: «Tanker tegi jämeda vea sellega, et andis viimasel momendil täiskäigu edasi, siis kui tal oleks tulnud anda täiskäik tagasi» [94].

Nagu toodud näitest ilmneb, ei suutnud tankeri kapten küllaldaselt määralt oma tegevust põhjendada ega saanudki seda teha, sest tema otsus täiskäiguga kurssi lõigata oli antud olukorras väär.

Mõnikord on möödumiseks täiesti küllaldane muuta ainult kiirust. Kuid alati, kui on võimalus manöövrit valida, on otstarbekohane peatuda sellisel, millega kaasneb helisignaal (eeskiri 28). Üksnes kiiruse muutmise või masinate stoppamisega, millega ei kaasne mingeid helisignaale, võib teedandev laev teist laeva eksitada ning kutsuda tema poolt esile tegevuse, mis võib viia kokkupõrkeni. Aga kui laev üheaegselt kiiruse vähendamisega pöörab paremale ja annab ühe lühikese vile, siis on teisel laeval selge, et vajalikud abinõud ohutuks möödumiseks on tarvitusele võetud.

EESKIRJA 22 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Sija kuuluvad:

- Vastutuleva laeva kursi lõikamine võöri ees, kui seda ei tingi äärmine vajadus ning võiks kasutada teist, vähem ohtlikku manöövrit (näiteks kiiruse vähendamist või masinate stoppamist), et lasta mööda vastutulevat laeva.

Kahe tankeri kokkupõrkeasja läbivaatamisel tegi kohus kindlaks, et esimene nägi teist oma paremas pardas ja oleks seetõttu pidanud viimasele teed andma, kuid ei teinud seda, vaid proovis lõigata selle kurssi võöri ees, millega põhjustas kokkupõrke [95].

- Väärarvamus nagu peaksid väikesed laevad suurtele teed andma, olenemata lähenemise viisist.
- Teedandva laeva viivitamine manöövri algusega, mis võib kutsuda ja harilikult kutsubki esile vastureaktsiooni teiselt laevalt, mis on kohustatud säilitama kurssi ja kiirust.
- Eeskirjaga 28 (a) nõutud helisignaalide ignoreerimine, (kursi muutus, tagasikäigu andmine). See võib viia eksitusse kurssi ja kiirust säilitanud laeva, kui viimane järeltab, et teed andma kohustatud laev ei võta tarvitusele vajalikke abinõusid.

EESKIRI 23

Iga mehaanilisel jõul liikuv laev, mis vastavalt käesolevatele eeskirjadele on kohustatud teisele laevale teed andma, peab vajaduse korral sellele lähenedes vähendama kiirust, stoppama masina või andma tagasikäigu.

EELMÄRKMEID

Eeskiri 23 määrab mehaanilisel jõul liikuva laeva tegevuse neil juhtudel, kui kursi muutmine osutub väheefektiivseks või on hoopis võimatu (piiratud manööverdamisala, takistused teiste laevade näol jne.).

Teiste sõnadega, eeskiri kohustab teedandvat laeva, juhul kui ohutuks möödumiseks ei piisa kursi muutmisest, vähendama käiku, stoppama masinad või andma tagasikäigu.

Eeskirja 23 rakendatakse ainult *laevade teineteise nähtavuse piires asumise korral kokkupõrkeohu olemasolul*.

Eeskiri 23 omab erilist tähtsust kitsendatud sõidutingimustes (sadamate akvatooriumidel, kanalites, kitsustes), kus selle eeskirja poolt ette nähtud manöövrid on kõige otstarbekamad ja ainuvõimalikud.

EESKIRJA 23 TÄITMISEST

Eeskiri 23 kohustab mehaanilisel jõul liikuvaid laevu, mis peavad teisele laevale teed andma, vähendama käiku, stoppama masinad või andma tagasikäigu, andes samaaegselt kolm lühikest vilet [eeskiri 28 (a)].

Eeskiri ei tee mingeid erandeid pukseerivatele laevadele, ehkki nad ei saa vabalt manööverdada. Kuigi selline laev võib mitte olla võimeline stoppama masinad või andma tagasikäiku, kutsumata sellega esile avariid, on tal peaaegu alati võimalus õigeaegselt vähendada kiirust.

Eeskirja sätete alusel võib laevajuht teendamisel piirduda liikumiskiiruse vähendamisega, stopata masinad või anda tagasikäik, lähtudes seejuures konkreetsest olukorrast. Järelikult tuleb teed andma kohustatud laeval õigeaegselt valida ja sooritada oma manööver, mitte aga lootäärmistele abinõudele (masina stoppamisele, tagasikäigu andmisele), mida võib vältida kiiruse õigeaegse vähendamisega.

Möödumise kiirendamiseks ettevõetud õigeaegset kiiruse vähendamist, mis väldib laevade ohtlikku lähenemist ning annab laevajuhile rohkem aega olukorra hindamiseks, tuleb vaadelda kui hea merepraktika nõuete täitmist.

Eeskiri 23 ei nõua, et kokkupõrkeohu tekkimisel tuleb ilmtingimata vähendada kiirust, stopata masinad või anda tagasikäik. Nimetatud abinõusid tuleb tarvitada vastavalt vajadusele. Muidugi, kui teed andma kohustatud laev oleks võinud vähendada käiku, stopata masina või anda tagasikäigu, kuid ei võtnud tarvitusele ühtki neist abinõudest või tegutses ebaotstarbekalt, langeb kogu vastutus kokkupõrke eest temale.

Tankeri ja teise laeva kokkupõrkeasja läbivaatamisel tunnistati viimane süüdi selles, et ta enne kokkupõrget piirdus masinate stoppamisega, samal ajal kui kujunenud olukorras oleks tulnud anda tagasikäik [96].

EESKIRJA 23 TÄIENDAVATEST ABINÕUDEST

Praktikas võib kujuneda selline olukord, mil kokkupõrke vältimiseks ettevõetud käigu vähendamine, masinate stoppamine ning isegi täiskäigu tagasi andmine võivad osutada mitteküllaldaseks. Sellisel juhul on laevajuht kohustatud tarvitusele võtma täiendavad abinõud. Vastasel juhul ei saa laev end kokkupõrke korral õigustada käesoleva eeskirja täpse täitmise. Harilikult on sellisteks abinõudeks ankrud (ankrute) sisseandmine, kui sügavus seda võimaldab, või täiskäigul tagasi järsk pööre paremale või vasakule.

Udus sõitnud aurulaeva «Minster» ja tankeri «British Tennecity» kokkupõrkeasja arutamisel tegi kohus kindlaks, et teineteisele vastu liikunud laevade suhteline kiirus oli 16–17 sõlme. Arvestades laevadevahelist vahemaad vastastikuse avastamise momendil, jäi neil liiga vähe aega, et üksnes täiskäik tagasi oleks suutnud kokkupõrget ära hoida. Seepärast oleks tulnud mõlemal laeval, kui nad juba kord sõitsid udus ülemäärase kiirusega ning avastasid teineteist liiga hilja, kokkupõrke vältimiseks sooritada ka teisi manöövreid, mitte aga piirduda täiskäiguga tagasi. Kohus leidis, et sellises olukorras oli kumbki laev kohustatud andma täiskäigu tagasi ja keerama rooli paremasse pardasse. Tanker jõudis peaaegu täita selle manöövri, samal ajal kui aurulaev ainult tagasikäigu andmisega piirdus.

Vastavalt sellele otsustas kohus, et aurulaev oli toimunud kokkupõrkes süüdi 60% ja tanker 40% [97].

MILLAL EI TULE RAKENDADA EESKIRJA 23

Praktikas juhtub ka nii, et ainsaks kokkupõrke vältimise võimaluseks on suurendada kiirust. Selliseks äärmiselt riskantseks manöövriks peavad laevajuhil olema väga kaalukad põhjused ning nimetatud manöövrit võib kasutada ainult siis, kui on ilmne, et ühelgi muul viisil pole võimalik kokkupõrget vältida.

Aurulaev «Hockwood» liikus mööda jõge temale ettenähtud paremal (lõunapoolsel) poolel. Lähenedes jõekäärule märgati aurulaeva «Bucam» esimest puksiiri. «Bucam» liikus kahe puksiiri abil lõunapoolsel kaldal oleva kai äärest, et silduda ülevalpool jõge. Avastamise momendil asus «Bucam» aurulaeva «Hockwood» liikumisteel.

Selle asemel et viivitamatult ületada faarvaater ja ära minna «Hockwoodi» teelt jõe põhjakalda poole, stoppas «Bucam» teise laeva kursil oma masinad. Asjaolu, et «Bucam» ei läinud kitsuse vasakule poolele, s. t. ei võtnud ette ainuvõimalikku õiget manöövrit, aetas «Hockwoodi» ohtlikku olukorda ja viis kokkupõrkeni silla ääres seisnud mootorlaevaga «Marvick» [98].

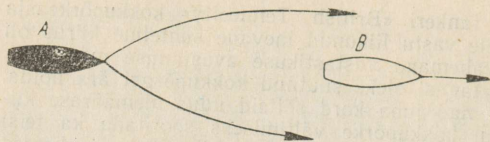
EESKIRJA 23 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Selliste rikkumiste hulka kuuluvad teendamisekatsed üksnes kursi muutmisega, samal ajal kui olukord nõuab kiiruse vähendamist, masinate stoppamist või tagasikäigu andmist.

Laev «Giaffino» möödudes tankerist «Norma», selle asemel, et vastutuleva laeva möödalaskmiseks vähendada kiirust, stopata masin või anda tagasikäik, muutis korduvalt kursi, mis lõpptulemusena viis kokkupõrkeni [99].

EESKIRI 24

- (a) Käesolevates eeskirjades esitatud mistahes nõuetele vaatamata peab iga taganttulev mööduv laev teed andma eesliikuvale laevale.
- (b) Iga laev, mis läheneb teisele laevale ükskõik mis suunast enam kui 22,5° (2 rumbi) tagantpoolt viimase traaversit, s. o. eesliikuva laeva suhtes selliselt, et ta öösel ei näe eesmise laeva ühtegi pardatuld, tuleb lugeda taganttulevaks mööduvaks laevaks. Kahe laeva suhtelise asetuse mistahes järgnev muutus ei saa anda põhjust lugeda tagant mööduvat laeva ristuva kursiga laevaks käesolevate eeskirjade kohaselt ega vabasta teda kohustusest hoida kõrvale eesliikuva laeva teelt seni, kuni ta viimasest pole lõplikult möödnud ja jätnud endast tahapoole.
- (c) Kui taganttulev mööduv laev ei saa täpselt kindlaks määrata, kas ta on ees- või tagapool ülalmainitud suunast teise laeva suhtes, peab ta lugema end taganttulevaks mööduvaks laevaks ja andma eesliikuvale laevale teed.



Joon. 20

Laev A võib laevast B mööduda mistahes pardast, kuid ainult nii, et ta ei sega viimasel kursi ja kiiruse säilitamist kogu möödasõidu keste (joonis 20).

EELMÄRKMEID

Eeskiri 24 (a) nõuab igalt taganttulevalt mööduvalt laevalt teendamise eesliikuvale laevale, s. o. möödumist ohutus kauguses.

Eeskiri 24 (b) määrab kindlaks mõiste «taganttulev mööduv laev». Vastavalt sellele loetakse taganttulevateks mööduvateks laevu, mis lähevad eesliikuvale laevale suunast enam kui $22,5^\circ$ (2 rumbi) tagantpoolt tema traaversit (s. t. mõlema parda kursinurkadelt üle $112,5^\circ$ või tema ahtritule valgustussektoris).

Samas eeskirjas sisalduvat juhendit: «kahe laeva suhtelise asetuse mistahes järgnev muutus ei saa anda põhjust lugeda taganttulevat mööduvat laeva ristuva kursiga laevaks... seni, kuni ta viimasest pole lõplikult möödunud ja jätnud ta endast tahapoole», tuleb vaadelda kui nõuet eeskirjas 24 ettenähtud tsooni sõitnud laevale mööduda ohutus kauguses eesliikuvast laevast.

Eeskiri 24 (c) nõuab laevadelt kõikidel kaheldavatel juhtudel lugeda end mööduvateks selle eeskirja tähenduses.

Eeskiri 24 kehtib ka purjelaevade kohta, s. t. mööduv purjelaev peab teed andma mitte ainult eesliikuvale purjelaevale, vaid ka mehaanilisel jõul liikuvale laevale.

Eeskirja 24 rakendatakse kokkupõrkeohu korral nii avamerel kui ka kitsustes, kuid ei rakendata sõidul halva nähtavusega seni, kuni laevad ei asu *teineteise nähtavuse piires*, vaatamata sellele, et radari või udu-signaalide abil on kindlaks tehtud, et laevade vastastikune asend vastab eeskirjale 24. Sellistel laevadel tuleb edaspidi, kuni vastastikuse visuaalse avastamiseni, juhinduda eeskirjadest 15 ja 16.

Järelilikult on eeskirja 24 rakendamiseks vaja, et suuremat kiirust omav laev läheneks teisele suunast enam kui 2 rumbi tagantpoolt viimase traaversit (asudes tema ahtritule valgustussektoris).

Kõrvalekaldumised eeskirjast 24 on lubatavad ainult eeskirja 27 rakendamise korral.

Mööduva laeva poolt eeskirja 24 rakendamine nõuab eesliikuvalt laevalt eeskirja 21 täitmist, s. t. tema poolt kursi ja kiiruse säilitamist.

LAEVADE LÄHENEMISEST MÖÖDUMISEL

Nagu nähtub eeskirjast 24 (b), määratakse möödumissituatsioon öisel ajal kindlaks eesliikuva laeva pardatulede nähtavuse puudumise põhjal.

Pardatulede hajumine ja peegeldumine vees põhjustab eeskirja 24 mõjupiirkonna mõningat kõikumist. See nähtus esineb suuremal või vähemal määral isegi siis, kui eesliikuv laev hoiab absoluutselt täpselt oma kurssi. Situatsiooni vastavust eeskirjale 24 ei ole võimalik täpselt määrata isegi päeval. Olukorra selgusetust rõhutab eeskiri ise, nõudes kõikide kahtlust äratavate juhtude vaatlemist oma mõju alla kuuluvatena.

MÖÖDUMISE ÜLDEESKIRJAD

Eeskirjale 24 vastavas situatsioonis määratakse laevade tegevus:

- taganttuleva mööduva laeva jaoks eeskirjaga 22 nagu igale teemandmiseks kohustatud laevale;
- eesliikuva laeva jaoks eeskirjaga 21 nagu igale teeõigust omavale laevale.

On arusaadav, et kui möödutakse kitsuses, on eesliikuvale laeval õigus muuta oma kurssi vastavalt faarvaatri käärudele, kuid möödumised kitsuste käärudel ilma erilise vajaduseta ainult raskendavad manööverdamist ja võivad esile kutsuda kokkupõrke, mistõttu neist tuleb hoiduda.

Juhul kui taganttulev mööduv laev asub pikemat aega eesliikuva laeva traaversil või selle läheduses, mis harilikult esineb laevade kiiruste väikese erinevuse korral, lubatakse erandina laevade kiiremaks teineteisest möödumiseks eesliikuvale laeval kiirust vähendada. Kitsuses on ohtlik laevade pikaajaline liikumine teineteise traaversis, sest laevade kursilt kõrvalekaldumine ja liginemine võivad põhjustada kokkupõrke.

Mööduv laev, lähenedes eesliikuvale, peab olema valmis vastama eesliikuva laeva ootamatule tegevusele (näiteks, kui see muudab kurssi, kiirust, jookseb madalikule jne.), mis kõigepealt kindlustatakse möödumisel võimalikult suure vahemaa hoidmisega, samuti mööduva laeva valmisolekuga tagasikäigu andmiseks ja sobiva sügavuse korral viivitamatuks ankrusisseandmiseks.

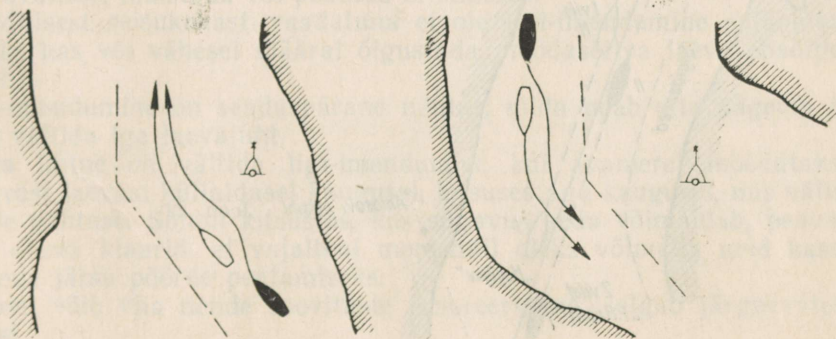
Tuleb meeles pidada, et kaheldavatel juhtudel situatsiooni vastavuses eeskirjale 24, omab otsustavat tähtsust laevade esialgne vastastikune asend. Seepärast on vaja vahet vahetusel informeerida uut vahetust sellest, millised vaadeldavatest laevadest on mööduvad, eesliikuvad ja kurssi lõikavad.

MÖÖDUMISEKS SOBIVA AJA JA KOHA VALIKUST

Eessõitvast laevast möödumise aeg ja koht tuleb valida, arvestades konkreetseid sõidutingimusi: rajooni navigatsioonilisi iseärasusi, teisi laevu jne.

Mööduval laeval tuleb alati juhendada järgnevast reeglist: kui möödumine näib mingil põhjusel ohtlikuna, siis tuleb see edasi lükata.

Hea merepraktika ei luba möödumisi, mille käigus on oodata eesliikuva laeva kursimuutusi, näiteks kitsuste käänakutel, tulelaevade ja poide läheduses jne.



Joon. 21

— mööduv laev

On lubamatu alustada möödasõitu sellest pardast, mis ühtib eesliikuva laeva oletatava, möödumise käigus toimuva kursimuutuse poolega. Selline manööverdamine võib viia ohtliku lähenemiseni või isegi kokkupõrkeni.

Väära möödumise näited on toodud joonisel 21.

Alati, kui see on võimalik, tuleb möödumismanöövri valikul arvestada selle sooritamise aega ja kohta nii, et vältida ohtlikku lähenemist eesliikuvale laevale ning eriti kursi lõikamist tema vööri ees. Taoliste riskantsete manöövrite asemel tuleb mööduval laeval järsult vähendada kiirust, et anda eesliikuvale laevale võimalus kursi muutmiseks.

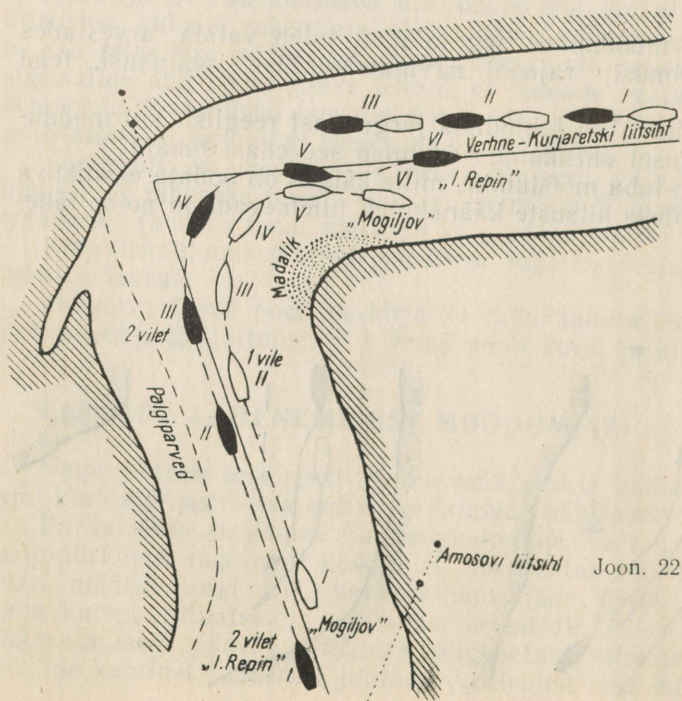
Ometi esineb juhtumeid, mil laevajuhid püüavad aja kokkuhoiu mõttes teadlikult sooritada ohtlikku, sageli kokkupõrkega lõppevat manöövrit.

Aurulaeva «I. Repin» juhtkonna otsus mööduda hüdrograafialaevast «Mogiljov» Maimaksi jõe käärus ühelt liitsihilt teisele üleminekul ja vastutu'eva laeva (kaater praamiga) läheduses, ei põhinenud kainel arvestusel. Raske on ette kujutada möödumiseks ebasoodsamat olukorda (joonis 22). See aga ei takistanud «I. Repini» juhtkonda üritamast möödasõitu, mille tagajärjel toimus kokkupõrge [100].

Teisel juhul pörkas suure kiirusega mööda jõge liikunud tanker suurest laevade grupist möödumisel kokku ühe eesliikuva praamiga. Tanker tunnistati süüdi selles, et ta mööduks kiitsuses kiirust vähendamata suurest laevade grupist, samal ajal kui tal oleks tulnud vähendada kiirust ja valida möödumiseks soodsam moment [101].

Möödumismanöövri valikul on samuti vaja arvestada ka sõidurajooni hüdroloogilisi iseärasusi — põhja reljeefi ning hoovust. Põhja reljeefi peab arvestama, lähtudes laevade omadusest madalas vees muuta kursi suurema sügavuse poole, olenemata rooli asendist. See on ohtlik, kui läheduses viibib teisi laevu. Samuti oleneb laevade kiirus hoovusest, mõjutades sellega manööverdamist.

Aurulaev «Levante» möödudes mootorlaevast «Lipetsk» ei arvestanud jõe pärivoolu mõju, mis suurendas mõlema laeva kiirust, ja lähenes lubamatult «Lipetskile». Selline manööverdamine koos «Levante» juhtkonna muu väära tegevusega põhjustas kokkupõrke [102].



Joon. 22

MÖÖDUMISKIIRUSEST

Möödumiskiirus peab olema selline, et ei tekiks eesliikuva laeva juhitavust halvendavat lainetust. Selle nõude ignoreerimist vaadeldakse eeskirja 29 rikkumisena, mis hoiatab laevajuhte hooletu suhtumise eest mis tahes ettevaatusabinõusse. Möödumisel on kiiruse suurendamine eriti ohtlik.

Tanker «Derby», sõites jõel 9-sõlmelise kiirusega, möödus laevast «Escape-II». Sellest tekkis tugev lainetus, mille tagajärjel «Escape-II» kaldus järsult kursilt kõrvale ja pörkas tankeriga kokku.

Asja läbivaatamisel tunnistati tanker täielikult süüdi kokkupõrkes, mille põhjustas suur kiirus möödasõidul [103].

Eriti ettevaatlik kiiruse suhtes tuleb olla möödumisel puksiiridest laevadega slepis, pidades meeles, et tekitatud lainetuse tagajärjel võib sleptou katkeda, mis pukseeritavad laevad raskesse olukorda asetab.

Tanker «Gadge Land», liikudes pärivoolu jõge mööda 7-sõlmelise kiirusega ja soovides mööduda suurest laevade grupist, lähenes samal ajal puksiirile «Assentor».

Tankerit tekitatud lainetuse tagajärjel katkes sleptou ja karavanist eemaldunud praam paiskus vastu tankerit.

Asja läbivaatamisel tunnistati tanker kokkupõrkes täielikult süüdi suure kiirusega möödasõidu pärast [104].

Peale lainetuse tekkimise suureneb kiirel möödumisel laevade vastastikune ligi-imendumine.

VASTASTIKUNE LIGI-IMENDUMINE KUI ÜKS KOKKUPÕRKE PÕHJUSI MÖÖDASÕIDUL

Üheks kokkupõrke põhjuseks on laevade ligi-imendumine (vastastikune külgetõmbumine).

Nähtuse füüsikaline olemus seisneb selles, et laevade lähenemisel parastega (ligi-imendumine võib tekkida ka laevade vahel, millest üks ei liigu) ahendub nendevaheline veevoolus, mille kiiruse suurenedes hüdrodünaamiline rõhk laevade paraste vahel väheneb.

Ligi-imendumise oht möödumisel suureneb, kui:

- laevad liiguvad paralleelsete (või peaaegu paralleelsete) kurssidega;
- laevadevaheline kaugus on väike;
- laevade mõõtmed tunduvalt erinevad;
- laevad liiguvad madalas vees või kitsuses;
- laevad liiguvad suure kiirusega.

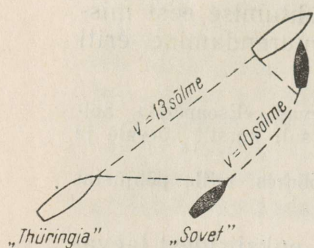
Ligi-imendumine avaldub selles, et väiksema laeva võõr hakkab ootamatult ja kiirelt liikuma suurema laeva poole, kusjuures harilikult seda pööret tavaliselt takistada või peatada ei õnnestu.

Juriidilisest seisukohast vaadatuna ei ole ligi-imendumine asjaoluks, mis võiks kas või vähesel määral õigustada möödasõitva laeva ebaõiget tegevust.

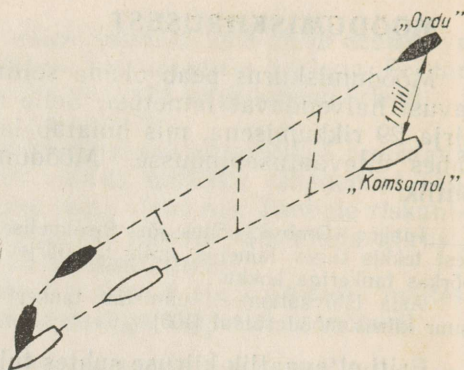
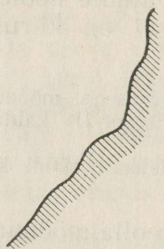
Ligi-imendumine on seaduspärane nähtus, mida peab ette nägema ja oskama vältida iga laevajuht.

Väga lihtne on vältida ligi-imendumist, kui avamerel möödutakse eesliikuvast laevast küllaldaselt kaugusel, kitsuses aga kaugusel, mis välis- tab selle nähtuse. Sõidul kitsustes, kus sügavus seda võimaldab, peavad ankrud olema klaarid, et vajalikul momendil oleks võimalik neid kasutada laeva järsu pöörde peatamiseks.

Milleni võib viia nende soovitude ignoreerimine, selgub järgnevatest näidetest.



Joon. 23



Joon. 24

1. Aurulaev «Sovet» (pikkus 92,5 m, keskmine süvis 5,1 m) ja aurulaev «Thüringia» (pikkus 150 m, keskmine süvis 7,3 m) liikusid allavoolu mööda Elbet. «Thüringia», mille kiirus oli 13 sõlme, püüdis mööduda 10-sõlmelise kiirusega sõitvast «Sovetist».

Kui «Thüringia» keskosa jõudis «Soveti» vöörtäävi kohale (laevade vahekaugus oli umbes 25 m), kaldus viimase vöör järsult vasakule ja vaatamata rooli keeramisele paremasse pardasse, järgnes tugev löök «Thüringia» paremasse pardasse. Esimesele löögile järgnes teine — ahtriga vastu ahtrit. Mõlemad laevad said suuri vigastusi. Kokkupõrke kohal oli vee sügavus 9 m. Kohus otsustas, et kokkupõrge toimus ligimendumise tagajärjel «Thüringia» möödasõidu tõttu «Sovetist» lubamatult väikesel kaugusel suure kiirusega.

Need faktid koos teiste eeskirjade rikkumisega olid kohtule aluseks aurulaeva «Thüringia» täielikuks süüdimõistmiseks (joonis 23) [105].

2. Mootorlaev «Komsomol», liikudes Dardanellides 10-sõlmelise kiirusega, avastas ahtrist paremal umbes ühe miili kaugusel tagant läheneva laeva tuled (mootorlaev «Ordu»), mis liikus umbes paralleelse kursiga. Jälgides tagant mööduvat laeva, jätkas «Komsomol» liikumist sama kursi ja kiirusega. 8 minutit hiljem jõudis «Ordu» oma vöörtääviga ühele joonele «Komsomoli» ahtriga viimase parema parda poolt ning hakkas siis kiirelt vasakule kalduma.

Vaatamata mõlema laeva poolt tarvitusele võetud abinõudele, vajus mootorlaev «Ordu» oma vööri vasaku pardaga vastu «Komsomoli» parema parda keskehitud (joonis 24). Mõlemad laevad said vigastada. Kohus leidis, et kokkupõrge toimus ligimendumise tagajärjel, mille põhjustas «Ordu» liigne lähenemine «Komsomolile» [106].

MÖÖDUMINE SEISVATEST LAEVADEST

Eeskiri 24 on rakendatav ka juhtudel, kui teine laev vee suhtes ei liigu.

Taolisel juhul nõuab merepraktika möödumist sellisest laevast ohutul kaugusel, vähendades vajaduse korral kiirust, et vältida ligimendumist ja lainetust.

Laevad, mis seda soovitusi ei täida, tunnistatakse kokkupõrke korral süüdlasteks.

1. Jõel asetleidnud ookeanilaeva ja puksiiri kokkupõrkeasja läbivaatamisel tunnistati esimene süüdi möödasõidu eeskirjade rikkumises, olgugi et kokkupõrke momendil puksiir tegeles pargasele pukseerotsa pealeandmisega ja tal ei olnud käiku [107].

2. Purjelaev, mis sattus puksiiri ning praami ühendava pukseertrossi otsa ja löikas selle läbi, tunnistati süüdi selles, et ta mööduva laevana ei hoidunud küllaldasele kaugusele, olgugi et praamiga puksiir peaaegu üldse ei liikunud, kandudes vaid voolust [108].

Erilise ettevaatusega tuleb mööduda tuulevaikusel triivivatest purjelaevadest, pidades meeles, et iga hetk võib tuulepuhang panna sellise laeva liikuma.

MÖÖDASÕIDU LÕPETAMISEST

Võib tekkida küsimus, millal vabaneb mööduv laev eeskirja 24 täitmise kohustusest — anda teed eesliikuvale laevale. Kas siis, kui ta väljub eeskirja 24 mõjupiirkonnast, või siis, kui tema ahtertäav asub ühel joonel eesliikuva laeva vöörtäaviga, või mõnel muul momendil.

Merepraktika määrab kindlaks, et see moment saabub alles siis, kui möödasõitnud laev, samuti kui tahajäänud laevgi, võivad ilma kokkupõrke kartuseta sooritada neife vajalikke manöövreid, s. t. kui eesliikuvast laevast on lõplikult möödunud ja jäetud ta endast tahapoole.

Möödasõitva laeva enneaegne manööverdamine, millega rikutakse eeskirja nõuet hoida kõrvale möödutava laeva teelt, on olnud paljude kokkupõrgete põhjuseks.

Analoogiliselt toimis laev, mis kohe pärast möödasõitu kahe praamiga puksiirist vähendas kiirust, asudes manööverdama ankrusse jäämiseks. Selline enneaegne tegevus viis laeva kokkupõrkeni ühe pukseeritava praamiga. Kohus mõistis laeva süüdi selles, et ta ei täitnud nõuet hoida kõrvale mööduva laeva teest [109].

MÖÖDASÕIDUST RAJONIS, KUS KEHTIVAD KOHALIKUD MERESÕIDU EESKIRJAD

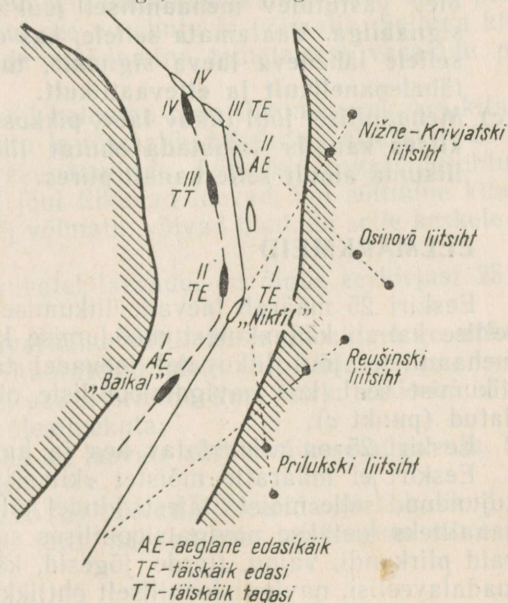
Kohalikud meresõidu eeskirjad võivad oluliselt muuta või tühistada eeskirjas 24 kehtestatud möödasõidu korra.

Harilikult kohustavad kohalikud eeskirjad mööduvat laeva eesliikuvalt laevalt möödasõiduks luba küsima või keelavad möödumise hoopis. Nime- tatud nõue kerkis esile seoses sellega, et kitsustes, kus meresõidurežiim reglementeeritakse kohalike eeskirjadega, ei ole möödasõit alati ohutu.

Seal, kus on kohustuslik saada möödasõiduks luba, vastutavad möö- dumismanöövri õnnestumise eest mõlemad laevad: nii möödasõitev kui ka see, kes nõustus pakutava manöövriga.

Maimaksi jõel asetleidnud diiseliiktrilaeva «Baikal» ja aurulaeva «Nikfil» kokku- pörkeasja arutamisel tunnistati esimene süüdi selles, et ta valis halva koha mööda- sõiduks (jõe järsk käär faarvaatri kolme kõverusega, üleminekuga liitsihilt liitsihile),

Joon. 25



teine selles, et andis nõusoleku möödasaõiduks sellises rajoonis, kus on võimatu ohutult mööduda. Asja läbivaatamisel märgiti, et «Baikal» oleks pidanud jätkama väikese käiguga liikumist «Nikfili» kiiluvees kuni faarvaatri lähema sirge lõiguni, kus oleks võinud ohutult mööduda.

[«Baikali» juhitavus väikesel käigul, mis tingis möödasaõidu «Nikfilit», polnud sugugi nii halb, et ei oleks võimaldanud selliselt tegutseda (joonis 25)] [110].

Sõidul rajoonides, kus kehtivate kohalike eeskirjadega on rakendatud spetsiaalsed möödasaõidul kasutatavad helisignaaliid, peavad mõlemad laevad, nii möödasaõitev kui ka eesliikuv, olema eriti ettevaatlikud, et vääralt või ebakohaselt antud signaalidega mitte viia teist laeva eksitusse. Nõukogude Liidus kehtib kitsustes möödumisel ühtne signaalsüsteem.

EESKIRJA 24 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Selliste üleastumiste hulka kuuluvad:

- ohtlik lähenemine eesliikuvale laevale, arvestamata ligi-imendumise võimalust või eesliikuva laeva ootamatut tegevust (pööret, masinate stoppamist, madalikule jooksmist jne.);
- möödumisaaja ja -koha vää valik (jõe või kanali kitsas osa, pöördekohad uuele kursile, rajoon, kuhu on kogunenud palju laevu jne.);
- möödasaõit väikesel kaugusel teisest laevast ja suure kiirusega, mis soodustab ligi-imendumist.

EESKIRI 25

- (a) Mööda kitsast kanalit sõitev mehaanilisel jõul liikuv laev peab hoiduma kanali või faarvaatri selle ääre poole, kus asub laeva parem parras, kui see on ohutu ja otstarbekohane.
- (b) Kui mehaanilisel jõul liikuv laev läheneb kanali käänakule, mille tagant ei ole võimalik näha vastutulevat laeva, peab selline mehaanilisel jõul liikuv laev, jõudes poole ($\frac{1}{2}$) miili kaugusele käänakust, andma ühe pika vile, mille peale iga käänaku taga kuuldepiirkonnas olev vastutulev mehaanilisel jõul liikuv laev peab vastama sama signaaliga. Vaatamata sellele, kas on kuulnud teiselt poolt käänakut sellele läheneva laeva signaale, tuleb sellisest käänakust mööduda tähelepanelikult ja ettevaatlikult.
- (c) Mehaanilisel jõul liikuv laev, pikkusega alla 19,80 m (65 jala) ei tohi kitsas kanalis takistada ohutut liikumist laeval, mis on võimeline liikuma ainult selle kanali piires.

EELMÄRKMEID

Eeskiri 25 määrab laevade liikumise üldkorra kitsas kanalis; määrab sellise kanali käänakutest möödumise korra (punkt b); keelab väikestel mehaanilisel jõul liikuvatel laevadel takistada suure süvisega laevade liikumist seal, kus navigatsiooniliste olude tõttu on nende sõit raskendatud (punkt c).

Eeskiri 25 on rakendatav hea ja halva nähtavusega.

Eeskiri ei määratle mõistet «kitsas kanal», kuid praktikas on välja kujunenud selle mõiste täiesti kindel tõlgendus. Kitsusteks ehk kitsasteks kanaliteks loetakse navigatsioonilises suhtes kitsendatud, kuid laevatata-vaid piirkondi: väinu, ijorde, jõgesid, kanaleid, faarvaatreid, mis läbivad madalaveelisi, navigatsiooniliselt ohtlikke rajoone ja miinivälju, sadamate

suudmeid ja teisi kohti, kus laevade möödumine on raskendatud rajooni kitsuse tõttu. Kitsuste (kitsaste kanalite) hulka kuuluvad näiteks Kertši väin, Bosporus, Dardanellid, Matotškin Šar, Koola laht, Norra fjordid, Suessi ja Kieli kanal, Leningradi ja Zdanovi sadamate merekanalid; jõgede ja skääride faarvaatrid jne.

Harilikult eeldab mõiste «kitsus» piki tema telge asetsevate soovitatud kursside olemasolu. Kuid eeskirja järgi loetakse kitsuseks ka takistuste vahel asuvat tühise pikkusega kanalit, näiteks kahe teineteise lähedal asetseva leetseljaku, kahe muuli, muuli otsa ja kalda vahelist ala jne.

Kõikidel kahtlust ärataval juhtudel on ohutum ka suhteliselt laia kanalit lugeda kitsuseks ja tegutseda vastavalt käesolevale eeskirjale.

Juhul kui kitsuses on laevade sõidurežiim kindlaks määratud kohalike eeskirjadega, võivad need ELKV-d täiendada, osaliselt muuta või isegi tühistada. Mõnikord annavad kohalikud eeskirjad teeõiguse kitsusest väljuvatele laevadele või pärivoolu liikuvatele laevadele, lubavad suure süvisega laevadel liikuda kanali keskel või kitsuse sügavamas osas. Viimasel juhul nõuavad eeskirjad harilikult laevadelt spetsiaalsete tulede või märkide kandmist. Ohutu laevaliiklus ei ole võimalik ilma kohalike sõidueeskirjade tundmise ja range täitmiseta.

Laevajuht peab alati meeles pidama, et sõitmine kitsuses on üheks kõige keerukamaks meresõidu liigiks, mille käigus ühe laeva kõige tühisemadki vead manööverdramisel võivad tõsiselt takistada teist laeva ja põhjustada kokkupõrke isegi siis, kui teine laev võtab tarvitusele kõik võimalikud abinõud kokkupõrke vältimiseks.

Mootorlaev «Ocean Coast», mis liikus jõge mööda allavoolu mootorlaeva «Bann-prince» kiiluvees, põrkas kokku sõidueeskirju rikkunud tankeriga «Giano», vaatamata sellele, et võttis tarvitusele kõik abinõud kokkupõrke vältimiseks. Tal lihtsalt puudus aeg ja ruum ohutuks möödumiseks [111].

KITSUSTES SÕIDU ÜLDEESKIRJADEST

Eeskirja 25 rakendamisest

Eeskiri 25 (a) nõuab kõigilt mööda kitsast kanalit (kitsust) sõitvatelt mehaanilisel jõul liikuvatelt laevadelt hoidumist kanali selle ääre poole, kus asub laeva parem parras, kui see on ohutu ja võimalik. Sellega kindlustatakse reeglipäraselt laevade möödumine teineteisest vasakute parrastega.

Viide sellele, et laevad peavad hoiduma oma liikumise suunas kitsuse paremale äärele, kui see on ohutu ja võimalik, tähendab, et eeskiri 25 (a) on absoluutne, s. t. kuulub rakendamisele kõikidel laevasõidujuhtudel kitsustes. Seetõttu mehaanilisel jõul liikuvad laevad, kui sõitmine kitsuse paremal äärel on neile ohtlik või võimatu, võivad hoiduda selle keskele või vasakule äärele.

Seega mehaanilisel jõul liikuvatelt laevadelt on õigus eeskirjast 25 (a) kõrvale kalduda, kui:

- see on vajalik vahetu avariiohu vältimiseks (kokkupõrge ankruseisva laevaga, otsasõit hüdrotehnilistele ehitustele jne.);
- on vajalik pööre, mida ei saa sooritada ilma tsirkulatsiooni käigus kitsuse vasakule poolele üleminekuta;
- sõit kitsuse paremal poolel on laevale ohtlik väikese sügavuse, hoo- vuse jms. olemasolu tõttu.

Kõrvalekaldumisi eeskirjast 25 (a) võivad dikteerida ka kohalikud eeskirjad, mis kohalike tingimuste tõttu näevad ette teistsuguse meresõidu korra.

Näiteks toimub meresõit ühel Bosporuse lõigul vasakut kätt (vasaku parda poolel äärel). Musta mere suunas sõitvad laevad peavad hoiduma Euroopa kalda poole, Marmara mere suunas sõitvad aga Aasia kalda poole.

Mõnedes rajoonides nõuavad kohalikud eeskirjad suure süvisega laevade liikumist kitsuse keskel.

Kuid niipea, kui eeskirjast 25 kõrvale kalduma sundivad eriolukorrad mööduvad või kui laev väljub eeskirja 25 tühistanud või muutnud kohaliku eeskirjade maksvuse piirkonnast, peab ta viivitamatult üle minema kitsuse õigele (paremale) poolele.

Kõigil teistel juhtudel tuleb rangelt hoiduda kitsuse sellele äärele, s. t. veevälja, mille vasakuks piiriks on kitsuse keskjoon, paremaks aga laevast paremal asuv ohutuid sügavusi märkiv joon.

Tuleb meeles pidada, et laeva asumist kokkupõrke momendil kitsuse õigel või vael poolel loetakse asja kohtus või arbitraažis läbivaatamisel tähtsaks teguriks, mille järgi otsustatakse kummagi laeva süü üle.

1. Mootorlaeva «Russ» ja tankeri «Tšaika» kokkupõrkeasja läbivaatamisel tunnistati viimane suuremal määral süüdi, sest ta asus kokkupõrke momendil faarvaatri vael poolel [112].

2. Tankeriga «Simona» kokkupõrganud lootsikaater «Fenton» tunnistati täielikult süüdi, sest kokkupõrge toimus jõe faarvaatri läänepoolisel (kaatrile vael) äärel [113].

3. Kohtuotsuses kitsuses asetleidnud kokkupõrkeasja kohta märgiti: «Mootorlaev «Montrous» liikus oma õigel, faarvaatri teljest lõunas asuval poolel, kus toimus kokkupõrge. Kui mootorlaev «Donnacona-II» oleks samuti liikunud faarvaatri õigel poolel, mida ta oleks ka pidanud tegema, pole kokkupõrget toimunud.»

Seepärast tunnistati «Donnacona-II» kokkupõrkes täielikult süüdi [114].

4. Schelde jõel asetleidnud tankeri «Vanessa» ja mootorlaeva «Diplomat» kokkupõrkeasja arutamisel otsustas kohus, et «tanker asus faarvaatri vael poolel, mis põhjustas olukorra, kus ükskõik kumma laeva väiksemgi kursilt kõrvalekaldumine muutus ohtlikuks, mida ei oleks aga juhtunud, kui tanker oleks liikunud õigel poolel.» Seepärast tunnistati tanker kokkupõrkes täielikult süüdi [115].

Kitsuse õigel poolel liikuv laev on kohustatud, kuivõrd seda võimaldavad asjaolud, ükskõik millise laeva, kaasa arvatud vael poolel vastu-tuleva ja seega eeskirja 25 (a) rikkunud laeva suhtes täitma ELKV ja hea merepraktika nõudeid.

On olnud juhte, kus laevajuhid on kokkupõrke vältimiseks kas või laeva madalikule juhtinud või teisi energilisi abinõusid tarvitusele võtnud. Kokkupõrkeasja kohtus või arbitraažis arutamisel olid nad paremas seisukorras, kui laevad, mis manööverdasid valesti või ei võtnud üldse midagi nimetamisväärset ette.

Kui sellised äärmised abinõud olid peale sunnitud teise laeva eksliku tegevuse tõttu, siis on esimese laeva omanikul õigus teise laeva omaniku käest saada hüvitust avarii tagajärjel tekkinud kahju eest.

Kitsuse õigel poolel sõitnud laev avastas oma teel praamiga puksiiri, mis sooritas pööret kitsuse vaele poolele. Pöörates tsirkuleerivast praamist kõrvale, sattus laev madalikule. Vastutus madalikule sattunud laeva vigastuste eest pandi täielikult puksiiri valdajale [116].

Kitsusesse sisenemisest

Kitsusesse sisenemisel tuleb hoolikalt tutvuda seal valitseva olukorraga. Eelkõige tuleb võimaluse piires välja selgitada kitsuse laius, hoovuse tugevus ja teised hüdrooloogilised andmed, samuti sinna sisenevate ja sealt väljuvate laevade arv, mõõtmed ja liikumiskiirused.

Kitsusesse sisenevatel laevadel ei ole õigust ilma erilise põhjuseta takistada seal liikuvate, eriti aga sealt väljuvate laevade manööverdamist.

Eriti keerukas on kitsusesse sisenemine halva nähtavuse korral. Sel juhul võib iga hooletus laeva juhtimisel põhjustada valele poolele sattumist ja luua kokkupõrkeohtu.

Sellist hooletust näitas üles tankeri «Tšaika» juhtkond sõidul Nahhodka sadamast Vladivostoki sadamasse. Sõidul paksus udus ei määratud poolteise tunni jooksul korraldagi laeva asukohta, olgugi et seda oleks võinud radariga teha, ning laeva juhti silma järgi. Teadmata oma asukohta ning pöörates pimesi sadamasse, läks tanker faarvaatri õigelt poolelt (paremalt) valele (vasakule), mis oligi üheks peamiseks tankeri «Tšaika» ja vastutuleva mootorlaeva kokkupõrke põhjuseks [117].

Kitsustes sõitmisest

Nagu näitab kohtu- ja arbitraažipraktika, toimub enamus kitsustes asetleidvatest kokkupõrgetest sellepärast, et laevajuhid ei oska eeskirja 25 seostada teiste manööverdamise eeskirjadega.

Kui kitsuses lähenevad kaks vastutulevat laeva, siis kehtib alati eeskiri 25, olenemata faarvaatri laiusest ja käänulisusest ning laevade vastastikuse asetuse muutumisest, mida põhjustab kitsuse käänulisus. Näiteks võivad kaks käänulises kitsuses sõitvat laeva lähenemise käigus erinevatel kursidel liikuda teineteisele otse või peaaegu otse vastu (eeskirjale 18 vastav laevade asetus) või ristuvatel kursidel (eeskirja 19 situatsioon). Kuid mitte ükski kitsuses omal paremal poolel (vastavalt eeskirjale 25) liikuv laev ei ole eelistatud olukorras, nagu näiteks eeskirjas 19 kirjeldataud laevade asetuse korral, mis antud juhul ei kehti. Teiste sõnadega, isegi siis kui laevade vastastikune asetus ja nendevahelised kaugused on samasugused, ei tohi samastada avamerel ja kitsustes tekkivaid situatsioone.

Niipea kui laev lahkub oma paremalt poolelt (näiteks liikumisel kitsuse vasakul poolel asetsevale sildumiskohale), on ta kohustatud täitma kõiki ELKV manööverdamise eeskirju ja eeskiri 25 tema kohta enam ei kehti. Samal ajal teistele, oma paremal poolel liikuvatele laevadele jääb see eeskiri jõusse, mida kitsust ületaval laeval tuleb arvestada.

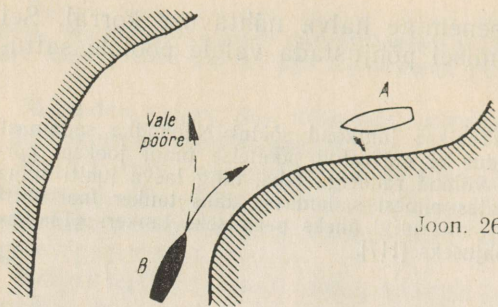
Laeva liikumist kitsuse õigel poolel tuleb süstemaatiliselt kontrollida kõigi võimalike moodustega (navigatsiooniliste orientiiride jälgimisega, sugavuse loodimisega jne.), kuna laeva üleminekuga valele poolele kaasneb alati kokkupõrkeoht.

Udus jõge mööda liikunud aurulaev «Minster» möödus faarvaatri kõige kitsamas kohas umbes 1/4 miili kaugusel (radari järgi) poist, jättes selle endast paremale. Oli ilmne, et laev oli kandunud kitsuse valele poolele. Sellest hoolimata ei võtnud «Minsteri» juhid tarvitusele mingeid abinõusid laeva tagasitoomiseks oma õigele poolele, mis oli olulisel määral kokkupõrke põhjustajaks. «Minster» tunnistati kokkupõrkes süüdi 60% ulatuses [118].

Jõge mööda liikunud mootorlaeva «Aletta» ja omal paremal poolel sõitnud tankeri «Alice» kokkupõrkes tunnistati esimene süüdi selles, et jätnud arvestamata tõusuhoo- vuse mõju, oli ta kandunud kitsuse valele poolele, mistõttu toimus kokkupõrge [119].

Uduga kitsuses mehaanilisel jõul liikuv laev peab olema alati valmis oma õigel poolel kohtumisteks ankrusseisvate, aga ka vael poolel vastu- tulevate laevadega, mis võivad sinna sattuda oma asukoha puuduliku kontrolli tõttu.

Juhul kui laeva õigel poolel hoidmist takistavad ankrusseisvad laevad või mõned muud objektid, siis peab ta hoidma paremale poole niivõrd, kui võrd seda võimaldavad asjaolud. Kui see on võimatu, soovitatakse kuni sõidutingimuste edaspidise paranemiseni jääda ankrusse. Selle soovitusel täitmata jätmine toob endaga sageli kaasa raskeid tagajärgi.



Joon. 26

Iseloomulikuks näiteks võib olla Koola lahe lõunaosas paksus udus asetleidnud tankeri «Metan» kokkupõrge aurulaevaga «Valhal». «Metan», möödudes Mišukovi neemest, nägi oma radaris suurt gruppi Rosta asula reidil ankrus seisvaid, tema teed takistavaid laevu. Tankeri kapten, selle asemel et seisma jääda kuni olukorra selgitamiseni, otsustas jätta need laevad paremale ja sõitis kitsuse vasakule, vaele poolele, kus oma õigel poolel liikus mootorlaev «Valhal».

Kokkupõrkeasja läbivaatamisel märgiti, et tankeril oleks tulnud liikuda ilma Koola lahe vasakule (idapoolsele) poolele väljumata. Sellise võimaluse puudumisel oleks tulnud jääda kuni nähtavuse paranemiseni ankrusse [120].

Ka selge ilmaga võib juhtuda, et laev *A* liigub (joonis 26) ühel või teisel põhjusel kitsuse vaele poolel. Temale õigel paremal poolel vastutulev laev *B* ei tohi muuta oma kurssi vasakule, arvestusega mööduda paremate parrastega. Selline manööver lõpeb tavaliselt kokkupõrkega, sest vaele poolel liikuv laev teeb harilikult katset (vahel hilinenult) minna kitsuse õigele poolele. Taolises olukorras tuleb laeval *B* vähendada kiirust (stopata masinad või anda tagasikäik), oodates, et laev *A* läheb kitsuse õigele poolele, ning jälgides samal ajal tähelepanelikult tema tegevust ja signaale. Kui võib oletada, et see laev õigeaegselt ei lahku vaelelt poolelt, tuleb anda laevale *A* õigele poolele ülemineku meeldetuletamiseks eeskirjas 28 (b) ettenähtud signaal (. . . .). Kui laev *A*, pööramata tähelepanu antud signaalile (. . . .), jätkab liikumist vaele poolel, tuleb laeval *B* võtta tarvitusele kõik abinõud oma liikumise aeglustamiseks (olenevalt olukorrast vähendada kiirust, stopata masinad, anda täiskäik tagasi või, kui on vaja ja võimalik, lasta sisse ankur).

Olukord võib nõuda ka mõnda muud manöövrit kokkupõrke vältimiseks.

Kõigi kursimuutustega, isegi kui need on tingitud faarvaatri käänakutest, peavad kaasnema vastavad helisignaalid (eeskiri 28), kui see on vajalik ohutuks möödumiseks teistest laevadest.¹

Kitsuse ületamisest

Kitsuse ületamine halva nähtavusega on äärmiselt ohtlik manööver ja selle sooritamisel tuleb jälgida erilisi ettevaatusabinõusid.

Kitsust ületada sooviv laev peab planeerima oma manöövri ajalisel ja ruumiliselt nii, et mitte segada teisi, eeskirja 25 kohaselt omal paremal poolel liikuvaid laevu.

Kitsuse ületamisel peavad ankrud klaarid olema viivitamatuks sisse-laskmiseks, mis vajaduse korral aitab laeva peatada ning kokkupõrget vältida.

¹ Kahe lühikese vile andmine enne faarvaatri käänust tingitud pööret vasakule, võib kergesti viia segadusse vastutuleva laeva juhtkonna, kellele jääb arusaamatuks, kumma pardaga mööduda vastutulevast, signaali andnud laevast. — *Toim.*

Briti ettevaatlikud peavad olema piiratud juhitavusega laevad, mis peavad valima manöövriks sellise aja ja koha, et teised laevad ei segaks selle sooritamist.

Iga kitsust ületav laev peab lähenemisviisi hindamisel ja möödumiseks vajaliku ELKV eeskirja valikul arvesse võtma kitsuse iseärasusi ja laevade algse vastastikuse asetuse järgi määratud vastutuleva laeva tõe- näolist kurssi ning manöövri koha valikul veel tuult ja hoovust.

Nende soovitude ignoreerimine võib viia kokkupõrkeni.

Puksiir viie praamiga slepsis püüdis ületada Helli kanalit eriti tugeva vooluga lõigus. Kanali ületamiseks ebaõige koha valiku tagajärjel kaotas puksiir juhitavuse ja põrkas kokku tankeriga. Kohus tunnistas puksiiri kokkupõrkes täielikult süüdi [121].

Kiirusest kitsuses sõidul

Kiirus kitsuses sõidul, eriti aga madala vee korral, ei tohi olla suur.

Suure kiirusega liikuv laev võib tekitada tugeva lainetuse, mis järsult halvendab nii laeva enda kui ka vastutulevate laevade juhitavust, võib katki rebida sadamasildade ääres seisvate laevade kinnitusotsad või põhjustada muid avariisid.

1. Kieli kanalis liiga suure kiirusega liikunud aurulaev «Isaac Carter» tekitas tugeva lainetuse, mis halvendas kahe vastutuleva laeva juhitavust. See oligi nende kokkupõrke oluliseks põhjuseks [122].

2. Tanker «Lion Greak», liikudes jõge mööda 15,8-sõlmelise kiirusega, möödus pargasega slepsis puksiirist «Comanche» lähemalt kui 500 jalga. Tankeri poolt tekitatud tugeva lainetuse tagajärjel katkes sleetou. Selle tulemusena paiskus pargas vastu silda ning puksiir vastu sadamakaid. Tanker tunnistati avariis täielikult süüdi, sest ta sõitis kitsuses lubamatult suure kiirusega ning ligines liialt puksiirile [123].

Suur kiirus soodustab laevade ligi-imendumist, põhjustades seega kokkupõrkeid.

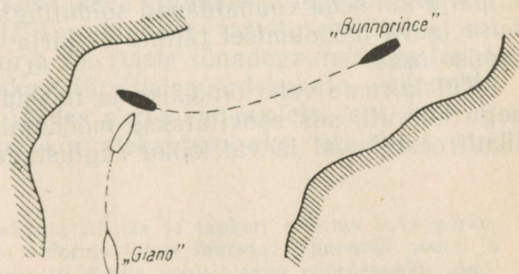
Suure kiirusega sooritatud pööretel võib laev väljuda vaele (vasakule) poolele, mis tiheda liiklusega kitsustes võib viia kokkupõrkeni.

Nii näiteks Tyne'i jõge mööda sõitnud mootorlaev «Arabet» sooritas pöörde liiga suure kiirusega ja väljus laarvaatri põhjapoolsele (vaele) poolele, kus ta põrkas kokku aurulaevaga «Cyprian Coast», mis selle kokkupõrke tagajärjel hukkus. Vastutus kokkupõrke eest langes täielikult «Arabetile» [124].

Käänulise kitsuse läbimisel peab alati arvestama vastutulevate laevade ootamatu ilmumisega ja hoiduma liikumisest suure kiirusega. See on eriti tähtis, kui kokkupõrke vältimiseks on vaja laeva peatada.

Nii näiteks ei suutnud jõge mööda täie kiirusega liikunud laev «Bunnprince» (joonis 27) ära hoida kokkupõrget ootamatult pöörde rajoonis avastatud tankeriga «Giano», mis oli väljunud kitsuse vaele poolele [125].

Joon. 27



Kuid ka liiga väike kiirus ei ole vähem ohtlik kitsuses, kus harilikult esinevad küllaltki tugevad hoovused.

Aurulaeva «Prospector» ja Thames'i jõel ankrus seisnud aurulaeva «Santa Helena» kokkupõrkeasja läbivaatamisel tunnistati «Prospector» süüdi selles, et liikudes liiga väikese kiirusega kandus tuule ja hoovuse toimel «Santa Helena» ankrupaigale, mille tagajärjel toimus kokkupõrge. Vastutus kokkupõrke eest langes täielikult aurulaevale «Prospector» [126].

2. Aurulaev «Marinegra», lähenedes jõe järsule käänakule, vähendas liialt käiku. See liigne ettevaatlikkus laeva manööverdamisomadusi arvestamata põhjustas tema juhitavuse tunduva halvenemise: laev ei suutnud pööret õigeaegselt teostada ja väljus kitsuse vasakule poolele. Selle tagajärjel pörkas «Marinegra» kokku vastutuleva «Akankaguaga», mis liikus (omapoolsel) paremal kanalipoolel [127].

Meresõidus esinevad olukorrad ja tingimused on niivõrd mitmekesised, et on võimatu kitsuste jaoks määrata mingeid kindlaid kiiruse piire. Praktikas on välja töötatud nende kiiruste küllaltki kindlad alused.

Praktiliselt peab laeva kiirus kitsuses olema selline, et laev oleks kindlalt juhitav, ning teiselt poolt, et laev ei tekitaks lainetust, mis oleks ohtlik vastutulevatele ja sildade äärde haalatud laevadele ja et ta suudaks vajaduse korral õigeaegselt peatuda. On täiesti arusaadav, et erinevatele laevatüüpidele ja erinevates sõidutingimustes ei saa kiirus olla ühesugune.

Harilikult dikteerivad kohalikud sõidueeskirjad, lähtudes rajooni isearasustest, kiiruse normid sõidul kitsustes, kus need eeskirjad kehtivad, ning samuti teineteise kiiluvees liikuvate laevade minimaalse vahemaa. (Näiteks Suessi kanalis 7½ sõlme, Manchesteri kanalis 6, välja arvatud sadamakapteni eriload, Thames'i jõel 5—6 või 8, olenevalt jõe lõigust; paljud kohalikud eeskirjad nõuavad kõige väiksemat käiku kogu kanali või jõe ulatuses, mis on vastavate märkidega tähistatud.)

Õeldu ei tähenda, et laev ei või kiirust vähendada alla kohalike eeskirjadega nõutud määrade, kui seda tingib olukord.

Möödasõidust kitsuses

Laevade manööverdamine möödasõidul kitsuses määratakse eeskirjadega 21, 24 ja 25.

Möödasõitev laev kannab täielikku vastutust möödumise ohutuse eest ning on vajaduse korral kohustatud eemale hoidma eesliikuvat laeva teelt, s. o. planeerima oma manöövri selliselt, et eesliikuvat laeva mitte mingil viisil segada.

Teisest laevast möödasõitu kavatsev laev peab manööverdamisel hoolikalt arvestama kohalike tingimusi. Möödasõidust käänakutel tuleb igati hoiduda. Möödasõit on eriti ohtlik, kui käänak pöördub laeva liikumise suunas vasakule.

Juhindudes eeskirjast 25, peab kitsuse käänakuid läbiv laev, millest möödutakse, liikuma omal paremal poolel. Ühtlasi peab eesliikuv laev, niipalju kui seda võimaldavad sõidutingimused (eriti faarvaatri käänakud), teise laeva möödumisel täitma eeskirja 21 nõudeid kursi ja kiiruse säilitamise osas.

Kui kiiruste vahe on väike ja mööduv laev sõidab eesliikuvaga pikka aega kõrvuti, siis soovitatakse möödumismanöövri kiirendamiseks erandlikult eesliikuvale laeval käiku aeglustada.

Kitsuse käänakute läbimisest

a) Kitsuse käänakule lähenevate laevade helisignaalist

Vastavalt eeskirjale 25 (b) on iga mehaanilisel jõul liikuv laev kitsuse käänakule lähenedes kohustatud andma sellest poole miili kaugusel hoiatussignaali ühe pika vilega, millele iga teisel pool käänakut asuv ja signaali kuulnud laev on kohustatud vastama samaga, vaatamata sellele, kui kaugel käänakust ta signaali kuulmise momendil on. Nimetatud signaali antakse ainult sellises kanalis, kus teiselt poolt käänakule lähenevat laeva pole võimalik näha.

Antud juhul ei tähenda vile, et selle andnud laev sooritab mingit manöövrit. Selle signaali ülesandeks on hoiatada käänakule vastassuunast lähenevat laeva, et samale käänakule läheneb ka signaali andnud laev.

Juhul kui hoiatavat helisignaali andnud laev kuuleb sama signaali suhteliselt pika aja pärast, tuleb oletada, et see ei ole vastuseks antud signaal (käänaku taga asuv vastutulev laev ei kuulnud esimese laeva vilet). Sellisel juhul peab signaali esimesena andnud laev seda kordama. Kitsuse iga käänak tuleb läbida tähelepanu ja ettevaatusega, vaatamata sellele, kas on kuuldud vastutuleva laeva vilet või mitte, kuna signaali puudumine ei tähenda mingil määral, et pöörde taga ei ole vastutulevat laeva.

Peale võimaluse, et mehaanilisel jõul liikuv laev unustas signaali andmata, võib oletada, et teiselt poolt käänakut läheneb purjelaev, millelt ei nõuta selle signaali andmist ega ka sellele vastamist.

Merekanalites, s. o. läbi madalaveeliste akvatooriumide kaevatud kanalites (Ždanovi, Azovstalli, Krasnovodski jt. ligipääsuteedel) ei nõuta faarvaatri käänakule lähenemisel sellise signaali andmist, kuna nendel juhtudel kaldad ei varja vastassuunas sõitvaid laevu teineteise eest.

b) Pöörete sooritamisel kitsustes

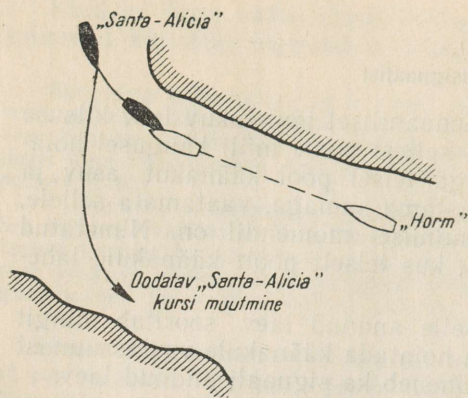
Vastavalt eeskirjale 25 on kitsuse paremal poolel liikuv laev alati kohustatud sooritama kitsuse käänakust tingitud pöörde, jäädes oma paremale poolele. Igasugune laeva väljumine pöördel faarvaatri vaele poolele (kui selleks ei ole erilist vajadust), kasvõi ainult tsirkulatsiooni käigus, on eeskirja 25 rikkumine ja võib põhjustada kokkupõrke.

Nii näiteks tunnistati laev süüdi selles, et sooritades jõel pööret väljus kitsuse vaele poolele, kus põrkas kokku teise, oma paremal poolel liikunud laevaga [128].

Erilist tähelepanu väärib juhtum, kus kaks vastutulevat laeva lähenevad pöördekohale üheaegselt või peaaegu üheaegselt.

Selline kitsuses sõitmisel täiesti võimalik olukord nõuab, et kumbki laev hoiduks pööret sooritades rangelt faarvaatri õigele poolele. Seejuures peab kumbki laev hoolikalt jälgima teise laeva signaale ja tegevust, et olla valmis kokkupõrke vältimiseks vajalike abinõude tarvituselevõtuks, kui selgub, et vastutulev laev rikub eeskirja 25. Teiste sõnadega, mõlema laeva üheaegsel lähenemisel kitsuse käänakust tingitud pöördekohale, on kumbki laev kohustatud sooritama pöörde, jäädes paremale poolele seni, kuni ei teki vajadust käesolevast eeskirjast kõrvalekaldumiseks vastavalt eeskirjale 27.

Solenti väinas asetleidnud aurulaeva «Santa Alicia» ja tankeri «Horm» kokkupõrkeasja läbivaatamisel märkis kohus, et kuna «Horm» liikus faarvaatri paremal poolel ja ootas, et vastutulev laev läheb samuti faarvaatri õigele poolele ning pöördepunkti jõud-



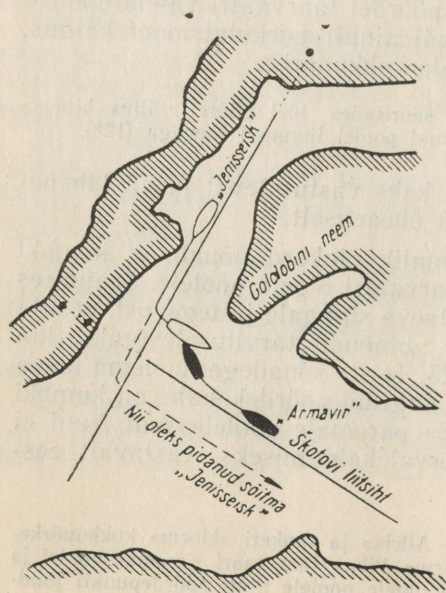
Joon. 28

misel muudab kurssi paremale, ei olnud ta kohustatud täiendavalt tegutsema kokkupõrke vältimiseks varem, kui «Santa Alicia» sooritas antud juhul väärä pöörde vasakule (joonis 28) [129].

Sellisel võib tegutseda ainult juhul, kui navigatsiooniline olukord ei tee takistusi taoliseks teineteisest möödumiseks. Keerulises olukorras (navigatsioonilised ohud, teiste laevade lähedus jne.) möödumisel ei tunnistata passiivset sündmuste edasise käigu äraootamist mitte kunagi õigeks.

Kui kaks laeva lähenevad vastassuundadest üheaegselt või peaaegu üheaegselt pöördepaigale, kusjuures kumbki neist liigub kitsuse paremal poolel, siis ei ole kumbki neist eelistatud olukorras, nagu näiteks eeskirja 19 täitmisel, mis käesoleval juhul ei kehti.

Ida-Bosporuse väinas (Jaapani meri) liikunud «Jenisseiski» kapten avastas pöördekohale lähenedes vastutuleva laeva tuled. Eeskirja 25 mitte arvestades eeldas kapten ekslikult, et kuivõrd laevad liiguvad ristuvate kurssidega ja tema näeb vastutulevat laeva vasakult, on viimane kohustatud talle teed andma. Edasi, nähes, et laev teed ei anna, otsustas «Jenisseisk» ekslikult, et on aeg rakendada eeskirja 27 (joonis 29). Otsustanud mööduda vastutulevast laevast parema pardaga, väljus «Jenisseisk» faarvaatri valele poolele ja põrkas kokku seal õigel poolel liikunud aurulaevaga «Arma-
vir» [130].



Joon. 29

Sõites kitsuses mööda liitsihti, tuleb pöördeid sooritada erilise hoolikusega, kuna iga vääralt sooritatud pööre võib põhjustada laeva ülemineku kitsuse vaele poolele. Vastutuleva laeva läheduses on õigem vähendada käiku ja lasta see laev juba enne pööret mööda.

Arhangelski sadamast väljumisel asetleidnud ekspeditsioonilaeva «Professor Mesjatsev» ja mootorlaeva «Margit» kokkupõrkeasja läbivaatamisel tuvastati järgmised avariipõhjused.

1. Lapominski liitsihi vasakul poolel liikunud ja hilinenult Perekhodnõi liitsihile pöördunud «Margit» väljus faarvaatri vasakule (vaele) poolele;

2. Perekhodnõi liitsihil liikunud ja ees vastutulevat laeva («Margitit») näinud ekspeditsioonilaev «Professor Mesjatsev» ei hoidunud Lapominski liitsihile pöörates küllaldaselt paremale ega suundunud jõe paremale poolele.

Mõlemad laevad rikkusid ELKV 25. eeskirja ja nad tunnistati kokkupõrkes võrdselt süüdi [131].

Hea merepraktika soovitab kitsuse käänakule lähenemisel:

— tugevdada vaatlust;

— hoida masin valmis režiimi muutmiseks kogu võimsusega, sobiva sügavuse puhul hoida ankrud klaarid;

— vähendada kiirust niivõrd, et säiliks küllaldane juhitavus;

— hoiduda niipalju kui võimalik kitsuse paremale poolele.

Seejuures ei tohi unustada eeskirjas 25 (b) nõutud helisignaali andmist, et vastutulevatele laevadele märku anda oma lähenemisest kitsuse käänakule.

Vaatamata nimetatud nõuete endastmõistetavusele, neid sageli ei täideta.

1. Hersoni sadamasse suubuva laevatatava kanali jõepoolsel lõigul asetleidnud aurulaeva «Benha» ja iseliikuva praami S-205 kokkupõrkeasja läbivaatamisel tehti kindlaks, et ei aurulaev ega praam ei vähendanud kitsuse käänakule lähenedes käiku, ei vahetanud vastastikku käesolevas eeskirjas nõutud helisignaali ning samuti ei hoidunud faarvaatri õigele poolele. Hoolimatu suhtumine eeskirja ja merepraktika elementaarsestesse nõuetesse põhjustas kokkupõrke. Nimetatud asjaolud võeti aluseks otsuse tegemisel, millele vastavalt mõlemad laevad tunnistati kokkupõrkes võrdselt süüdi [132].

2. Aurulaev «Shendler» sõitis 10-sõlmelise kiirusega mööda kitsast jõe vastuvoolu. Samal ajal liikus talle täiskäiguga vastu mootorlaev «Merchant Prince». Saarega eraldatud laevad nägid teineteist alles siis, kui nende vahemaa oli vähem kui 1 miil.

Avastanud vastutuleva laeva, vähendas «Merchant Prince» oma käigu minimaalseni, «Shendler» aga jätkas liikumist endise kiirusega. Mõlemad laevad nägid täielikult teineteist alles 0,5 miili kaugusel, kusjuures aurulaev asus sel momendil kanali keskel, mootorlaev aga temale vael kanalipoolel. Laevade katsel minna õigele kanalipoolele toimus kokkupõrge.

Kohus leidis, et jõekääru läbinud aurulaev liikus täiskäiguga keset kanalit (aga mitte selle paremal poolel). Samal ajal aurulaev, hoides kurssi kanali sissekäigule, «lõikas nurka», liikudes kitsuse vael (vasakul) poolel.

Kohus otsustas: aurulaeva süü seisnes selles, et ta ei liikunud paremal poolel ja ei stopanud masinaid mootorlaeva avastamise momendil. Mootorlaeva süüdistati selles, et ta samuti ei liikunud paremal poolel ning avastanud vastutuleva aurulaeva ei stopanud masinaid.

Lähtudes üleastumiste iseloomust otsustas kohus, et mõlemad laevad on kokkupõrkes võrdselt süüdi [133].

VÄIKESED MEHAANILISEL JÕUL LIIKUVAD LAEVAD EI TOHI SEGADA SUURETONNAAZILISTE LAEVADE LIIKUMIST

Eeskiri 25 (c) keelab väikestel mehaanilisel jõul liikuvatel laevadel pikkusega alla 19,80 m (65 jala), kui nende kohta ei kehti ELKV 4. eeskiri, takistada laevade liikumist, mis oma süvise tõttu on võimelised liikuma ainult kitsuse kindlates, väljaspool nende paremat poolt asuvates rajoonides.

Punkti (c) lülitamine eeskirja on seletatav sellega, et praktikas on palju juhtumeid, kus suure süvisega laevade poolt eeskirja 25 täpne täitmine sõidul kitsuses on pannud neid äärmiselt raskesse olukorda või on see osutunud üldse võimatuks ilma madalikule (kanali kaldale) sattumise riisikota. Samal ajal oli alla 19,80 m pikkusel mehaanilisel jõul liikuvale laeval täiesti võimalik kitsuses liikuva suure süvisega laeva teelt ära minna, kas siis ajutise pööramisega kanali valele poolele või isegi kanali faarvaatrist väljumisega.

Loomulikult ei saa selline suure süvisega laeva teelt õigeaegselt ära minemata jätnud väike laev enda õigustamiseks väita, et ta polnud teadlik, kas teine laev saab või ei saa liikuda omal paremal poolel, samuti seda, et pimedal ajal on raske otsustada laeva mõõtmete ja süvise üle. Seetõttu peab väikese süvisega laev olema kitsuses alati valmis eeskirja 25 punkti (c) täitmiseks, arvestades, et kõikidel selgusetutel juhtudel tuleb tal vastutuleva laeva teelt ära minna.

Suuretonnaažilised laevad, millel ei ole võimalik liikuda kitsuse paremal poolel, on kohustatud võimalikult selgelt vastutulevatele laevadele märku andma, et nad ei saa täita eeskirja 25, kasutades selleks kohalike eeskirjadega kehtestatud spetsiaalseid signaale, vastavaid rahvusvahelisi signaale või tähelepanusignaale (eeskiri 12).

EESKIRJA 25 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Siia kuuluvad:

- sõitmine kitsuse vael poolel ilma erilise põhjusega;
- sõitmine kitsuses liiga suure kiirusega, tekitades lainetust, mis võib sadamasildade ääres seisvad laevad kinnitusotstelt lahti rebida, põhjustada kokkupõrke ligi-imendumise tagajärjel jne.;
- sõitmine kitsuses liiga väikese kiirusega, mis halvendab laeva juhitavust ja soodustab selle kandumist valele poolele lainete, tuule ja hoovuste mõjul;
- kitsuse käänakule lähenemine ilma eeskirjas 25 (b) nõutud signaali andmiseta või mitteõigeaegne vastamine sellisele signaalile;
- sõitmine ilma vastutulevale laevale märku andmata kitsuse paremal poolel liikumise võimatusest kohalike eeskirjadega kehtestatud spetsiaalsete tulede ja signaalide ülestõstmise, Rahvusvahelise signaallippude koodi vastavate signaalide või tähelepanusignaalide (eeskiri 12) jm. vahendusel.

EESKIRI 26

Kõik käigusolevad laevad, mis ei püüa kala, välja arvatud laevad, mille kohta käib eeskiri 4, peavad andma teed kala püüdvatele laevadele. See eeskiri ei anna ühelegi kala püüdvale laevale õigust tõkestada faarvaatrit, mida kasutavad peale kalalaevade ka teised laevad.

EELMÄRKMEID

Käesolev eeskiri kohustab kõiki laevu, peale nende, mille kohta kehtib eeskiri 4, kala püüdvate laevadega kohtumisel andma neile teed ning keelab kala püüdvatel laevadel takistada teiste laevade sõitmist faarvaatritel sinna oma püüniste paigutamiseks.

Eeskiri 26 ei määra kala püüdvate laevade teeandmise korda ja vastas-

tikuseid kohustusi. Need määratakse eri kokkulepetega ja kompetentsete organite poolt antavate instruksioonidega.

Eeskiri 26 ei näe ka ette konkreetset manööverdamise viisi kala püüdvatele laevadele teeandmisel, seepärast on kala püüdvatele laevadele teed andma kohustatud laeval õigus valida teeandmismanööver, rakendades eeskirju 22 ja 23. Samal ajal nõuab hea merepraktika, et kala püüdvad laevad võimalust mööda kergendaksid teistele laevadele neile ja nende püünistele ohutut teeandmist, näiteks näidates prožektoriga valgust väljalastud püüniste suunas.

LAEVAD, MILLE KOHTA EI KÄI EESKIRI 4, ON KOHUSTATUD KALA PÜÜDVATELE LAEVADELE TEED ANDMA

Eeskiri 26 nõuab kõikidelt käigusolevatelt laevadelt, peale nende, mis on täielikult või osaliselt juhtimisvõimetud (eeskiri 4), et need annaksid teed kala püüdvatele laevadele, millel eeskirja kohaselt on õigus vabalt manööverdada.

Järelikult peab mistahes juhitud mehaanilisel jõul liikuv või purjelaev, olenemata laevade vastastikusest asendist, lähenemisviisist, laevade suuruste suhtest ja navigatsioonilistest tingimustest, andma kala püüdvatele laevadele teed.

Nõue on tingitud sellest, et kala püüdev laev, võrreldes kõikide teistega, välja arvatud laevad, mis ei saa teed anda, on halvemini juhitud ja piiratud manööverdamisvõimega, kui ka sellest, et sõitmine kala püüdvate laevade vahetus läheduses on seotud riskiga sattuda kruviga püünistesse, vigastada kruvi, rooli või püüniseid.

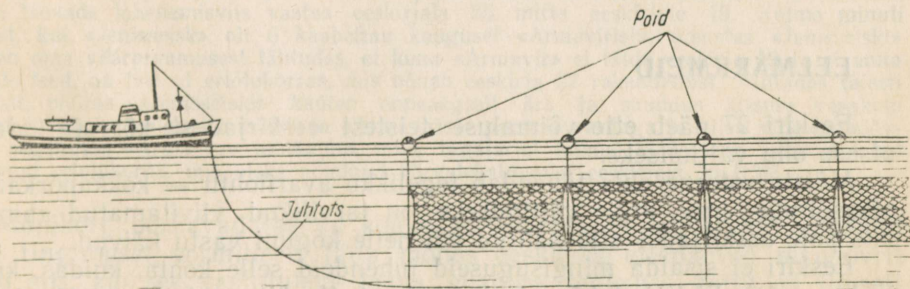
Eespool öeldust on näha, et kalalaevale teed anda tähendab sellest ja selle püünistest küllaldaselt kauguses ümber sõita, valides selleks konkreetsest olukorrast tingitud manöövri.

Selleks et kala püüdvast laevast ohutult mööduda, tuleb laevajuhil:

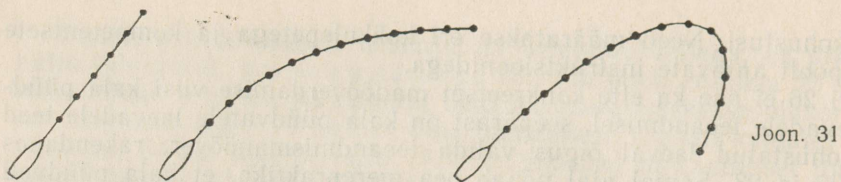
- kalapüügilaev tema eraldusmärkide järgi õigeaegselt ära tunda;
- kindlaks teha, kas kokkupõrge või ohtlik lähenemine väljalastud püünistele on tõenäoline;
- arvestada sõidu navigatsioonilisi tingimusi (hoovust, navigatsioonilisi takistusi jne.);

nende andmete analüüsi alusel välja valida möödumismanööver, arvestades püüniste tõenäolist asetust ja pidades meeles, et mõningad neist, nagu näiteks triivribid (joonis 30), võivad ulatuda kuni kolme ja rohkemgi miili kaugusele neid väljapannud laevast.

Sattudes kalalaevade grupile, on soovitatav sellest ohutus kauguses mööduda. Kui aga on hädavajalik kalalaevade vahelt läbi sõita, tuleb eelkõige vähendada kiirust ja jälgida tähelepanelikult püüniste asetust.



Joon. 30



Triivribidel triivivatest laevadest möödumisel tuleb olla eriti ettevaatlik. Kui avastatakse võrgupoid ees kursil, tuleb ümber poide sõita; kui püüniseid märgatakse liiga hilja, tuleb neist kahe naaberpoi vahelt stopatud masinatega (inertsiga) üle sõita.

Triivribide asetus võib triivimise käigus muutuda (joonis 31).

Üksteisest küllalt kaugel asuvate kalalaevade vahelt läbisõitmisel on soovitatav mööduda igast laevast ja tema püünistest eraldi.

KALA PÜÜDVATEL LAEVADEL ON KEELATUD LAEVALIIKLUSE TAKISTAMINE FAARVAATRITEL

Eeskiri 26 keelab kõikidel laevadel kala püüda faarvaatritel, kus see võib takistada normaalset laevasõitu.

Sõidurajoonid, kus mingil põhjusel on kalapüük keelatud, märgitakse ära merekaartidel, lootsiraamatutes ja kohalikes meresõidueeskirjades ning avaldatakse teadaannetes meremeestele.

Kuid isegi otseste juhendite puudumine kalapüügi keelamise kohta merekaartidel, lootsiraamatutes või muudes kalapüügirežiimi määravates dokumentides, ei anna kalalaevadele õigust oma püüniseid intensiivse laevaliikluse rajoonides välja panna.

EESKIRJA 26 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Käesolevat eeskirja rikutakse kõige sagedamini sellega, et kala püüdvast laevast möödutakse liiga lähedalt.

EESKIRI 27

Käesolevate eeskirjade tõlgendamisel ja rakendamisel tuleb osutada vajalikku tähelepanu iga liiki meresõidu- ja kokkupõrkeohtudele ning kõikidele eriolukordadele, selle hulgas ka ujuvvahendi enda puudustele, pidades silmas, et see kõik võib esile kutsuda vajaduse kõrvale kalduda ülaltähendatud eeskirjadest, et vältida otsest ohtu.

EELMÄRKMEID

Eeskiri 27 näeb ette võimaluse teistest eeskirjadest kõrvale kalduda otsese ohu vältimiseks.

Mõiste «otsene oht» tähendab tegelikku avariiohtu — kokkupõrkamist, otsasõitmist jms., mille vältimiseks on tarvilikud viivitamatud abinõud, mis pole eeskirjades ette nähtud või neile koguni vastu käivad.

Eeskiri ei sisalda mingisuguseid juhendeid selle kohta, kuidas, kunas ja kus tuleb ELKV-st kõrvale kalduda. Selle üle peab otsustama laeva-juht, toetudes olukorra õigele hinnangule ja merepraktika soovitudele.

ERIOLUKORDADEST

Mõiste «eriolukord» tähendab niisugust olukorda, kus ELKV nõuete täpne täitmine ei kindlusta vastutulevatest laevadest ohutut möödumist.

Eriolukordi pole eeskirjades ette nähtud, s. o. kui meresõidu tingimused takistavad teiste eeskirjade täitmist. Näiteks laeva kohta, mis kai ääres manööverdab, sõidab tagasikäiguga, väljub dokist, mitme üksteisest mööduva laeva kohta jne. Niisuguseid laevu ei saa käsitleda laevadena, mis on võimelised täitma ELKV-d, välja arvatud tulede ja märkide kandmine ning helisignaalide andmine.

Selgituseks olgu järgmised näited.

1. Aurulaev «Kanin», sõites Arhangelski sadamakai äärde ja nähes tagasikäiguga sadamabasseinist väljuvat aurulaeva «Kija», selle asemel et peatuda ja lasta «Kijal» basseinist välja sõita, jätkas liikumist basseini sissekäigu poole, lähenedes «Kijale» ja nõudis signaaliga sellelt teed. Aurulaeva «Kanin» juhtkonna niisugune ebaõige tegutsemine viis kokkupõrkeni [134].

2. Sadamabasseinist väljunud auriku «Ceroki» kokkupõrkeasjas aurulaeva «Sorrel» slespis oleva praamiga «Utoh» märkis kohus, et «...dokist väljuv laev on jõel sõitva pukseeriva laeva suhtes eriolukorras. Seetõttu ei kuulu eeskiri 19 rakendamisele dokist väljuva ja möödasõitva laeva suhtes» [135].

Eriolukord võib tekkida ka siis, kui teedandev laev rikub ELKV-d.

Eriolukord võib tekkida väga mitmesugustel juhtudel ja kõiki neid loetleda on võimatu; laevajuhid peavad sellepärast iga konkreetse juhu iseärasusi arvesse võtma.

Kui üks laev satub eriolukorda, peab vabalt manööverdav laev seda arvestama ja võtma tarvitusele vajalikud ettevaatusabinõud.

ESKIRJAST KÕRVALEKALDUMISEST

Eeskiri 27 näeb ette, et eriolukord võib tingida mõningate täiendavate abinõude rakendamist peale nende, mida ELKV ette näeb või koguni otsest kõrvalekaldumist eeskirjadest.

Tuleb meeles pidada, et eeskirja 27 ei saa rakendada eriolukorra ette-
käändel, kui oht, millele viidatakse, on alles kaugel ja kokkupõrget oleks võimalik vältida eeskirjade 17—26 täitmisega.

Aurikute «Jenisseisk» ja «Armavir» kokkupõrke üheks põhjuseks Ida-Bosporuse väinas (Jaapani meres) oli «Jenisseiski» kapteni väär otsus rakendada eeskirja 27, mitte aga eeskirja 25.

Sõites sadama akvatooriumil, oli «Jenisseisk» ELKV eeskirja 25 kohaselt kohustatud hoiduma läbikäigu sellele küljele, mis asub tema parema parda pool. «Jenisseiski» kapten aga, lähenedes sissesõidu ja Skotovi liitsihtidest moodustatud pöördepunktile ja nähes vasakul 60° all umbes 1 miili kaugusel «Armaviri» rohelist pardatuld ja topitulesid, arvas põhjendamatult, et see laev peab temale eeskirja 19 kohaselt teed andma, kuigi laevade lähenemisviis vastas eeskirjale 25, mitte eeskirjale 19. Kolme minuti pärast, kui «Jenisseisk» oli 6 kaabeltau kaugusel «Armavirist», otsustas «Jenisseiski» kapten oma väärarvamusest lähtudes, et kuna «Armavir» ei täida eeskirja 19 ja ei anna temale teed, on laevad eriolukorras, mis nõuab eeskirja 27 rakendamist. Talitades täiesti väärtalt, pööras «Jenisseiski» kapten enneaegselt ära ja suundus kitsuse vasakule (valele) küljele, selleks et mööduda «Armavirist» parema pardaga ja viies selle manöövriga segadusse «Armaviri» juhtkonna, mille tagajärjel toimus kokkupõrge. Antud juhul ei olnud eriolukorda, mis oleks nõudnud kõrvalekaldumist eeskirjast 25 [136].

Mõnikord põrkavad laevad kokku sellepärast, et laevajuhid püüavad igal tingimusel vormiliselt täita mõnes eeskirjas ettenähtud manöövrit isegi siis, kui see vastutuleva laeva ebaõige tegevuse tõttu on ilmselt ohtlik.

Samal ajal ei tehta laevajuhte kokkupõrke eest vastutavaks, kui nad



“avaratnõi neem



„Amgun”



„Saturn”

Joon. 32

mõistliku kõrvalekaldumisega mõnest eeskirjast teevad kõik võimaliku kokkupõrke ärahoidmiseks või selle tagajärgede vähendamiseks.

Kõige sagedamini tuleb rakendada eeskirja 27 vastutuleva laeva ebaõige tegutsemise tõttu. Laev, mis õigeaegselt ei rakendanud eeskirja 27 vastutuleva laeva vea parandamiseks, võidakse tunnistada kokkupõrke eest vastutavaks.

Eeskirja 27 ignoreerimise iseloomulikuks näiteks on päästelaeva «Saturn» kokkupõrge mootorlaevaga «Amgun» (joonis 32).

Kui mootorlaev «Amgun» tegi ebaõige pöörde vasakule, oleks «Saturn» pidanud kohaldama eeskirja 27 (pöörduma vasakule või peatuma). Selle asemel, et õigel ajal tarvitusele võtta vajalikke abinõusid, järgis «Saturn» pimesi eeskirja 18 ja pöördus paremale, kuigi oli selge, et põhjustab selle manöövriga kokkupõrke [137].

Eeskirja 27 tuleb rakendada vaid äärmisel vajadusel, kui ELKV teiste eeskirjade täitmine ei kindlusta ohutut möödumist.

EESKIRJA 27 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Siia kuuluvad:

- eeskirja 27 rakendamine, kui see pole hädavajalik;
- püüe igal tingimusel täita mõnda eeskirja, samal ajal kui asjaolud nõuavad sellest kõrvalekaldumist ja eeskirja 27 rakendamist;
- ei arvestata ujuvvahendi puudusi, mis ei võimalda rangelt täita ELKV-d. Ujuvvahendi puuduste all tuleb siin mõista oma laeva iseärasusi, mis takistavad või raskendavad ELKV täitmist (masinate aeglane üleminek tagasikäigule, laeva halb manööverdamisvõime, mereomaduste tunduv halvenemine saadud vigastuste tagajärjel jm.) ja vastutuleva laeva iseärasused ulatuses, mida on võimalik kindlaks määrata.

E. HELISIGNAALID TEINETEISE NÄHTAVUS- KAUGUSEL OLEVATELE LAEVADELE

EESKIRI 28

- (a) Kui laevad on teineteisele nähtavad, peab mehaanilisel jõul liikuv käigusolev laev käesolevates eeskirjades lubatud või nõutud kursile asudes kursimuutmise märku andma vilesignaallidega järgmiselt:
- üks lühike vile tähendab: «Muudan oma kurssi paremale»;
 - kaks lühikest vilet tähendab: «Muudan oma kurssi vasakule»;
 - kolm lühikest vilet tähendab: «Minu masinad töötavad tagasikäiguga».
- (b) Iga kord, kui mehaanilisel jõul liikuv laev, mis käesolevate eeskirjade kohaselt peab säilitama oma kurssi ja kiirust, olles nähtav teisele laevale, kahtleb selles, kas teine laev võtab tarvitusele küllaldatakse abinõud kokkupõrke vältimiseks, võib ta sellest teatada, andes vähemalt viis lühikest üksteisele järgnevat vilet. Niisuguse signaali andmine ei vabasta laeva eeskirjade 27 ja 29 või mistahes muu eeskirja täitmisest või kohustusest märku anda oma tegudest, mis on ette võetud vastavalt käesolevatele eeskirjadele, käesolevas eeskirjas tähendatud vastavate helisignaallide andmisega.
- (c) Käesolevas eeskirjas mainitud mistahes helisignaali võib dubleerida kogu silmapiiril vähemalt 5 miili kaugusele paistva tulega. Valgus-signaali peab olema ühendatud helisignaali mehhanismiga, töötama sellega samaaegselt ja põlema samal ajavahemikul kui helisignaali.
- (d) Mitte miski käesolevates eeskirjades ei tohi olla takistuseks mistahes riigi poolt kehtestatud erieeskirjade maksvusele täiendavate vilesignaallide kasutamise kohta, mis antakse sõjalaevade ja konvois sõitvate laevade vahel.

EELMÄRKMEID

ELKV eeskiri 28 määrab helisignaallide andmise korra teineteise nähtavuskauguses asuvatele laevadele:

- kursi muutmise näitamiseks — punkt (a);
- tagasikäigu andmise näitamiseks — punkt (a);
- vastutuleva laeva tähelepanu äratamiseks ja kokkupõrke vältimiseks kiirete abinõude rakendamise vajadusele osutamiseks — punkt (b).

Eeskiri 28 (c) lubab (kuid ei kohusta) lisaks antud eeskirjas mainitud mistahes helisignaali näidata dubleerivat visuaalset signaali.

Eeskiri 28 ei kehti purjelaevade kohta, s. o. teise laeva nähtavuskauguses oma kurssi muutev purjelaev ei anna helisignaallidega oma tegevusest märku.

Muutes kurssi või andes tagasikäigu, peab mehaanilisel jõul liikuv laev oma tegevusest märku andma vastavate helisignaalidega, olenemata sellest, missugusele laevale (purjede all või mehaanilisel jõul liikuvale) ta nähtav on.

Helisignaali andev laev peab kindlustama selle küllaldase tugevuse, õigeaegsuse, selguse ja vastavuse manöövriks. Teiselt poolt peab vaatluse korraldus igal laeval kindlustama niisuguste signaalide usaldusväärse vastuvõtmise. Nende nõuete ignoreerimisel võib laeva kokkupõrkes süüdi tunnistada.

Nii ei kuulnud aurulaev «Ayer» mootorlaevast «Elen B. Shup» möödumisel oma masinate müra tõttu teise laeva helisignaali kursi muutmise kohta. Selle tagajärjeks oli, et «Elen B. Shup» pööre paremale «Ayeri» kaptenile ootamatult ja asi lõppes kokkupõrkega, mille eest vastutas täielikult aurulaev «Ayer» [138].

SIGNAALIDEST «ÜKS LÜHIKE» JA «KAKS LÜHIKEST» VILET

Eeskirja 28 läbivaatamisel võivad tekkida küsimused:

— kuidas toimida, kui kahest teineteisele nähtavast laevast üks peab muutma kurssi kaalutlustel, mis ELKV-s pole reglementeeritud, näiteks pööramisel uuele kursile?

— kuidas toimida, kui tuleb teha manööver, mis ELKV manööverdamise nõuete vastu käib (eeskirja 27 kohaldamisel)?

Mõlemale küsimusele võib vastata täiesti kindlalt: iga pööret uuele kursile teise laeva (laevade) nähtavuskauguses, samuti tagasikäigu andmist, peavad saatma käesolevas eeskirjas ettenähtud helisignaali olenevate sellest, millest see manööver on tingitud.

EESKIRJA 28 (a) KOHASELT RAKENDATAVATEST HELISIGNAALIDEST

Nimetatud signaalide ülesandeks on näidata teisele laevale, missugust manöövrit mehaanilisel jõul liikuv laev sooritab.

Olenemata mehaanilisel jõul liikuva laeva suunast ja sellest, kas ta vee suhtes liigub, tähendavad üks, kaks või kolm lühikest vilet vastavalt:

— laevavöör pöörduv paremale;

— laevavöör pöörduv vasakule;

— masinad töötavad tagasikäiguga.

Kui laev tegelikult ei soorita vastavaid manöövreid, ei tohi neid signaale anda.

Järelikult, eeskirjas 28 (a) ettenähtud signaalide rakendamiseks on tarvis, et:

— laev oleks mehaanilisel jõul liikuv;

— laev oleks käigus ELKV eeskirja 1 mõttes;

— laevad teineteist näeksid;

— laev tõepoolest muudaks kurssi või annaks tagasikäigu.

Hea merepraktika kohaselt tuleb helisignaale anda samaaegselt manöövri algusega. Nende signaalide rakendamise kohustuslikkus ilmneb sõnadest «peab märku andma»; signaale tuleb anda sõltumata laevade vastastikusel asendist ja lähenemisviisist. Signaalide andmisel tuleb eelkõige sellele tähelepanu pöörata, et ei antaks signaali, mis teise laeva võiks eksitusse viia.

Niisuguse signaali andis aurulaev «Revolutsionäär» enne kokkupõrget mootorlaevaga «M. Gorki». Viimaseks helisignaali, mis «Revolutsionäär» enne kokkupõrget andis, oli üks lühike vile. «M. Gorki» võttis seda kui signaali «Muudan kurssi paremale», samal ajal oli «Revolutsionääri» rool tegelikult vasakul ja laev pöördus vasakule [139].

Kui eksikombel anti vale signaal, tuleb pärast väikest vaheaega anda õige signaal ja võimalikult aktiivsemalt ilmutada oma kavatsust (näiteks, täiskäigu andmisega tagasi või rooli pööramisega pardasse).

Kokkupõrgete analüüsimine näitab, et laevajuhid unustavad sageli vastavate helisignaali andmise kursi muutmisel või tagasikäigu andmisel isegi teise laeva vahetus läheduses manööverdamisel.

Iseloomustavaks näiteks võiks olla tankeri TM-316 ja mootorlaeva «Pioneer» juhtide tegevus enne kokkupõrget.

TM-316 vahitüürimees sooritas pöörde paremale ega andnud ettenähtud helisignaali. Mootorlaeva «Pioneer» juhtkond rikkus eeskirja 28 sellega, et pärast kahte lühikest vilet jätkas laev sõitu endise kursiga.

Kokkupõrkeasja läbivaatamisel tunnistati mõlemad laevad süüdi eeskirja 28 rikkumises [140].

Kohtu- ja arbitraažorganid suhtuvad tavaliselt väga rangelt eeskirja 28 mistahes rikkumistesse.

Nii tunnistati tanker «Norma» 30%-liselt süüdi kokkupõrkes laevaga «Sciaffino». «Norma» süü seisnes ainult selles, et ta kursi muutmisel ei andnud vastavaid helisignaale [141].

Helisignaali andmisel tuleb osutada erilist tähelepanu sellele, et need ei langeks kokku vastutuleva laeva signaalidega (ei jääks selgusest), ja et neil oleks eeskirjas nõutud vaheajad (et nad ei omandaks teist tähendust).

Näiteks, kui laev oma kurssi paremale muutes annab ühe lühikese vile ja ilma nõutud vaheaega ära ootamata seda kordab, võib teine laev sellest signaalist aru saada kui kursi vasakule muutmist tähistavast signaalist (..).

Mitme üksteisele järgneva kursi muutmise korral peab igaüht neist saatma vastav signaal. Selle nõude ignoreerimine on küllaldane põhjus laeva süüdistamiseks käesoleva eeskirja rikkumises.

Ühes laevade kokkupõrkeasjas tehti kindlaks, et kaks laeva sõitsid jõge mööda otse teineteise suunas ja momendil, kui vahemaa nende vahel oli 2 miili, muutis esimene laev oma kurssi veidi paremale, ilma et oleks andnud helisignaali: märgates, et teine laev muudab oma kurssi vasakule, muutis laev oma kurssi teistkordselt paremale ja andis sel korral ka ettenähtud signaali.

Kohus otsustas, et kokkupõrge toimus ainult esimese laeva süü läbi, kuna see laev ei andnud signaali esimesel kursimuutusel [142].

Väga suur tähtsus on asjaolul, et kursimuutmise kohta käivad signaalid peavad tähendama laeva tegelikku pööret, aga mitte roolilehe asendi tühist muutmist, s. o. kui rooli asendi muutmise praktiliselt laeva kurssi ei muuda ja polnud selleks mõeldud, siis helisignaale (.) ja (..) ei anta.

Signaali (...) andmise määrab ainult masinate töö tagasikäiguga, olenemata sellest, kas laeva liikumissuund seetõttu muutub või mitte. Kuid ainult masinatelegraafi viimine tagasikäigule ei ole veel selle signaali andmise põhjuseks. Helisignaali andmist tuleb alustada, kui ollakse veendunud, et kruvi tõepoolest alustas pööblemist tagasikäiguga. Tuleb ära märkida mõnede laevajuhtide ekslikku arvamust, nagu tähendaksid helisignaaliid (üks või kaks lühikest vilet) faarvaatril sõites seda, et laev hoidub oma õigele poolele.

Aurulaeva «Fioletov» ja tankeri «Karadag» kokkupõrke põhjustasid viimase valed signaalid. «Karadagi» kapten soovides vastutulevat laeva informeerida oma liikumisest faarvaatri õigel, s. o. paremal poolel, andis korduvalt ühe lühikese vile ja jätkas sõitu endise kursiga. Rikkudes selliselt talitades ELKV-d viis «Karadagi» kapten aurulaeva juhtkonna segadusse ja põhjustas kokkupõrke [143].

EESKIRJA 28 (b) KOHASELT RAKENDATAVAST HELI-SIGNAALIST

Signaali — viie või enama lühikese üksteisele järgneva vile — ülesandeks on äratada tähelepanu vastutuleval laeval, mis tekkinud olukorras peab võtma tarvitusele abinõud kokkupõrke vältimiseks, näiteks teed andma kohustatud laeva tähelepanu äratades tuletab signaal meelde, et manööver tuleb viibimatult täita. Seda signaali võib anda ainult laev, mis on kohustatud säilitama oma kurssi ja kiirust ja mis seda ka teeb.

Järelkult, tähelepanusignaali (.....) rakendamise õigus on mehhaanilisel jõul liikuvatel laevadel, mis sõidavad kindla kurssi ja kiirusega ning näevad teisi laevu, mille kurssi ja kiiruse säilitamine või olukorrast tingitud manööver võib kaasa tuua ohtliku lähenemise.

Signaal (.....) ei ole eeskirja 28 mõtte kohaselt kohustuslik. Tavaliiselt vastutavad toimunu eest laevad, mis seda signaali õigeaegselt ei andnud, kui tuvastatakse, et signaal oleks võinud kokkupõrke ära hoida või pehmemdada selle tagajärgi.

EESKIRJA 28 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Siia kuuluvad:

- helisignaalide andmata jätmise kursimuutmise või tagasikäigu andmise puhul teise laeva nähtavuskauguses;
- signaalide andmine, kui nähtavusest olenevalt laevu, mis võivad olla läheduses, silmaga ei nähta, kuid radari ekraanil jälgitakse;
- selliste signaalide andmine, mis ei vasta laeva tegevusele (vastutuleva laeva eksitusse viimine laeva tegeliku pöörde või masina tagasikäiguga töötamise suhtes);
- lohakus signaalide andmisel (signaalid sulavad ühte vastutuleva laeva signaalidega või omavahel, omändades teise tähenduse);
- signaali (.....) andmata jätmise, mis peab vastutulevale laevale meelde tuletama, et on kohe vaja tarvitusele võtta abinõud kokkupõrke vältimiseks, või selle andmine ebaõigel ajal.

F. MITMESUGUST

EESKIRI 29

Mitte miski käesolevates eeskirjades ei vabasta laeva, selle valdajat, kaptenit ega meeskonda vastutusest tagajärgede eest, mis võivad tekkida hooletusest tulede või signaalide kandmisel, halvast vaatlusest või mõne ettevaatusabinõu hülgamisest, millest kinnipidamist nõuab tavaline merepraktika või konkreetne olukord.

EELMÄRKMEID

Eeskiri 29 ei sisalda mingisuguseid konkreetseid ettekirjutusi manööverdamise või signalisatsiooni kohta ja seda eeskirja tuleb käsitada teiste eeskirjade loogilise täiendusena. Koos eeskirjaga 27 määrab see laevajuhi tegutsemise olukordades, mida ELKV ette ei näe.

TAVALISEST MEREPRAKTIKAST

Eeskirjades mainitud mõiste «tavaline merepraktika» on samane üldtunnustatud mõistega «hea merepraktika».

Hea merepraktika esimeseks nõudeks on ELKV range täitmine. Hea merepraktika näeb ette kõikide abinõude rakendamist (nii sadamas kui ka merel) ohutu meresõidu kindlustamiseks, selle hulgas:

- laeva ettevalmistus reisiks (laeva mehitamine, varustamine, tehniliste vahendite korrasolek, sõidurajooni ja -režiimi tundmaõppimine laevajuhtide poolt jne.);
- sõidurežiimi reglementeerivate kõikide normatiivsete aktide nõuete range täitmine;
- sõidutingimuste õige hindamine: tegelik ja prognoositav hüdrometeoroloogiline olukord, rajooni navigatsioonilis-hüdrograafiline iseloomustus, laeva tehnilised võimalused;
- ümbritseva olukorra ja selle muutuste täpne ja täielik arvestamine laeva vaatlusvahendite kõige tõhusama kasutamisega igal konkreetsel juhul;
- laeva ankrussepaneku aja, koha ja viisi õige valik;
- kõikide abinõude õigeaegne ja resoluutne rakendamine laeva ohutuse kindlustamiseks ja teistele laevadele, navigatsioonimärkidele, sadamaseadmetele jm. kahjustamise vältimiseks.

Loomulikult ei ole hea merepraktika nõudmiste ülaltoodud loetelu ammendav; laevajuhi tegevus, mis on suunatud laeva efektiivse eksplua-

teerimise ja ohutu meresõidu kindlustamisele, on paljude sajandite kogemuste teaduslikult põhjendatud normidega ühendamise tulemus.

Hea merepraktika nõuete ignoreerimine laevajuhtide poolt, milles see ka ei ilmneks, on aluseks nende kokkupõrkes süüdi tunnistamisel, kui tuvastatakse, et see toimus eeskirja 29 rikkumise tagajärjel.

Nii oli aurulaeva «Louis Shade» tankeriga «Irvingbrook» kokkupõrke peapõhjuseks tankeri rooli kinnikiilumine kolmandast laevast möödumiseks tehtud pöördel.

Kohus tegi kindlaks, et tankeri «Irvinbrook» rooliseadeldis oli ka eelmiste reiside ajal korduvalt töötamast lakanud, kuid vajalikke abinõusid rooliseadeldise ebakindla töö põhjuste kõrvaldamiseks tarvitusele ei võetud.

Kohtuotsuses märgiti: «Tanker «Irvingbrook» oli varustatud vastava rooliseadeldisega, kuid ta ei tõestanud, et kinnikiilumist ei oleks saanud vältida, kui oleks üles näidatud vajalikku hoolt ja oskust.»

Ja edasi: «...kokkupõrke põhjuseks oli tankeri «Irvingbrook» rooliseadeldise rikkinine tankeri valdaja hooletuse tõttu». Sellepärast tunnistas kohus, et kokkupõrge toimus ainuüksi tankeri «Irvingbrook» süü läbi [144].

NAVIGATSIOONITULEDE, MÄRKIDE VÕI MUUDE SIGNAALIDE KÄNDMIST PUUDUTAVATE EESKIRJADE PUUDULIKUST TÄITMISEST

ELKV igasugune rikkumine navigatsioonitulede, märkide ja muude signaalide kandmise alal, kui see on osutunud kokkupõrke põhjuseks, on alati olnud aluseks laevajuhtide süüdi tunnistamisel käesoleva eeskirja mittetäitmisel.

Niisuguste rikkumiste hulka kuuluvad:

- navigatsioonitulede (valel ajal) sisse- ja väljalülitamine;
- laeva tegevusele, seisukorrale või tüübile mittevastavate tulede kasutamine;
- navigatsioonitulede varjamine, navigatsioonilist tähtsust mitteomavate tulede, suitsu, tahma, lume või mingite esemetega;
- valgusallikate kasutamine, mis võivad teise laeva viia eksitusse (näiteks kajuti valgustite värvilised varjud);
- navigatsioonitulede laternates vähese võimsusega valgusallikate kasutamine;
- süstemaatilise kontrolli puudumine vahiteenistuse poolt navigatsioonitulede seisukorra üle;
- rivist väljalangenud tule hilinenud töökorda seadmine;
- laeva poolt oma seisukorra ja tegevuse iseloomu mittenäitamine tulede, märkide või muude nähtavate signaalidega, mis on ette nähtud ELKV-s, Rahvusvahelises signaallippude koodis ja kohalikes meresõidueeskirjades;
- väiksemate mõõtmetega märkide kasutamine, kui see antud laevale ette on nähtud;
- heisatud lipusignaalide ja märkide halb nähtavus (näiteks kokkukeerunud plagud, laeva pealisehitustest varjatud märk jms.);
- kõik muud signalisatsiooni eeskirjade rikkumised.

Esitatud loetelu ei hõlma kaugeltki kõiki tulede, märkide ja muude signaalide kandmise eeskirjade rikkumisi.

VAATLUSTEST

Puudused ümbritseva olukorra vaatluse organiseerimises on alati olnud laevade kokkupõrgete üheks peapõhjuseks ja vastupidi, hästi organiseeritud vaatlus on tihti vältinud raskeid avariisid.

Tõepoolest, mida paremini on organiseeritud vaatlus, seda varem märgatakse vastutulevat laeva ja järelikult jääb laevajuhil rohkem aega olukorra hindamiseks ja teeandmismänöövri valikuks ning sooritamiseks.

Nagu näitab kohtu- ja arbitraažipraktika, ei vabasta tulede, märkide ja signaalide eeskirjade rikkumine ühe laeva poolt teist laeva vastutusest esimese laeva hilise avastamise eest.

1. «Minnalandi» aurulaevaga «Troitsk» kokkupõrkeasja arutamisel tunnistati viimane süüdi selles, et ta märkas «Minnalandi» alles 40—50 m kaugusel, kui oli juba võimatu kokkupõrget ära hoida.

Mere-arbitraažkomisjoni otsuses märgiti, et vaatamata «Minnalandi» nõrkadele tuledele, aga võib-olla ka nende täielikule puudumisele, annab vastutuleva laeva hiline avastamine tunnistust puudulikust vaatlusest «Troitskil», mis kujutab endast eeskirja 29 rikkumist. Vastutus kokkupõrke eest pandi mõlemale laevale [145].

2. Aurulaeva «Kamro-I» risti jõge ankrutuledeta seisva mootorlaevaga «Beverley» kokkupõrkeasja kohtulikult arutamisel tunnistati mõlemad laevad võrdsel määral süüdi: «Beverley» selles, et tal ei olnud ankrutulesid, «Kamro-I» selles, et ta ei olnud välja pannud vaatlejat, s. o. vaatluse halvas organiseerimises [146].

Tänapäeva laevadel tehakse vahet kolme liiki vaatluse vahel:

- visuaalne, optiliste vaatlusvahendite kasutamisega või ilma;
- kuulamine;
- tehniline (radarite, hüdrolokaatorite jm. kasutamisega).

Ümbritsevat olukorda jälgib laevadel vahitüürimees, teine vahimadrus¹ ja keerulistes meresõidutingimustes spetsiaalselt määratud vaatleja (vaatlejad).

VAATLEJAST

Keerulistes meresõidutingimustes (udu, lumesadu jm.) pannakse välja vaatleja, kes jälgib ümbritsevat olukorda, vaatab ja kuulab vastutulevate laevade tulesid, signaale ja manöövreid, navigatsioonilisi ohte jne., et õigeaegselt avastada ähvardav oht ja vahitüürimeest sellest informeerida. Vaatlejal ei tohi olla mingisuguseid muid kohustusi peale ümbritseva olukorra jälgimise. Vaatleja koormamine kohustustega, mis pole seotud vaatlemisega (näiteks loodimine käsiloega, muude laevatööde tegemine jne.) on merepraktika elementaarsete nõuete kõige jämedam rikkumine.

Aurulaeva «Alemania» ja mootorlaeva «Doner» kokkupõrke tagajärjel viimane neist hukkus. Asja arutamisel tunnistas kohus, et «Doneri» kapteni käitumine, kes vaatleja pakilt ära kutsus, mille tulemusel laev jäi vaatlejata, oli hooletus, mis põhjustas avari [147].

Vahitüürimeest, kes vahi kestel tegeleb mitmesuguste laeva juhtimise küsimuste lahendamisega, ja roolimeest ei saa lugeda vaatlejaks, kuigi kumbki neist pidevalt sillal viibib.

Kohtu- ja arbitraažipraktika näitab, et ühelgi laevade kokkupõrkamise juhul ei ole vahitüürimeest, isegi siis, kui sillal viibis ka kapten, tunnistanud vaatlejaks. Kui vaatlejat väljas ei olnud, loetakse alati, et laeval nõutavat vaatlust ei peetud.

Selleks et vaatlejad vastaksid oma ülesandele, on tarvilik:

¹ Esimeseks vahimadruseks loetakse vahiroolimees.

- nad (tema) õigeaegselt välja panna;
- õigesti määrata nende arv, arvestades seda, et vaatlemise hoolikus peab kasvama proportsionaalselt ümbritseva olukorra keerukuse suurenemisega;
- valida neile õige vaatluskoht (kohad);
- neid (teda) täpselt instrueerida, juhtides nende tähelepanu sõidutingimustele, vastavalt tähtsamatele vaatlusobjektidele.

Seda nõudmist ei täitnud mootorlaeva «Ladožets» kapten udus sõites. Ta ei juhtinud vaatleja tähelepanu eesolevatele laevadele, mis radaris näha olid.

Vaatleja puudulik instrueerimine oli mootorlaeva «Ladožets» traallaevaga «Nikolajev» kokkupõrke üheks põhjuseks [148].

Vaatluspaik tuleb viia võimalikult kaugele ette ja valida nõnda, et vaatlejat ei segaks kõrvalised mürad.

Aurulaevade «Estorial» ja «Dia Maccela» kokkupõrkeasja arutamisel tunnistati kokkupõrkes süüdi mõlema laeva juhtkond, sest vaatlejad olid mõlemal laeval välja pandud sillale ja tegelesid peale vaatlemise ka muuga.

Kohus märkis ära: «Kui ilm ei lubanud pidada vaatlejat bakil, oleks ta tulnud paigutada ülemisele sillale või mujale, kuid nii, et ta oleks võinud keskendada kogu oma tähelepanu ainult vaatlemisele» [149].

Vaatluspaiga valimisel tuleb arvestada ka laeva konstruktiivseid iseärasusi. Igal juhul, eriti aga kõrge bakiga või suure diferendiga ahtrile laevadel on parimaks vaatluspaigaks vööriosa (bakk). Kui vaatleja ilmastikutingimuste tõttu ei saa seal viibida, tuleb ta asukoht viia saalingule või silla tiibadele.

Vaatlejale tuleb kindlustada udusignaali parim kuuldavus ja sellepärast peab ta asukoha valima nii, et peamasinate töö või laeva muud mürad teda võimalikult vähe segaksid. Näiteks ei tohi väikestel diiselaeval vaatlejat paigutada roolikambri ette, kus müra on tavaliselt kõige tugevam.

Tähtis on kindlustada kindel side (telefon, vile või kellaga signaliseerimine jms.) vaatleja ja vahitüürimehe vahel.

UMBRIITSEVA OLUKORRA VAATLEMISEST

Vaatlemine peab eelkõige kindlustama mitte ainult vastutuleva laeva õigeaegse avastamise, vaid ka selle tegevuse iseloomu määramise.

Kui vaatlejatelt saadud ebaõige informatsiooni tõttu valitakse vale teadmismanööver ja see osutub kokkupõrke üheks põhjuseks, siis tunnistatakse niisugune laev reeglina süüdlaseks selles, et seal ei teostatud nõutavat vaatlust.

1. Aurulaeva «American Jurist» kokkupõrke puhul mootorlaevaga «Claycarrier» tunnustati viimase juhtkond süüdi selles, et ta halva vaatluse tõttu hindas valesi vastutuleva laeva kaugust. See viga, mille alusel tehti mootorlaeva edasised manöövrid, saigi kokkupõrke põhjuseks [150].

2. Tankeri «Weld Sea» vahitüürimees, märgates paremal kahe miili kaugusel vastutuleva tankeri «Dona Mirto» tulesid, mis aeglase käiguga talle küljelt lähenes, pidas ekslikult seda laeva triivivaks, mis saigi suurel määral kokkupõrke põhjuseks [151].

Oht võib laeva varitseda ükskõik missugusest kaugusest, igal ajal ja igast suunast. Sellepärast peab ümbritseva olukorra jälgimine olema usaldusväärne ja pidev ajas ning ruumis.

Vaatluse usaldusväärsus saavutatakse tähelepanelikkuse ja vahiteenis-

tuse kõrge tasemega, kui ka kõikide laeval leiduvate vaatlusvahendite kasutamisega.

Mõnede vaatlusliikide hooletusse jätmine ja teiste eelistamine on olnud paljude kokkupõrgete põhjuseks.

Nii tunnistati kahe laeva kokkupõrke puhul üks neist selles süüdi, et ta selgel ööl ignoreeris vahetu vaatlust, usaldas täielikult radarit. Selle tagajärjel märgati vastutulevat laeva radaris alles siis, kui see oli ainult kolme miili kaugusel, kuigi vahetu vaatluse korral oleks võinud seda tunduvalt varem märgata [152].

Vähem tähtis ei ole ümbritseva olukorra pidev vaatlus. Vahitüürimehe kogu töö vahi ajal peab olema korraldatud nii, et tema peamiseks asukohaks oleks komandosild. Tavaliselt võib ainult laevajuht vaatluse andmeid õigesti hinnata ja kokkupõrke vältimiseks tõhusaid abinõusid tarvitusele võtta. Sellepärast võib vahtipidav laevajuht sillalt lahkuda ainult kõige lühemaks ajaks ja sedagi ainult äärmise vajaduse korral, jättes enda asemele vaatleja, kes millegi muuga ei tegele.

Nende nõudmiste täitmata jätmist illustreerigu järgmised näited.

1. Kui mootorlaeva «Sovetskaja Latvija» rooli- ja vahimadrus märkasid aurulaeva «Višera» märgutulesid nende süütamismomendil (sõjaaja tõttu sõideti ilma tuledeta), viibis mootorlaeva vahitüürimees heledasti valgustatud kaardikambris. Vahimadrused kutsusid ta sillale alles pärast seda, kui nad nähtu omavahel olid läbi arutanud. Pimen-datud roolikambri astudes ei suutnud vahitüürimees mõnda aega tulesid näha ja olukorda hinnata. Toimus kokkupõrge, kuna vahitüürimehe poolt kokkupõrke vältimiseks tarvitusele võetud abinõud osutusid hilineenuiks [153].

2. Mootorlaev «Harald Ottens» lähenes aurulaevale «Askold» nii, et viimane oli kohustatud talle teed andma.

Vahti asumise momendil «Askoldi» vahitüürimees, nähes ees kursil valgete tulede gruppi, pidas neid 4—5 miili kaugusel olevate mitmesugustes suundades sõitvate laevade tuledeks. Niiviisi olukorda valesti hinnates ja lubades vahimadrusele vahist lahkuda ja siseruumidesse laeva töid tegema minna (!), läks vahitüürimees ise kaardikambri kaardiga tutvuma.

3—4 minuti jooksul, kui vahitüürimees oli kaardikambris, polnud sillal vaatlejat. Roolikambri tagasi tulles kuulis vahitüürimees signaali — kolme lühikest vilet ja märkas ootamatult «Askoldi» vahetus läheduses ristuva kursiga paremalt läheneva laeva kahte topituld ja punast pardatuld.

Uheks mootorlaeva «Harold Ottens» hilinevad märkamise põhjuseks oli aurulaeva «Askold» vahitüürimehe kuritegelikult hooletu suhtumine vahiteenistusse, mis väljendus selles, et ta vabastas vahimadruse vahist ja läks ise kaardikambri, kindlustamata pidevat vaatlust [154].

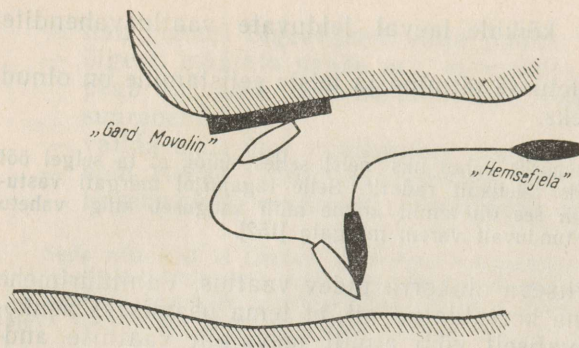
3. Laev tunnistati kokkupõrkes süüdlaseks sellepärast, et sellel üldse ei peetud mingisugust vahti. Selle laeva vahitüürimees töötas laua ääres roolikambri taga, samal ajal kui see laev oli kohustatud vastutulevale laevale teed andma (laevad sõitsid ristuvate kursidega). Vastutulev laev, olles kindel, et esimene laev annab talle teed, säilitas peaaegu kokkupõrke momendini kursi ja kiiruse [155].

Pideva vaatluse sagedamaks rikkumiseks on vahimeeste tähelepanu hajutamine kõrvaliste jutuaajamiste või teisejärguliste ülesannete lahendamisega.

1. Mootorlaeva «Gard Movolin» aurulaevaga «Hemsefjela» St. Lawrence'i jõel kokkupõrkeasja arutamisel põhjendas aurulaeva juhtkond mootorlaeva hilinevad märkamist sellega, et nad keskendasid kogu oma tähelepanu mööda jõge allasõitvale jõe-laevale ja kai äärde kinnitatud suurele tankerile. Sellepärast nad ei pidanud nõutavat vaatlust, ei märganud õigeaegselt mootorlaeva ja ei manööverdanud kokkupõrke vältimiseks nagu vaja [156].

2. Laeva «Willowpool» naftapuurimise platvormiga Mehhiko lahes kokkupõrkamise peapõhjus oli see, et laeva vahitüürimees ja vaatleja suunasid kogu oma tähelepanu naftapuurtornile «Penroad-52» ja ei märganud õigeaegselt platvormi [157].

Ümbritseva olukorra halvasti organiseeritud vaatlemise tulemuseks on vastutulevate laevade hiline märkamine ja sagedasti sellest tulenevalt ka laevajuhi põhjendamatud teod.



Joon. 33

1. Aurulaevade «Estorial» ja «Dia Maccela» kokkupõrkeasja arutamisel tunnistati mõlemad laevad, mille vaatlejad ei asunud vööris, vaid sillal, süüdi halvas vaatlemises, mille tagajärjel vastutulevat laeva märgati hilineemisega. Selle tulemusena oli mõlema laeva kapteni tegevus ajapuudusel läbi mõtlemata [158].

2. Aurulaev «Hemsefjela» tunnistati täielikult süüdi kokkupõrkes mootorlaevaga «Gard Movolin», mis lahkus kai äärest ja sõitis faarvaatri paremale poolele (joonis 33). Kohus märkis ära, et «...kui aurulaeval «Hemsefjela» oleks peetud nõuetekohast vahti, oleks ta õigel ajal märganud kai äärest lahkuvat mootorlaeva «Gard Movolin» ja oleks võinud kokkupõrke ära hoida». Ja edasi: «...kokkupõrge toimus halva vahipidamise tõttu aurulaeval «Hemsefjela», mootorlaeva hilise märkamise pärast, kiirustava ja merepraktikale mittevastava tegevuse tagajärjel, mis väljendus vasakule tehtud pöördes just kokkupõrke eel ilma vastava helisignaali andmiseta» [159].

Laeva juhtkond peab korraldama oma vahiteenistuse nõnda, et ümbritsevas olukorras talle mitte midagi tähele panemata ei jääks. Eriti tarvilik on see öösel kitsustes sõites, kus võib väga sageli ja ootamatult kohata ohte, kuna nad ilmuvad faarvaatri järskude käänakute tagant.

Niisugustes tingimustes toimub enamus kokkupõrkeid sellest, et ümbritseva olukorra jälgimine on halvasti korraldatud ja vastutulevad laevad avastatakse liiga hilja. Niipea, kui on märgatud vastutulevat või ristuva kursiga sõitvat laeva, peab laevajuht eelkõige kindlaks tegema, kas on olemas kokkupõrkeoht, võimalust mööda välja selgitama selle laeva kavat-sused, ja hoolitsema selle eest, et vastutuleval laeval tema laeva märgataks. Tähelepanusignaale peab andma alati [eeskirjad 12 ja 28 (b)].

Vähimagi kokkupõrkeohu korral tuleb aegsasti tarvitusele võtta otsustavad ja asjaoludele vastavad abinõud, mitte ühelgi juhul ei tohi lasta laevadel teineteisele ohtlikult läheneda, eriti kui sõidetakse suure kiirusega, ja varakult juba minna faarvaatri paremale poolele.

Nimetatud nõudmist ei täitnud aurulaeva «Ržev» juhtkond, mis oligi «Gaujaga» Daugava jõel kokkupõrkamise üheks peamiseks põhjuseks.

Vaatamata sellele, et «Rževi» sillal viibisid kapten, vahitüürimees ja loots, ei jälgitud olukorda otse ees. Vahimadrus oli ametis muude töödega ja tegelikult vahti ei pidanud. Kapten viibis roolikambris, mille aknad olid kaetud. Loots jälgis liinimärke ahtris ja jõe vasakut kallast, mille läheduses kulges laeva tee. Vahitüürimees viibis samuti suuremalt jaolt roolikambris ning pöörde ajal silla vasakul tiival, kust ta jälgis liinimärke. Silla paremal tiival, kust kõigepealt nähtigi «Gauja» tulesid, ei olnud kuni viimase silmapilguni kedagi. Seoses «Rževi» pöördega paremale Valge Kiriku liitsihile, oli sillal viibijate kogu tähelepanu pööratud faarvaatri vasakule poolele ja laeva ahritagusele alale. Eesolevat jõe käänakut ei jälgitud üldse [160].

Vaatlejad tuleb laeval paigutada nii, et oleks kindlustatud kogu silmapiiril toimuva jälgimine.

Kuhu viib ülalmainitud põhimõtte rikkumine, näitavad järgmised näited.

1. Avamerel põrkasid kokku aurulaevad «Mironõtš» ja «Zoja Kosmodemjanskaja», mille kursid ristusid nii, et esimene pidi ELKV eeskirja 19 kohaselt teed andma teisele. Aurulaeva «Mironõtš» vahitüürimees jälgis silmapiiri roolikambri kinnisest aknast, kust

oli näha ainult 12 rumbiline sektor otse ees; silmapiiri ülejäänud osa tegelikult ei jälgitud. Iga tunni möödudes läks vahitüürimees määrama laeva asukohta raadiopeelingute järgi ja jättis laeva üldse ilma vaatlejata, kuna ta oli lubanud vahimadrusel viibida meeskonnaruumis ja ei kutsunud teda isegi enda äraoleku ajaks välja.

Vaatluse niisuguse korralduse tagajärjeks aurulaeval «Mironõtš» oli, et teeõigust omavana pideva kursi ja kiirusega sõitvat aurulaeva «Zoja Kosmodemjanskaja» märgati alles kaks minutit enne kokkupõrget ja sedagi ainult viimase helisignaali peale kursi muutmise kohta paremale, et vältida kokkupõrget [161].

2. Tankeri vahitüürimees, teades, et roolikambri suurus ja kuju ei võimalda kogu horisondi vaatlemist, ei seadnud siiski vahti ülemisele sillale, eelistades aeg-ajalt roolikambri ahtritekile välja minna, et kontrollida laeva asukohta liitsihtide suhtes. Niisuguse vaatluse tulemusel kaldus laev merekitsuse valed poolele ja avastas vastutuleva laeva liiga hilja. Vahitüürimehe selline hooletus soodustas kokkupõrke tekkimist [162].

Vajalikku tähelepanu tuleb osutada vaatlusele ahtri suunas, eriti kui seda nõuab konkreetne olukord, näiteks pöörete sooritamisel kitsastes kohtades.

Missugused tagajärjed võivad olla halval vaatlusel ahtri suunas, selgub järgnevaist näiteist.

1. Laev vigastas dokibasseinis triivivat kinnitamata praami seetõttu, et laeval lasti soojendamiseks turbiinidesse auru; kruvid hakkasid aeglaselt pöörlema ja peksid vastu praami. Laev tunnistati süüdi selles, et ta ei pidanud nõutavat vaatlust ahtri suunas ja ei peatanud masinat praami ohtlikul lähenemisel [163].

2. Madalikult oma masinate jõul vabaneda püüdva aurulaeva «Aljoša Džaparidze» juhtkond ei pannud halva vaatlemise tõttu tähele ahtri tagant mööduvat puksiiri «Domenštšik», mis pukseeris praami, kuigi viimased andsid hoiatussignaale. Neid laevu märgati alles siis, kui madalikult vabanenud «Aljoša Džaparidze» tagasikäiguga liikus ja puksiir ta ahtrist möödus. See «Aljoša Džaparidze» juhtkonna hooletus oli pukseeritava praamiga kokkupõrkamise üheks põhjuseks [164].

3. Laev sõitis seisvale puksiirile otsa ahtrist. Kohus märkis ära, et kui puksiiril oleks olnud korraldatud nõutav vaatlus, siis ta oleks võinud tarvitusele võtta mingisugused abinõud kokkupõrke vältimiseks, nähes ahtrile lähenevat laeva [165].

Laev, mis pukseerib teist laeva (laevad, ujuvvahendid, parved jm.), peab pidama eriti hoolikat vaatlust, arvestades seda, et pukseeritavad objektid raskendavad manööverdämist. Pukseeritav laev peab samuti kindlustama nõutava vaatluse, sest vastasel korral võidakse ka tema tunnistada kokkupõrkes süüdlaseks.

1. Pukseeritav purjelaev tunnistati süüdi kokkupõrkes temale lähenenud lootsilaevaga, kuna purjelaev ei olnud kindlustanud ümbritseva olukorra nõudekohast vaatlust [166].

2. Kahe pukseeritava laeva kokkupõrke põhjuseks märgiti kohtuotsuses nõutava vaatluse puudumine neil laevadel [167].

Dokist väljuvad laevad peavad pidama eriti hoolikat vaatlust, et saada ülevaadet ja hinnata olukorda.

Dokist väljuva laeva kokkupõrke puhul sellest rajoonist läbisõitva laevaga tunnistati esimene süüdi selles, et ta ei pidanud dokist väljumisel nõutavat vaatlust [168].

Peale ELKV tavaliste nõudmiste võidakse hoolika vaatluse pidamise kohustus laevadele panna ka kohalike meresõidueeskirjadega.

Igasuguseid vaatlusandmeid tuleb hoolikalt analüüsida. Väga ohtlik on teha ennatlikke otsuseid edasise tegevuse kohta ainuüksi oletuste põhjal, mis vaatlusandmetega pole küllaldaselt põhjendatud.

Merekitsusesse sõitval pukseerival mootorlaeval nähti ees kursil valgete tuled gruppi ja nende keskel üht punast tuld. Nagu hiljem selgus, olid need vastutuleva laeva tuled. Ilma et oleks selgeks tehtud, mis tuled need on, arvas kapten, et paistvad tuled kuuluvad süvendajale, mida ta oli varem selles rajoonis näinud.

Selle asemel, et käiku aeglustada ja olukorda selgitada, jätkas kapten oletatavast pinnasepumbast möödumisanõõvrit kuni märkas vahetus läheduses vastutuleva laeva siluetti, millele tuled kuulusidki: kokkupõrget vältida osutus võimatuks [169].

Ümbritseva olukorra vaatlusele tuleb osutada suurt tähelepanu. Kui kokkupõrkeasja arutamisel selgub, et laeval ei peetud nõutavat vaatlust ja et see oli kokkupõrke põhjuseks, tunnistatakse laev alati süüdi isegi sel juhul, kui vastutulev laev samuti rikkus ELKV nõudeid.

TAVALISEST MEREPRAKTIKAST VÕI ERIOLUKORRAST TINGITUD ETTEVAATUSEST

Eeskiri 29 teeb laevajuhid vastutavaks kõikide ettevaatusabinõude rakendamise eest, mida nõuab tavaline merepraktika või mida tingib konkreetne juht.

Laevajuhi oskuse ja toimingute õigeaegsuse määravad tema teoreetiline ettevalmistus ja meresõidus omandatud kogemused. Kogemused koos kiire reageerimisega olukorra ootamatutele muutustele soodustavad suurel määral avariideta meresõitu. Siiski oleks väärt arvata, et laevajuht võib ette näha kõiki ootamatusi, mis mitmesuguste asjaolude tõttu tekkida võivad.

Seda seisukohta tõestab näitlikult laevade «Ella Heim» ja «Hup op Vilvaast» kokkupõrge, mis toimus selle tagajärjel, et aurulaev «Hup op Vilvaast», muutnud kurssi vasakule, seda järsku uuesti paremale muutis. «Hup op Vilvaast» valdajad väitsid, et aurulaev «Ella Helm» pidi ette nägema, et pärast kursimuutmist vasakule, mis asetas «Hup op Vilvaasti» raskesse olukorda, muudab ta kurssi paremale.

Kohus ei nõustunud selle seisukohaga ja pani kogu vastutuse kokkupõrke eest aurulaevale «Hup op Vilvaast». Kohtuotsuses oli märgitud: «... kaptenilt võib nõuda, et ta kokkupõrke vältimiseks mõnda manöövrit alustades arvestaks oma kurssi, teise laeva kurssi ja neid muudatusi, millest signaalidega teatatakse. Kuid kaptenilt ei saa nõuda, et ta ette näeks seda, mida teine laev võib teha, et pääseda ohtlikust olukorrast, mis tekkis tema enda ebaõige tegevuse tõttu» [170].

Ettevaatusabinõude hulka, mida tavaline merepraktika nõuab, kuulub ka vahil üleandmise ja vastuvõtmise õige organiseerimine, milles peab olema ette nähtud:

- vahil asujate informeerimine kõikidest vaadeldavatest laevadest, kaasa arvatud radariga vaadeldavad, ka sellest, missugused laevad vaatluse tsoonis on taganttulevad ja missugused eesliikuvad, missugused vastutulevad või ristuva kursiga sõitvad;
- vahist lahkuva vahitüürimehe alustatud teeandmisemanöövri lõpetamine tema enda poolt;
- vahil asujatele kõikide andmete edasiandmine sisselülitatud ja väljapandud tulede, märkide, antavate signaalide ja radari töörežiimi kohta;
- vahitüürimehe lahkumine sillalt pimedal ajal alles pärast seda, kui vahil asuva tüürimehe silmad on pimedusega harjunud.

Laevade manööverdamist teeandmisel reguleerib ELKV eeskirjade osa D, mis käsitleb ainult tüüpilisi olukordi. Merel võib tekkida aga ka niisuguseid olukordi, mille puhul ELKV osa D ühe või mitme ettekirjutuse formaalne täitmine osutub võimatuks, kuna see tooks kaasa raskeid tagajärgi. Näiteks pööramine paremale eeskirjas 18 kirjeldatud olukorras, kui paremal pool kursil on mingi takistus (navigatsiooniline oht, ankrus laevad jms.). Niisugustel juhtudel peavad laevajuhid juhendumata mitte ainult ELKV eeskirjast 27, vaid ka eeskirja 29 sellest osast, mis nõuab erilist ettevaatust antud juhu eriolukorrast tingituna.

Eespoolöeldu kohta on iseloomustavaks näiteks laevade «Kindral Bagramjan» ja «Helder» kokkupõrge. Viimane ilmus ootamatult nähtavale ankrus seisva kolmanda laeva tagant. «Kindral Bagramjan» ja «Helder» tunnistati kokkupõrkes süüdi sel põhjusel, et

nad liikusid reidil paljude ankrusseisvate laevade vahel vajaliku ettevaatusega, mida nõudis taoline eriolukord.

Asjaolud, mis kitsendasid manööverdamisvabadust ja tekitasid olukorra, kus iga silmapilk võis teistest objektidest varjatud laev ootamatult nähtavale ilmuda, kohustasid mõlema laeva juhtkonda valmis olema manöövriteks, mis erinevad vabas vees sooritavatest manöövritest. Antud juhul tähendas eeskirja 29 konkreetne täitmine tugevdatud vaatlust laevade ja reidil valitseva olukorra üle, minimaalse kiirusega sõitmist ja valmisolekut igal ajal laeva edasilikumist peatada tagasikäigu andmise või ankrusisselaskmisega [171].

EESKIRJA 29 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Siia kuuluvad.

- Laeva merelemineku või sõidu jätkamine rikkis või ELKV-le mittevastavate tulede, märkide, vaatlus-, side- ja signaalvahendite ja kontrollimata tehniliste laevajuhtimise vahenditega.
- Ümbritseva olukorra nõuetekohase vaatluse puudumine ja sõidurajooni navigatsiooniliste iseärasuste (merepõhja reljeef, hoovuse tugevus ja suund jms.) mitteamestamine.
- Ankrud ei ole klaarid, kui neid kokkupõrke vältimiseks vaja läheb.
- Teisele laevale liiga lähedale sõitmine, arvestamata tuule tugevust ja suunda.

Suuretonnaäziline väikese süvisega aurulaev, sõites väikese kiirusega tormise ilmaga mööda jõge alla, sattus ankrusseisva laeva ohtlikku lähedusse, mille tagajärjel tekkis kokkupõrge.

Asja arutamisel märkis kohus, et aurulaev manööverdas tuule tugevust ja suunda arvestamata ja on sellepärast kokkupõrke eest vastutav [172].

- Ülemäärane kiirus, mis tekitab tugeva lainetuse, raskendades teise laeva juhtimist või rebib kai ääres seisvate laevade kinnitusotsad katki.

Aurulaev «Virginia», soovides teha aurulaevale «Widcooc» ja puksiirile «Harton» praamidega slepas rohkem ruumi läbisõiduks (Themse'i jõel), andis täiskäigu edasi, tekitades lainetuse, mis paiskas puksiiri «Harton» vasakule vastu aurulaeva. Kohus pani kogu vastutuse kokkupõrke eest «Virginiale», kuna see tegi ohtliku ja täiesti ülearse manöövri [173].

Kohalikud meresõidueeskirjad määravad tavaliselt kiiruse ülemmäärad olenevalt rajoonist.

Laevajuht peab vajaduse korral, näiteks reidil laadimist toimetavate laevade läheduses, loobuma kohalikkudes eeskirjades lubatud kiiruse ülemmäärast, vähendades seda vastavalt olukorrale. Kuid sellele soovitu- sele ei tule vaadata kui reeglile. Real juhtudel on kapten keerulises olu- korras kohustatud kasutama lubatud kiiruse ülemmäära.

- Liigne lähenemine, arvestamata teise laeva poolt kursi ja kiiruse muutmise võimalust.

1. Aurulaev «Formosa», mis sõitis «Jutlandia» ees mööda jõge üles, jooksis mada- likule, läks vasakule kreeni ja püüdis vastavaid signaale andes omal jõul madalikult vabaneda. Sel ajal möödus temast «Jutlandia». Toimus kokkupõrge. Kohus pani kogu vastutuse kokkupõrke eest «Jutlandiale». Kohtuotsuses märgiti, et «... laev, mis näeb, et temast eespool sõitev laev läks kreeni ja jäi niisugusse asendisse püsima, peab mõistma, et see laev on sattunud madalikule.

Kui kreeni läinud laev annab kolm lühikest vilet, siis näitab see, et ta püüab masina tagasikäiguga töötades madalikult vabaneda ja järelikult on niisugusele laevale lähenemine ohtlik. Edasi: «... kokkupõrge toimus seetõttu, et teine laev jätkas sõitu, ilma et ta olnuks selleks sunnitud ja ilma et ta arvestanud madalikule kinnijooksnud laeva rasket seisukorda» [174].

2. Aurulaev «Foxlit», mis Humberi jõel möödus aurulaevast «Coty», jooksis mõne aja pärast madalikule, stoppas masina ja andis ettenähtud signaali. Lähenev aurulaev «Coty», sõites 12-sõlmelise kiirusega, andis kolm lühikest viilet, pani rooli vasakusse pardasse ja laskis vasaku ankru sisse. Kuid see manööver ei täitnud oma ülesannet — laevad pörkasid kokku.

Kohus pani kogu vastutuse kokkupõrke eest «Coty'le», mille kiirus oli 12 sõlme ja mis ei jätnud enda ja eessõitva laeva vahele küllaldast vahemaad, selleks et õigel ajal oleks võimalik peatuda, kui see peaks tarvilikuks osutuma kokkupõrke vältimiseks eessõitva laevaga [175].

— Ankrusseisvast laevast möödumisel vajalike ettevaatusabinõude rakendamata jätmine.

1. Uhes kohtuotsuses tähendati selle kohta: «Olenemata sellest, kas teine laev on valinud ankrupaiga õigesti või mitte, on sõitev laev kohustatud igal juhul vältima kokkupõrget selle laevaga» [176].

2. Maasi jõel ankrupaiga lähedal manööverdades ja tugevat tõusuhoovust mitte arvestades riskeeris aurulaev «Leowilke» kitsuses teadlikult, lähenes ankrusseisvale aurulaevale «Swano», kavatsusega sellest põhja poolt mööduda. Kuid «Leowilke» sõitis «Swano» ankruketile, tõmbas viimase enda poole ja andis «Swanole» löögi ahtriga. Aurulaev «Leowilke» tunnistati kokkupõrkes täielikult süüdi [177].

— Kitsas kohas pöördemanöövri arvestuses eksimine, mille tagajärjel selleks kulutatakse rohkem aega ja ruumi kui vaja.

1. Aurik tunnistati kokkupõrkes süüdi sellepärast, et ta ankurdamise manöövri valesti arvestas ja ümberpööramiseks palju rohkem ruumi tarvitas, kui seda vaja olnuks [178].

2. Laev tunnistati süüdi selles, et ta ei osanud jõge mööda sõites manööverdada lühema ajaga, mis oli vajalik nii tema enda kui ka teiste läheduses viibivate laevade julgeolekuks [179].

— Vajalike ettevaatusabinõude hülgamine ankrukahale minekul (et mitte vigastada teisi laevu või asetada neid raskesse olukorda).

Ankrusse jäämisel manööverdades peavad laevajuhid enne pööret ringi vaatama ja veenduma, et laeva manööverdamine ei ohustaks mitte ainult laeva ennast, vaid ka teisi.

— Ankrusse panek, ilma et arvestataks teistele laevadele otsasõitmise ja kokkupõrkeohtu, kui ka teiste ankrusseisvate laevade poole triivimise võimalust.

Selles küsimuses on kohtuotsuses tähendatud: «Kui laev asub ankrusse, siis peab ta arvestama, et laevale jääks ruumi tiirlemiseks ümber ankrud, nii et ta teiste laevadega kokku ei pörkaks. Kui selleks on ruumi ilmselt vähe, siis tuleb olukorda hinnata kui ankrusseismist ilma küllaldase ruumita ümber ankrud tiirlemiseks.» Ja edasi: «Kui laev asub ankrusse teise laeva vahetus läheduses, siis peab nende vahele jääma niipalju ruumi, et kummalgi neist oleks tarviduse korral võimalik ankruketti järele anda või ankrupaigalt lahkuda teisele kahju tekitamata» [180].

— Ettevaatamatus ankrus seismisel, s. t. ei võeta tarvitusele vastavaid abinõusid kokkupõrke vältimiseks (rooli pööramine, ankruketi järeleandmine jms.).

Kuid ankrusseisev laev ei tohi midagi teha enne, kui pole täiesti kindel, et ainuüksi läheneva laeva manööverdamine kokkupõrget vältida ei suuda.

— Teise ankrud hilinenud sisselaskmine, kui üks ankrud ei suuda laeva pidada, meeskonna poolt märkamata jäänud triivimine ankrud; ohutu ankrusseismise kindlustamiseks õigeaegsete ja tõhusate abinõude kasutamata jätmine.

Sadamas ankrus seisnud laev triivis tugeva tuule surve muuli poole. Ankruketti järele andes ja masinate töötades oleks võinud muuli otsa sattumist vältida. Kuna aga vastavaid abinõusid õigel ajal tarvitusele ei võetud, paisati laev kaldale, kusjuures vigastati muuli. Laev tunnistati avarii süüdi, kuna ta ei võtnud õigel ajal tarvitusele vastavaid ettevaatusabinõusid [181].

- Ilma halvenemisel ankrupaigalt lahkumisel teise laeva vigastamine, samal ajal kui nõutava ettevaatuse puhul oleks võinud ohutult ankrus seista; ankrupaigalt lahkumise ja merelemineku või ankrupaiga vahetamisega hilinemine, kui selles paigas seismine muutus ohtlikuks; ankrussejäämisega hilinemine, kui sõidu jätkamine muutus ohtlikuks.

Aurulaev «Derflinger», jäädes udus jõel ankrusse, haakus teise laeva ankruketi külge, mis selle tagajärjel edasi liikudes teiste laevadega kokku pörkas. Intsident lõppes veel ühe kokkupõrkega aurulaevaga «Derflingeri» ja kolmanda laeva vahel.

Kohus pani kogu vastutuse kokkupõrke eest «Derflingerile». Otsust motiveeriti sellega, et «Derflinger» sõitis enne kokkupõrget udus mitu tundi jõge mööda ja ei asunud õigel ajal ohutus paigas ankrusse, olgugi et see oli täiesti võimalik [182].

Antud juhul ei saanud arvestada seda, nagu oleks udu laeva ootamatult tabanud, mis mõningal määral oleks võinud ta tegevust õigustada.

- Puksiiri ja teiste mööduvate laevade abist keeldumine, kui nende abi oleks võinud avarii ära hoida.

Ankru kaotanud laev püüdis teise ankruga abil ankrusse jääda, kaotas ka selle ja pörkas teise laevaga kokku.

Kohus tunnistas selle laeva kokkupõrkes täielikult süüdi, kuna ta püüdis halva ilmaga teise laeva läheduses ankrusse jääda ainsale säilinud ankrule, kasutamata puksiiri abi, mida ta oleks võinud saada [183].

- Lootsiteenustest keeldumine, mille tagajärjel toimus kokkupõrge; nõutavate ettevaatusabinõude ignoreerimine haalamisel ja kinnitustel seistes, otste hooletu kinnitamine või halvasti korraldatud vahiteenistus.

Suur purjelaev «Atkins», mis oli seisnud kuu aega kai ääres ühel ja samal kohal, kisti tormiga lahti ja vajus teistele laevadele peale.

Kohus tunnistas selle laeva juhtkonna süüdi hooletuses ja vajalike abinõude rakendamata jätmises [184].

EEKSIRI 30

Miski käesolevates eeskirjades ei või takistada erieeskirjade kehtivust, millised võidakse maksma panna kohalike võimude poolt ükskõik missuguses sadamas, jõel, järvel või sisevetes, kaasa arvatud vesilennukite jaoks määratud rajoonides sõitmise kohta.

Viide sellele eeskirjale leidub ka eeskirjas 1:

«Käesolevatest eeskirjadest peavad juhinduma kõik laevad ja vesilennukid... välja arvatud eeskirjas 30 ettenähtud säte.»

Järelilikult kinnitab eeskiri 30 kohalike võimude õigust kehtestada eri (kohalikke) meresõidueeskirju, mis täiendavad, muudavad osaliselt või tühistavad rahvusvahelise ELKV nende võimude jurisdiktsiooni all olevates vetes.

Kohalikud meresõidueeskirjad koostatakse ühe või teise rajooni spetsiaalsetest iseärasustest lähtudes ohutu laevasõidu ja laevaliikluse reguleerimiseks. Need avaldatakse lootsiraamatu «Üldise ülevaate» meresõidueeskirjade osas väljavõtete näol rannikuriigi vetes kehtivatest eeskirjadest ja instruksioonidest.

Kohalikud või sadamaeeskirjad paigutatakse lootsiraamatutesse selle sadama kirjelduse juurde, mille kohta nad käivad. Lootsiraamatute kõrval antakse neid eeskirju välja ka iseseisvate väljaannetena (näiteks Panama kanalis sõitmise eeskirjad, Koola lahes sõitmise eeskirjad, üldkohustuslikud määrused sadamate kohta jne.).

On olemas ka üldeeskirju üksikute riikide sisevete kohta (näiteks «Inland Rules» Ameerika Ühendriikides).

Kohalikes eeskirjades tehtud kõik täiendused ja muudatused ja uuesti kehtestatavad eeskirjad avaldatakse teadaannetes meremeestele.

Tavaliselt on kohalikes eeskirjades alati viide ELKV-le, mis määrab seose nende dokumentide vahel.

On täiesti selge, et kui kohalikud eeskirjad ei ole vastuolus ELKV-ga, on need viimase täienduseks; kui need aga mingil põhjusel ELKV-le vastu räägivad, siis tühistavad kohalikud eeskirjad merel ELKV vastavate ettekirjutuste kehtivuse, mis kohalikes eeskirjades alati ära märgitakse.

Kui kohalikud eeskirjad ei anna vastust mõnele küsimusele, kuid ei tühista ELKV-d, on viimase rakendamine seaduspärane.

Mõnede riikide (näiteks Inglismaa) sisevetes kehtivad mitteametlikud kohalikud meresõidueeskirjad. Niisugused kohalikud eeskirjad, kuigi need pole kinnitatud mõne kompetentse võimu poolt, võivad pikaajalise rakendamise tulemusel muutuda tavaõiguseks, mille täitmine saab kohustuslikuks kõikidele laevadele. See seletub sellega, et antud eeskirjad, mis ei ole vastuolus ametlike kohalike eeskirjade ja rahvusvahelise ELKV-ga, on ennast praktikas igati õigustanud.

Niisuguste traditsiooniliste eeskirjade rikkumist võrdsustatakse mõningate riikide (näiteks Inglismaa) kohtuorganite poolt ametlike kohalike meresõidueeskirjade ja rahvusvahelise ELKV rikkumisega.

Iga laev on kohustatud täitma kohalikke eeskirju.

Nagu näitab kohtu- ja arbitraažipraktika, ei õigusta eeskirjade mittemundmine nende täitmata jätmist ja neid rikkunud isikuid karistatakse riigi poolt kehtestatud korras. Sellepärast peavad laevajuhid enne sisevetes sõitmist hoolikalt tutvuma kõikide materjalidega, mis puudutavad kohalikke meresõidueeskirju.

Vaatleme üht rahvusvahelise ELKV ja kohalike eeskirjade nõuete erinevust ühe ja sama olukorra kohta (laev *B* peab eeskirja 19 kohaselt andma teed laevale *A*).

Laevade tegevus rahvusvahelise ELKV kohaselt

Laevade tegevus USA kohalike meresõidueeskirjade (Inland Rules) kohaselt

1. Laev *A* jätkab sõitu kurssi ja kiirust säilitades vilesignaale andmata.

2. Laev *B* annab ühe lühikese vile, kui ta pöördub paremale või kaks lühikest vilet, kui ta pöördub vasakule. Laev ei anna mingit signaali, kui ta kurssi ei muuda ja tagasikäiku ei anna.

3. Kahtluse puhul teed andma kohustatud laeva *B* tegevuse õigsuses, võib laev *A* anda signaali (...), mis koosneb viiest või rohkemast lühikesest vilest. Seejuures peab laev *A* säilitama oma kursi ja kiiruse seni, kuni kokkupõrget veel ainuüksi laeva *B* (mis on kohustatud teed andma) tegevusega vältida.

4. Laev *B* võib mööduda laevast *A* mistahes viisil, ilma et ta aga äärmise vajaduseta lõikaks selle kurssi nina eest (pöörduda paremale, vasakule, vähendada käiku, masina stopata või anda tagasikäigu).

1. Laev *A* annab ühe lühikese vile.

2. Laev *B* vastab ühe lühikese vilega laeva *A* poolt antud ühele lühikesele vilele või võib ise esimesena anda ühe lühikese vile.

3. Kahtluse puhul teise laeva tegevuse õigsuses on kumbki laev kohustatud andma kohalikes eeskirjades ettenähtud signaali (...), seisma jääma ja vajaduse korral andma tagasikäigu, triivi jääma või liikuma tagasikäiguga seni, kuni laevad uuesti ei vaheta signaale ja ei ole veendunud, et neid on õigesti mõistatud.

4. Laev *B* peab mööduma laevast *A* muutes kurssi ainult paremale, et mööduda selle ahtri tagant või vähendada kiirust (stoppama masina või andma tagasikäigu).

EESKIRJA 30 SAGEDASEMATEST RIKKUMISTEST

Siia kuuluvad:

— kohalike eeskirjade mittetundmine või puudulik tundmine laevajuh- tide poolt nende kehtivuspiirkonnas sõitmisel.

Laev kasutas helisignaale ELKV kohaselt, samal ajal kui kohalikud eeskirjad nägid selles rajoonis ette teistsuguse signaliseerimiskorra, mida selle laeva juhtkond ei tead- nud. Kuigi see polnud kokkupõrke põhjuseks (vastutulev laev ei kuulnud signaali), mär- kis kohus laeva ebaõige tegevuse ära [185].

— kohalike eeskirjade tundmise vajaduse ignoreerimine laevade juht- konna poolt.

Mõned kaptenid, usaldades laeva täielikult lootsi hooleks, ei õpi ise tundma ega nõua laeva juhtkonnalt kohalike meresõidueeskirjade põhja- likku tundmist, unustades, et lootsi olemasolu laevas ei vabasta kaptenit vastutusest laeva ohutuse eest.

— navigatsioonilise informatsiooni, mis võib sisaldada andmeid koha- like meresõidueeskirjade muutmise või täiendamise kohta, halb kasutamine, «Teadaanded meremeestele» hilinevad hankimine, navi- gatsioonivahendite mitteõigeaegne korrigeerimine, raadio teel saa- dava navigatsioonilise informatsiooni halb korraldus.

EESKIRI 31

(a) Kui laev või vesilennuk vee peal on hädaohus ja vajab teiselt laevalt või rannalt abi, tuleb kasutada järgmisi signaale, andes neid sama- aegselt või eraldi, ja nimelt:

- (I) kahuripaugud või muul viisil tekitatud plahvatussignaalid, vaheajaga umbes 1 minut;
- (II) pidev heli ükskõik missuguse udusignaali-seadme abil;
- (III) lühikeste vaheaegade järel üksikult väljalastavad raketid või granaadid, millest eraldub punaseid sädemeid;
- (IV) hädasignaali SOS (... — — — ...), antud morse märkidega kas raadio teel või mistahes teise signalisatsioonisüsteemi abil;
- (V) raadiotelefoni kaudu antud signaal, mis koosneb hääldatud sõnast «Mayday»¹;
- (VI) hädasignaali rahvusvahelise signaallippude koodi abil, mis koosneb tähtedest NC;
- (VII) signaal, mis koosneb ruudukujulisest lipust, mille peal või all on kera või mingi keratoline ese;
- (VIII) leek laeval (näiteks põlev tõrva- või masuuditünn jms.);
- (IX) punane rakett langevarjuga või punane bengali tuli;
- (X) suitsusignaali, oranžide suitsupilvede väljalaskmine;
- (XI) aeglane, korduv, küljelt väljasirutatud käte tõstmine ja lan- getamine.

Märkus. Ohusolevad laevad võivad kasutada raadiotelegraafi või raadiotelefoni häiresignaali, et hädasignaalidele ja -teadaannetele tähelepanu juhtida. Raadiotelegraafi häiresignaali, mis on määratud selleks, et laevade automat-häiresignaale tegevusse rakendada, saadetakse eetrissse iga minuti järel ja koosneb seeriastest — 12 pikka kriipsu, iga kriipsu kestus 4 sekundit ja vaheajaga kahe teineteisele järgneva kriipsu vahel 1 sekund. Raadiotelefoni häiresignaali koosneb kahetoonilistest helidest, mida antakse kordamööda vaheaegadega 30 sekundit kuni 1 minut.

¹ Sõna «Mayday» tuleb prantsuskeelsest väljendusest «maidez» — «aita mind».

(b) On keelatud kasutada ükskõik missugust eeltähendatud signaali muuks otstarbeks, kui ainult sellele viitamiseks, et laev või vesilennuk on hädaohus. Samuti on keelatud niisuguste signaalide kasutamine, mida võib segi ajada ükskõik missuguse eelpool loetletud signaaliga.

Eeskiri 31 määrab signaalid, mida peavad kasutama laevad (vesilennukid vee peal), kui nad on hädaohus ja vajavad viibimata abi väljastpoolt.

Sõna «hädaoht» tähendab siin laeva (vesilennuki) niisugust olukorda, mil ähvardab oht ja selle ohu likvideerimiseks vajab laev (vesilennuk) kõrvalist abi, näiteks:

- laev, mis on kaotanud juhitavuse tormis, peamasina või rooliseadeldise rikke tõttu, triivib karidele, kusjuures ankrusse jäämine osutub võimatuks või ebaotstarbekaks (ankur korrast ära, liiga suur sügavus jne.);
- laeva vigastus, mida meeskond ei suuda parandada ega lekki sulgeda;
- laev, mille kruvide ümber on mässinud võrgud, trossid jms., kaotas juhitavuse ja triivib karidele, madalikule või muude ohtude poole; seejuures pole võimalik kruvisid vabastada ega triivi peatada;
- laeval puhkes tulekahju, mida meeskond omal jõul kustutada ei suuda;
- vesilennuk tegi hädamaandumise ja triivib kalda, navigatsiooniliste ohtude või avamere poole.

Toodud näidetega pole hädaohujuhud kaugeltki ammendatud.

Hädasignaale ei anta ainult avamerel, vaid ka sisevetes, kus ELKV ettekirjutused võivad kogu ulatuses või osaliselt mitte kehtida.

Nähtavaid ja kuuldavaid hädasignaale tuleb anda sõltumata sellest, kas hädaohus viibivalt laevalt (vesilennukilt) teisi laeva (lennukeid, ranna vaatluspunkte või muid objekte) näha on või mitte.

Hädasignaale tuleb anda sõltumata sõidu tingimustest vahetpidamata kõigi võimalike vahenditega, sealhulgas ka raadio teel, teatades oma koordinaadid.

On lubatud anda hädasignaale vaid siis, kui laev (vesilennuk) on tõeliselt hädaohus ja vajab viibimata abi.

Eeskirjad keelavad kategooriliselt ka niisuguste signaalide andmise (näiteks endale tähelepanu tõmbamiseks), mida ekslikult võidakse pidada hädasignaalideks. Mistahes signaal, mida võidakse pidada hädasignaaliks, on aluseks, et tunnistada seda andnud laeva süüdi laevadel, lennukitel, ranna vaatluspunktides ja mujal viibivate vaatlejate desorienteerimises.

Inglise seaduste järgi karistatakse niisuguste tegude eest rahatrahviga ja peale selle tuleb maksta kompensatsiooni mistahes tehtud tööde ja kahjude eest, seoses niisuguse laeva abistamistöödega, mida tema oma süü tõttu peeti hädaohus viibivaks.

Mõned kohalikud eeskirjad kohustavad navigatsiooniliselt ohtlikes rajoonides asuvaid majakaid, signaaljaamu, vaatluspunkte ja muid objekte andma erisignaale, kui nad näevad hädaohus viibivat laeva. Need signaalid on tavaliselt esitatud kohalikes meresõidueeskirjades ja nende ülesandeks on juhtida laevade tähelepanu sellele, et selles rajoonis on hädaohus laev (vesilennuk), millele tuleb viivitamata appi minna.

Sõjalaevad ja — vesilennukid, kui nad hädaohtu satuvad ja abi vajavad, toimivad vastavalt juhtkonna käskkirjadele ja ei kasuta tavaliselt eeskirjas 51 ettenähtud signaale.

Iga laev ja vesilennuk peab olema täielikult varustatud töökorras hädasignaalvahenditega vastavalt NSVL Registri kehtivate normidega.

Nimetatud vahendid peavad olema pidevalt valmis viivitamatuks kasu-

tamiseks, paigutatud rangelt kindlaksmääratud kergesti ligipääsetavatesse kohtadesse, mis on teada tervele laeva juhtkonnale.

Kõiki signalisatsioonivahendeid tuleb perioodiliselt täiendada, kontrollida ja valikuliselt katsetada (raketid, bengaalituled). Pürotehniliste signalisatsioonivahendite pakendile peab olema märgitud valmistamise aeg.

Nende nõuete täitmata jätmist, ükskõik mis kujul see ka ei väljenduks, käsitatakse mitte ainult eeskirja 31 rikkumisena, vaid ka eeskirja 29 rikkumisena, s. o. hooletusena.

LISAD

ALAMMÄRKUS

ALAMMÄRKUS

ALAMMÄRKUS

ALAMMÄRKUS

ALAMMÄRKUS

ALAMMÄRKUS

ALAMMÄRKUS

ALAMMÄRKUS

LISAD

Tingmärgid lisade I, II ja III käsitamiseks on antud joonisel 1¹.

Märkused. 1. Skeemides tähendatud tulede nähtavuskaugusi miilides tuleb mõista kui minimaalseid.

2. Andmete puudumine valgustussektori ja nähtavuskauguse kohta tulede asetuse skeemides tähendab, et ELKV ei näe ette rangeid piire ei nende tulede valgustussektori ega nähtavuskauguse kohta.

3. Alati kui ELKV ei näe ette tulesid, märke ja udusignaale, peab laevajuht meeles pidama eeskirja 29 ja võtma tarvitusele vastavad abinõud, et vastutulevad laevad saaksid tema laeva kohta nõutavat informatsiooni (näiteks kasutame Rahvusvahelises signaalide koodis ettenähtud signaale, valgustame prožektoriga pukseerivaid objekte jms.).

¹ Värvilised joonised 1—49 on paigutatud raamatu lõppu.

LAEVAD MÄRGID, TULED JA SIGNAALID

MEHAANILISEL JÕUL LIIKUVAD LAEVAD

1. LAEVAD PIKKUSEGA 45,75 M (150 JALGA) JA ROHKEM

a) Käigus, liiguvad vee suhtes:

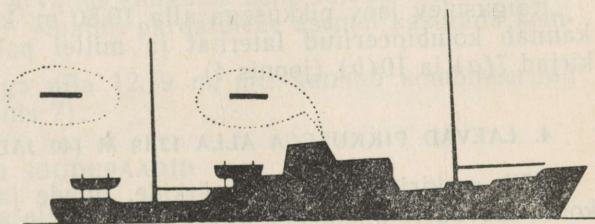
Päeval — ELKV märke ette ei näe.

Õösel — eeskirjad 2(a) ja 10(a) (joonis 2).

Udus — eeskiri 15(c), (I) (joonis I).

Pausid signaalide vahel ei tohi olla üle kahe minuti.

Joon. I



b) Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:

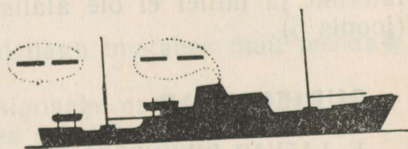
Päeval — ELKV märke ette ei näe.

Õösel — kannavad samasuguseid tulesid nagu vee suhtes liikuvad laevad.

Udus — eeskiri 15(c), (II) (joonis II).

Pausid signaalide vahel ei tohi olla üle kahe minuti.

Joon. II



- c) Päeval, öösel ja udus ankrus seistes kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad.
- d) Päeval, öösel ja udus madalikul olles kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale, nagu mistahes muud sama pikkusega madalikul olevad laevad kasutavad.
- e) Päeval, öösel ja udus juhitavuse kaotamise puhul kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud juhitavusvõime kaotanud laevad.

2. LAEVAD PIKKUSEGA ALLA 45,75 M (150 JALA), KUID MITTE ALLA 19,80 M

Erinevalt laevadest pikkusega 45,75 m ja rohkem, ei ole teise topitule kandmine kohustuslik. Kõik muud eeskirjade nõuded niisugustele laevadele märkide, tulede ja udusignaalide kasutamise kohta on analoogilised ettekirjutustega laevadele pikkusega 45,75 m ja rohkem (joonis 3).

3. LAEVAD PIKKUSEGA ALLA 19,80 M (65 JALA), KUID MITTE ALLA 12,19 M (40 JALA)

Eeskirjade kõik nõuded laevadele pikkusega alla 19,80 m, kuid mitte alla 12,19 m, märkide, tulede ja udusignaalide kasutamise kohta on analoogilised pikemate mehaanilisel jõul liikuvate laevade kohta kehtivatele eeskirjadele, välja arvatud kauguste suhe tulede ülesseadmisel ja see, et laevadele pikkusega alla 19,80 m on lubatud kanda järgmisi tulesid vähema nähtavuskaugusega:

- topituli, nähtavuskaugusega mitte alla kolme miili,
- pardatuled, nähtavuskaugusega mitte alla ühe miili.

Pardatulede asemel võivad niisugused laevad kanda rohelisest ja punasest tulest kombineeritud laternat.

Peale selle lubavad eeskirjad laevadele pikkusega alla 19,80 m kanda alalise ahtritule asemel ajutist, näidates seda varakult tagant lähenevale laevale, et vältida kokkupõrget.

Käigusolev laev pikkusega alla 19,80 m, kuid mitte alla 12,19 m, mis kannab kombineeritud laternat ja millel pole alalist ahtrituld — eeskirjad 7(a) ja 10(b) (joonis 4).

4. LAEVAD PIKKUSEGA ALLA 12,19 M (40 JALA)

Kõik eeskirjade nõuded märkide, tulede ja udusignaalide kasutamise kohta laevadele pikkusega alla 12,19 m on analoogilised nõuetega mehaanilisel jõul liikuvatele laevadele pikkusega üle 12,19 m, kuid mitte üle 19,80 m, välja arvatud kauguste suhe tulede ülesseadmisel ja see, et laevad pikkusega alla 12,19 m pole kohustatud topituld kandma.

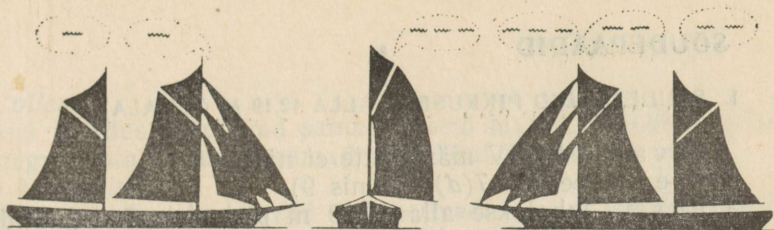
Alla 12,19 m pikkadele laevadele on lubatud pikematele laevadele kohustuslike udusignaalide asemel anda muud sobivat helisignaali mistahes udusignalisatsiooni vahendiga ajavahemike tagant, mis ei ületa üht minutit [eeskiri 15(c) (IX)].

Käigusolev laev pikkusega alla 12,19 m, mis kannab kombineeritud laternat ja millel ei ole alalist ahtrituld — eeskiri 7(a) (c) ja 10(b) (joonis 5).

PURJELAEVAD

1. LAEVAD PIKKUSEGA 12,19 M (40 JALGA) JA ROHKEM

- Käigus, liigub vee suhtes:*
 - Päeval — ELKV märke ette ei näe.
 - Öösel — eeskiri 5(a) (joonis 6).
 - Udus — eeskiri 15(c) (III) (joonis III).
 - Pausid signaalide vahel ei tohi olla üle ühe minuti.
- Käigus, kuid vee suhtes ei liigu.*
 - Päeval — ELKV märke ette ei näe.
 - Öösel — kannavad samasuguseid tulesid nagu vee suhtes liikuvad laevad.



Joon. III

- c) Päeval, öösel ja udus ankrus seistes kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad.
- d) Päeval, öösel ja udus madalikul olles kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad madalikul olevad laevad.
- e) Päeval, öösel ja udus juhitavuse kaotamise puhul kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud juhita-vuse kaotanud laevad.

2. LAEVAD PIKKUSEGA ALLA 12,19 M (40 JALA)

Eeskirjade kõik nõuded laevadele pikkusega alla 12,19 m tulede ja udusignaali kasutamise kohta on analoogilised pikemate laevade kohta kehtivate eeskirjadega, välja arvatud kauguste suhe tulede ülesseadmisel ja see, et väikestel laevadel on lubatud pardatulede asemel kasutada kombineeritud laternat.

Käigus purjelaev pikkusega alla 12,19 m, mis kannab kombineeritud laternat — eeskiri 7(a) (joonis 7).

3. PURJEDE ALL LIIKUVAD SÕUDEPAADID

Päeval — ELKV märke ette ei näe.

Öösel — eeskiri 7(f) (joonis 8).

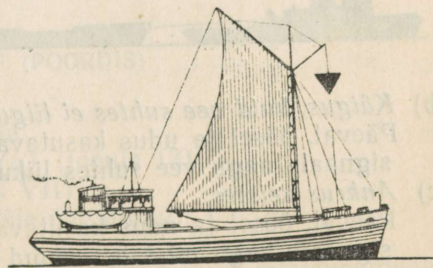
Udus — lubatakse purjede all liikuvatele sõudepaatidele purjelaevadele kohustuslike udusignaali asemel anda muud sobivat helisignaali mistahes udusignalisatsiooni vahendiga ajavahemike tagant, mis ei ületa üht minutit. [eeskiri 15(c) (IX)].

PURJEDE ALL JA SAMAAEGSELT MEHAANILISEL JÕUL LIIKUV LAEV

Päeval — eeskiri 14 (joonis IV).

Öösel — kannab samasuguseid tulesid nagu mistahes muu mehaanilisel jõul liikuv laev.

Udus — kasutab samasuguseid udusignaale nagu mistahes muu mehaanilisel jõul liikuv laev, mis vee suhtes liigub.



Joon. IV

SÕUDEPAADID

1. SÕUDEPAADID PIKKUSEGA ALLA 12,19 M (40 JALA)

Päeval — ELKV märke ette ei näe.

Öösel — eeskiri 7(d) (joonis 9).

Udus — lubatakse alla 12,19 m pikkadel sõudepaatidel pikematele laevadele kohustuslike udusignaalide asemel anda muud sobivat helisignaali mistahes udusignalisatsiooni vahendiga ajavahemike tagant, mis ei ületa üht minutit — eeskiri 15(c) (IX).

2. VÄIKESED SÕUDEPAADID

Päeval — ELKV märke ette ei näe.

Öösel — eeskiri 7(f) (joonis 10).

Udus — on udusignaalide andmise kord purjede all sõitvate sõudepaatide jaoks analoogiline aerude jõul liikuvatele alla 12,19 m pikkadele sõudepaatidele ettenähtud korrale [eeskiri 15(c) (IX)].

PUKSEERIVAD JA PUKSEERITAVAD LAEVAD

Pukseerivad laevad on mehaanilisel jõul liikuvad laevad; pukseerivate purjelaevade jaoks ei näe ELKV ette märke, tulesid ja udusignaale.

A. PUKSEERIMINE SLEPIS

1. PUKSEERITAV KARAVAN ON ÜLE 183 M PIKK

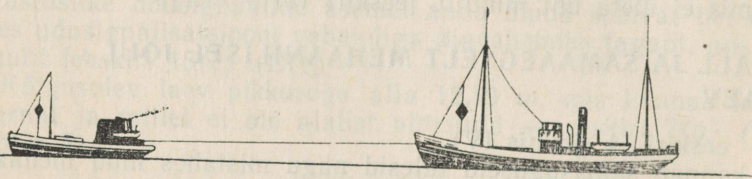
a) Käigus, liigub vee suhtes:

Päeval — eeskirjad 3(c) ja 5(d) (joonis V).

Öösel — eeskirjad 3(a), (b) ja 5(a) (joonis 11).

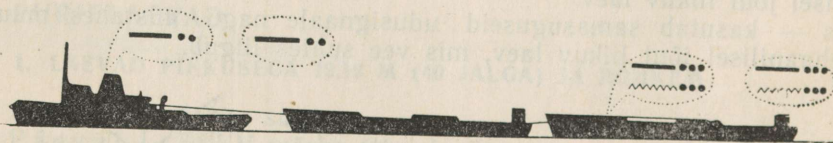
Udus — eeskiri 15(c) (V), (VI) (joonis VI).

Pausid signaalide vahel ei tohi olla üle ühe minuti.



Joon. V

Joon. VI



b) Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:

Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu vee suhtes liikuvad laevad.

c) Ankrus seistes:

Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad.

d) *Madalikul olles:*

Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udu-signaale nagu mistahes muud samad madalikul olevad laevad.

e) *Juhtavuse kaotamisel:*

Päeval, öösel ja udus kasutavad pukseerivad laevad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale, nagu mistahes muud juhtavuse kaotanud laevad, näidates samal ajal pukseeriva laeva tulesid (märki).

Pukseeritavad laevad kannavad edasi neile ettenähtud tulesid (märki) ja jätkavad udusignaali andmist.

f) *Pukseeriva laeva ankrusse jäämisel:*

Päeval, öösel ja udus kasutavad pukseerivad laevad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusse jäänud laevad, näidates samal ajal pukseeriva laeva tulesid (märki).

Pukseeritavad laevad kannavad edasi neile ettenähtud tulesid (märki) ja jätkavad udusignaali andmist.

2. PUKSEERITAVA KARAVANI PIKKUS EI ÜLETA 183 M

a) *Käigus, liigub vee suhtes:*

Päeval — ELKV märke ette ei näe.

Öösel — eeskirjad 3(a), (b) ja 5(a), (joonis 12).

Udus — kasutatakse samasuguseid udusignaale nagu üle 183 m pika pukseeritava karavani puhul.

b) *Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:*

Öösel ja udus kasutavad samasuguseid tulesid ja udusignaale nagu vee suhtes liikuv laev; päevaseid märke ELKV ette ei näe.

c) *Ankrus seistes:*

Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udu-signaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad.

d) *Madalikul olles:*

Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udu-signaale nagu mistahes muud sama pikad madalikul olevad laevad.

e) *Juhtavuse kaotamisel:*

Päeval, öösel ja udus kasutavad pukseerivad laevad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud juhtavuse kaotanud laevad, näidates samal ajal pukseeriva laeva tulesid (märki).

Pukseeritavad laevad kannavad edasi neile kohustuslikke tulesid ja jätkavad udusignaali andmist.

f) *Pukseeriva laeva ankrusse jäämisel:*

Päeval, öösel ja udus kasutavad pukseerivad laevad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusse jäänud laevad, säilitades pukseeriva laeva tuled.

Pukseeritavad laevad kannavad edasi neile kohustuslikke tulesid ja jätkavad udusignaali andmist.

B. PUKSEERIMINE PARRAS PARDA VASTU (POORDIS)

a) *Käigus, liiguvad vee suhtes:*

Päeval — ELKV märke ette ei näe.

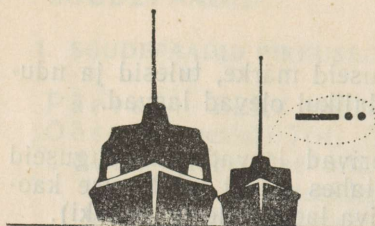
Öösel — eeskirjad 3(a), (b) ja 5(a) (joonis 13).

Udus — eeskiri 15(c) (V) (joonis VII).

Pausid signaalide vahel ei tohi olla üle ühe minuti.

b) *Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:*

Öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu vee suhtes liikuvad laevad; päevaseid märke ELKV ette ei näe.



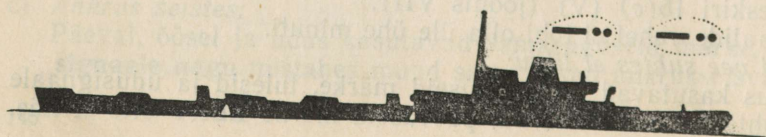
Joon. VII

- c) *Ankrus seistes:*
Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad.
- d) *Madalikul olles:*
Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad madalikul olevad laevad.
- e) *Juhitavuse kaotamisel:*
Juhitavuse kaotanud pukseerivad laevad näitavad samasuguseid märke ja tulesid ning kasutavad samasuguseid udusignaale nagu mistahes muud juhitudavuse kaotanud laevad. Pukseeritavad laevad ei kannu seejuures mingisuguseid lisatulesid ja -märke ega anna mingisuguseid täiendavaid udusignaale.
- f) *Pukseeriva laeva ankrusse jäämisel.*
Päeval, öösel ja udus näitavad samasuguseid tulesid ja märke ning annavad samasuguseid udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad.

C. PUKSEERIMINE TÕUKAMISE TEEL

- a) *Käigus, liiguvad vee suhtes:*
Päeval — ELKV märke ette ei näe.
Öösel — eeskirjad 3(a), (b), 5(c) (joonis 14).
Udus — eeskiri 15(c) (V) (joonis VIII).
Pausid signaalide vahel ei tohi olla üle ühe minuti.
- b) *Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:*
Öösel ja udus kasutavad samasuguseid tulesid ja udusignaale nagu vee suhtes liikuvad laevad. Päevaseid märke ELKV ette ei näe.
- c) *Ankrus seistes:*
Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad.
- d) *Madalikul olles:*
Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad¹ madalikul olevad laevad.
- e) *Juhitavuse kaotamisel:*
Juhitavuse kaotanud puksiir-tõukaja näitab samasuguseid märke ja tulesid ja kasutab samasuguseid udusignaale nagu mistahes muu juhitudavuse kaotanud laev. Tõugatatavad laevad ei kannu seejuures mingisuguseid lisatulesid ja märke ega anna mingisuguseid täiendavaid udusignaale.

¹ Pikkuseks arvestatakse siin kogu karavani pikkus, kaasa arvatud tõukaja-puksiiri pikkus.



Joon. VIII

PUKSEERIVAD JA PUKSEERITAVAD LAEVAD PIKKUSEGA

ALLA 19.80 m

[Eeskiri 7(b), (e)]

Eeskirjad lubavad laevadele pikkusega alla 19,80 m pikematele laevadele kohustuslike tulede asemel kanda järgmisi väiksema nähtavuskaugusega tulesid:

- *pukseertuled*, nähtavuskaugusega vähemalt 3 miili.
- *pardatuled*, nähtavuskaugusega vähemalt 1 miil, või nende asemel rohelistest ja punasest tulest kombineeritud latern.

Muus osas ei tee eeskirjad vahet suurte ja väikeste laevade vahel ei tulede kandmisel (peale väljapandud tulede vahelise kauguse) ega nende iseloomus.

Kombineeritud laternat kandev pukseeriv laev on kujutatud joonisel 15.

Muid tulede kombinatsioone siinkohal ei tooda, kuna need on analoogilised kõikidele pukseerivatele ja pukseeritavatele laevadele, sõltumata nende pikkusest.

TEEANDMISVÕIMETUD LAEVAD.

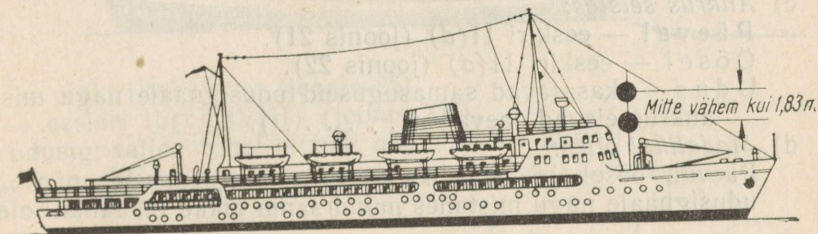
A. JUHITAVUUSE KAOTANUD LAEVAD

a) *Käigus, liiguvad vee suhtes:*

Päeval — eeskiri 4(a) (joonis IX).

Öösel — eeskiri 4(a), (c) (joonis 16).

Udus — eeskiri 15(c) (V) (joonis X).



Joon. IX

Pausid udusignaali vahel ei tohi olla üle ühe minuti.

b) *Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:*

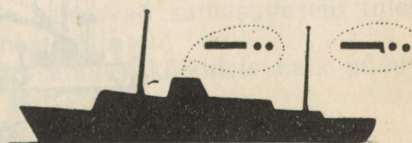
Päeval — kannavad sama märki nagu vee suhtes liikuvad laevad.

Öösel — eeskiri 4(a), (e) (joonis 17).

Udus — kasutavad samasugust udusignaali nagu vee suhtes liikuvad laevad (— . .).

c) Ankrus seistes kasutavad päeval, öösel ja udus samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad.

d) Madalikul olles kasutavad päeval, öösel ja udus samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes sama pikad madalikul olevad laevad.



Joon. X

B. TÖÖ ISELOOMU TOTTU PIIRATUD TEGEVUSEGA LAEVAD

1. LAEVAD, MIS TEGELEVAD VEEALUSE KAABLI PANEKU VÕI VÄLJAVÕTMISEGA, NAVIGATSIOONIMÄRKIDE PAIGUTAMISE VÕI ÄRAKORISTAMISEGA, HÜDROGRAAFILISTE VÕI VEEALUSTE TÖÖDEGA, VARUSTUSE PEALEVÕTMISEGA MEREL, LENNUKITE ÕHKUSAATMISE VÕI VASTUVÕTMISEGA

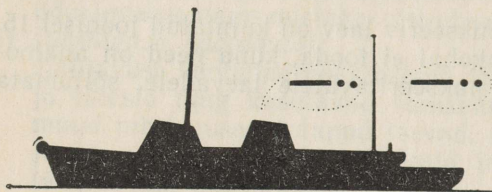
a) Käigus, liiguvad vee suhtes:

Päeval — eeskiri 4(c) (joonis 18).

Öösel — eeskiri 4(c), (e) (joonis 19).

Udus — eeskiri 15(c) (V) (joonis XI).

Pausid udusignaali vahel ei tohi olla üle ühe minuti.



Joon. XI

b) Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:

Päeval — kannavad samasuguseid märke nagu vee suhtes liikuvad laevad.

Öösel — eeskiri 4(c), (e) (joonis 20).

Udus — eeskiri 15(c) (V) — kasutavad samasugust udusignaali nagu vee suhtes liikuvad laevad (— . .).

c) Ankrus seistes:

Päeval — eeskiri 11(d) (joonis 21).

Öösel — eeskiri 11(d) (joonis 22).

Udus — kasutavad samasuguseid udusignaale nagu mistahes muud ankrusseisvad laevad (.).

d) Madalikul olles:

Päeval, öösel ja udus kasutavad samasuguseid märke, tulesid ja udusignaale nagu mistahes muud sama pikad madalikul olevad laevad.

2. MIINE TRAAALIVAD LAEVAD

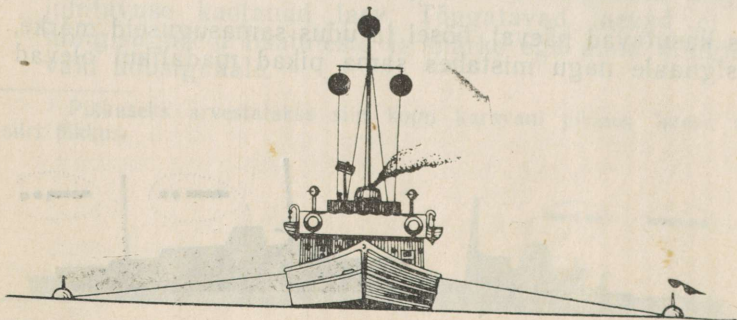
a) Käigus, liiguvad vee suhtes:

Päeval — eeskiri 4(d) (joonis XII).

Öösel — eeskiri 4(d), (c) (joonis 23).

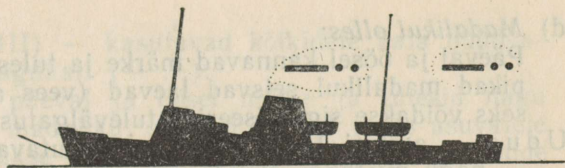
Udus — eeskiri 15(c) (V) (joonis XIII).

Pausid udusignaali vahel ei tohi olla üle ühe minuti.



Joon. XII

Joon. XIII



b) Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:

Päeval — kannavad samasuguseid märke nagu vee suhtes liikuvad laevad.

Õösel — eeskiri 4(d), (e) (joonis 24).

Udus — eeskiri 15(c) (V) — kasutavad samasugust udusignaali nagu vee suhtes liikuvad laevad (— .).

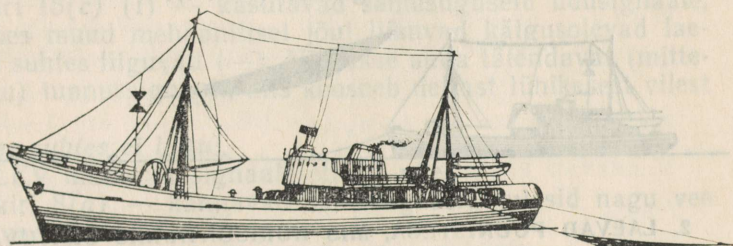
KALA PÜÜDVAD LAEVAD

A. TRAAPÜUNISTEGA KALA PÜÜDVAD LAEVAD

a) Käigus, liiguvad vee suhtes:

Päeval — eeskiri 9(h) (joonis XIV).

Märkus. Laevad pikkusega alla 19,80 m (65 jala) võivad asendada märgi korviga.



Joon. XIV

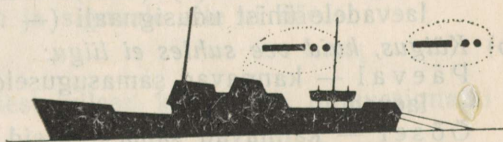
Õösel — eeskiri 9(c), (e) (joonis 25).

Udus — eeskiri 15(c) (VIII) (joonis XV).

Pausid udusignaali vahel ei tohi olla üle ühe minuti.

Märkus. See udusignaali on ühine kõikidele kala püüdvatele laevadele.

Joon. XV



b) Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:

Päeval — kannavad samasugust märki nagu vee suhtes liikuvad laevad.

Õösel — kannavad samasuguseid tulesid nagu vee suhtes liikuvad laevad välja arvatud parda- ja ahtrituled.

Udus — kasutavad kõikidele kala püüdvatele laevadele ühist udusignaali (— .).

c) Ankrus seistes või veeluse takistuse taha kinni jäänud püünistega:

Päeval — eeskiri 9(b), (h) — kannavad samasugust märki nagu käigus olles.

Õösel — eeskiri 9(b), (c), (e) — kannavad samasuguseid tulesid nagu käigus laevad, mis vee suhtes ei liigu.

Udus — eeskiri 15(c) (VIII) — kasutavad kõikidele kala püüdvatele laevadele ühist udusignaali (— .).

d) *Madalikul olles:*

Päeval ja öösel kannavad märke ja tulesid nagu mistahes muud sama pikad madalikul seisvad laevad (vees asuvatele püünistele osutamiseks võidakse signaliseerida tulevälgatustega nende suunas).

Udus — eeskiri 15(c) (VII) — kasutavad samasuguseid udusignaale nagu mistahes muud sama pikad madalikul seisvad laevad. (. . .).

e) *Juhitavuse kaotamisel ELKV erilisi tulesid, märke ja udusignaale ette ei näe.*

B. MITTE TRAAALPÜUNISTEGA KALA PUUDVAD LAEVAD

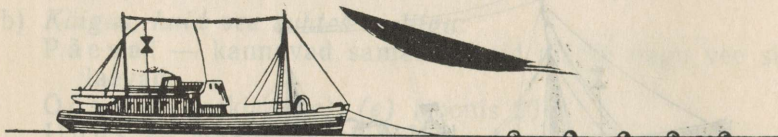
1. LAEVAD PÜUNISTEGA, MIS HORISONTAALIS ULATUVAD (MERES) MITTE ÜLE 153 M (500 JALA) KAUGUSELE

Päeval — eeskiri 9(h) (joonis XVI).

Märkus. Laevad pikkusega alla 19,80 m (65 jala) võivad asendada märgi korviga.

Öösel — eeskiri 9(d), (e) (joonis 26).

Udus — eeskiri 15(c) (VIII) — kasutavad kõikidele kala püüdvatele laevadele ühist udusignaali (— . .).



Joon. XVI

2. LAEVAD PÜUNISTEGA, MIS HORISONTAALIS ULATUVAD (MERES) ÜLE 153 M (500 JALA) KAUGUSELE

a) *Käigus, liiguvad vee suhtes:*

Päeval — eeskiri 9(h) (joonis XVII).

Öösel — eeskiri 9(d), (c), (f) (joonis 27).

Udus — eeskiri 15(c) (VIII) — kasutavad kõikidele kalapüüdvatele laevadele ühist udusignaali (— . .).

b) *Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:*

Päeval — kannavad samasuguseid märke nagu vee suhtes liikuvad laevad.

Öösel — kannavad samasuguseid tulesid nagu vee suhtes liikuvad laevad, välja arvatud parda- ja ahtrituled.

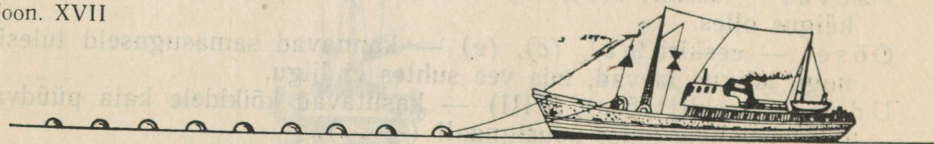
Udus — eeskiri 15(c) (VIII) — kasutavad kõikidele kalapüüdvatele laevadele ühist udusignaali (— . .).

c) *Ankrus seistes või veealuse takistuse taha kinni jäänud püünistega:*

Päeval — eeskiri 9(b) — kannavad samasugust märki nagu käigus olles.

Öösel — eeskiri 9(b), (d), (e), (f) — kannavad samasuguseid tulesid, nagu käigusolev laev, mis vee suhtes ei liigu.

Joon. XVII



- Udus — eeskiri 15(c) (VIII) — kasutavad kõikidele kala püüdva-
tele laevadele ühist udusignaali (— . .).
- d) *Madalikul olles* kannavad päeval ja öösel märke ja tulesid nagu
mistahes muud sama pikad madalikul seisvad laevad (vees asuvatele
püünistele osutamiseks võidakse signaliseerida tulevälgatustega nende
suunas); udus — eeskiri 15(c) (VII) — kasutavad samasuguseid udu-
signaale nagu mistahes muud sama pikad madalikul seisvad laevad
(.).
- e) *Juhitavuse kaotamisel* ELKV erilisi tulesid, märke ja udusignaale ette
ei näe.

LOOTSILAEVAD LOOTSIKOHUSTUSTE TÄITMISEL

A. MEHAANILISEL JÕUL LIIKUVAD LOOTSILAEVAD

- a) *Käigus, liiguvad vee suhtes:*
Päeval — ELKV märke ette ei näe, niisuguse laeva päevased eral-
dussignaaliid on ette nähtud Rahvusvahelises signaallippude koodis.
Öösel — eeskiri 8(a) (joonis 28).
Udus — eeskiri 15(c) (I) — kasutavad samasuguseid udusignaale,
nagu mistahes muud mehaanilisel jõul liikuvad käigusolevad lae-
vad, mis vee suhtes liiguvad (—). Võidakse anda täiendavat (mitte-
kohustuslikku) tunnussignaali, mis koosneb neljast lühikesest vilest
(. . . .).
- b) *Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:*
Päeval — ELKV märke ja signaale ette ei näe.
Öösel — eeskiri 8(a) — kannavad samasuguseid tulesid nagu vee
suhtes liikuvad laevad.
Udus — eeskiri 15(c) (II), (X) — kasutavad samasuguseid udu-
signaale nagu mistahes muud mehaanilisel jõul liikuvad käigus-
olevad laevad, mis vee suhtes ei liigu (— —). Võidakse anda täien-
davat (mittekohustuslikku) tunnussignaali, mis koosneb neljast
lühikesest vilest (. . . .).
- c) *seisvad* (kinnitatud kaide või taoliste konstruktsioonide külge):
Päeval — ELKV erilisi märke ja signaale ette ei näe.
Öösel — eeskiri 15(c) (X).
Udus — eeskiri 15(e) (X).
Võidakse anda neljast lühikesest vilest koosnevat tunnussignaali
(. . . .).
- d) *ankrus seistes:*
Päeval — kannavad samasugust märki nagu mistahes muud ankrus-
seisvad laevad.
Öösel — eeskiri 8(c) (joonis 30).
Udus — eeskiri 15(c) (IV) — kasutavad samasuguseid udusignaale
nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad (.).
Võidakse anda täiendavat (mittekohustuslikku) tunnussignaali, mis
koosneb neljast lühikesest vilest (. . . .).

B. PURJE-LOOTSLAEVAD

- a) *Käigus, liiguvad vee suhtes:*
Päeval — ELKV märke ette ei näe, niisuguse laeva päevased eral-
dussignaaliid on ette nähtud Rahvusvahelises signaallippude koodis
ja kohalikes eeskirjades.

Öösel — eeskiri 8(b) (joonis 31).

Märkus. Purje-lootsilaev ei pea pidevalt kandma pardatulesid või kombineeritud kahevärvilist laternat, vaid peab neid näitama lühikeste vaheaegade järel teistele laevadele lähenemisel, selleks et näidata oma liikumissuunda.

Udus — eeskiri 15(c) (III) — kasutavad samasuguseid udusignaale nagu mistahes muud käigusolevad purjelaevad.

b) Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:

Päeval — ELKV signaale ette ei näe.

Öösel — eeskiri 8(b) — kannavad samasuguseid tulesid, nagu vee suhtes liikuvad laevad.

Udus — eeskiri 15(c) (III) — kasutavad samasuguseid udusignaale nagu mistahes muud käigusolevad purjelaevad.

c) seisvad (kinnitatud kaide või taoliste konstruktsioonide külge):

Päeval — ELKV märke ja signaale ette ei näe.

Öösel — eeskiri 8(c) (joonis 32).

Udus — eeskiri 15(c) (X) — võivad anda neljast lühikesest vilest koosnevat tunnussignaali (. . . .).

d) Ankrus seistes:

Päeval — kannavad samasugust märki nagu mistahes muud ankrusseisvad laevad.

Öösel — eeskiri 8(c) (joonis 33).

Udus — eeskiri 15(c) (IV) — kasutavad samasuguseid udusignaale nagu mistahes muud sama pikad ankrusseisvad laevad (.).

ANKRUSSEISVAD LAEVAD

1. LAEVAD PIKKUSEGA ALLA 45,75 M (150 JALA)

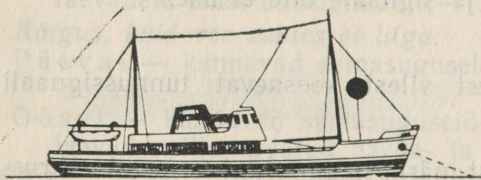
Päeval — eeskiri 11(c) (joonis XVIII).

Öösel — eeskiri 11(a) (joonis 34).

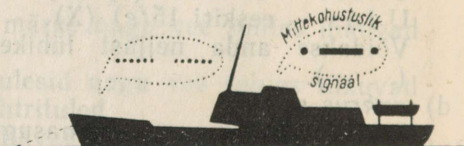
Märkus. Laevad pikkusega alla 45,75 m võivad kanda teist valget tuld, mis on paigutatud samuti kui laevadel pikkusega 45,75 m ja enam.

Udus — eeskiri 15(c) (IV) (joonis XIX).

Pausid signaalide (kellalöövide seeriatega) vahel ei tohi olla üle ühe minuti.



Joon. XVIII



Joon. XIX

2. LAEVAD PIKKUSEGA 45,75 M (150 JALAST) KUNI 106,75 M (350 JALANI)

Päeval — eeskiri 11(c) — kannavad samasugust märki kui lähemad laevadki.

Öösel — eeskiri 11(b) (joonis 35).

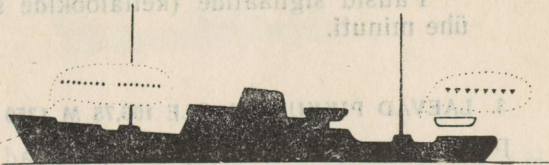
Udus — eeskiri 15(c) (IV) — annavad samasugust udusignaali kellaga (.) ja võivad anda täiendavat vilesignaali (— . —) nagu lähemad laevadki.

Pausid signaalide (kellalöövide seeriatega) vahel ei tohi olla üle ühe minuti.

3. LAEVAD PIKKUSEGA ÜLE 106,75 M (350 JALA)

Päeval — eeskiri 11(c) — kannavad samasuguseid märke nagu lühemad laevadki.

Öösel — eeskiri 11(b) — kannavad samasuguseid tulesid nagu laevad pikkusega 45,75 m ja enam.



Joon. XX

Udus — eeskiri 15(c) (IV) (joonis XX).

Pausid signaalide (kella- või gongilöökkide seeriatega) vahel ei tohi olla üle ühe minuti.

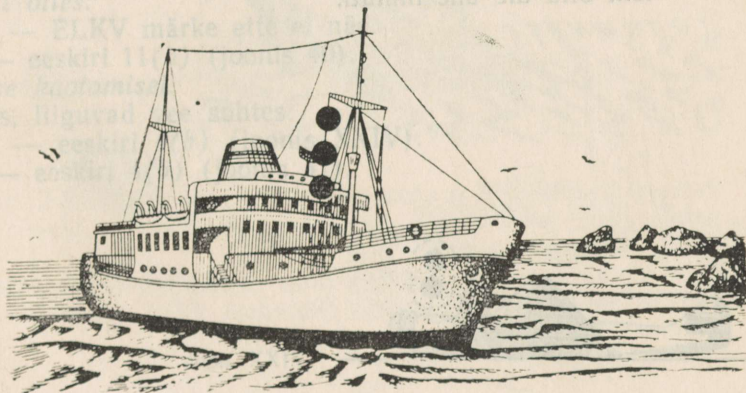
MADALIKUL OLEVAD LAEVAD

1. LAEVAD PIKKUSEGA ALLA 45,75 M (150 JALA)

Päeval — eeskiri 11(e) (joonis XXI).

Öösel — eeskiri 11(e) (joonis 36).

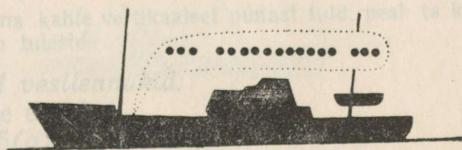
Märkus. Laevad pikkusega alla 45,75 m võivad kanda teist valget tuld, mis on paigutatud samuti kui laevadel pikkusega 45,75 m ja enam.



Joon. XXI

Udus — eeskiri 15(c) (VII) (joonis XXII).

Pausid signaalide (kellalöökkide seeriatega) vahel ei tohi olla üle ühe minuti.



Joon. XXII

2. LAEVAD PIKKUSEGA 45,75 M (150 JALAST) KUNI 106,75 M (350 JALANI)

Päeval — eeskiri 11(e) — kannavad samasugust märki kui lühemad laevadki.

Öösel — eeskiri 11(e) (joonis 37).

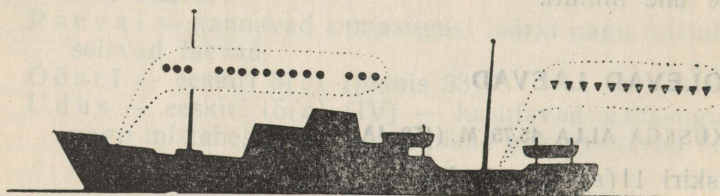
Udus — eeskiri 15(c) (VII) — annavad samasugust udusignaali kellaga (.) nagu lühemad laevadki.

Pausid signaalide (kellalöökide seeriate) vahel ei tohi olla üle ühe minuti.

3. LAEVAD PIKKUSEGA ÜLE 106,75 M (350 JALA)

Päeval — eeskiri 11(e) — kannavad samasugust märki nagu lühemad laevadki.

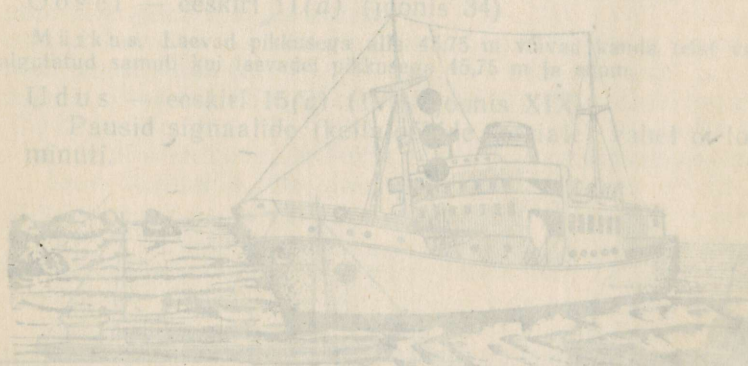
Öösel — eeskiri 11(e) — kannavad samasuguseid tulesid nagu laevad pikkusega 45,75 m ja enam.



Joon. XXIII

Udus — eeskiri 15(c) (VII) (joonis XXIII).

Pausid signaalide (kella- või gongilöökide seeriate) vahel ei tohi olla üle ühe minuti.



Joon. XVIII

VESILENNUKITE MÄRGID JA TULED

- a) *Käigus, liiguvad vee suhtes:*
 Päeval — ELKV erilisi märke ette ei näe.
 Öösel — eeskirjad 2(b) ja 10(c) (joonis 38).
- b) *Käigus, kuid vee suhtes ei liigu, kannavad samasuguseid tulesid nagu vee suhtes liikuvad; päevast märki ELKV ette ei näe.*
- c) *Ankrus seistes:*
 Päeval — ELKV märke ette ei näe.
 Öösel — eeskiri 11(f), (g) (joonis 39).

Märkus. Kui vesilennuki tiibade laius ületab 45,75 m, tuleb kummagi tiiva tippu paigutada valge tuli, mis oleks näha kogu silmapiiril vähemalt 1 miili kaugusele.

- d) *Madalikul olles:*
 Päeval — ELKV märke ette ei näe.
 Öösel — eeskiri 11(h) (joonis 40).
- e) *Juhitavuse kaotamisel:*
 1. *Käigus, liiguvad vee suhtes:*
 Päeval — eeskiri 4(b) (joonis XXIV).
 Öösel — eeskiri 4(b) (joonis 41).

Joon. XXIV



2. *Käigus, kuid vee suhtes ei liigu:*
 Päeval võib kanda samasugust märki nagu vee suhtes liikuvad.
 Öösel — eeskiri 4(e) (joonis 42).

Märkus. Kui vesilennuk ei kannu kahte vertikaalset punast tuld, peab ta kandma kõiki käigus vesilennukile kohustuslikke tulesid.

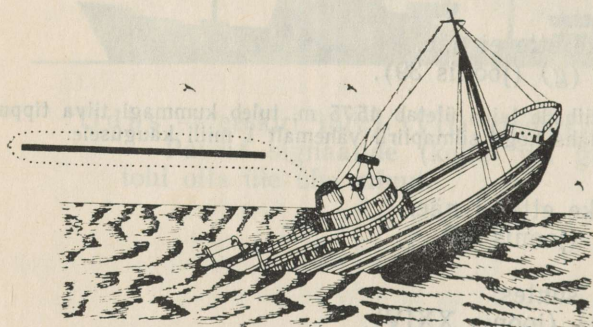
- f) *Pukseerivad ja pukseeritavad vesilennukid:*
 Päeval — ELKV märke ette ei näe.
 Öösel — eeskirjad 3(d) ja 5(a) (joonis 43).

Üldised märkused. Halva nähtavuse puhul võivad vesilennukid kasutada eeskirjas 15 (c) (I), (II), (IV), (V), (VI), (VII) kirjeldatud udusignaale; kui nad aga neid ei kasuta, siis peavad nad eeskirja 15 (c) (IX) kohaselt andma mõnda muud sobivat (külalt tugevat) helisignaali pausidega mitte üle 1 minuti.

HÄDASIGNAALID

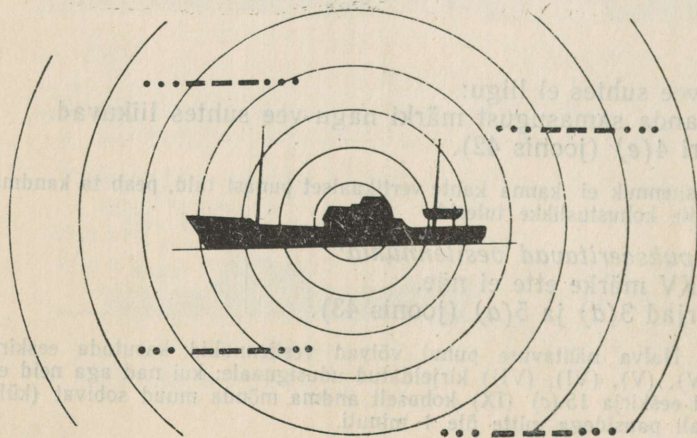
EESKIRI 31 (a)

1. Kahuripaugud või muud plahvatuse teel antavad signaalid umbes üheminutiliste pausidega — eeskiri 31(a) (I) (joonis 44).
2. Udusignaali andmiseks ettenähtud mistahes aparadi pidev signaal — eeskiri 31(a) (II) (joonis XXV).

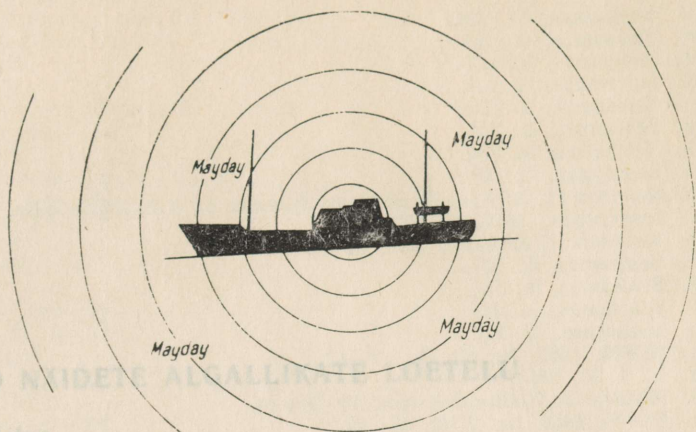


Joon. XXV

3. Punaseid sädemeid eraldavad raketid või granaadid, mida lühikeste vaheaegade järel ühekaupa õhku lastakse — eeskiri 31(a) (III) (joonis 45).
4. Raadiotelegraafi või mistahes muu signalisatsiooniseadme abil antud signaal, mis koosneb morse tähtedest SOS — eeskiri 31(a) (IV) (joonis XXVI).

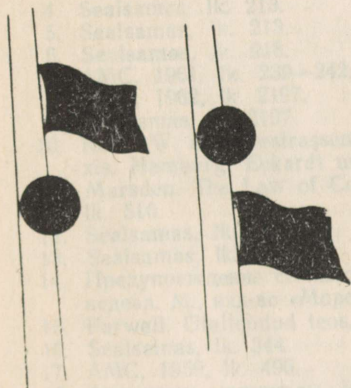


Joon. XXVI

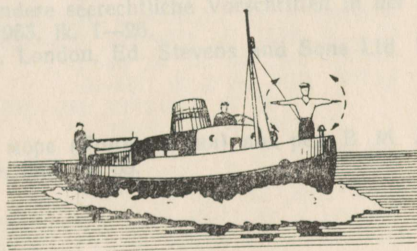


Joon. XXVII

5. Raadiotelefoni kaudu antud sõna «Mayday» — eeskiri 31(a) (V) (joonis XXVII).
6. Kahelipuline hädasignaali Rahvusvahelise signaallippude koodi järgi — NC — eeskiri 31(a) (VI) (joonis 46).
7. Signaal, mis koosneb ruudukujulisest lipust ja selle peal või all olevast kerast või muust kerataolisest objektist — eeskiri 31(a) (VII) (joonis XXVIII).

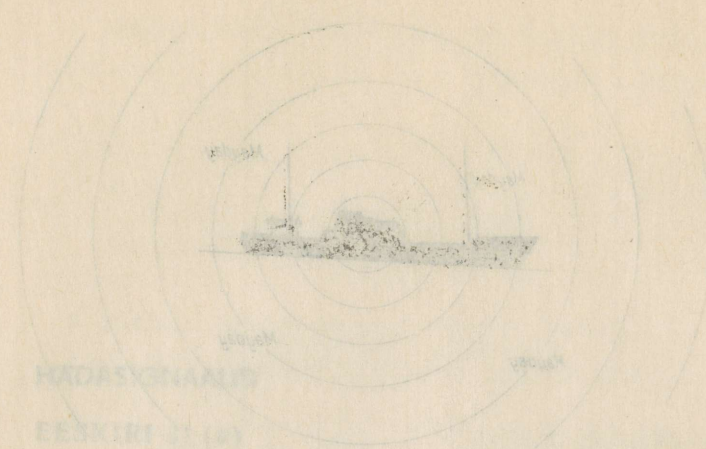


Joon. XXVIII

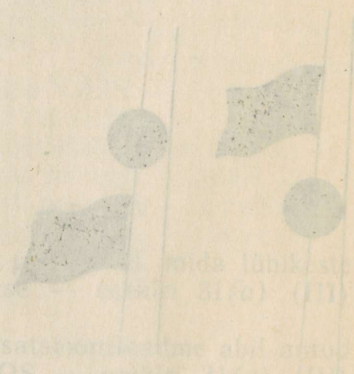
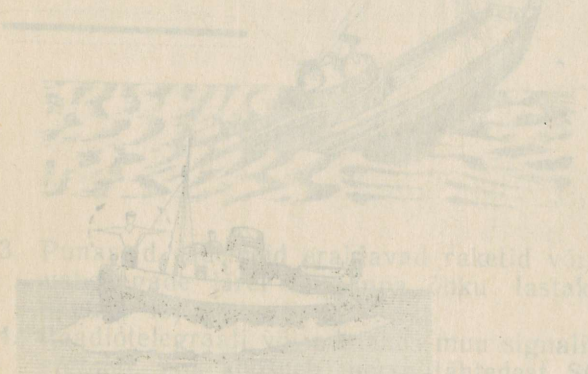


Joon. XXIX

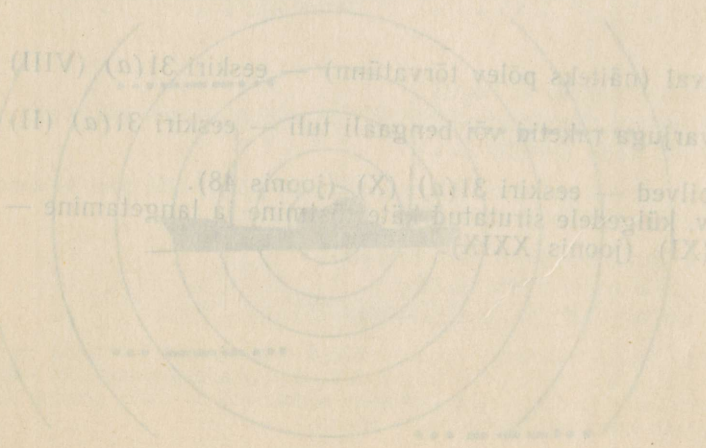
8. Lahtine tuli laeval (näiteks põlev tõrvatünn) — eeskiri 31(a) (VIII) (joonis 47).
9. Punased langevarjuga raketid või bengali tuli — eeskiri 31(a) (II) (joonis 48).
10. Oranžid suitsupilved — eeskiri 31(a) (X) (joonis 48).
11. Aeglane, korduv, külgedele sirutatud käte tõstmine ja langetamine — eeskiri 31(a) (XI) (joonis XXIX).



6. Raadiotelefonid, mis on ühendatud sõja- ja tsiviilraadiotelefonidega (V) (joonis XXVII)
7. Signaalid, mis on ühendatud raadiotelefonidega (VI) (joonis 46)
8. Signaalid, mis on ühendatud raadiotelefonidega (VII) (joonis XXVIII)



9. Signaalid, mis on ühendatud raadiotelefonidega (VIII) (joonis 47)
10. Signaalid, mis on ühendatud raadiotelefonidega (IX) (joonis 48)
11. Signaalid, mis on ühendatud raadiotelefonidega (X) (joonis 49)



KASUTATUD NÄIDETE ALGALLIKATE LOETELU

Lühendid loetelus

AMC — American Maritime Cases

LI. L. R. — Lloyd's List Law Reports

DMF — Le Droit Maritime Francais

БГРМ — Бюллетень главного ревизора по безопасности мореплавания Министерства морского флота.

Анализ аварий судов морского флота.

1. Яскевич А. П. Столкновение судов. М., изд-во «Морской транспорт», 1958, lk. 130—137.
2. AMC, 1959, lk. 501
3. Farwell R. F. The Rules of the Nautical Roads, Maryland-Annapolis, Ed. U. S. Naval Institute, 1954, lk. 211.
4. Sealsamas, lk. 213.
5. Sealsamas, lk. 213.
6. Sealsamas, lk. 218.
7. AMC, 1961, lk. 239—242.
8. AMC, 1962, lk. 2197.
9. Sealsamas, lk. 2197.
10. Koch. W. Die Seestrassenordnung und andere seerechtliche Vorschriften in der Praxis. Hamburg, Eckardt und Messtorff, 1963, lk. 1—26.
11. Marsden. The Law of Collisions at Sea. London, Ed. Stevens and Sons Ltd, 1961, lk. 510.
12. Sealsamas, lk. 509.
13. Sealsamas, lk. 512.
14. Предупреждение столкновений судов в море (Комментарии) под ред. В. М. Медведова. М., изд-во «Морской транспорт», 1955, lk. 39.
15. Farwell. Ulaltoodud teos, lk. 344.
16. Sealsamas, lk. 344.
17. AMC, 1959, lk. 496.
18. Архивные материалы ММФ.
19. Farwell. Ulaltoodud teos, lk. 220.
20. LI. L. R., 1958, lk. 378—386.
21. AMC, 1962, lk. 1043—1048.
22. Дело МАК 45/1960.
23. «Hansa», 1959, Nr. 51/52, lk. 2604—2605.
24. Farwell. Ulaltoodud teos, lk. 207—208.
25. «Hansa», 1962, Nr. 3, lk. 240—243.
26. Радиолокация на море. Пер. с англ. под ред. Б. Ф. Высоцкого. М., Изд. иностр. лит., 1955, lk. 208.
27. Архивные материалы ММФ.
28. Яскевич А. П. Ulaltoodud teos, lk. 15—24.
29. Москоу Э. Столкновение в океане. М., изд-во «Морской транспорт», 1963, 51—52
30. The Journal of the Institute of Navigation 1957, vol. X. Nr. 4, lk. 336—344.
31. Москоу Э. Ulaltoodud teos, lk. 34.
32. Радиолокация на море. Пер. с англ. под ред. Б. Ф. Высоцкого. М., Изд-во иностр. лит., 1955, lk. 199.
33. Sealsamas, lk. 199.
34. AMC, 1962, lk. 2311.
35. Яскевич А. П. Ulaltoodud teos, lk. 32—35.
36. Farwell. Ulaltoodud teos, lk. 304.

37. Sealsamas, lk. 304.
38. Sealsamas, lk. 301.
39. Sealsamas, lk. 305.
40. Sealsamas, lk. 309.
41. Sealsamas, lk. 301.
42. Sealsamas, lk. 301.
43. Sealsamas, lk. 301.
44. Sealsamas, lk. 301.
45. Колотов Н. А. Авария морских судов и их предупреждение. М., изд-во «Морской транспорт», 1959, lk. 179—182.
46. Marsden. Ulaltoodud teos, lk. 527.
47. Sealsamas, lk. 527.
48. Sealsamas, lk. 530.
49. Sealsamas, lk. 527.
50. Sealsamas, lk. 527.
51. БГРМ, 1962, Nr. 21, lk. 11—17.
52. Ll. L. R., 1963, lk. 1—7.
53. Москоу Э. Ulaltoodud teos, lk. 39—40.
54. БГРМ, 1956, Nr. 2, lk. 13—16.
55. Дело МАК 62/1961.
56. АМС, 1960, lk. 2294.
57. Marsden. Ulaltoodud teos, lk. 487.
58. Sealsamas, lk. 487.
59. Sealsamas, lk. 487.
60. Комментарий к ППСС под ред. В. Ф. Медведева. М., изд-во «Морской транспорт», 1955, lk. 56.
61. Marsden. Ulaltoodud teos, lk. 537.
62. Farwell. Ulaltoodud teos, lk. 53.
63. Sealsamas, lk. 54.
64. Sealsamas, lk. 51.
65. Яскевич А. П. Ulaltoodud teos, lk. 28—32.
66. Колотов Н. А. Ulaltoodud teos, lk. 179—182.
67. Sealsamas, lk. 182—184.
68. Комментарий к ППСС под ред. В. Ф. Медведева, lk. 57.
69. АМС, 1962, lk. 2146.
70. Яскевич А. П. Ulaltoodud teos, lk. 45—55.
71. Дело МАК 69/1961.
72. БГРМ, 1958, № 10, lk. 4—12.
73. Яскевич А. П. Ulaltoodud teos, lk. 15.
74. Ll. L. R., 1962, lk. 113—119, 445—458.
75. БГРМ, 1961, № 20, lk. 14—17.
76. БГРМ, 1956, № 2, lk. 13—16.
77. Ll. L. R., 1962, lk. 113—119, 445—458.
78. Ll. L. R., 1960, lk. 221—232.
79. Sealsamas, lk. 221—232.
80. Ll. L. R., 1960, lk. 191—195.
81. DMF, 1958, Nr. 111, lk. 178—181.
82. Яскевич А. П. Ulaltoodud teos, lk. 125—128.
83. Комментарий к ППСС под ред. В. Ф. Медведева, lk. 95.
84. Яскевич А. П. Ulaltoodud teos, lk. 66—70.
85. Sealsamas, lk. 63—66.
86. DMF, 1962, Nr. 159, lk. 171—176.
87. Комментарий к ППСС под ред. В. Ф. Медведева, lk. 109.
88. Кузнецов К. М. Предупреждение столкновений судов в море. Л., 1958, lk. 95—96.
89. БГРМ, 1956, № 3, lk. 7—16.
90. БГРМ, 1960, № 16, lk. 8—9.
91. Ll. L. R., 1961, lk. 13—19.
92. DMF, 1962, Nr. 159, lk. 171—176.
93. БГРМ, 1959, № 12, lk. 22—27.
94. DMF, 1958, Nr. 120, lk. 732—745.
95. Ll. L. R., 1959, lk. 203—212.
96. DMF, 1958, Nr. 120, lk. 732—745.
97. Ll. L. R., 1963, lk. 1—7.
98. Ll. L. R., 1958, lk. 387—397.
99. DMF, 1958, Nr. 111, lk. 178—181.
100. Яскевич А. П. Ulaltoodud teos, lk. 111—115.
101. АМС, 1961, lk. 926.
102. Яскевич А. П. Ulaltoodud teos, lk. 118—119.
103. АМС, 1960, lk. 960.
104. Sealsamas, lk. 920.

105. Архивные материалы ММФ.
106. Яскевич А. П. Ülaltoodud teos, lk. 115—117.
107. Farwell. Ülaltoodud teos, lk. 273.
108. Sealsamas, lk. 273.
109. Sealsamas, lk. 278.
110. Яскевич А. П. Ülaltoodud teos, lk. 111—115.
111. L. L. R., 1958, lk. 399—416.
112. Дело МАК 29/1960.
113. L. L. R., 1962, lk. 229—235.
114. L. L. R., 1959, lk. 463—467.
115. L. L. R., 1960, lk. 82—90.
116. АМС, 1961, lk. 383.
117. Дело МАК 29/1960.
118. L. L. R., 1963, lk. 1—7.
119. L. L. R., 1960, lk. 583—593.
120. БГРМ, 1962, № 21, lk. 61.
121. АМС, 1962, lk. 2323.
122. БГРМ, 1958, № 10, lk. 30.
123. АМС, 1960, lk. 2131.
124. L. L. R., 1958, lk. 387—389.
125. L. L. R., 1958, lk. 320.
126. L. L. R., 1958, lk. 288—297.
127. L. L. R., 1960, lk. 1—10.
128. L. L. R., 1960, lk. 334—347.
129. БГРМ, 1962, № 21, lk. 35—38.
130. Яскевич А. П. Ülaltoodud teos, lk. 84—87.
131. Дело МАК 24/1962.
132. Дело МАК 14/1962.
133. L. L. R., 1959, lk. 90—98.
134. Архивные материалы ММФ.
135. Комментарии к ППСС под ред. В. Ф. Медведева, lk. 151.
136. Яскевич А. П. Ülaltoodud teos, lk. 84—87.
137. БГРМ, 1959, № 9, lk. 35—39.
138. L. L. R., 1960, lk. 23—33.
139. Колотов Н. А. Ülaltoodud teos, lk. 179—182.
140. Яскевич А. П. Ülaltoodud teos, lk. 66—69.
141. DMF, 1958, Nr. 111, lk. 178—181.
142. Farwell. Ülaltoodud teos, lk. 229—230.
143. БГРМ, 1959, № 14, lk. 20—26.
144. L. L. R., 1958, lk. 606—615.
145. Дело МАК 45/1960.
146. L. L. R., 1958, lk. 378—386.
147. N. Koch. Ülaltoodud teos, lk. 1—64.
148. БГРМ, 1961, № 20, lk. 14.
149. L. L. R., 1958, lk. 10—22.
150. L. L. R., 1958, lk. 423—440.
151. L. L. R., 1959, lk. 203—212.
152. АМС, 1956, lk. 975.
153. Колотов Н. А. Ülaltoodud teos, lk. 176—178.
154. БГРМ, 1961, № 20, lk. 3.
155. Ворохобский А. Я. Ответственность за столкновение судов в море по англо-американскому праву. М., изд-во «Морской транспорт», 1961, lk. 84—85.
156. БГРМ, 1959, № 12, lk. 15—21.
157. Fairplay Shipping Journal, 22/VIII 1963, lk. 43.
158. L. L. R., 1958, lk. 10—22.
159. L. L. R., 1958, lk. 420—424.
160. Яскевич А. П. Ülaltoodud teos, lk. 130—137.
161. БГРМ, 1956, № 3, lk. 7.
162. Яскевич А. П. Ülaltoodud teos, lk. 608.
163. Marsden. Ülaltoodud teos, lk. 608.
164. БГРМ, 1958, № 7, lk. 28.
165. АМС, 1962, lk. 1519.
166. Marsden. Ülaltoodud teos, lk. 609.
167. АМС, 1962, lk. 1519.
168. Marsden. Ülaltoodud teos, lk. 569—570.
169. Архивные материалы ММФ.
170. Комментарии к ППСС под ред. В. Ф. Медведева, lk. 167.
171. Яскевич А. П. Ülaltoodud teos, lk. 123—124.
172. Marsden. Ülaltoodud teos, lk. 614.
173. Комментарии к ППСС под ред. В. Ф. Медведева, lk. 170.

174. Sealsamas, lk. 168.
175. Sealsamas, lk. 169.
176. Marsden. Ulaltoodud teos, lk. 611—612.
177. Li. L. R., 1958, lk. 539—545.
178. Marsden. Ulaltoodud teos, lk. 613.
179. Sealsamas, lk. 613.
180. Sealsamas, lk. 613.
181. Sealsamas, lk. 613.
182. Комментарий к ППСС под ред. В. Ф. Медведева, lk. 170.
183. Marsden. Ulaltoodud teos, lk. 613—614.
184. AMC, 1961, lk. 909.
185. AMC, 1959, lk. 1254.

17	Sealsamas, lk. 168	177	Комментарий к ППСС под ред. В. Ф. Медведева, lk. 170
18	Sealsamas, lk. 169	178	Marsden. Ulaltoodud teos, lk. 613—614
19	Sealsamas, lk. 169	179	AMC, 1961, lk. 909
20	Sealsamas, lk. 169	180	AMC, 1959, lk. 1254
21	Sealsamas, lk. 169	181	Sealsamas, lk. 613
22	Sealsamas, lk. 169	182	Sealsamas, lk. 613
23	Sealsamas, lk. 169	183	Sealsamas, lk. 613
24	Sealsamas, lk. 169	184	Sealsamas, lk. 613
25	Sealsamas, lk. 169	185	Sealsamas, lk. 613
26	Sealsamas, lk. 169	186	Sealsamas, lk. 613
27	Sealsamas, lk. 169	187	Sealsamas, lk. 613
28	Sealsamas, lk. 169	188	Sealsamas, lk. 613
29	Sealsamas, lk. 169	189	Sealsamas, lk. 613
30	Sealsamas, lk. 169	190	Sealsamas, lk. 613
31	Sealsamas, lk. 169	191	Sealsamas, lk. 613
32	Sealsamas, lk. 169	192	Sealsamas, lk. 613
33	Sealsamas, lk. 169	193	Sealsamas, lk. 613
34	Sealsamas, lk. 169	194	Sealsamas, lk. 613
35	Sealsamas, lk. 169	195	Sealsamas, lk. 613
36	Sealsamas, lk. 169	196	Sealsamas, lk. 613
37	Sealsamas, lk. 169	197	Sealsamas, lk. 613
38	Sealsamas, lk. 169	198	Sealsamas, lk. 613
39	Sealsamas, lk. 169	199	Sealsamas, lk. 613
40	Sealsamas, lk. 169	200	Sealsamas, lk. 613
41	Sealsamas, lk. 169	201	Sealsamas, lk. 613
42	Sealsamas, lk. 169	202	Sealsamas, lk. 613
43	Sealsamas, lk. 169	203	Sealsamas, lk. 613
44	Sealsamas, lk. 169	204	Sealsamas, lk. 613
45	Sealsamas, lk. 169	205	Sealsamas, lk. 613
46	Sealsamas, lk. 169	206	Sealsamas, lk. 613
47	Sealsamas, lk. 169	207	Sealsamas, lk. 613
48	Sealsamas, lk. 169	208	Sealsamas, lk. 613
49	Sealsamas, lk. 169	209	Sealsamas, lk. 613
50	Sealsamas, lk. 169	210	Sealsamas, lk. 613
51	Sealsamas, lk. 169	211	Sealsamas, lk. 613
52	Sealsamas, lk. 169	212	Sealsamas, lk. 613
53	Sealsamas, lk. 169	213	Sealsamas, lk. 613
54	Sealsamas, lk. 169	214	Sealsamas, lk. 613
55	Sealsamas, lk. 169	215	Sealsamas, lk. 613
56	Sealsamas, lk. 169	216	Sealsamas, lk. 613
57	Sealsamas, lk. 169	217	Sealsamas, lk. 613
58	Sealsamas, lk. 169	218	Sealsamas, lk. 613
59	Sealsamas, lk. 169	219	Sealsamas, lk. 613
60	Sealsamas, lk. 169	220	Sealsamas, lk. 613
61	Sealsamas, lk. 169	221	Sealsamas, lk. 613
62	Sealsamas, lk. 169	222	Sealsamas, lk. 613
63	Sealsamas, lk. 169	223	Sealsamas, lk. 613
64	Sealsamas, lk. 169	224	Sealsamas, lk. 613
65	Sealsamas, lk. 169	225	Sealsamas, lk. 613
66	Sealsamas, lk. 169	226	Sealsamas, lk. 613
67	Sealsamas, lk. 169	227	Sealsamas, lk. 613
68	Sealsamas, lk. 169	228	Sealsamas, lk. 613
69	Sealsamas, lk. 169	229	Sealsamas, lk. 613
70	Sealsamas, lk. 169	230	Sealsamas, lk. 613
71	Sealsamas, lk. 169	231	Sealsamas, lk. 613
72	Sealsamas, lk. 169	232	Sealsamas, lk. 613
73	Sealsamas, lk. 169	233	Sealsamas, lk. 613
74	Sealsamas, lk. 169	234	Sealsamas, lk. 613
75	Sealsamas, lk. 169	235	Sealsamas, lk. 613
76	Sealsamas, lk. 169	236	Sealsamas, lk. 613
77	Sealsamas, lk. 169	237	Sealsamas, lk. 613
78	Sealsamas, lk. 169	238	Sealsamas, lk. 613
79	Sealsamas, lk. 169	239	Sealsamas, lk. 613
80	Sealsamas, lk. 169	240	Sealsamas, lk. 613
81	Sealsamas, lk. 169	241	Sealsamas, lk. 613
82	Sealsamas, lk. 169	242	Sealsamas, lk. 613
83	Sealsamas, lk. 169	243	Sealsamas, lk. 613
84	Sealsamas, lk. 169	244	Sealsamas, lk. 613
85	Sealsamas, lk. 169	245	Sealsamas, lk. 613
86	Sealsamas, lk. 169	246	Sealsamas, lk. 613
87	Sealsamas, lk. 169	247	Sealsamas, lk. 613
88	Sealsamas, lk. 169	248	Sealsamas, lk. 613
89	Sealsamas, lk. 169	249	Sealsamas, lk. 613
90	Sealsamas, lk. 169	250	Sealsamas, lk. 613
91	Sealsamas, lk. 169	251	Sealsamas, lk. 613
92	Sealsamas, lk. 169	252	Sealsamas, lk. 613
93	Sealsamas, lk. 169	253	Sealsamas, lk. 613
94	Sealsamas, lk. 169	254	Sealsamas, lk. 613
95	Sealsamas, lk. 169	255	Sealsamas, lk. 613
96	Sealsamas, lk. 169	256	Sealsamas, lk. 613
97	Sealsamas, lk. 169	257	Sealsamas, lk. 613
98	Sealsamas, lk. 169	258	Sealsamas, lk. 613
99	Sealsamas, lk. 169	259	Sealsamas, lk. 613
100	Sealsamas, lk. 169	260	Sealsamas, lk. 613

KIRJANDUST

- Авсов Ю., Кейлин А., Стравинский П. Предупреждение столкновений судов в море, М., Гострансиздат, 1937.
- Анализ аварий судов морского флота. Бюллетени главного ревизора по безопасности мореплавания ММФ, 1956—1962. М., изд-во «Морской транспорт».
- Бухановский И. Л. Радиолокационные методы предупреждения столкновений судов в море, М., изд-во «Морской транспорт» 1962.
- Вакуленко В. С. Плавание в тумане или при плохой видимости. М.—Л., изд-во «Морской транспорт», 1950.
- Готский М. В. Практическая навигация, изд. 2-е. М., изд-во «Морской транспорт», 1963.
- Доклады делегации Союза Советских Социалистических Республик на Международной конференции по охране человеческой жизни на море, вып. 2, 3. Л., изд-во «Морской транспорт», 1960.
- К вопросу использования радиолокации в судовождении. Бюллетень Главного ревизора по безопасности мореплавания ММФ, вып. 2. М., изд-во «Морской транспорт», 1956.
- Колотов Н. А. Аварии морских судов и их предупреждение. М., изд-во «Морской транспорт», 1959.
- Кузнецов К. М. Предупреждение столкновений судов в море. Л., 1958. (Курс кораблевождения. Прил. 3, кн. 2).
- Международная конференция по охране человеческой жизни на море 1960 г. Заключительный акт конференции с Приложениями, включающими Международную Конвенцию по охране человеческой жизни на море, подписанный в Лондоне 17 июня 1960 г., Л., изд-во «Морской транспорт», 1963.
- Микулинский Е. А. Предупреждение столкновений судов в море. М., изд-во «Морской транспорт», 1957.
- Полин Л. Е. Маневрирование в узкостях. М., изд-во «Морской транспорт», 1957.
- Предупреждение столкновений судов в море. Практическое пособие для судоводителей. Под ред. В. Ф. Медведева и А. Д. Кейлина. М., изд-во «Морской транспорт», 1940.
- Предупреждение столкновений судов в море. Комментарии под ред. В. Ф. Медведева. М., изд-во «Морской транспорт», 1955.
- Радиолокация на море. Пер. с англ. под ред. Б. Ф. Высоцкого. М., Изд. иностр. лит., 1955.
- Шанько Б. Д. Вопросы якорной стоянки. М., изд-во «Морской транспорт», 1957.
- Яскевич Ч. П. Столкновения судов. М., изд-во «Морской транспорт», 1958.
- Farwell, R. F. The Rules of the Nautical Road. Annapolis-Maryland, Ed. U. S. Naval Institute, 1954.
- Griffin, J. W. The American Law of Collision. Michigan, Ed. Edward Brothers, 1962.
- Koch, W. Die Seestrassenordnung und andere seerechtliche Vorschriften in der Praxis, Hamburg, Verlag Eckardt und Messtorff, 1963.
- Marsden, G. Law of Collisions at Sea. 11-th ed. London, Stevens and Sons Ltd., 1961.
- Raffi, A. Guide du capitaine en cas d'abordage. Paris, Societe d'edition, 1950.
- Calvert, E. S. A. Comparison of two Systems for Avoiding Collision. «Journal of the Institute of Navigation», 1961, vol. 14, No. 4, pp. 379—401.
- Costa, O. Prove di manovrabilita. «La Marina Italiana», 1959, n. 9, pp. 201—203.
- Grant, G. A. International Regulations for Preventing Collisions at Sea. «Ship-building and Shipping Record», 1960, vol. 96, No. 24, pp. 765—766.
- Grünwald, H. E. Kriegsschiffe und Seestrassenordnung. «Marine Rundschau», 1962, Nr. 4, ss. 76—82.

Harries, H. D. und Marienfeld, F. W. Ausländische Vorschläge zur Änderung des Seestrassenordnung. «Hansa», 1960, Nr. 21/22, ss. 1030—1034.

Harries, H. D. und Marienfeld, F. W. Die internationale Schiffssicherheitskonferenz. London, 1960. Seestrassenordnung. «Hansa», 1960, Nr. 52/53, ss. 2634—2640, 1961, ss. 8—9.

Harries, H. D. und Marienfeld. Deutsche Vorschläge zur der Seestrassenordnung. «Hansa», 1960, Nr. 8/9, ss. 376—382.

Elchlepp, F. Eine neue Seestrassenordnung wurde beschlossen. «Segelsport», 1961, Nr. 8, ss. 283—286.

Elchlepp, F. Probleme der künftigen Seestrassenordnung der DDR. «Schiffbau technik», 1961, Nr. 8, ss. 416—418 und Nr. 9, ss. 466—467.

Internationale Schiffssicherheitkonferenz vom 17 Mai bis 17 Juni 1960 im London «Schiff und Haffen», 1960, Nr. 7, ss. 591—592.

Koszewski, Z. Projektowane zwiany miedzynarodowego prawa drogi morskiej. «Technika i Gospodarka Morska», 1960, Nr. 5—6, ss. 143—146.

Lampe, W. H. und Marienfeld. Änderung der Seeschiffahrtsstrassenordnung sowie Rückblick auf ihre Entwicklung. «Hansa», 1961, Nr. 12, ss. 1419—1151, 1206—1208.

Marienfeld, F. W. Erfolge und Misserfolge im Kollisionsschutz durch Radar. «Hansa», 1961, Nr. 9, ss. 891—892. Nr. 10, ss. 1013—1017.

Moody, A. B. Radar and Rules of the Road. «United States Naval Institute Proceedings», 1960, vol. 86, No. 5, pp. 133—134.

Morel, I. S. The Physics of Collision at Sea. «Journal of the Institute of Navigation», 1961, vol. 14, No. 2, pp. 163—189.

New Decca Radars. «Wireless World», 1960, vol. 66, No. 12, p. 612.

The Prevention of Collision at Sea and in the Air by Shore and ground-based Means. «Journal of the Institute of Navigation», 1961, vol. 14, No. 4, pp. 480—503.

Quick, J. H. and Wylie, F. T. The revision of the Collision Regulations. «Journal of the Institute of Navigation», 1960, vol. 13, No. 4, pp. 401—405.

Radar and the Collision Regulations. «Journal of the Institute of Navigation», 1959, vol. 12, No. 3—4, pp. 221—237.

The Regulation of Traffic at Sea. «Journal of the Institute of Navigation», 1961, vol. 14, No. 1, pp. 69—86.

Tempesta, A. Radar anticollisions. «La Marina Italiana», 1959, n. 12, pp. 282—284.

Wylie, F. J. The Calvert Methods of Manoeuvring to Avoid Collision at Sea and of Radar Display. «Journal of the Institute of Navigation», 1960, vol. 13, No. 4, pp. 455—464.

Mc Govern, Th. F. The Radar and the Rules of the Road. «Shipbuilding and Shipping Records», 1960, vol. 95, No. 3, pp. 14—15.

The All England Law Reports (1960—1964).

American Maritime Cases (1957—1962).

Le Droit Maritime Français (1958—1963).

«Hansa» (1958—1960).

Journal of the Institute of Navigation (1951—1963).

Lloyd's List Law Reports (1958—1964).

Shipping World (1960—1964).

КОММЕНТАРИИ К ПРАВИЛАМ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ. 1960 г. На эстонском языке. Издательство «Валгус». Таллин, Пярнуское шоссе, 10.

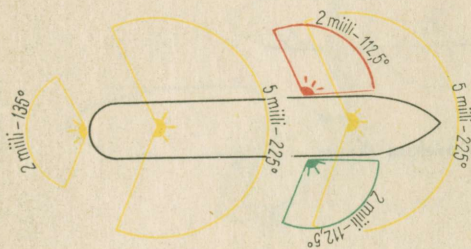
Toimetaja P. Sarevet. Kunstiline toimetaja R. Tungla. Tehniline toimetaja T. Linkvist. Korrektor J. Nurme. Laduda antud 22. V 1969. Trükkida antud 14. I 1970. Paber 70×108/16. Trükipoognaid 10,0 + kleebised. Tingtrükipoognaid 15,75. Arvestuspognaid 14,79. Trükiarv 3000. Tellimuse nr. 1701. Trükkikoda «Ühiselu», Tallinn, Pikk t. 40/42. Hind 93 kop.

**JOONISED LISADE
I, II ja III JUURDE**

LAEVADE MÄRGID JA TULED

1. MEHAANILISEL JÕUL LIIKUVAD LAEVAD

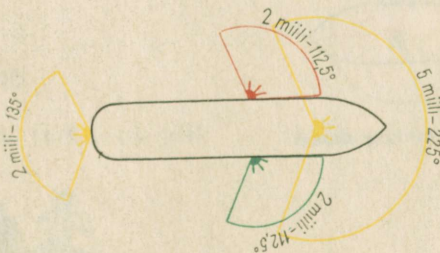
Laevad pikkusega 45,75 m (150 jala) ja enam



Tuled asetuse skeem

JOONIS 2.

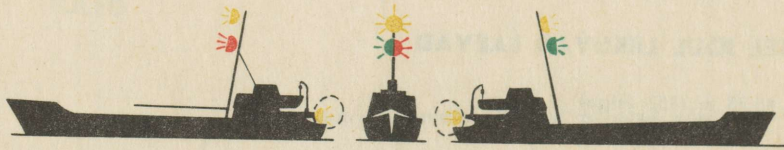
Laevad pikkusega alla 45,75 m (150 jala), kuid mitte alla 19,80 m (65 jala)



Tuled asetuse skeem

JOONIS 3.

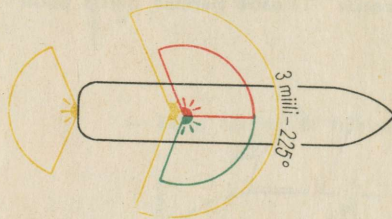
Laevad pikkusega alla 19,80 m (65 jala), kuid mitte alla 12,19 m (40 jala)



Vaade vasaku parda poolt

Eestvaade

Vaade parema parda poolt



Tulede asetuse skeem

JOONIS 4.

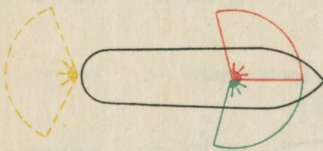
Laevad pikkusega alla 12,19 m (40 jala)



Vaade vasaku parda poolt

Eestvaade

Vaade parema parda poolt

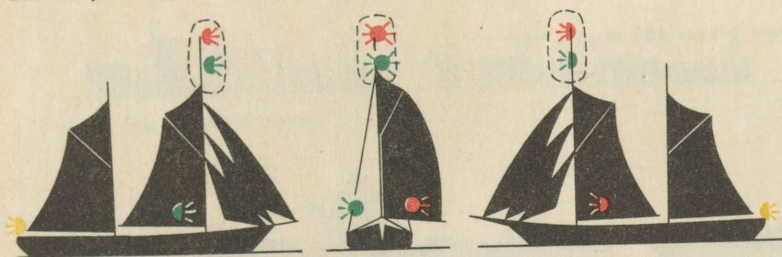


Tulede asetuse skeem

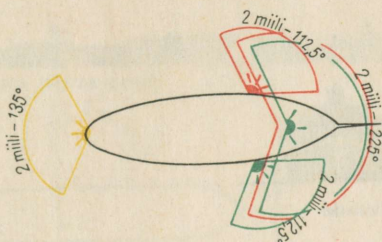
JOONIS 5.

2. PURJELAEVAD

Laevad pikkusega 12,19 m (40 jalga) ja enam



Vaade parema parda poolt Eestvaade Vaade vasaku parda poolt



Tulede asetuse skeem

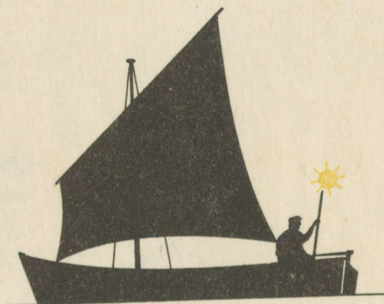
JOONIS 6.

Laevad pikkusega alla 12,19 m (40 jala)



JOONIS 7.

Purjede all liikuvad sõudepaadid



JOONIS 8.

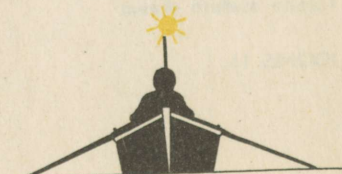
3. SÕUDEPAADID

Laeva pikkus on alla 12,19 m (40 jala)



JOONIS 9.

Väikesed sõudepaadid

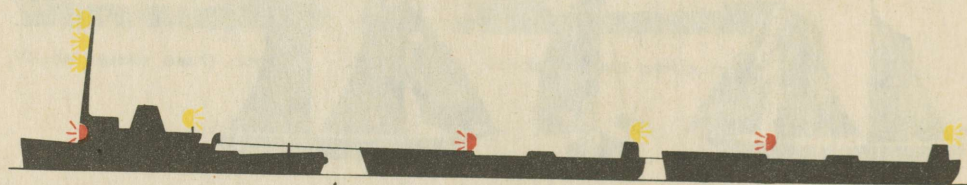


JOONIS 10

4. PUKSEERIVAD JA PUKSEERITAVAD LAEVAD

A. Pukseerimine slepis.

Pukseeritava karavani pikkus 183 m ja enam



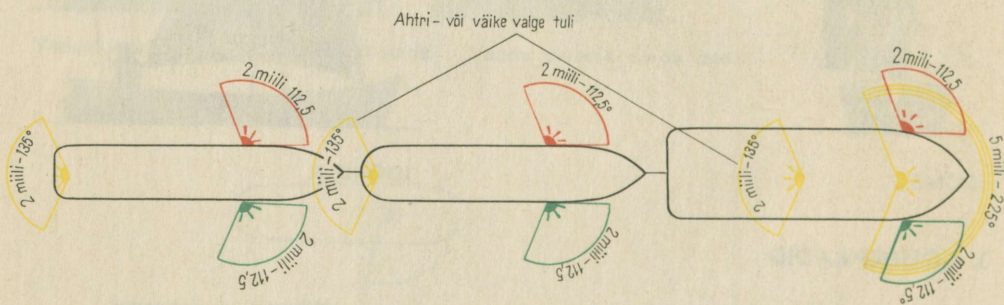
Vaade vasaku parda poolt



Eestvaade



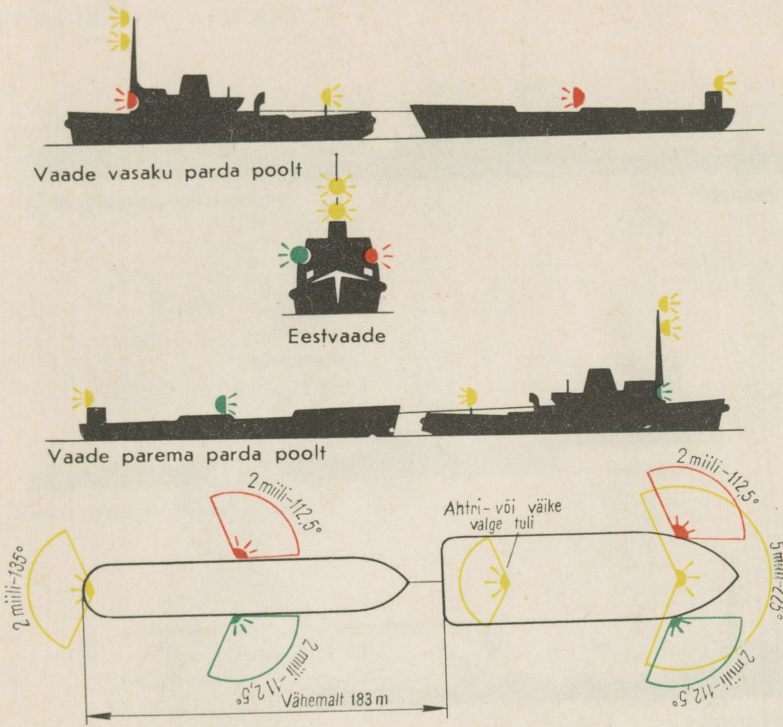
Vaade parema parda poolt



Tulede asetuse skeem

JONIS 11.

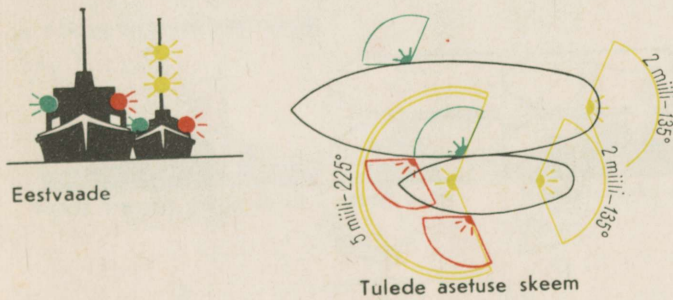
Pukseeritava karavani pikkus alla 183 m



Tulede asetuse skeem

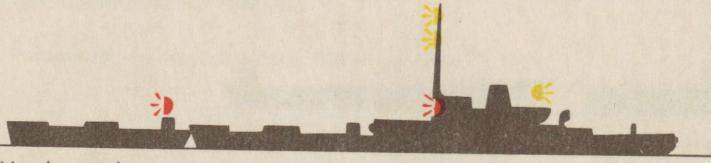
JOONIS 12.

B. Pukseerimine «parras parda vastu» [poordis]

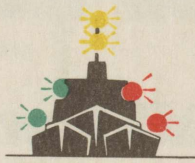


JOONIS 13.

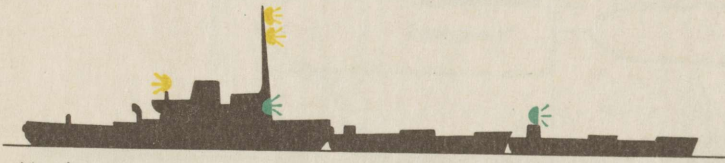
C. Pukseerimine tõukamise teel



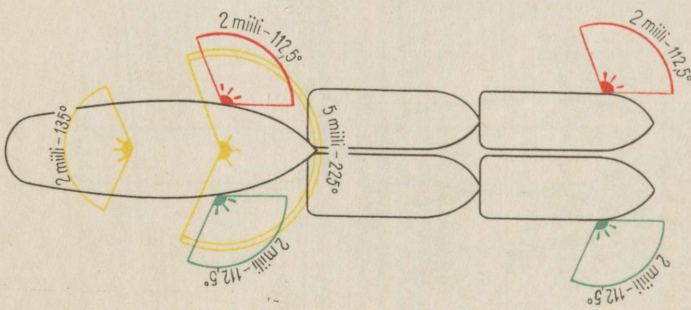
Vaade vasaku parda poolt



Estvaade



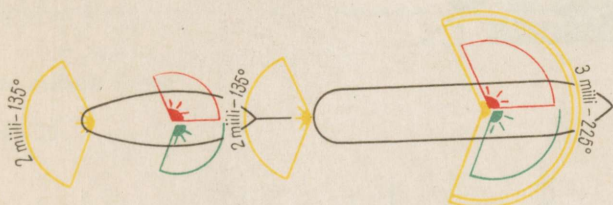
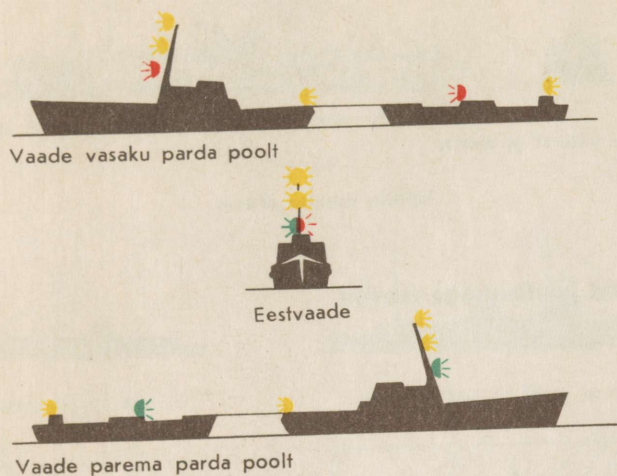
Vaade parema parda poolt



Tulede asetuse skeem

D. Pukseerivad ja pukseeritavad laevad

Pikkus alla 19,80 m (65 jala)



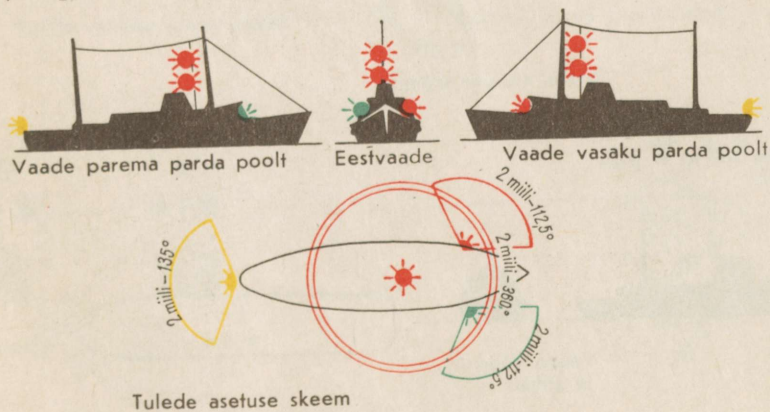
Tulede asetuse skeem

JOONIS 15.

5. TEEANDMISVÕIMETUD LAEVAD

A. Juhitavuse kaotanud laevad

a) Käigus, liiguvad vee suhtes



Tulede asetuse skeem

JOONIS 16

b) Käigus, kuid vee suhtes ei liigu



Vaade parda poolt

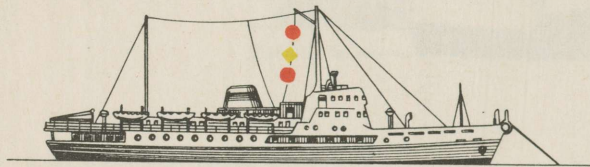
Vaade vöörist ja ahtrist

Tulede asetuse skeem

JOONIS 17.

B. Töö iseloomu tõttu piiratud juhitevusega laevad

a) käigus päeval



JOONIS 18.

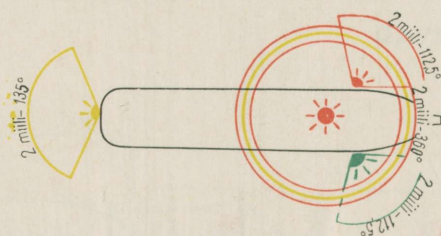
b) Käigus, liiguvad vee suhtes



Vaade vasaku parda poolt

Eestvaade

Vaade parema parda poolt



Tulede asetuse skeem

JOONIS 19.

c) Käigus, kuid vee suhtes ei liigu



Vaade parda poolt

Vaade vöörist
ja ahtrist

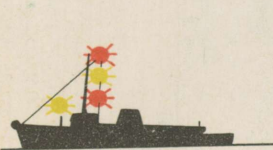
Tulede asetuse skeem

JOONIS 20.

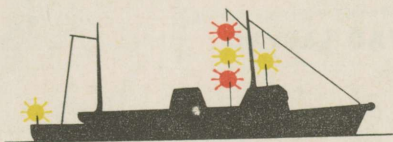
d) Ankrus seistes



JONIS 21.



Laeva pikkus alla 45,75 m



Laeva pikkus 45,75 m ja enam

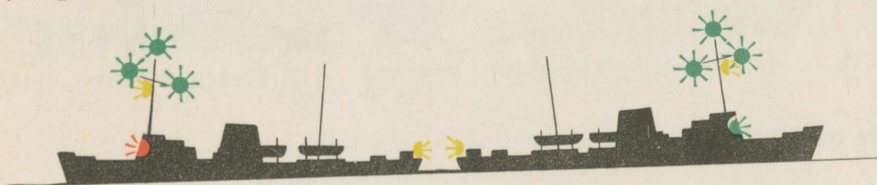


Tulede asetuse skeem

JONIS 22.

C. Miine traaliv laev

a) Käigus, liiguvad vee suhtes



Vaade vasaku parda pool

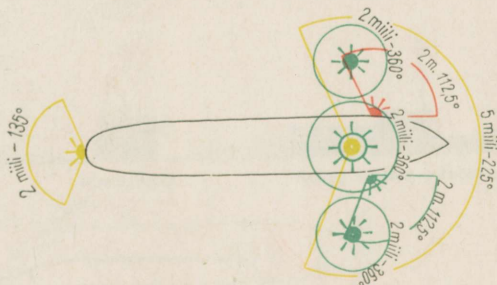
Vaade parema parda pool



Eestvaade



Vaade ahtrist



Tulede asetuse skeem

JONIS 23.

b) Käigus, kuid vee suhtes ei liigu

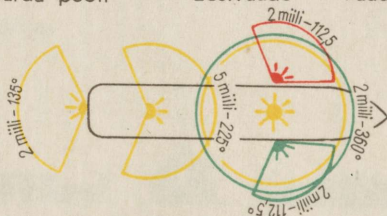


JOONIS 24.

6. KALA PÜÜDVAD LAEVAD

A. Traalpiük

a) Käigus, liiguvad vee suhtes



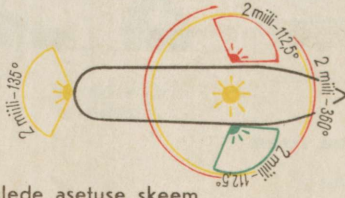
Tulede asetuse skeem

JOONIS 25.

B. Mitte traalpiük

a) Käigus, liiguvad vee suhtes

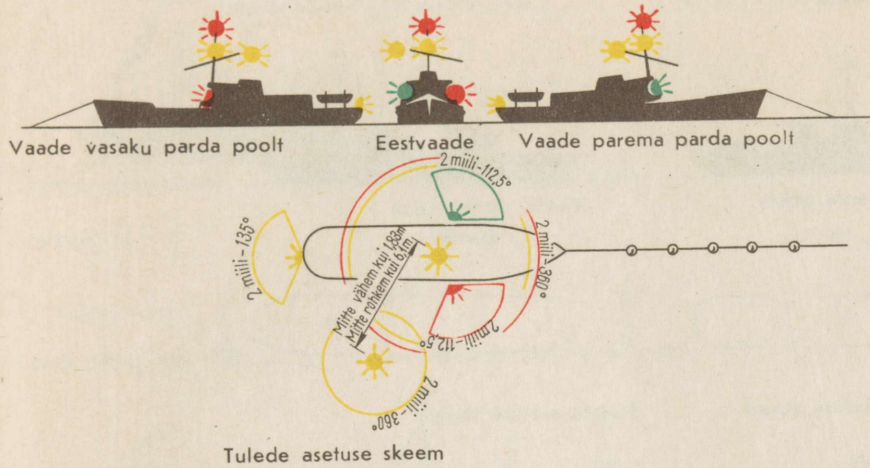
Püüniste pikkus mitte üle 153 m (500 jala)



JOONIS 26.

Tulede asetuse skeem

Püüniste pikkus üle 153 m (500 jala)

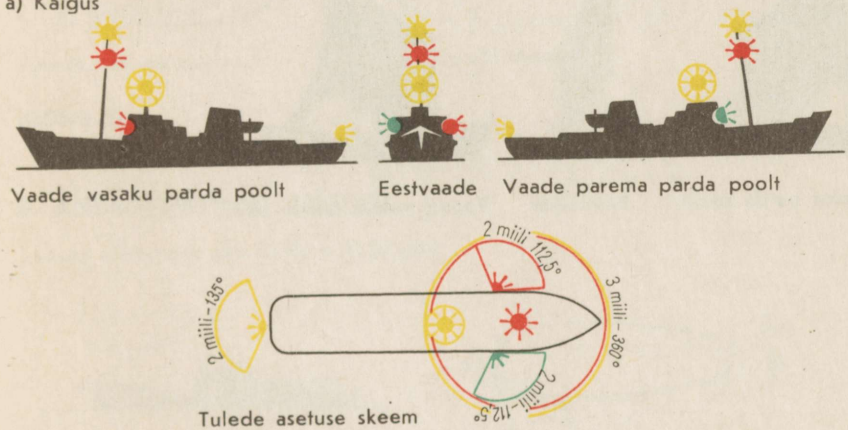


Märkus. Käigusolevad kala püüvdvad laevad, mis vee suhtes ei liigu, kannavad samasuguseid tulesid nagu vee suhtes liiguvad laevade, välja arvatud parda- ja ahtrituled.

JOONIS 27.

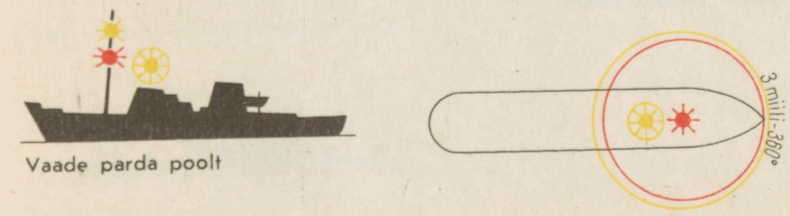
7. LOOTSILAEVAD LOOTSIKOHUSTUSTE TÄITMISEL

a) Käigus



JOONIS 28.

b) Seisavad



JOONIS 29.

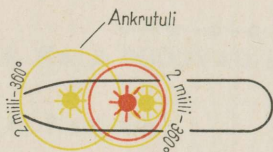
c) Ankrus (seistes)

Laeva pikkus alla 45,75 m

Laeva pikkus 45,75 m ja enam



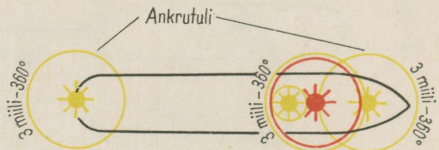
Vaade parda pool



Tulede asetuse skeem



Vaade parda pool



Tulede asetuse skeem

JOONIS 30.

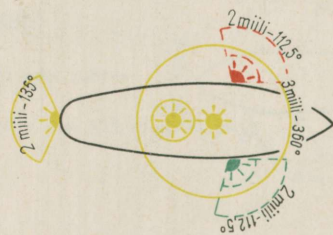
Purje lootsilaevad



Vaade parema parda pool

Eestvaade

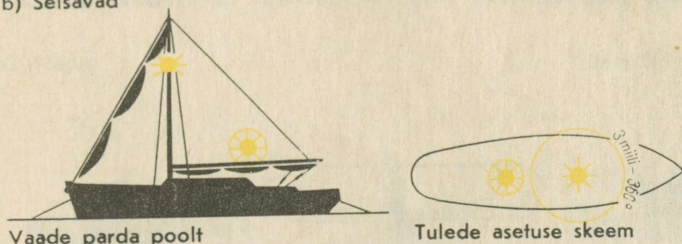
Vaade vasaku parda pool



Tulede asetuse skeem

JOONIS 31.

b) Seisavad



Vaade parda poolt

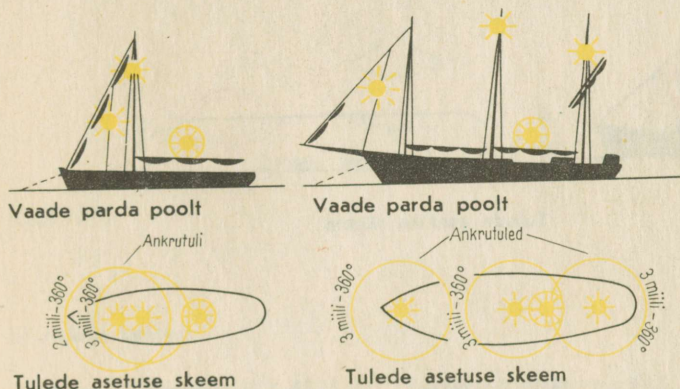
Tulede asetuse skeem

JOONIS 32.

c) Ankrus seistes

Laeva pikkus alla 45,75 m

Laeva pikkus 45,75 m ja enam



Vaade parda poolt

Vaade parda poolt

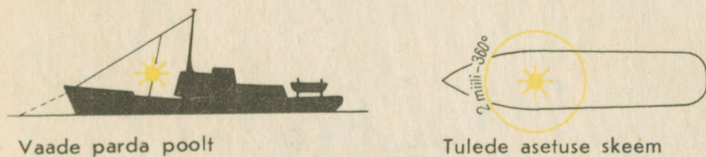
Tulede asetuse skeem

Tulede asetuse skeem

JOONIS 33.

8. ANKRUSSEISYAD LAEVAD

Laevad pikkusega alla 45,75 m (150 jala)

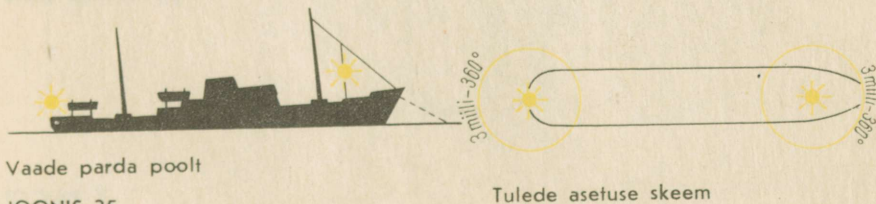


Vaade parda poolt

Tulede asetuse skeem

JOONIS 34.

Laeva pikkus üle 45,75 m (150 jala)



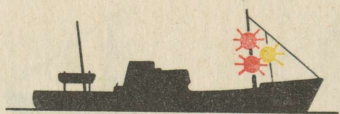
Vaade parda poolt

Tulede asetuse skeem

JOONIS 35.

9. MADALIKUL OLEVAD LAEVAD

Laeva pikkus alla 45,75 m (150 jala)



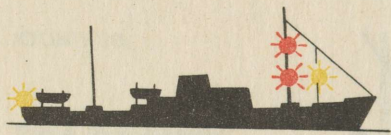
Vaade parda poolt



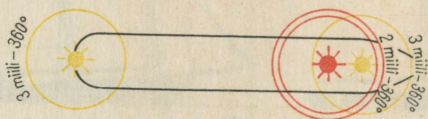
Tulede asetuse skeem

JOONIS 36.

Laevad pikkusega alates 45,75 m (150 jalast) kuni 106,75 m (350 jalani)



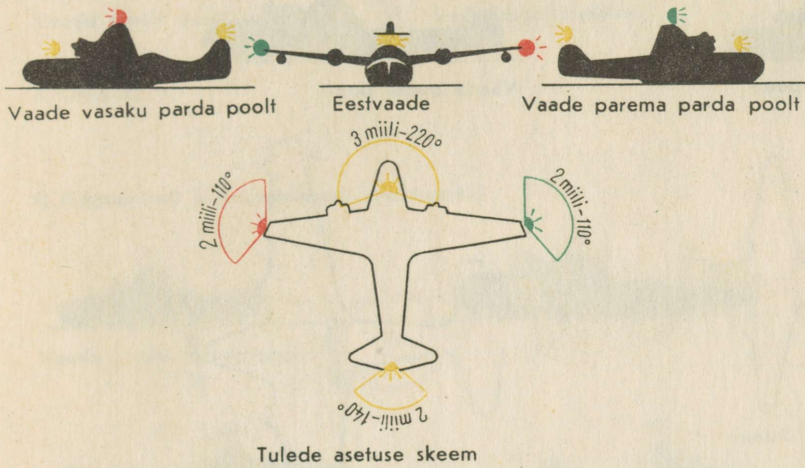
Vaade parda poolt



Tulede asetuse skeem

JOONIS 37.

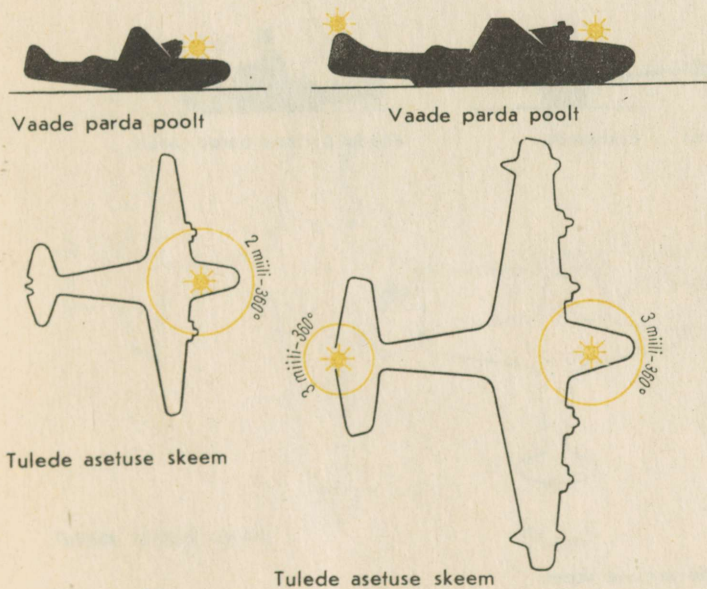
a) Käigus



JOONIS 38.

b) Ankrus seistes

Vesilennuk pikkusega alla 45,75 m Vesilennuk pikkusega 45,75 m ja enam



JOONIS 39.

c) Madalikul olles

Vesilennuk pikkusega alla 45,75 m

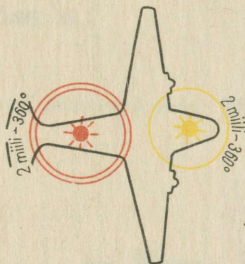
Vesilennuk pikkusega 45,75 m ja enam



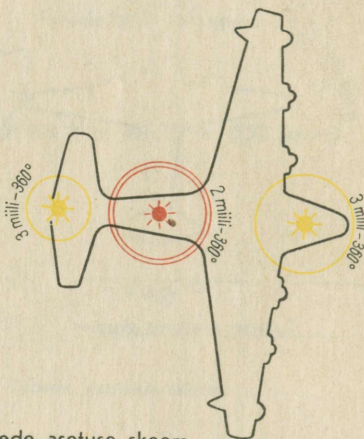
Vaade parda poolt



Vaade parda poolt



Tulede asetuse skeem



Tulede asetuse skeem

JOONIS 40.

d) Juhitavuse kaotanud



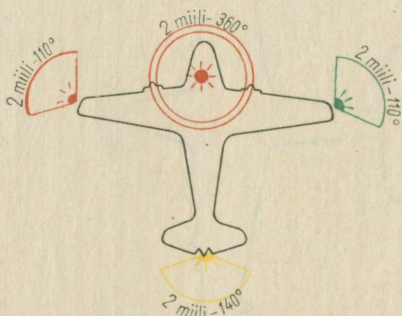
Vaade vasaku parda poolt



Eestvaade



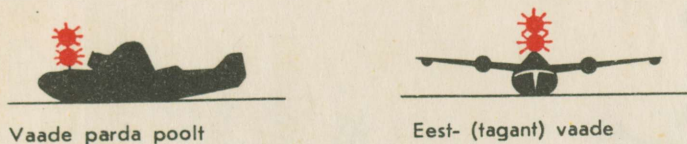
Vaade parema parda poolt



Tulede asetuse skeem

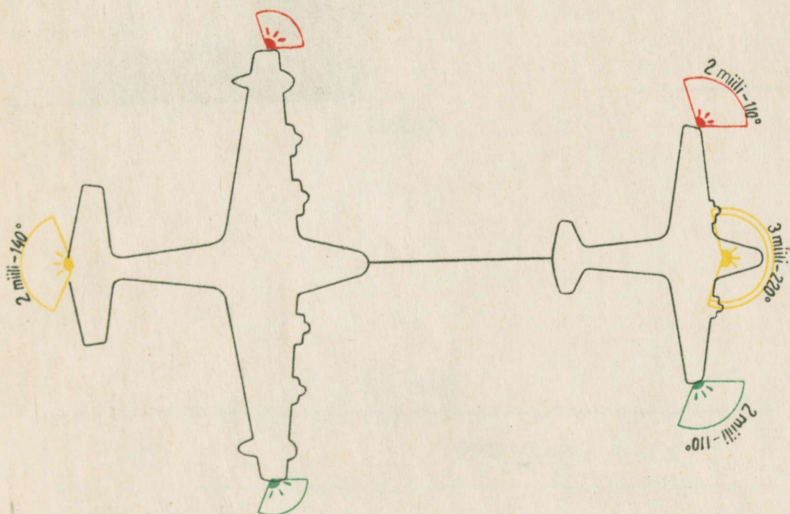
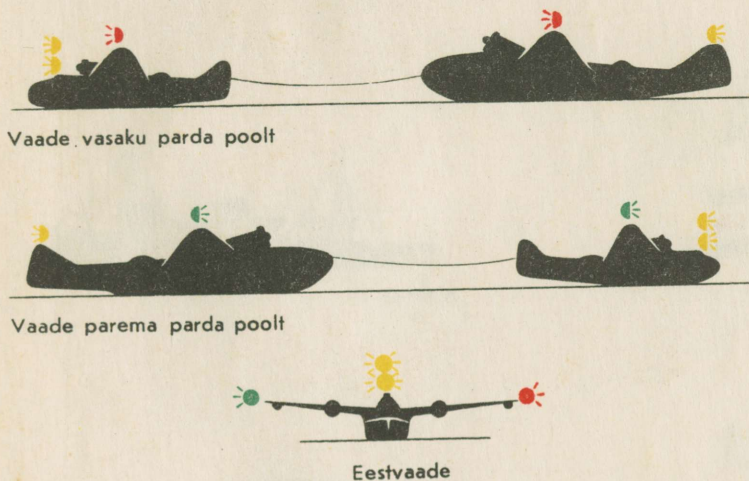
JOONIS 41.

e) Juhitavuse kaotanud



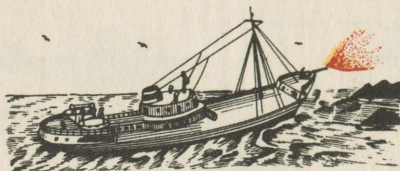
JOONIS 42.

f) Pukseerivad ja pukseeritavad vesilennukid

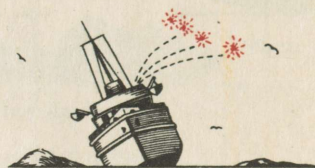


JOONIS 43.

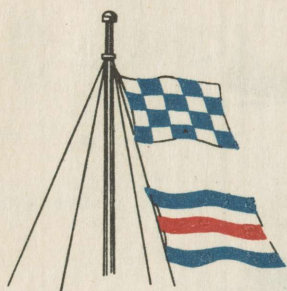
HÄDASIGNAALID



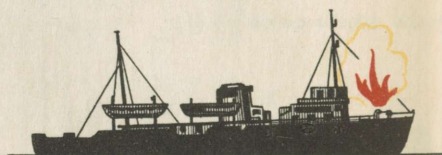
JONIS 44.



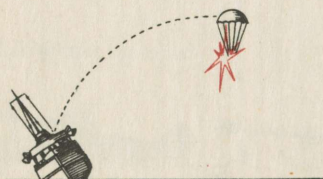
JONIS 45.



JONIS 46.



JONIS 47.

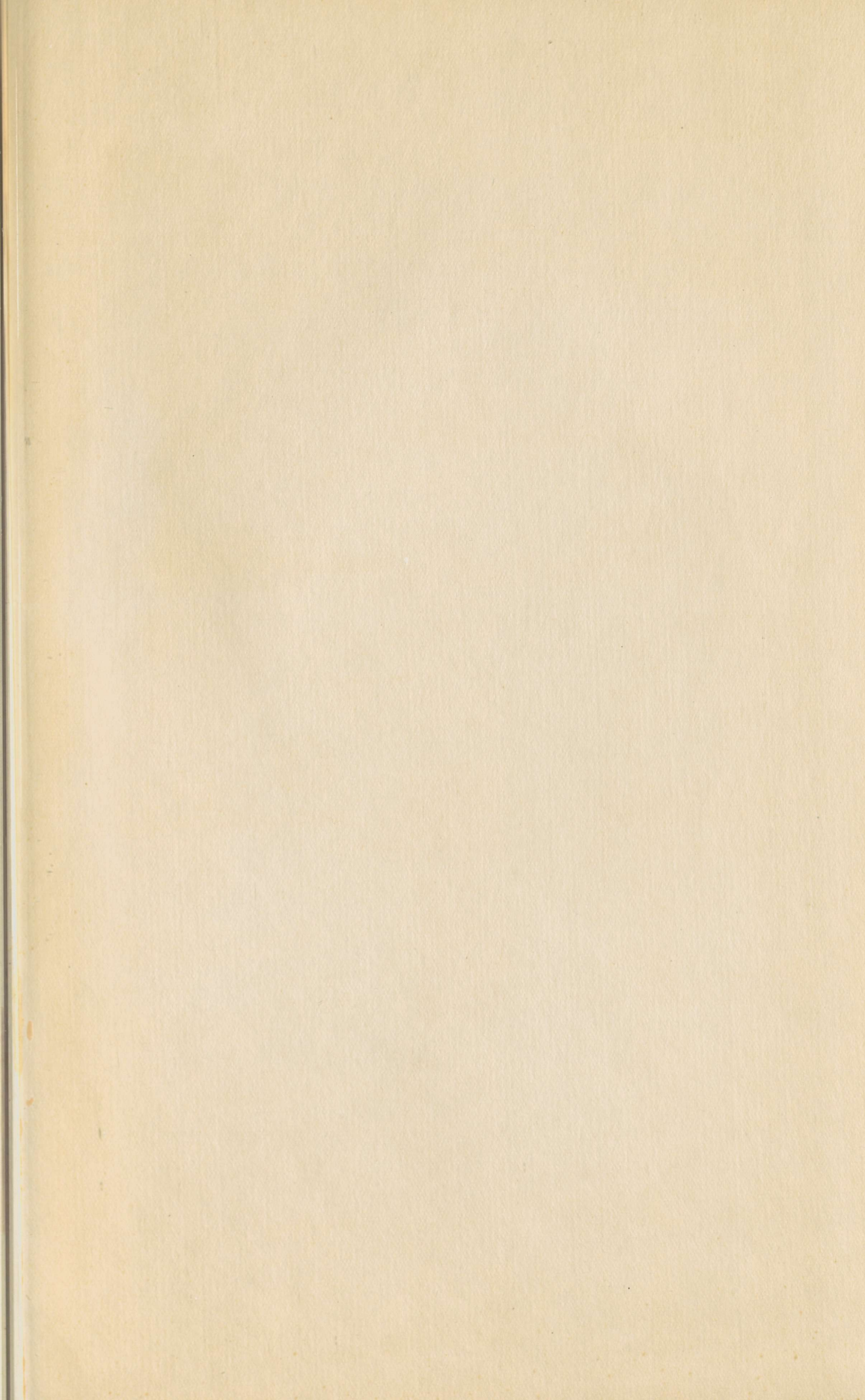


JONIS 48.



JONIS 49.

<p>Peab olema</p>	<p>I.K. täda</p>
<p>Peabvastes peab roheline tuli olema paremasl põrdal, punane aga vasakul.</p>	<p>Joonised leide I, II ja III juurde Joonis 27</p>



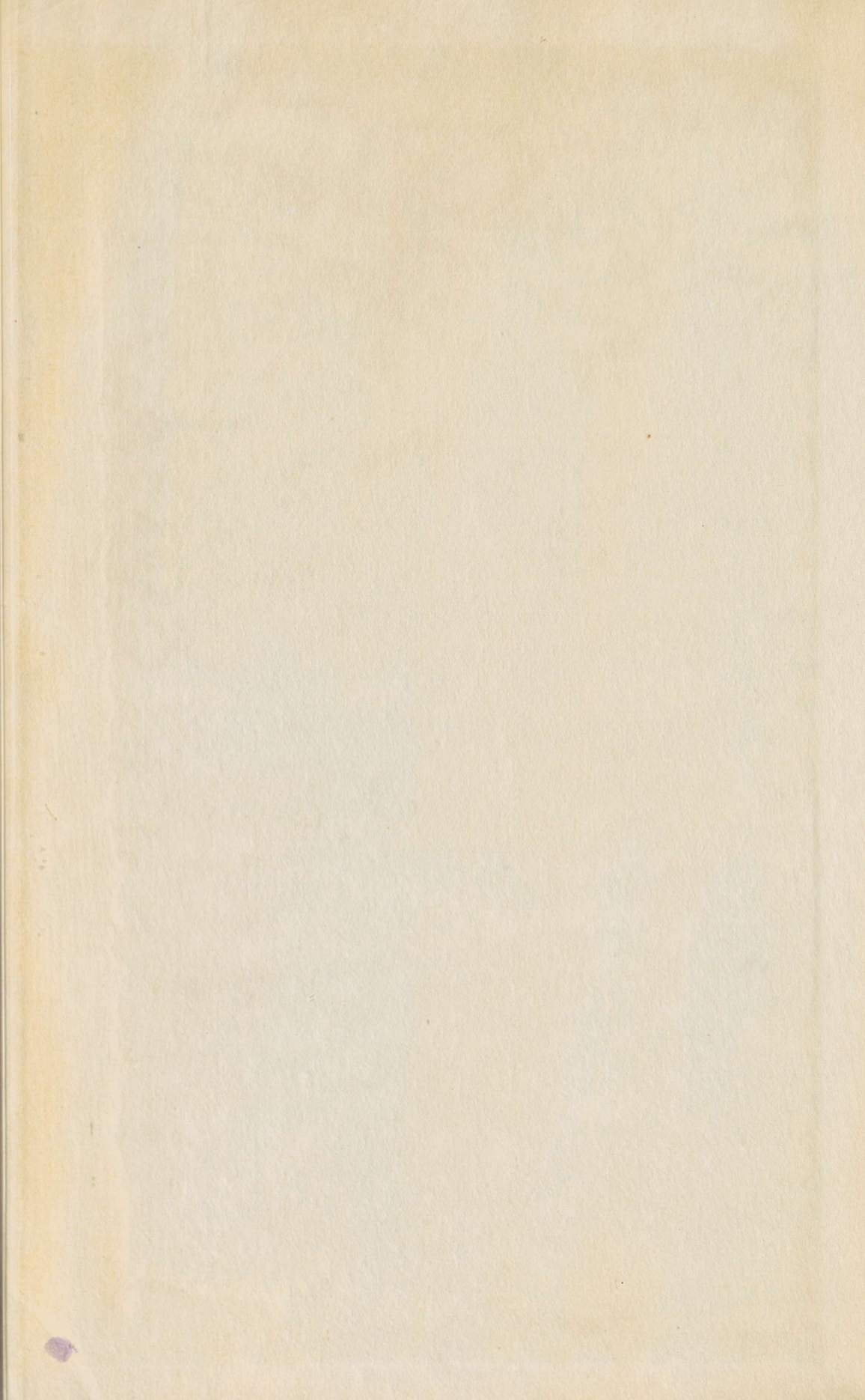
Trükivigu

Lk.,
rida

Peab olema

Joonised lisade I,
II ja III juurde
Joonis 27:

Pealtvaates peab roheline tuli olema paremal
pardal, punane aga vasakul.



92 kop.

B

2265

191233

TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00543362 0

93 kop.

B

2265

191233



KOMMENTAARID LAEVADE KOKKUPÕRGETE VÄLTIMISE 1960. a. EESKIRJADELE

KOMMENTAARID

LAEVADE

KOKKUPÕRGETE

VÄLTIMISE

1960. a.

EESKIRJADELE