

YÖNETMELİK

Ulaştırma Bakanlığı (Denizcilik Müsteşarlığı)'ndan:

GEMİLERİN TEKNİK YÖNETMELİĞİ**BİRİNCİ BÖLÜM**

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi, liman çıkış belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, aksi belirtilmedikçe Türk Bayraklı ticari gemi ve su araçlarına uygulanır.

(2) Bu Yönetmeliğin yeni gemilerle ilgili hükümleri, cinsi yolcu veya tehlikeli madde taşıyan gemi cinslerinden birine dönüştürülen gemilere de uygulanır.

(3) Özel mevzuatı olan gemiler ve su araçları için kendi mevzuatlarında düzenlenmemiş hususlarda bu Yönetmelik hükümleri uygulanır.

(4) Uluslararası sefer yapan gemilere, öncelikle uluslararası sözleşme hükümleri uygulanır.

(5) Yükleme sınırı gerekleri, balıkçı gemilerine, ilkel yapıli gemilere, özel teknelere ve su araçlarına uygulanmaz.

(6) Askeri gemi ve su araçlarına bu Yönetmelik hükümleri uygulanmaz.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun 2 nci, 3 üncü, 4 üncü, 5 inci, 6 ncı ve 11 inci maddeleri ile 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen;

a) Banyo: Banyo amacıyla kullanılan her türlü yapıyı,

b) Benzer bir inşa aşaması: Belirli bir gemiyle ilgili inşa çalışmasının başladığı ve hangisi daha az ise; en az 50 ton ağırlıkla veya bütün yapısal malzemenin tahmini kütlelerinin %1 iyle geminin montajının başlamış olduğu aşamayı,

c) Bitişik liman: Geminin bulunduğu yerdeki Liman Başkanlığına karadan komşu olan diğer liman Başkanlıklarının idari sınırlarını kapsayan deniz alanını,

- ç) Bölge müdürlüğü: Denizcilik Müsteşarlığı bölge müdürlüğünü,
- d) Dedveyt ton: Geminin yükleme sınırına kadar alabileceği yolcu, yük, yakıt, su, kumanya gibi ağırlıklarının toplamını,
- e) Denetim: Ulusal mevzuat veya uluslararası sözleşme hükümlerine göre yapılan teftiş, kontrol ve muayeneyi,
- f) Denetim faaliyetleri: İlgili ulusal mevzuatın ve uluslararası sözleşmelerin hükümlerini yerine getirmek üzere gerçekleştirilen bütün denetimler, tanınmalar, onaylar, doğrulamalar, belgelendirmeler ve diğer kontrol faaliyetlerini,
- g) Denetim uzmanı: Denizcilikle ilgili fakültelerden mezun olan; Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı, Denizcilik Uzmanı, Denizcilik Uzman Yardımcısı, Mühendis ve 14/7/1965 tarihli ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun 4/B maddesinde yer alan sözleşmeli personel kadrolarında görev yapan Denizcilik Müsteşarlığı personeli ile denizcilikle ilgili fakültelerden mezun olmayan, ancak denetim konusunda eğitim alarak sertifikalandırılmış Gemi Sörvey Kurulu Uzmanını,
- ğ) En: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan genişliği,
- h) Fribord: Gemi veya su aracının tam yüklü su hattı ile ana güvertesi arası düşey uzaklığı,
- ı) Fribord boyu: Omurganın üstünden ölçülen en küçük kalıp derinliğinin %85 indeki su hattı üzerindeki toplam boyun %96 sı veya daha büyük ise, aynı su hattı üzerinde baş bodoslamanın ön yüzünden dümen rodu eksenine kadar olan uzunluğu,
- i) Gemi: Denizde kürekte başka aletle yola çıkabilen adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun her aracı,
- j) Gemi yaşı: Omurganın konulma veya blok inşaatının başlangıç tarihinden itibaren hesaplanan zamanı,
- k) Gemiadamı: Geminin kaptanını, zabıtlarını, yardımcı zabıtlarını, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini,
- l) Gezinti/Tenezüh gemisi: Belirli bir noktadan hareket ederek liman seferi bölgeleri içerisinde önceden belirlenmiş bir rotada ve aynı gün içerisinde yolcusuyla günlük turunu tamamlayan, oturma düzeneği sabit olan veya olmayan eğlence, sosyal veya kültürel aktiviteler için kullanılan denize elverişlilik belgesinde 12 den fazla yolcu taşıma kapasitesi olan yolcu gemilerini,
- m) Gri su: Her çeşit banyo, mutfak ve lavabodan kaynaklı oluşan ve siyah su ile karışmamış olan pis suyu,
- n) Hat izni: Önceden belirlenmiş limanlar ve iskeleler arasında ilan edilmiş sefer programına göre, düzenli hat taşımacılığı yapacak gerçek veya tüzel kişilere İdarece verilen izni,
- o) IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütünü,
- ö) ISO: Uluslararası Standart Örgütünü,
- p) İdare: Denizcilik Müsteşarlığını,
- r) Kalıp derinliği: Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan derinliği,
- s) Karina: Gemi veya su aracının yüksüz durumda su kesiminden aşağıda kalan kısmını,
- ş) Karina tahliye çıkışı: Gemi veya su aracının tam yüklü su hattı seviyesinin altından denize pis su boşaltımı yapma kabiliyetine sahip her türlü çıkışı,

t) Kontrol istasyonları: Acil durum güç ve aydınlatma kaynaklarını içeren mahalleri, kaptan köşkü ve harita odasını, geminin telsiz teçhizatının bulunduğu odaları, yangın söndürme odalarını, yangın kontrol odalarını,

u) Kontrol mühendisi: Gemi ve su araçlarının inşa veya tadilat işlerinin projeye uygun yapımından sorumlu gemi inşaatı mühendisi, gemi inşaatı ve gemi makineleri mühendisi, gemi inşaatı ve deniz mühendisi, deniz teknolojisi mühendisi olan Gemi Mühendisleri Odasına kayıtlı gemi mühendisini,

ü) Küçük deniz aracı: Yolcu gemileri hariç, tam boyu 24 metreden küçük olan her türlü ticaret gemisini,

v) Lavabo: Mutfak lavabosu, el lavabosu, çamaşır makinesi gideri, bulaşık makinesi gideri gibi yapıları,

y) Liman başkanlığı: Bölge müdürlüklerine bağlı liman başkanlıklarını,

z) MARPOL: 3/5/1990 tarihli ve 1990/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan Gemi Kaynaklı Kirilenmenin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesini,

aa) Mevcut gemi: Yeni olmayan gemiyi,

bb) Pis su: Genel olarak siyah su ve gri suyu,

cc) Pis su tankı: Pis suların toplanması ve depolanmasında kullanılan tankı,

çç) Pis su ön tankı: Arıtma ve parçalama/dezenfekte sistemlerinin etkin çalışabilmesi amacıyla öncesinde tesis edilen pis su tutma tankını,

dd) Proje mühendisi: Gemi Mühendisleri Odasına kayıtlı gemi inşaatı mühendisi, gemi inşaatı ve gemi makineleri mühendisi, gemi inşaatı ve deniz mühendisi, deniz teknolojisi mühendisi olan gemi mühendisini,

ee) Sefer bölgesi: Gemi ve su araçlarının teknik durumları ve çeşitli donanımlarına göre çalışabilecekleri deniz alanlarını,

ff) Siyah su: Her çeşit tuvaletten gelen insan veya hayvan vücudu kaynaklı pis suyu,

gg) SOLAS: 6/3/1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesini,

ğğ) Sörvey: Gemi ve su araçlarına yönelik denizcilikle ilgili mevzuat ve/veya uluslararası sözleşme kuralları dâhilinde yapılan denetimi,

hh) Su aracı: Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, her türlü araç ve yapıyı,

ıı) Tadilat: Gemi ve su araçlarının üç ana boyutundan biri veya birkaçı ile gros ve net tonilatusunun en az birinin değişimine veya geminin cinsinin yolcu taşımacılığı veya tehlikeli madde taşımacılığı yapmak üzere değiştirilmesine neden olacak yapısal değişikliği,

ii) Tam boy: Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan tam boyu,

jj) Tanker : Dökme sıvı yük taşımak için özel olarak inşa edilmiş olan ticaret gemisini,

kk) Tarifeli sefer: Herhangi bir kamu kurum/kuruluşu tarafından onaylanan tarife kapsamında yapılan seferleri,

ll) Tescil boyu: Baş bodoslamanın en yüksek noktasının ön yüzünden kıç bodoslamanın arka yüzüne, kıç bodoslama bulunmayan veya balanslı dümen ile donatılmış gemilerde kıç nihayeti dümen boğazının ön yüzüne kadar olan mesafeyi veya Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesinde tarif edilen fribord boyunu,

mm) Ticaret gemisi: Menfaat sağlamak amacıyla denizde kullanılan her gemiyi,

nn) Ticari yat: Ticari olarak gezi ve spor amacıyla yararlanılan, yük, yolcu veya balıkçı gemisi niteliğinde olmayan gemiyi,

oo) Türk boğazları: 8/10/1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğünde tanımlanan Türk Boğazlarını,

öö) Uluslararası yükleme sınırı sözleşmesi: 18/5/1968 tarihli ve 6/10027 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla onaylanarak, 28/6/1968 tarihli ve 12936 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve değişikliklerini,

pp) Y vana: Siyah su çıkış devresi ile gri su çıkış devresinin tek bir çıkıştan yapılmasını sağlayan vanayı,

rr) Yaşam mahalleri: Kamaralar, tuvaletler, ofisler, umumi mahaller, oyun ve hobi salonları, içinde pişirme cihazı bulunmayan büfeleri,

ss) Yeni gemi: Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten bir yıl veya daha sonra omurgası konulmuş olan veya benzer bir inşa aşamasında bulunan gemiyi,

şş) Yetkilendirilmiş kuruluş: 1/10/2003 tarihli ve 25246 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik uyarınca yetkilendirilen kuruluşu,

tt) Yolcu: Kaptan, gemi adamı veya geminin işi gereği gemide bulunan diğer kişiler, gemiyi donatan veya işletenin eş ve çocukları ile hizmetinde olan personeli, işletenin bir görev ile yolculuk eden adamı, temsilcisi ve memurları, taşınan hayvanların çobanları, mücbir sebeplerle veya kaptanın denizde can kurtarma ödevinden dolayı gemiye alınan kimseler ile bir yaşından küçük çocukların dışında kalan ve navlunlu veya navlunsuz taşınan herkesi,

uu) Yolcu gemisi: On ikiden fazla yolcu taşıyan ticaret gemisini,

üü) Yüksek tehlikeli hizmet mahalleri: Kuzineler, pişirme donanımına sahip büfeler, boyahane ve fenerlikler, makine mahalli parçası olmayan mahaller, LPG tüpü bulunan kapalı mahaller ve saunaları

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Belgelendirme, Sörveyler, Yükleme Sınırı,

Muafiyetler ve Eşdeğer Uygulamalar

Denize elverişlilik belgesi ve su aracı uygunluk belgesi

MADDE 5 – (1) Gemiler, tahsis amacına, cinsine ve sefer bölgelerine göre; tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından İdare tarafından bu Yönetmelik hükümlerine göre belirli aralıklarla denetlenir.

(2) Yapılan denetleme sonucunda bu Yönetmelik hükümlerine uygunluğu anlaşılan gemiye süreli bir "Denize Elverişlilik Belgesi" ve su araçlarına "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir. Uluslararası sefer yapan gemilerin Uluslararası Sözleşmeler gereğince belgelendirilmiş olmaları durumunda, söz konusu gemiler için düzenlenecek olan denize elverişlilik belgesi, mevcut yasal sertifikalarının yıldönüm tarihleri ile harmonize edilerek SOLAS kapsamında düzenlenen emniyet sertifikalarının geçerlilik tarihine kadar düzenlenir. Denize Elverişlilik Belgesi formu Ek-1 de belirlenmiştir. Tam boyu 15 metre ve üzerindeki su araçlarına formu Ek-2 de belirlenmiş olan "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir. Tam boyu 15

metrenin altındaki su araçlarına ise donatanın talebi üzerine “Su Aracı Uygunluk Belgesi” verilir. Denize Elverişlilik Belgesi veya Su Aracı Uygunluk Belgesi talep üzerine yapılacak başlangıç sömveyi ile bu sömveye esas olan kara sömvey tarihinden itibaren aksi belgede belirtilmedikçe beş yıl süreli olarak düzenlenir. Belgenin geçerlilik süresi içinde niteliklerini kaybetmiş olduklarından şüphe edilen gemi ve su araçları aynı süre içinde tekrar denetlenebilir. Denize Elverişlilik Belgesinin gemide bulundurulması zorunludur.

(3) Sömveyler aşağıdaki hususlar çerçevesinde yapılır.

a) Başlangıç sömveyi, Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmesine yönelik olarak, kara ve deniz sömveyi yapılarak geminin tahsis edildiği hizmete uygun olup olmadığının sömveyidir. Bu sömvey; geminin karina denetimi, geminin yapısı, su geçirmez bölme ve denge yeterliliği, mukavemet ve su geçirmezliği, makinelerin ve teçhizatın uygunluğu, fribord ve yüklemeye çizgilerinin uygunluğu, yapısal yangın emniyeti ve yangın bölmeleri uygunluğu, parampet ve vardavele sistemleri ve sıvıların deniz tahliye sistemleri uygunluğu, deniz ortamının kirlenmesini önlemeye yönelik uygunluğu, gemide barınma yerlerinin ve yaşam alanlarının uygunluğu, yardımcı makineler, dümen donanımları, elektrik tesisat ve sistemleri, yangından korunma, yangın tespit ve yangın söndürme sistemlerinin uygunluğu, can kurtarma cihazları ve gemi üzerine yerleştirmeleri ile denize indirme donanımlarının uygunluğu, seyir teçhizatı, seyir fener ve işaretleri, haberleşme teçhizatları uygunluğu, geminin demirleme ve bağlama donanımları uygunluğu, yüklemeye donanımları uygunluğu, acil durum düzenlemeleri yayımlar, el kitapları ve talimatların uygunluğu gibi ilk kez beş yıllık belge yayımlanması veya mevcut belgenin bitimi nedeniyle yeni beş yıllık belge yayımlanmasına esas olan sömveydir.

b) Yıllık sömvey, Denize Elverişlilik Belgesinin devamlılığını ve geminin tahsis edildiği hizmet için yeterliliğinin uygunluğuna yönelik mevcut belgenin yıldönümü tarihinin 3 ay öncesi ile 3 ay sonrası aralığında yapılır. Yıllık sömveyler, tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti gibi geminin belgesinde yazan hususların devamlılığının uygunluğuna yönelik deniz ve sualtı sömveyi veya sadece deniz sömveyidir.

c) Yıldönümü tarihleri, yıllık sömveyler için yıldönümü tarihi başlangıç sömveyine esas olan kara sömvey tarihinden sonraki onikinci aylara tekabül eder.

c) Su altı sömveyi ve deniz sömveyi aşağıda belirtilen aralıklarla yapılır.

1) Denize Elverişlilik Belgesinin yenilenmesine yönelik başlangıç sömveyine esas olan sualtı sömveyi karada yapılır.

2) Yolcu gemilerinde yıllık sömvey, deniz sömveyi ve sualtı sömveyi olarak her yıl yapılır. Yolcu gemilerinde 5 yıllık süredeki ikinci veya üçüncü yıldönümündeki sualtı sömveylerinden en az birisi karada yapılır.

3) Yolcu gemisi hariç diğer gemilerde yıllık sömveylere yönelik olarak deniz sömveyi her yıl, sualtı sömveyi ise 2 yılda bir yapılabilir. Bu gemilerde iki kara sömveyi aralığı 36 ayı geçemez.

4) (1), (2) ve (3) numaralı alt bentlerde belirtilen kara sömveyi dışındaki su altı sömveyleri kamera ile yapılabilir.

5) Kamera ile yapılan su altı sömveylerinde emniyeti etkileyen uygunsuzluklar tespit edilmesi durumunda su altı sömveyi karada yapılır.

6) 5 yaşına kadar su araçlarına vizeye tabi olmadan 5 yıllık Su Aracı Uygunluk Belgesi düzenlenir. 5 yaş ve üzerindeki su araçlarına 5 yıllık düzenlenen su aracı uygunluk belgesi, 5 yıllık süredeki ikinci veya üçüncü yıldönümlerinde kamera ile yapılan sualtı sömveyi ile geçerlidir.

d) Yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından Denize Elverişlilik Sömveylerine esas olacak tüm sömveyler yapıldığında, talep hâlinde sömveyin cinsine göre 5 yıllık yeni belge düzenlenir veya 5 yıllık belgesi olup da yıllık onayı gerektiren gemilerin yıllık onayı yapılır veya belgenin İdareye sunulmadığı durumlarda mevcut Denize Elverişlilik Belgesinin süresini geçmeyecek yeni belge İdare tarafından yayımlanır.

e) Yıllık sörveylerin yıllık sörvey aralığında yapılamadığı durumlarda, Denize Elverişlilik Belgesi geçersiz olur. Yeni belge her durumda başlangıç sörveyi niteliğinde sualtı ve deniz sörveyi yapılarak düzenlenir. Yeni Denize Elverişlilik Belgesi, eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yayımlanır.

f) Yetkilendirilmiş kuruluşlar, yukarıda belirtilen sörvey tarihi ve uygulamalara bağlı kalmadan başlangıç ve yıllık sörvey uygulamalarını kendi kuralları doğrultusunda yaparlar. Bu kuruluşlarca yayımlanan klas sörvey durum raporunda belirtilen beş yıllık sörvey tarihinin sınırlarını belirleyen en son tarih, Denize Elverişlilik Belgesinin bitiş tarihi olarak alınır ve bu durumlarda belgenin geçerlilik süresindeki beş yıl sınırlaması dikkate alınmaz. Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenirken gemide bulunması gereken zorunlu belgelerin mevcudiyeti, klas sörvey durumları ve İdarenin sörveyleri dikkate alınır. Bu durumda yeni belge yayımlanması veya yıllık onay yapılması için zorunlu belgeler ve klas sörvey tarihlerinin süresine bakılmaksızın geçerli olmaları yeterli kabul edilir.

(4) Denize Elverişlilik Belgesinin yıllık onayı, üçüncü fıkrada belirtilen denetimlerin yapılmasına müteakip, imza yetkilisince veya sörveyi yapan denetim uzmanı tarafından yapılır. Onay, özellikleri İdare tarafından belirlenen yöntemle, denetim uzmanı tarafından vize bölümüne sörvey yeri ve tarihi girilerek imzalanması ile gerçekleştirilir.

(5) Yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz gemilere, belgesinde yazılı süre ve görev için ayrıca denetleme yapılmadan, denize elverişlilik belgesi düzenlenir. Ancak yetkilendirilmiş kuruluşların kurallarının denetleme dışında bıraktıkları kısımların denetlenmesi bu Yönetmelik hükümlerine göre İdarece yapılır. Gemilerin yurt dışında bulunduğu durumlar hariç Denize Elverişlilik Belgesine esas olan sörveylerden deniz sörveyi her durumda İdare tarafından yapılır.

(6) Denize Elverişlilik Belgesi olmayan yahut belgesinin süresi bitmiş olan gemilere, dokuzuncu fıkranın (a) bendinde belirtilen durumlar hariç yola çıkmasına izin verilmeyeceği gibi her hangi bir sebeple bu Yönetmelikte belirtilen niteliklerini kaybetmiş olan geminin de belgesi, Denize Elverişlilik Belgesi düzenlemeye yetkili birim tarafından iptal edilir.

(7) Yurtdışından bir Türk limanına yüklü gelip Denize Elverişlilik Belgesinin süresi yolculuğun devamı sırasında biten bir gemi yükünü bir veya birkaç limana boşaltabilir ve denetleneceği limana dönmek koşuluyla Denize Elverişlilik Belgesi varmış gibi ticaret işlemi yapabilir. Denetleneceği limana kadar bu gemilere yönelik yeni Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmeyeceği gibi, emniyetle ilgili her hangi bir şüphe veya ihbar olmadığı sürece ilave bir denetim de yapılmaz.

(8) Belge süresi içinde, yolculuğun devamı sırasında herhangi bir sebeple bu Yönetmeliğe uygun durumunu kaybetmiş olan ticaret gemisi, ticari işleminin tamamlanacağı limana kadar kaptan tarafından gerekli emniyet tedbirleri alınarak ve İdareye durumunu bildirerek yolculuğuna devam edebilir. Böyle bir ticaret gemisi, hiçbir ticari işlemde bulunmaksızın yolculuğunu tamamladığı limandan onarılabileceği en yakın limana gidebilir. Onarılabilecek en yakın liman, geminin güvenli bir şekilde seyrederek, İdarece uygun bulunan ve denize elverişliliğini kazanabileceği limandır.

(9) Denize Elverişlilik Belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana aşağıdaki hususlar dahilinde gidilebilir.

a) Denize Elverişlilik Belgesinin süresi geçmiş veya geçerli bir Denize Elverişlilik Belgesi olup da belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana bakım-onarımı amacıyla intikali için yapılan müracaatlarda gemi, bölge müdürlüğü veya liman başkanlığı tarafından verilen yazılı izne istinaden gideceği limana intikal edebilir. Bu sefer için Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmez. Bakım-onarım tamamlandıktan sonra gerekli sörveylerin bakım-onarım limanında yapılması ve Denize Elverişlilik Belgesi verilmesi esastır, ancak bölge müdürlüğü veya liman başkanlığı bu hususta mevcut şartlara göre emniyet tedbirlerini alarak sörveylerinin ve belgelendirilmesinin başka bir limanda yapılmasına izin verebilir. Gemi bu bent kapsamında yapılan seferlerde, hiçbir ticari işlemde bulunamaz.

b) Geçerli Denize Elverişlilik Belgesi olup da belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana gitmek isteyen gemiler, bu seferlerine yönelik ticari işlemde bulunmamak koşuluyla seyir bölgesine uygun yeni Denize Elverişlilik Belgesi almadan İdarece verilecek özel izne istinaden gideceği limana intikal edebilir. Bu gemiler gittikleri limanda mevcut Denize Elverişlilik Belgesi ile çalışmaya devam ederler.

(10) Denize Elverişlilik Belgesi sörvey ve düzenlenme yetkisi ile ilgili esaslar aşağıda belirtilmiştir.

a) Tam boyu 24 metre ve üzerinde olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi sörveyi bölge müdürlükleri tarafından yapılmak zorundadır. Düzenlenen Denize Elverişlilik Belgesi bölge müdürü tarafından imzalanır.

b) Bölge müdürlüğü ile aynı yerde bulunan Liman Başkanlığında Denize Elverişlilik Belgesi işlemleri bölge müdürlüğü tarafından yapılır.

c) Liman başkanlıklarının kendi yetki alanında bulunan ve tam boyu 24 metreye kadar olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi denetimi, denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş liman başkanı tarafından ve tam boyu 15 metreye kadar olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi denetimi denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş personel tarafından da yapılabilir. Düzenlenen Denize Elverişlilik Belgesi liman başkanı tarafından imzalanır. Bünyesinde denetim uzmanı bulunan liman başkanlıklarında ise bu denetimler öncelikle denetim uzmanı tarafından yapılır.

(11) Geminin, teknik durumu veya muafiyet koşulu, hava veya deniz koşulu, fiziki veya coğrafi koşul, gece veya gündüz durumu veya kıydan olan mesafe gibi özel durumlar göz önüne alınarak bölge müdürlüğü veya liman başkanlığı tarafından aşağıda belirtilen sefer bölgeleri kendi içerisinde kısıtlanabilir. Gemilerin Denize Elverişlilik Belgesinde sefer bölgelerini gösteren deniz alanları aşağıda belirtilmiştir.

a) Liman seferi, idari liman seferi ve 100 mille sınırlı liman seferi olmak üzere ikiye ayrılır.

1) İdari liman seferi, Liman başkanlığı idari sınırları belirtilmiş deniz alanı içerisinde yapılır,

2) 100 mille sınırlı liman seferi, en yakın kıydan 10 milden fazla açılmadan ve kalkış limanından 100 milden fazla uzaklaşmadan yapılır,

b) Kabotaj seferi, liman sefer bölgesi sınırları aşılarak Türkiye limanları arasında yapılır.

c) Yakın sefer, kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadenizde, Akdenizde, Kızıldenizde ve İspanyanın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları da kapsayan Finistre Burnu ile Moritanyanın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılır.

ç) Uzak sefer, yakın sefer bölgesi sınırları aşılarak sınırsız olarak yapılır.

Yükleme sınırı belgesi ile yükleme sınırı ve dedveytin tespiti

MADDE 6 – (1) Kabotaj seferi aşılarak uluslararası sefer yapan fribord boyu 24 metre ve üzerinde Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi kapsamında olan gemilere, sözleşmede belirtildiği şekliyle Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi, uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerinde gemi ve su araçlarından yolcu veya yük gemilerine ise Ek-3 Ulusal Yükleme Sınırı Belgesi verilir. Fribord markasının şekli Yükleme Sınırı Belgesinde gösterilir.

(2) Yükleme Sınırı Belgesinin süresi, başlangıç sörveyinden itibaren beş yıldır. Ancak, belgenin bu süre sonuna kadar geçerli olabilmesi için yıllık sörveylerden geçirilmesi şarttır. Yıllık sörveylerin yapıldığına dair her defasında belge vize edilir.

(3) Başlangıç sörveyi, gemi formu ve üst yapı kısımlarının fribord hesaplarına uygunluğu, yükleme durumlarının denge yeterliliği, menfezlerin emniyetli kapama tertibatı, lumbuzlar, kapılar ve su geçirmez bölmeler, ambar ağız ve ambar kapakları, vardevela, su ve yük lumbarları, frengiler, havalandırma düzenekleri, üst yapılara giriş kapıları ve kapama düzenekleri gibi hususların Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve bu Yönetmeliğin ilgili maddelerine uygunluğu kontrol edilerek yapılır.

(4) Yıllık sörvey, Yükleme Sınırı Belgesinin devamlılığını ve geminin tahsis edildiği hizmet için yeterliliğinin uygunluğuna yönelik mevcut belgenin geçerlilik tarihi itibarıyla 12 aylık sürelerin 3 ay öncesi ile 3 ay sonrası aralığında yapılır.

(5) Yıllık sörveylerin, yapılamadığı durumlarda Yükleme Sınırı Belgesi geçersiz olur. Yeni belge her durumda başlangıç sörveyi kapsamında fribord sörveyi yapılarak eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yayımlanır. Ayrıca, gemi üzerinde fribord hesaplarını etkileyen bir değişikliğin olması durumunda Yükleme Sınırı Belgesi iptal edilir.

(6) Fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemi ve su araçlarının yükleme sınırları ve bu sınırları gösteren fribord markasının gemi üzerine markalanması Bölge müdürlükleri denetim uzmanları gözetiminde yapılır. Yükleme Sınırı Belgesinde şekli belirtilmiş olan fribord markası gemi üzerinde markalanmış olmak zorundadır. Bölge müdürlüğü denetim uzmanı tarafından yapılan sörveyler sonucunda yükleme sınırı belgesi bölge müdürü tarafından imzalanır. Yükleme sınırı belgesine yönelik yıllık sörveylerin yıldönümü aralığında yapılmasına müteakip, imza yetkilisince veya sörveyi yapan denetim uzmanı tarafından yapılır. Onay, özellikleri İdare tarafından belirlenen yöntemle, denetim uzmanı tarafından vize bölümüne sörvey yeri ve tarihi girilerek imzalanması ile gerçekleştirilir.

(7) Tam boyu 15 metre ve üzerinde ancak fribord boyu 24 metreden küçük gemi ve su araçlarının yükleme sınırları ve talep hâlinde dedveyt tonları bölge müdürlükleri veya liman başkanlıklarınca tespit edilir. Bölge müdürlükleri veya liman başkanlıkları, gerekli sörveyleri yaparak Denize Elverişlilik Belgesi düzenleyecekleri gemilerin yükleme sınırlarını ve dedveyt tonlarını Denize Elverişlilik Belgelerine kayıt ederler.

(8) Fribord boyu 24 metre ve üzerindeki Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi veya bu Yönetmelik kapsamındaki gemilerin her iki bordası üzerine ve güverte çizgisi altına konulacak yükleme markasının yeri ve şekli Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesine göre belirlenir.

(9) Yükleme sınırı markası gemi veya su aracının tescil boyu ortasında ve gemi ve su aracının her iki bordasında silinmez şekilde markalanır. Bu işaretler; sac teknelerde kabartma yapılmak, ahşap teknelerde ise boyamak koşullarıyla koyu zemin üzerine açık ya da açık zemin üzerine koyu renkte belirtilir.

(10) Fribord boyu 24 metreden küçük yük veya yolcu taşıyan gemilerin asgari yükleme sınırı mesafesi tescil boyunun her metresi için; yolcu gemilerinde 2 santimetre, yük gemilerinde ise 1 santimetre olarak hesap edilir.

(11) Tam boyu 15 metre ve üzerinde ancak fribord boyu 24 metreden küçük yük veya yolcu taşıyan gemilerin güverte çizgisi ve yükleme sınırı çizgisi, gemi veya su aracının tescil boyu ortasında ve gemi ve su aracının her iki bordasında silinmez olarak çizgi boyu 300 milimetre ve eni ise 25 milimetre olacak şekilde iki çizgi olarak markalanır.

(12) Hesaplanan yükleme sınırı değeri, geminin çalışma alanları, geminin yapısı veya stabilitesi dikkate alınarak denetim uzmanı veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından artırılabilir.

(13) Uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler için yükleme sınırları bakımından; 15 Mart dâhil olmak üzere 16 Aralık ila 15 Mart arası kış mevsimi, 15 Aralık dâhil olmak üzere 16 Mart ila 15 Aralık arası yaz mevsimi olarak kabul edilir.

(14) Tam boyu 15 metreden küçük gemi ve su araçlarında güverte ve yükleme sınırı çizgilerinin konulması gerekmez.

(15) Fribord boyu 24 metrenin altında olan gemi ve su aracının dedveyt tonu gemi donatanı veya kaptanı tarafından yazılı olarak talep edildiği takdirde, aşağıda belirtilen uygulama usulüyle tayin edilir.

a) Gemi ve su araçlarının, her iki bordasına markalanmış olan yükleme sınırına kadar alabileceği yolcu, yük, yakıt, kumanya ve su gibi ağırlıkların belgelendirilmesi veya tespiti hâlinde gemi ve su aracının donatanı veya kaptanı, sörveye yetkili bölge müdürlüğü veya liman başkanlığına dilekçe ile müracaat ederek dedveyt tonunun tespiti ve Denize Elverişlilik Belgesine kaydedilmesi talebinde bulunur.

b) Sörveye yetkili makam yük ve yükleme sınırı durumunu ve ilgili belgeleri tetkik ederek su seviyesinin her iki bordada yükleme sınırından bulunduğunu gördükten sonra bu durumda gemi ve su aracında bulunan yolcu, yük, yakıt, kumanya, su gibi ağırlıkların miktarlarını tespit ve toplamını dedveyt tonu olarak Denize Elverişlilik Belgesine kaydeder. Bu hususta düzenlenecek rapor geminin sörvey dosyasında saklanır.

(16) Gemilerin yükleme sınırı çizgisinin, geminin limanından hareketinden önce, seyir esnasında ve limana varışında hiçbir zaman suya batmamış olması gerekir.

(17) İdarenin bilgi ve onayı olmadan gemi bünyesinde, teçhizatında, tertibatında ve malzemesinde hiçbir değişiklik yapılmaz.

Liman çıkış belgesi

MADDE 7 – (1) Bayrağına bakılmaksızın liman idari sınırlarını geçerek sefer yapacak her ticaret gemisinin limandan ayrılışı, liman başkanlığınca verilecek izne tabidir. Bu izin Liman Çıkış Belgesi ile verilir. Liman Çıkış Belgesi formu Ek - 4 te belirlenmiştir.

(2) Liman çıkış belgesi, talep üzerine denize elverişli gemilerin;

- a) Gemi adamları ile donatımı,
- b) Yolcu sayısı ve yükün cinsi,
- c) Yükleme durumu

hususları açısından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile zorunlu belgelerinin liman başkanlığınca yapılacak denetim sonucu tespit edilmesi hâlinde düzenlenir. Geminin denize elverişli olmadığı herhangi bir şekilde anlaşılması veya limandan ayrılmasını engelleyecek başkaca bir bilginin liman başkanlığına ulaşması hâlinde liman çıkış izni verilmez.

(3) Liman Çıkış Belgesi, liman başkanı veya liman başkanının yetkilendirdiği personel tarafından düzenlenir. İkinci fıkrada belirtilen hususlar dâhilinde bu Yönetmeliğe veya diğer ilgili mevzuatlara uygunluğu doğrulanmış veya belgelenmiş gemilere liman başkanlığınca Liman Çıkış Belgesi düzenlenir. Ancak, liman başkanlığınca belirli sürelerde veya gemiye yönelik herhangi bir şüphe veya ihbar veya emniyetle ilgili bir bilgi ulaştığında, öncelikle gemi üzerinde liman çıkış belgesine yönelik denetim yapılır ve bu denetim sonucu uygun bulunur ise Liman Çıkış Belgesi düzenlenir.

(4) Geçerli Denize Elverişlilik Belgesine sahip olan gemilerden;

a) Türk boğazları bölgesinde hat iznine sahip gemiler ile İzmir Körfezinde Karaburun ile Foça arasına çekilen hattın doğusunda kalan bölgelerde sefer yapan gemilere,

b) Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün asli görevlerinin yerine getirilmesinde kullanılan gemi ve deniz araçlarına,

c) Küçük deniz araçlarına,

ç) Bitişik limanlarda yapılan seferlerde,

d) Türk karasularında kalkış limanından 25 mil uzaklıklara sefer yapan yolcu gemilerine, hizmet gemilerine ve tarifeli sefer yapan hat iznine sahip diğer gemilere,

e) Gezinti/Tenezzüh gemilerine,

f) Balıkçı gemilerine,

g) Deniz sondaj platformları gibi kıyıda uzak deniz alanlarında bulunan tesislere en uygun liman sahaları kullanılarak hizmet maksadıyla servis yapan gemilere sadece bu faaliyetle sınırlı olmak üzere,

ğ) Marmara denizinde, yağ, yakıt ve su tankerleri ile kumanya taşıyan ikmal gemilerine

60 gün süreli Liman Çıkış Belgesi düzenlenir.

(5) Denize Elverişlilik Belgesindeki sefer bölgelerine bakılmaksızın, can kurtarma, denizde yangın veya deniz kirliliğine müdahale gibi acil durumlarda, idarenin talimatı ya da kaptanın denizde can kurtarma ödevinden doğan sorumluluğu gereği, gemilerin yapacağı seferlerde liman çıkış belgesi düzenlenmeyebilir.

(6) Deniz içinde, yetkili makamlar tarafından koordinatlarla belirlenmiş mevkilerden, 4/6/1985 tarihli ve 3213 sayılı Maden Kanunu kapsamında kum yükleyecek gemilere, kalkış yaptığı liman başkanlığından liman çıkış belgesi düzenlenir. Gemiler, yükleme yaptıkları sahanın bulunduğu liman başkanlığından dönüş için ayrıca liman çıkış izni almadan mevcut belge ile tahliye limanına dönerler.

(7) 5 inci maddenin dokuzuncu fıkrasında belirtilen seferi yapan gemiler; aynı maddede belirtilen ve Bölge Müdürlüğü veya Liman Başkanlığınca verilmesi gereken yazılı izne istinaden, Denize Elverişlilik Belgesi aranmaksızın veya Denize Elverişlilik Belgesi olanlarda sefer bölgesine bakılmaksızın, yazılı izinde belirtilen limana gidebilir.

Sualtı sömveyi

MADDE 8 – (1) Suallı sömveyi; karada veya kamera ile suallında yapılır.

(2) Gemilere 5 yıllık denize elverişlilik belgesi verilirken suallı sömveyi olarak kara sömveyi yapılır.

(3) Kamera ile yapılan suallı sömveyi aşağıdaki hususlar çerçevesinde yapılır.

a) Kamera ile yapılan suallı sömveyi, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş sorumluluğunda yapılır. Kamera ile yapılan suallı sömveyi, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından konu hakkında yetkilendirilmiş kişiler tarafından kamera ile yapılır.

b) Kamera ile yapılan suallı sömveynin, kara sömveyinde elde edilen bilgileri sağlar nitelikte olması gerekir.

c) Referanslamak amacıyla güvertenin su hattı altında kalan kısmı araştırma hatları ile markalanır.

ç) Kamera ile yapılan suallı sömveyi, İdarenin veya yetkilendirilmiş kuruluşun uzmanlarının nezaretinde ve mutabık kalınarak belirlenen, geminin korunaklı sular ve düşük gelgit ve akıntılarının bulunduğu coğrafi konumda gerçekleştirilir. Suallı görünürlüğünün yüksek ve karınanın temiz olması gerekir. İdarenin veya yetkilendirilmiş kuruluşun uzmanlarının, kapalı devre yayımla aktarılan görüntülerin sunum metodunun tatminkar olduğunu teyit etmelidir. Dalgıçla yapılan iki yönlü iletişimin tatminkar olması gerekir.

d) Kamera ile yapılan suallı sömveynin başlangıcından önce ekipmanlar ve yöntem konusunda İdare, yetkilendirilmiş kuruluş, gemi donatıcı veya işleticisi ve dalgıç firması temsilcilerinin mutabık kalmaları gerekir.

(4) Gemilerin karada veya havuzda yapılan denetim ve kontrollerinden oluşan kara sömveynin yapılabilmesi için gemiler karaya veya havuza alınmış durumda ve omurga ile suallında kalan yüzeylerinin ayrıntılı olarak incelenmesini sağlamak için zeminden itibaren yeterli bir yükseklikte olması gerekmektedir.

(5) Kara sömveyinde;

a) Deniz suyu alıcı ve verici bağlantılarının, valflerinin ve süzgeçlerinin, borda boşaltım ağızlarının,

b) Kapılar, pencereler ve lumbuzların su geçmez ve sızdırmazlığının, açma kapama sisteminin faal olarak çalıştığının,

c) Vardevelalar ve parampetlerin deformasyon ve çürüme,

ç) Demir, zincir, ırgat ve bağlama donanımlarının ve güverte bağlantılarının,

d) Hava firar, iskandil, havalandırma, doldurma devresi ile diğer tüm boru bağlantı ve devrelerinin çürüme ve deformasyon,

- e) Pervane ve kanatlarının,
- f) Ana makine ve yardımcıların sabitleştirme ekipmanlarının,
- g) Dümen ve yelpazesi burç ve yataklarının,

ğ) Geminin dış kaplamaları, postaları, kemereleri, tulanileri, güverteleri, perdeleri, döşekleri gibi yapısal kısımlarda ve elemanlarında deformasyon olup olmadığının gözle kontrolü, zayıflığından şüphe edilen yerlerin yenilenmesi, ahşap teknelerde kalafatlamının yapıldıktan sonra macun ve boyası veya verniklenmesi, fiber teknelerde dış kaplama temizliği yapılması ile tüm gemilerin sualtı kesiminin deniz canlılarından koruyucu boya ile boyanarak gerekli olan tutyaların yerlerine yerleştirilmesinin,

h) 9 uncu madde hükümlerine göre sac kalınlık ölçümlerinin

kontrolü yapılır.

Sac kalınlık ölçümleri

MADDE 9 – (1) Çelik gemilerin yapı elemanlarının kalınlık ölçümleri geminin onuncu yaşında ve akabindeki her 5 yıllık periyotlarda yapılır. Sac kalınlık ölçümleri, ultrasonik muayeneye yönelik en az seviye 1 belgesini haiz olmak koşuluyla İdare tarafından yetki verilmiş kişi veya kuruluşlarca yapılır. Ultrasonik muayene her durumda en az seviye 1 belgeli kişi tarafından yapılmak zorundadır. Kalınlık ölçümleri, görünen korozyon ve kondisyon durumuna göre geminin kuşku edilen alanları da dikkate alınarak aşağıdaki gibi yapılır:

a) 10 yaşından büyük gemilerin asgari kalınlık ölçümleri, 3 enine kesitteki tüm elemanlardan, dış kaplama saclarının tümü ile baş pik tankının perdesi ve elemanları, ambar ağız mezarları ve ambar kapakları, ana güverte elemanlarından en az üç ana kuşaktan,

b) 15 yaşından büyük gemilerin asgari kalınlık ölçümleri, dış kaplama saclarının tümü, kasara ve güvertelerin tümü, tüm su geçmez perdeler, baş ve kık pik elemanları, mezarlar ve ambar kapakları, çift dip sacları ve yapı elemanları, yük ambar/tanklarının postalarından yapılır.

c) Kalınlık ölçümleri her bir sac plakadan ve plakanın her bir köşesinden en az bir adet olmak üzere en az 4 adet, enine ve boyuna posta, kemere ve tulaniler gibi elemanlardan en az bir adet olmak üzere yapılır.

ç) Kalınlık ölçümleri neticesinde ölçümü yapan tarafından ölçüm sonuçlarının belirtildiği bir rapor düzenlenir. Liman seferi bölgesinde çalışan gemilerde orijinal kalınlığın %30 unu kaybeden elemanlar, liman seferi dışında çalışan gemilerde ise %25 ini kaybeden elemanlar yenileri ile değiştirilir. Limit değerlere yaklaşmış sac ölçümünde denetleyen denetim uzmanı geminin ve kondisyonundan şüphe ettiği sacın ölçümü için yeniden ölçme talep edebilir.

Pervane ve şaftının sövrveyleri

MADDE 10 – (1) Şaftlar 5 yılda bir çekilerek kontrol edilir. Çekilen şaftların kontrolü, pervane yerinden çıkarıldıktan sonra, kaplinler ve yataklar açılır, pervane ve kaplin koniklerinde, kama yuvalarında ve layner yüzeylerinde ve flenç diplerinde çatlak kontrolü yapılır. Ayrıca kovanın içten yüzeysel göz kontrolü yapılır. Pervane kanatlarında deformasyon, kavitasyon çatlaklık kontrolü, pervane iç koniğinde kama yuvası ve somununda ezilme kontrolü yapılır. Dümen yelpazesinde çatlaklık, şaft ve yatak kontrolü yapılır. Diğer sevk sistemlerin de 5 yılda bir kontrolleri yapılır.

(2) Pervane şaft çapı 100 mm. ye kadar olanlarda boşluk 2 mm. veya şaft çapı ne olursa olsun tamamı için şaft çapının % 2,5 oranından fazla boşluk olanlarda kovan yatakları yenilenir.

Demir ve zincirlerin kontrolü

MADDE 11 – (1) Demir ağırlıkları onuncu yaşı ve akabindeki her 5 yıllık periyotlarda yapılan kontrollerde en fazla %15 azalabilir. Tüm zincirler salya edildikten sonra, genel kondisyon durumları kontrol edilir. Geminin onuncu yaşı ve

akabindeki her 5 yıllık periyotlarda şüphe edilen zincir baklaları da dâhil olmak üzere, her bir kilit zincirde en az 3 bakladan kalınlık ölçümleri alınır. Müsaade edilen kalınlık azalması teçhizat numarasında tespit edilen kalınlığın %15 i kadardır. Kalınlık ölçümleri neticesinde ölçümü yapan tarafından ölçüleri belirtilen bir rapor düzenlenir.

Deniz sörveyi

MADDE 12 – (1) Deniz sörveyi; gemilerin tekne, makine ve teçhizatının gerekli emniyet, çevre, sağlık, can ve mal güvenliğine uygunluğunun kontrolü için denizde yapılan denetim ve kontrollerden oluşur. Deniz sörveyi;

- a) Ana makineler ve yardımcılarının,
- b) Gemi üzerindeki kapı, pencere, lumbuz gibi teçhizatların,
- c) Sabit yangın söndürme sisteminin periyodik testlerinin yapıldığının ve alarminin,
- ç) Boru devrelerinde ve bağlantılarının,
- d) Akülerin,
- e) Elektrik sisteminin ve aydınlatmaların,
- f) Havalandırma sisteminin,
- g) Dümen makinesinin iskele sancak operasyonunun sağlıklı yapıldığının ve acil dümen donanımının,
- ğ) Bağlama halatlarının,
- h) Irgatın,
- ı) Haberleşme ve seyir cihazlarının,
- i) Seyir fenerlerinin,
- j) Tıbbi malzeme ve ilaçların yeterli miktarda olup olmadığı ve kullanım sürelerinin,
- k) Portatif yangın söndürme cihazlarının,
- l) Yangın pompalarının,
- m) Pis su sisteminin,
- n) Yakıt tanklarının,
- o) Fribord markasının,
- ö) Kişisel can kurtarma araç ve teçhizatının,
- p) Seyir bölgesine göre bulundurulması gereken denizcilik yayınları ve haritalarının güncel durumda olduğunun,
- r) Hizmet botu, kurtarma botu, can salı ve can filikası gibi can kurtarma araçlarının,
- s) Yolcu salonlarında o mahaldeki yolcu kapasitesini belirten yazıların uygun yerlere asılı olduğu ve kapasitelerinin doğruluğunun,

- ş) Yangın algılama ve alarm sisteminin,
- t) Benzin motorlu gemilerde motorun çalıştırılmadan önce havalandırma fanının 3 dakika çalıştırılması için uyarıcı yazının asılı olduğunun,
- u) Yangın ve emniyet planların gemiye uygunluğunun,
- ü) Yaşam ve çalışma mahallerinin fiziki durumları ile sağlık koşullarının kontrolü hususlarını içerir.

Belgelendirme öncesi yapılacak kontrol ve denetim şartları

MADDE 13 – (1) Denetim faaliyetinin başlatılması için bölge müdürlüğüne veya liman başkanlığına yapılan başvurular aşağıdaki şartları taşımak zorundadır:

- a) Başvuru ilgili kişiler veya onların temsilcileri tarafından yapılır.
- b) Başvurularda, talep edilen denetim faaliyeti ve bu talebin gerekçeleri açıkça belirtilir ve başvuru sahibi ile geminin verileri yer alır.
- c) Başvuruların süresinde yapılmaması hâlinde oluşacak zarar ve gecikmelerden, İdare sorumlu olmaz.

(2) Gemi donatanı veya kaptan, gemi denetim uzmanının geminin karada veya denizde olduğu veya işletimle ve emniyetle ilgili sebeplerden dolayı denetim faaliyetinin gerçekleştirildiği mekânlara ulaşamadığı hâllerde, gemiye ulaşması ve gemiye emniyetle çıkması için gerekli kolaylıkları temin etmek zorundadır.

(3) Denetim faaliyeti büyük parçaların sökülmesi, geminin hareketsizleştirilmesi veya benzer işlemler gibi yüksek bir potansiyel risk taşıyan işlemler gerektiriyor veya denetim uzmanına yönelik bir tehlike arz ediyorsa denetim yeterli emniyet şartlarının oluşması sonucunda yapılır.

(4) Denetim faaliyeti için başvuru yapan taraf, her durumda bu faaliyetin güvenli şartlarda gerçekleştirilmesini sağlamak için gerekli vasıtaları ve teçhizatı temin eder.

Belgelendirme ve genel hükümler

MADDE 14 – (1) Ulusal sefer yapan gemilere sadece ulusal mevzuatın gerektirdiği belgeler verilir. Uluslararası sefer yapan gemilere bu Yönetmeliğe bağlı kalmadan öncelikle uluslararası sözleşmelere uygun belgeler verilir.

(2) Gemiler, bu Yönetmelikte belirtilmeyen hususlarda, İdarece yetkilendirilmiş kuruluşların veya ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler ile İdarece kabul edilmiş bir eşdeğer emniyet standartının gereklerini sağlar.

(3) Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik hükümlerine göre, İdare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından klas sertifikası düzenlenmiş gemilerde, gemiye yetkilendirilmiş kuruluş tarafından Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun 5 inci maddesi hükmüne göre klas sörvey durum raporu verilmesi durumunda, klas sörvey durum raporundaki gemi cins notasyonu, geminin tonilato belgesindeki cinsle uyumlu olmak zorundadır. Klas Sörvey Durum Raporu formu Ek-5 de belirlenmiştir.

(4) Yurt dışından satın alınan gemi ve su araçlarının yetkili makamlardan almış oldukları geçerli uluslararası belgeleri, gemi ve su aracının ilk Türk limanına varışından başlayarak bir ay süre ile Türk limanları arasındaki seferler için geçerlidir. Bu süre sonuna kadar bu Yönetmeliğe göre Denize Elverişlilik Belgesi alınmasına gerek yoktur.

(5) Geminin donatanı ve kaptanı, denizde can emniyetini, seyir güvenliği, sağlık koşullarının uygunluğu ve deniz kirliliğine neden olmamak üzere, gemi hizmete devam ettiği ve belgelerinin geçerliliğini koruduğu müddetçe, geminin mevzuata uygun durumda olmasını sağlamak zorundadır.

(6) Denize Elverişlilik Belgesinde sefer bölgesi idari liman seferi olarak belirtilmiş gemiler, bitişik liman sahalarında da çalışabilirler ve ilave teçhizata gerek olmadan idari liman seferi gereklerini sağlamaları yeterlidir.

(7) Uluslararası sefer yapan gemilere uluslararası kurallar uygulanır.

(8) Denetim uzmanı tanımında yer almayan ancak denizcilikle ilgili fakültelerden mezun olup idari kadroda görev yapan idareciler, sörvey ve denetim faaliyetlerini yapabilirler.

Muafiyetler

MADDE 15 – (1) İdare, her durum için ayrıca verilen özel müsaade yoluyla, denizde can ve mal emniyetinin korunmasını ve denizde kirlenmenin önlenmesi gereklerini güvence altına alacak alternatif düzenlemelere yer verilmesi şartıyla,

a) Seferin özelliği ve maruz kalınacak deniz şartları gereği; 18, 29, 30, 32, 34, 40, 41 ve 48 inci maddeler hariç olmak üzere üçüncü bölümle ilgili,

b) Sınırlı seyahat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarının olması durumunda ve seferin özelliği ve maruz kalınacak şartları gereği; 50, 53, 61 ve 62 nci maddeler hariç olmak üzere dördüncü bölümle ilgili,

c) Korunaklı sularda veya uygun iklim ya da hava koşullarında sefer yapılması, sınırlı seyahat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarının olması durumunda, seferin özelliği ve maruz kalınacak şartları gereği operasyonel sınırlamalar dâhilinde 63, 67, 68, 69, 72, 73, 74 üncü maddeler hariç olmak üzere beşinci bölümle ilgili,

ç) 6, 7, 8, 9, 10, 11 inci bölümlerde yer alan 77, 81, 83, 104 ve 105 inci maddeler hariç olmak üzere, bu bölümlerin diğer maddeleri ile ilgili

muafiyet talebinde bulunulması hâlinde muafiyet tanıyabilir.

(2) İdare, yeni özellikleri nedeniyle bu Yönetmelikteki hükümlere uymasının, bu yeni özelliklerin geliştirilmesi ve gemide uygulanması ile ilgili araştırmaları ciddi olarak etkileyeceği kanaatinde olduğu gemileri, araştırma konusu ile sınırlı olmak kaydıyla bu Yönetmelikteki belli gereklerden muaf tutabilir. Ancak böyle bir gemi, vermesi öngörülen hizmet için İdarece yeterli bulunan ve geminin genel emniyetini sağlayan gereksinimlere uyar.

(3) Tarihi geçmiş olan geleneksel yöntemlerle belirli bir tipte inşa edilen ve kamaralarında en fazla 36 kişi taşıyabilen ve cinsi ticari yat olan gemiler, seyir sahalarının mevsimsel deniz ve hava koşulları, seferin niteliği, yakınlığı veya sürenin kısalığı ile aynı koşullarda çalışan, aynı sınıftaki diğer ülke gemilerinin olması durumunda karşılıklı mütakabiliyet esasları dâhilinde yakın sefer bölgesinde çalışabilir.

(4) Marmara Adası Limanından Bandırma, Erdek Karabığa Limanları arasında, Çanakkale Limanından Bozcaada, Gökçeada, Gelibolu Limanları arasında, Gökçeada Limanından Bozcaada Limanı arasında yapılan seferler bitişik limanlar arasında yapılmış sayılır. Gemiler idari liman seferi gibi donatılarak bitişik limanlarda sefer yapabilir.

Eşdeğerler

MADDE 16 – (1) Bir geminin bu Yönetmelikte belirtilen belli bir donanım, malzeme, teçhizat ve cihaz veya bunların benzerleriyle donatılması gerektiğinde, İdare bunların yerine eşdeğer başka bir donanım, malzeme, teçhizat ve cihazın donatımını uygun görebilir.

Gemilerin sörvey listeleri

MADDE 17 – (1) Gemilerin bu Yönetmelik kapsamında belge, teçhizat ve donanım bakımından yapılan denetimlerinde;

a) Balıkçı gemileri için Ek-6 Balıkçı Gemilerinin Denetim Listesi,

b) Yolcu gemileri/motorları ve gezinti / tenezzüh gemileri için Ek-7 Liman Seferi Bölgesindeki Yolcu Gemisi / Motoru ve Gezinti / Tenezzüh Gemisi Denetim Listesi,

c) Ro-Ro yolcu gemileri için Ek-8 Liman Sefer Bölgesindeki Ro-Ro Yolcu Gemilerinin Denetim Listesi,

ç) Ticari yatlar için Ek-9 Ticari Yatların Denetim Listeleri,

d) Sportif ve gezi amaçlı kullanılan ticari sürat motorları için Ek-10 Sportif ve Gezi Amaçlı Kullanılan Ticari Sürat Motorları Denetim Listesi,

e) Ulusal sefer yapan yük ve hizmet gemileri için Ek-11 Ulusal Sefer Yapan Yük ve Hizmet Gemileri Denetim Listesi,

f) 500 GT den az, uluslararası sefer yapan yük ve hizmet gemileri için Ek-12 500 GT den az Uluslararası Sefer Yapan Yük ve Hizmet Gemileri Denetim Listesi,

g) Hizmet botu için Ek-13 Hizmet Botunun Denetim Listesi,

ğ) Su araçları için Ek-14 Su Aracı Denetim Listesi

kullanılır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İnşa, Denge Yeterliliği, Bölmeleme, Stabilité,

Yolcu Kapasitesi Tespiti, Makine ve Elektrik Donanımları

Dizayn ve inşa ile ilgili genel kural

MADDE 18 – (1) Gemiler, İdarece yetkilendirilmiş kuruluşların veya bu Yönetmelik ile ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler dâhilinde yapısal, mekanik ve elektrik gereksinimlerine göre dizayn, inşa ve idame ettirilir.

İnşa ve tadilat gerekleri

MADDE 19 – (1) Kullanılan yapıım ve donatım malzemeleri ile teçhizatın, ulusal veya uluslararası mevzuat ve kurallardaki temel şartları sağlayacak özellikte olması gerekir. Ulusal veya uluslararası standartlara uygunluk, temel şartların sağlandığını gösterir. İdare, gerekli gördüğü durumlarda malzeme ve teçhizatın temel şartları sağladığına dair yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından hazırlanmış sertifika veya test sonuçlarını isteyebilir.

(2) Tekne, güverteler ve üst yapıdaki açıklıkların, geminin yapısal bütünlüğüne engel olmaması gerekir. Deniz tesirine maruz güverteler su geçirmez olur ve tüm açıklıklar su geçmez, standarda uygun, sabit kapatma donanımları ile donatılır ve eğer bu açıklıklar yaşam/yolcu mahallerine geçiş için kullanılıyorsa, her iki taraftan kumanda edilebilen kapatma donanımına sahip olur.

(3) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Gemi inşasında kullanılacak malzemeler

MADDE 20 – (1) Gemi inşasında kullanılacak ahşap malzemelerin aşağıda belirtilen özelliklerde olması gerekir:

a) Tekne yapımında kullanılan ağaç malzemenin; hava ve suya dayanıklı, kullanım amacına uygun mekanik özellikleri taşıması gerekir.

b) Havaya açık olmayan ve suda çalışmayan kısımlarda kullanılan ağaç malzemede daha az dayanıklılık kabul edilebilir.

c) Ağaç malzeme, radyal kesilmiş, uzun elyafli, kabuksuz, çatlaksız ve mümkün olduğunca budaksız olur. Ağaçların iyi kurutulmuş olması gerekir.

ç) Kontrplak kullanılması hâlinde en az üç kaplamanın birbirine çapraz olarak yapıştırılması gerekir. Yapıştırılmaların hatasız olması zorunludur.

d) Tekne ana mukavemet elemanlarında kullanılan ahşap malzemeler dayanıklılığı yüksek olan malzemeden seçilir.

e) Kaplama tahtalarının birleştirilmesinden oluşturulan dış tabakaların ağaç cinsi, rengi ve beneklerinin birbiriyle uyumlu olması gerekir.

f) Tekne imalatında, büyük oranda renk değişikliği, bozulmaya yatkın ağaç malzeme ve mukavemet azaltıcı belirgin hataların olmaması gerekir.

(2) Gemi inşasında kullanılacak fiber takviyeli plastik (FTP) malzemelerin aşağıda belirtilen özellikleri taşıması gerekir:

a) Sıcakta sertleşen (termoset) reçineden ve fiber şeklinde yerleştirilmiş takviye malzemesinden oluşur ve heterojen olmak zorundadır.

b) Kullanılacak ince tabaka reçine, laminatın yüzeylerini mekanik hasarlardan ve ortam etkilerinden koruyacak özellikte olur. Sertleşmiş durumdaki reçine akaryakıt, deniz (tuzlu su), tatlı su ortamına, aşınmaya dayanıklı su emme kabiliyeti minimum olur.

c) Katkı maddelerinin reçine ile uyumlu olması gerekir. Dolgu malzemelerinin sertleşen reçineye belirgin olumsuz etkisinin olmaması gerekir.

ç) Tespit, bağlama ve perdelama maddeleri ile fiber yüzeyindeki işlemler, çevre etkilerine maruz kaldıklarında malzeme özelliklerini korumak ve reçine ile uyumlu olmak zorundadır.

d) Tekne imalatında kullanılan FTP malzemeler ve bileşenleri üreticisinin belirlediği şartlarda depolanır ve işlenir.

(3) Gemi inşasında kullanılacak metalik malzemelerin aşağıda belirtilen özelliklerde olması gerekir:

a) Tekne inşasında kullanılan tüm metalik malzemeler kullanım yerlerinin ve amacının gerektirdiği mekanik ve kimyasal özelliklere sahip, standartlara uygun ve hatalardan arınmış olmak zorundadır.

b) Önemli yüzey hatalarda ürünlerin boyut toleranslarının aşılmayacağı şekilde mekanik düzeltme işlemi yapılabilir. Kaynaklı konstrüksiyon için kullanılacak metalik malzemenin iyi kaynak edilebilir özellikte olması gerekir.

c) Metal malzemeler tanınmış yetkilendirilmiş kuruluşlarının istediği mekanik-kimyasal özellikleri sağlamak, bu özelliklerin sağlandığı test sonuç raporları veya sertifika ile ispatlanmış olmak zorundadır.

ç) İdare klassız inşa edilecek gemilerde kullanılacak malzemelerin boyut kontrolünü örnekleme yöntemi ile yapabilir.

d) Tekne imalatında kullanılan alüminyum alaşımlarının deniz ortamına uygun, yeterli dayanımı sağlayacak özellikte olması gerekir.

(4) Yukarıdaki malzemeler dışında özel bir malzeme kullanılması hâlinde malzemelerin ilgili standardına uygunluğu aranır.

(5) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Deniz suyu bağlantıları, borda boşaltım ağızları ve frengiler

MADDE 21 – (1) Borda boşaltım ağızları en az sayıda tutulur ve mümkün olduğu kadar en derin yüklü su hattının üzerinde yer alır.

(2) En derin yüklü su hattının altında veya 300 mm ye kadar üstünde bulunan tüm deniz açıklıklarına kapama valfi konulur.

(3) Makine soğutma sistemine ait deniz suyu alıcıları lokal takviyeli olarak dış kaplamaya bağlanan ızgaralı ve kapama valfinden sonra konulan deniz suyu filtresi ile donatılır. Deniz suyu filtresi, korozyona dayanıklı malzemeden, sağlam olarak yapılır ve kolaylıkla açılabilir durumda olması gerekir.

(4) Suyun toplanabileceği havaya açık güvertelerde, benzer şekilde su geçmez kapalı üst yapılar ve güverte evleri içinde kalan fribord güvertelerinde, suyun etkin biçimde dışarı atılmasını sağlayacak yeterli boyutta ve sayıda frengi bulunur. Fribord veya üst yapı güvertelerinin havaya açık kısımlarındaki parampetlerin havuz oluşturduğu durumlarda, suyun güvertelerden hızla atılmasını sağlayacak yeterli düzenlemeler yapılır.

Kapılar

MADDE 22 – (1) Üst yapıların havaya açık perdelerindeki kapıların, deniz ve hava koşullarına karşı korunaklı olması gerekir.

(2) Bu kapıların, her iki taraftan da kapatılabilir olması ve liman seferi yapan açık güverte altındaki mahallere doğrudan giriş sağlayan kapılarda en az 100 mm yüksekliğinde eşik bulunması veya bu emniyeti sağlayacak alternatif bir sistem bulunması gerekir. Liman seferi dışında sefer yapan gemiler, Yükleme Sınırı Sözleşmesine göre teçhiz edilmek zorundadır.

(3) Marmara Denizinde, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında; Ro-Ro ve Ro-Ro/yolcu gemilerinde ve belirtilen bölgelerde düzenli sefer yapan feribotlardan tekerlekli araçların emniyetli iniş binişi için aracın gemi üzerinde manevra yapmasına imkân sağlayamayan feribotlarda, yolcu ve tekerlekli araçların gemiye emniyetli iniş binişini ve yükün emniyetli yüklenmesini ve boşaltılmasını sağlayacak baş ve kıçta olmak üzere iki adet kapak/rampa olur.

Merdivenler

MADDE 23 – (1) Kaçış yolu olarak kabul edilen merdivenlerin uygun bir meyilinin olması ve merdiven genişliği 800 mm. den az olan merdivenlerin bir taraftan tutamağı, 800 mm. ve üzerindeki her bir taraftan tutamağının bulunması gerekir. Makine dairesindeki merdivenler ve acil kaçış merdivenleri hariç diğer merdivenlerde meyil yatay zemine göre 45 dereceden fazla olamaz ve merdiven uzunluğu 3.5 m. yi geçmez. Merdiven basamak derinliğinin minimum 240 mm. olması gerekir. Uzunluğu 3.5 m. yi geçen merdivenlerin bir ya da daha fazla sahanlığı olmak zorundadır.

(2) Merdivenlerin iç kısmından ölçülen merdiven genişliği, 50 ve daha az insan için dizayn edilmiş mahallerde veya yerlerde en az 800 mm, 50-100 arasında insan için dizayn edilmiş mahallerde veya yerlerde en az 900 mm, 100 den fazla insan için dizayn edilmiş mahallerde veya yerlerde en az 1000 mm olmak zorundadır.

(3) Basamakların üst yüzeylerinin kaymayı önleyecek yapıda olması gerekir.

(4) Borda merdivenlerinin basamaklarının altının kapalı olması ve kullanılırken merdivenlerden düşmeyi önleyici güvenlik ağı ile donatılması zorunludur.

(5) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Pencere ve lumbuzlar

MADDE 24 – (1) Gemideki tüm lumbuz, pencereler ve tekneye bağlanma donanımları geminin sefer bölgesi ve gemide bulunduğu konuma göre maruz kalacağı maksimum dalga ve rüzgar koşullarına dayanıklı ve bütünlük gereklerini sağlar nitelikte olmak zorundadır.

(2) Lumbuzların alt kenarları su hattından en az 500 mm yüksekte olur. Lumbuz camlarının en az 6 mm nominal kalınlıkta camdan olması gerekir. Lumbuzlarda kullanılacak camların, kırıldığında yolculara ve personele tehlike yaratabilecek şekilde parçalanmayacak özellikte olması zorunludur.

(3) Gemilerde köprü üstünün görüşü denizin ve güneşin zararlı ışınlarından koruyacak şekilde dizayn edilir. Coğrafi şartlara göre camların buzlanmaya karşı korumalı olması gerekir. Aynı şekilde camlarda yağmur ve kar yağışı altında emniyetli görüş imkânı sağlamak için mekanik silecek sistemi ile donatılır.

(4) Geminin kumanda mahallinde bulunan pencere ve lumbuzlar her türlü çalışma koşulunda emniyetli seyir için yeterli görüş sağlayacak şekilde konuşlandırılır ve uygun boyutta olması gerekir.

Parampet ve vardavelalar

MADDE 25 – (1) Parampetler ve vardavelalar açık güvertelerde düzenlenir. Parampetler sağlam yapıda ve yeterli derecede takviyeli yapılıdır. Parampetler güvertede toplanabilecek fazla miktardaki suları boşaltabilecek açıklıklara sahip olmak zorundadır.

(2) Vardavela yükseklikleri gemilerde boyuna göre aşağıdaki gibi olur:

<u>Gemi tam boyu (m)</u>	<u>Vardavela yüksekliği (mm)</u>
15 den az	800
15-24	850
24 ten büyük	900

(3) Vardavela sisteminde en alt açıklık 230 mm. den, üst açıklıklar 380 mm. den fazla olamaz. Çocukların emniyeti için günlük tur tekneleri ve ticari yatlarda vardavela aralıkları kısa tutar veya ağ ile kaplanma gibi eşdeğer düzenlemeler olur.

(4) Standart tipte imal edilen gemiler için parampet ve vardavelaların yüksekliği, bölgesel gereklilikler göz önünde bulundurularak İdare tarafından tespit edilir.

(5) Klavuz kaptan alınacak gemilerde, vardavelalar veya parampetler sancak ve iskele taraftan klavuz kaptan gemiye çıkmasını kolaylaştıracak şekilde en az bir noktada açılır kapanır tarzda olur. Bu açıklıklara gerekli farklı renkte boyamalar yapılır. Klavuz kaptan çarpmasının güvenli kullanımı için uygun bağlantı yerlerinin olması gerekir.

Demir ve bağlama donanımları

MADDE 26 – (1) Tüm gemiler, demirleme, bağlama ve yedekleme işlemlerini emniyetle yapabilmesini teminen yeterli mukavemette donanımlarla donatılır. Tam boyu 24 m den büyük gemilerde demirleme ve bağlama teçhizatı yetkilendirilmiş kuruluşların ilgili kurallarına göre tayin edilmiş teçhizat numarasına göre seçilir.

(2) Gemilerde bağlama halatlarının volta edilebilmesi için güverteye uygun yerlere baba, kurtağız veya koç boynuzu gibi bağlama donanımları monte edilir. Babalar, loçalar, kurtağızları ve koç boynuzlarının halatların aşırı derecede aşınmasını önleyecek şekilde olmaları gerekir.

(3) Tam boyu 15 metre ve üzerindeki gemilerde demirleme donanımları, minimum ağırlıkta malzeme ile gemiyi güvenli bir biçimde, demir üzerinde tutacak bir şekilde tasarlanır ve en az bir adet göz demiri bulunur.

(4) Gemilerde demir zincirlerinin yerine kopma yükü, zincirinkinden daha az olmayan tel halatlar veya sentetik lif halatlar kullanılabilir. Bu durumda tel halat ile veya sentetik lif halat ile demir arasına en az 2 metre boyunda veya demirin gözdeki konumu ile ırgat arasındaki mesafeye eşit boyda zincir kullanılır. Irgatın bulunduğu yerler ile loça ağızları yeterli surette takviye edilir. Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde en az bir adet demir ırgatın olması gerekir.

(5) Bağlama halatları tel, doğal lif, sentetik lif veya tel ile lif karışımından yapılır. Çelik tel halatların kullanılması durumunda, bu halatların esnek tip olması gerekir.

(6) Hırça mapasının tehlike anında demirin denize bırakılması için kolay ulaşılabilir olması gerekir. Zincirlik, zincirin istifine uygun boyutlarda mümkün olduğunca su geçirmez ve yeterli bir dreyne sahip olur.

Zararlı organik tutunma önleyici sistemler

MADDE 27 – (1) Gemi ve su araçlarının su altında kalan karina ve faça kısımlarında, deniz canlılarının yüzeye tutunmasını önlemek için uygulanan kalay içerikli zararlı organik tutunma önleyici sistemler; çevreye, besin zinciri yoluyla bitki, hayvan ve insan sağlığına verdiği ciddi zararlar nedeniyle kullanılamaz. Bu madde hükmü, bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden itibaren yeni gemi ve su araçları ile ilk havuz/kara sörvayı gelen mevcut gemi ve su araçlarını kapsar. Bu maddenin uygulama esasları İdare tarafından belirlenir.

Koruyucu kaplama temel gerekleri

MADDE 28 – (1) 500 GT ve üzerindeki tüm yeni gemilerin deniz suyu balast tankları ile tam boyu 150 metre ve üzerindeki yeni dökme yük gemilerinin çift cidar mahallerinde koruyucu kaplama temel gerekleri uygulanır. Bu maddenin uygulama esasları İdare tarafından belirlenir.

Denge yeterliliği

MADDE 29 – (1) Gemilerin stabilite hesaplarının uygunluk değerlendirmesi aşağıdaki şekilde yapılır:

- a) Tam boyu 15 metreden küçük ve 12 den fazla yolcu taşıyan gemiler Ek-15 deki denge kriterlerini sağlamak zorundadır.
- b) Tam boyu 15-24 metre arasında olup, yolcu kapasitesi 13-36 arasında olan gemiler Ek-16 daki denge kriterlerini sağlamak zorundadır.
- c) Tam boyu 24 metreden küçük, yolcu kapasitesi 37-150 arası olan gemiler Ek-17 deki denge kriterlerini sağlamak zorundadır.
- ç) Tayin edilen yolcu sayısı SOLAS ın ve IMO nun ilgili kriterlerini sağlamalıdır, aksi takdirde bu kriterleri sağlayan yolcu sayısı değerleri esas alınır.
- d) Yapılacak olan stabilite hesabında geminin alabileceği maksimum yolcu sayısı hesaplanır.

(2) Birinci fıkranın (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen denge kriterlerine yönelik meyil deneyi Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde uzman olarak tanımlanmış personelin gözetimi altında, kontrol mühendisi veya proje mühendisi olarak tanımlanmış mühendis tarafından yapılır. Tam boyu 15 metreden küçük ve 12 den fazla yolcu taşıyan mevcut gemilerde ise birinci fıkranın (a) bendinde belirtilen denge kriterlerine yönelik meyil deneyi Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde uzman olarak tanımlanmış personeli tarafından yapılabilir. Meyil raporları İdare tarafından onaylanır.

Bölmeleme

MADDE 30 – (1) 15 metre ve üzerindeki tüm gemiler ile boyuna bakılmaksızın tüm yolcu gemilerinde bir baş çatışma perdesi bulunur. Genel olarak su geçirmez baş çatışma perdesi geminin su hattı hizasından itibaren su hattı boyunun %5 i ile %10 u arasında bir mesafeye konulur.

(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki tüm gemilerde diğer perdelerle ilaveten bir kış pik perdesi bulunur ve perde güvertesine kadar su geçirmez şekilde yerleştirilir. Makine dairesi olan gemilerde makine dairesinin önüne de bir su geçirmez perde yerleştirilir.

(3) Su geçirmez perdeler geminin yaralanması durumunda en büyük su yüksekliğine karşılık olan basınca dayanabilecek biçimde yapılıdır.

(4) Su geçirmez perdedeki menfezler en az sayıda tutulur ve bu menfezlerin kapatılması için yeterli vasıtalar sağlanır.

(5) Boruların, frengilerin ve elektrik kablolarının ve benzerlerinin su geçirmez perdelerden geçmesi durumunda, perdelerin su geçirmez bütünlüğünü sağlayacak düzenlemeler yapılıdır.

Stabilite bukleti

MADDE 31 – (1) Fribord boyuna göre 24 metre ve üzerindeki gemilerde stabilite gereksinimleri SOLAS ın ve IMO nun ilgili kriterlerine göre incelenir.

(2) Boyuna bakılmaksızın yolcu kapasitesi 150 den fazla olan gemiler ile fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler ile yüzer havuzlardan stabilite bukleti istenir ve onaylı bukletin gemide/su aracında bulundurulması zorunludur.

(3) Stabilite bukleti onaylanıncaya kadar gemide geçici ön stabilite bukleti bulundurulur.

(4) Düzenlenecek olan stabilite bukletleri;

a) Geminin genel bir tanıtımını,

b) Stabilite bukletinin kullanımı ile ilgili talimatları,

c) Su geçirmez bölmeleri, kapamaları, menfezleri, su alma açılarını, daimi balastı, müsaade edilebilir güverte yükünü ve yükleme sınırı diyagramlarını gösteren genel planları,

ç) Normal çalışma koşullarına uygun olarak belirli deplasman ve trim aralığında hesaplanmış, hidrostatik eğriler veya tablolar ve çapraz stabilite eğrilerini,

d) Kapasite planını,

e) Geminin boş, balastlı ve tam yüklü durumda kalkış ve varış yükleme durumlarına göre stabilite verilerini,

f) Geminin yerine getirmesi gereken stabilite kriterlerinin sağlandığını gösteren maksimum KG veya minimum GM gibi eğriler veya tablolar gibi yükleme ile ilgili kısıtlamalarla ilgili bilgiyi,

g) Normal ve acil durumlarda geminin emniyetli çalışması için gerekli bilgiyi,

ğ) Gemiye ait meyil deneyi raporunu

içermek zorundadır.

Yolcu kapasitesi

MADDE 32 – (1) Bu Yönetmelik kapsamındaki gemilerin yolcu kapasiteleri aşağıdaki kriterlere göre belirlenir:

a) Yolcu gemilerinde yolcu kapasitesi aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.

1) Yolcular için düzenlenen oturma yerleri tekne üzerine sabit yerleştirilir. Yüzer gezer restoranlarda yolcular için düzenlenen oturma yerlerinin sabit olma mecburiyeti yoktur.

2) Koltukların veya oturma grubunun enine ve boyuna oturma genişliği her insan için en az 500 mm, derinlik 420 mm olması gerekir.

3) Karşılıklı oturma gruplarının olması hâlinde iki koltuk arası mesafenin en az 800 mm olması gerekir. Masa/sehpa olması hâlinde masa/sehpa üstü koltuktan en az 300 mm. mesafede olur. Koridorların genişliği ve geçiş yerlerinin en az 900 mm olması zorunludur.

4) Oturma gruplarının sıralı olması durumunda iki koltuk arası net mesafe 400 mm olur, geçiş yerinden itibaren sabit sıranın dörtten fazla olması durumunda koltuklar arası mesafe aşağıda belirtildiği gibi artırılır.

n	4	5	6	7	8
Sıralı koltuk L (mm)	400	450	500	550	600
Karşılıklı koltuk L1(mm)	800	850	900	950	1000

L, L1 : İki koltuk arası net açıklık

n : Oturma gruplarındaki kişi sayısı

5) Düzenli hatta toplu yolcu taşımacılığı yapan gemilerde (2), (3) ve (4) numaralı alt bentlerde belirtilen yerleşim neticesinde koltuklar arası boşluklar ve koridorlar harici kalan alanların 0,55 katsayısına bölünerek elde edilen sayı kadar yolcu kapasitesi artırılabilir.

6) Yolcu mahallerinin yüksekliği tabandan tavanın en alt kenarına kadar 2000 milimetreden az olamaz. Yolcuların sık kullanmadığı mahallerde teknik sebeplerle daha az yüksekliğe izin verilebilir.

7) Yolcu mahallerinden tahliye güvertelerine yeterli kaçış olanaklarının olması gerekir. Aynı bölme ve mahallerden kaçış olanakları arka arkaya bloklaşmaları önleyecek şekilde birbirinden uygun mesafede yerleştirilir. Yolcu salonlarında en az iki çıkış olur.

8) Kış mevsimi döneminde faaliyet gösteren yolcu gemilerinde, yolcular için açık havaya karşı korumalı kapalı mahal temin edilir. Kış mevsiminde yolcu sayısı kapalı mahal kapasitesi ile sınırlandırılır. Düzenli hatta idari liman sefer bölgesi içerisinde toplu yolcu taşımacılığı yapan gemilerde yolcuların bulunduğu kapalı mahal alanının 0,55 katsayısına bölünerek elde edilen sayı kadar yolcu kapasitesi verilir. Kapalı mahal olarak branda veya kalın saydam malzeme ile kapatılmış mahaller bölgesel iklim şartları da göz önünde bulundurularak kapalı mahal gibi değerlendirilebilir.

9) Yolcu sayılarının tespitinde (5) ve (8) numaralı alt bentlerde belirtilen kurallar dikkate alınır ve stabilite hesaplarındaki emniyetli yolcu sayısı ile karşılaştırılır, bunlardan az olanı geminin yolcu sayısı olarak tespit edilir.

b) Ticari yatlarda yolcu kapasitesi aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.

1) Ticari yatlarda liman seferi hariç yolcu kapasitesi kamaralardaki yatak sayısı kadardır.

2) Ticari yatlarda yolcu sayısı en fazla 36 kişidir.

c) Açık güverteli sandal tipinde yolcu motorlarında, belirli bir hat üzerinde faaliyet gösteren, sefer yaptıkları bölge itibarıyla korunaklı sulara 5 milden öteye gitmeyen, en yakın karadan 1 milden fazla açılmayan, denizde çalışan açık güverteli sandal tipindeki yolcu motorlarının diğer emniyet kriterlerini sağlaması ve kısıtlamaların Denize Elverişlilik Belgelerine yazılması koşuluyla kapasiteleri en fazla 36 yolcu olmak şartı ile tam boyu dikkate alınmak suretiyle metre başına 2 yolcu olarak belirlenir.

ç) Gezinti/Tenezzüh teknelerinde yolcu kapasitesi aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.

1) Geminin tam boyu ile eninin çarpımına en yakın tamsayı, eklerde karşılık gelen katsayılara bölünür. Elde edilen değere en yakın tamsayı yolcu kapasitesi olarak belirlenir.

Yolcu Kapasitesi: $\frac{\text{Tam Boy} \times \text{En}}{\text{Katsayı}}$

Katsayı

2) Katsayıların belirlenmesinde, tek güverteli gemiler için Ek-18 deki değerler, birden fazla güverteli gemiler için her güverte için Ek-19 daki değerler uygulanır. Çıkan yolcu sayısı ile stabilite hesaplarındaki emniyetli yolcu sayıları karşılaştırılır, bunlardan az olanı geminin yolcu sayısı olarak tespit edilir.

d) Diğer gemilerde, 12 veya daha az yolcu taşıyacak gemilerin yaz ve kış kapasiteleri mevcut şartlar ve gemi özellikleri değerlendirilerek denetim ve belgelendirme makamı tarafından belirlenir.

Yolcu kapasitesinin belgelendirilmesi

MADDE 33 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerine göre belirlenen yolcu kapasiteleri Denize Elverişlilik Belgesinde belirtilir.

Makine ve elektrikle ilgili genel kural

MADDE 34 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde makine ve elektrik donatım ve teçhizat ile ilgili tüm çizim, plan ve imalatçı firma kullanım, bakım-tutum el kitapları dâhil doküman örnekleri gemide bulundurulur. Makine dairesinde vardiya tutulan gemilerde jurnal kaydı tutulur.

(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde ana yürütme, kontrol, buhar borusu, yakıt, sıkıştırılmış hava, elektrik ve soğutma sistemleri, yardımcı makineler, kazanlar ve diğer basınçlı kaplar, boru ve pompa tertibatı, dümen teçhizatı ve güç iletimine yönelik dişliler, şaftlar ve kaplinler, uygun olarak tasarlanacak, inşa edilecek, test edilecek, montajı yapılacak ve bakımları yapılacaktır. Periyodik testlerle ilgili hususlar Ek-20 de belirlenmiştir.

(3) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Makine yerleşimi

MADDE 35 – (1) Makinelerin her durumda makine sistemi dışında hiçbir yardım almaksızın çalışır duruma getirilebilir olması gerekir.

(2) Tehlikeli iç basınç veya yüksek basınca maruz ana makine, yardımcı makineler yüksek basınca karşı koruma sağlayan bir emniyet sistemini haiz olur.

(3) Ana makineye bağlı güç transferinde kullanılan tüm şanzıman, şaft kaplinleri, geminin ve personelin emniyeti açısından servis şartlarında maksimum çalışma gerilmesine karşı koyacak şekilde dizayn edilir.

(4) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler, ana ve yardımcı makineler için arızaya sebep olabilecek yağlama yağ basıncının düşmesi durumunda ve yağ ve soğutma suyu sıcaklıklarının limitleri aşması durumunda alarm verir.

(5) Makine soğutma sistemine ve diğer yardımcı ünitelere ait deniz suyu alıcıları tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde sancak / iskelede olmak üzere en az iki adet, tam boyu 24 metreden küçük gemilerde bir adet olur.

(6) Gemi içine monte edilmiş tüm motorlar yaşam mahallerinden ayrı bir yerde yerleştirilir ve yaşam mahallerindeki dumanlar, ısı, gürültü ya da titreşim risklerinin yanı sıra yangının yayılmasını ya da yangın riskini minimize edecek şekilde tesis edilir. Motor bölümü başka amaçlar için kullanılmayacak şekilde düzenlenir.

(7) Makine bir kapak veya kendi özel muhafazası ile tecrit edilmemişse, personelin yaralanması ve zarar görmesine yol açabilecek, makinenin açıktaki hareket eden veya sıcak parçaları, etkili olarak kaplanır veya korunur.

(8) Gemilerin makine dairelerinde pencere, lumbuz gibi aydınlık veya havalandırma maksatlı açıklıklar olamaz.

(9) Şaft sistemi dövme çeliklerden veya haddeden geçirilerek üretilmiş bu maksata uygun çeliklerden veya eşdeğer bir malzemeden olmak zorundadır.

(10) Pervanelerin aşağıdaki hususlara uygun olması gerekir:

a) Pervaneler normal veya özel bronzdan veya çelik dökümden veya dökme demirden veya eşdeğer bir malzemeden yapılır.

b) Kıçtan takma makinesi olan balıkçı gemilerinde pervanenin ağa dolanmasını önleyecek kalıcı özel tedbirler alınır.

(11) Gemide bulunması gereken sintine seviye alarmı ve sintine pompalarının sayı ve kapasiteleri, gemi boyuna göre Ek-21 de belirlenmiştir.

(12) Birinci, yedinci, sekizinci ve onbirinci fıkralar hariç diğer fıkralar mevcut gemilere uygulanmaz.

Makine kontrolü

MADDE 36 – (1) Geminin yürütme gücü ve emniyeti için gerekli olan ana ve yardımcı makinelerin etkili bir şekilde işletimi ve kontrolü sağlanır.

(2) Normal çalışma şartlarında ana makinenin ve yardımcı makinelerin sebep olduğu titreşimlerin, gerilmelere sebep olmaması için, dizayn, konstrüksiyon ve yerleşim yönünden düzenlemeler yapılır.

(3) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Makine dairesi dışından kumandalı ana makineler

MADDE 37 – (1) Ana makinesi köprü üstünden kumandalı ve makine dairesinde sürekli adam bulunması zorunlu olan gemilerde;

a) Manevra dâhil tüm seyir şartlarında pervane devri ve eğer varsa pervane piçi tamamı ile makine dairesi ve köprü üstünden kontrol edilebilir olmak zorundadır.

b) Ana makinenin köprü üstünden kontrolü esnasında acil durumda stop edilebilmesi için kumanda sisteminden bağımsız bir acil stop butonu köprü üstüne yerleştirilir.

c) Köprü üstünden verilen kumandaların makine dairesi kontrol odasından veya makine üzerindeki manevra platformundan görülebilmesi zorunludur.

ç) Köprü üstüne;

1) Sabit piçli pervanelerde, pervane dönüş yönü ve hızını,

2) Piç kontrollü pervanelerde pervane dönüş yönü, hızı ve açısını

belirten göstergeler yerleştirilir.

(2) Köprü üstü haricinde ana makinenin uzaktan kumanda edilebileceği mahaller olabilir ancak ana makinenin uzaktan kumandası aynı anda sadece bir yerden yapılabilecek şekilde dizayn edilir ve kontrol mahallerinin birinde meydana gelen kontrol arızasının diğer mahalleri etkilememesi gerekir.

(3) Ana ve yardımcı makinelerin her türlü şartta çalışmaları esnasında kontrolünün makine mahallinden ya da makine kontrol odasından devamlı olarak yapılabilmesi için gerekli düzenlemeler yapılır.

(4) Genel olarak otomatik işletim ve kontrol sistemleri, otomatik kontrolün manuel olarak devre dışı bırakılmasını sağlayan sistemi içerir. Sistemdeki herhangi bir aksaklık otomatik kontrolün manuel olarak iptal edilmesini önlemez.

(5) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Köprü üstünden kumandalı, makine dairesinde sürekli adam bulundurma zorunluluğu olmayan makine dairesi

MADDE 38 – (1) Periyodik olarak makine dairesinde sürekli adam bulundurma zorunluluğu olmayan makine dairesi gemiler için SOLAS ın ilgili hükümleri uygulanır.

(2) Periyodik olarak sürekli adam bulundurma zorunluluğu olmayan makine dairesine sahip gemiler için, manevra dâhil her türlü deniz koşullarında, makine dairesinde sürekli adam bulundurma zorunluluğu olan eşdeğer gemilerdeki gibi can güvenliğinin sağlandığı ve bunun dokümanlarla ispatlandığı durumda İdare, birinci fıkrada belirtilen hükümlere eşdeğer olabilecek diğer düzenlemelerin uygulanmasını kabul edebilir.

(3) Uluslararası sefer yapmayan makinenin köprü üstünden kontrol edildiği gemilerde, köprüüstünde makine ile ilgili yağ basıncı ve harareti, soğutma suyu harareti köprü üstünden görülebilmelidir. Makinenin start ve stopunun köprüüstünden yapılabilecek şekilde olması gerekir.

(4) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Basınçlı hava sistemleri

MADDE 39 – (1) Basınçlı hava sistemlerinde, hava kompresörü ve hava tüplerinde yüksek basıncı düşürebilecek ve sistem içindeki su ve yağı dreyn edebilecek düzenlemeler yapılır.

(2) İçten yanmalı makineler vasıtası ile yürütme gücü sağlanan gemilerde hava düzeneği, geri yanma ve ilk hareket havası borularında patlamaya karşı uygun şekilde teçhiz edilir.

(3) Hava kompresörlerinin doldurma devreleri direkt olarak hava tüplerine bağlanır ve hava tüplerinden ana ve yardımcı makinelere ve servis hattına ayrı ayrı devrelerle gider.

(4) Ana ve yardımcı makinelerin ilk hareketinin hava ile sağlandığı sistemlerde ana kompresörlerin devre dışı kalması durumunda acil durum olarak devreye sokulabilecek el ile veya bağımsız güç kaynağından beslenen bir motor ile tahrik edilen kompresör bulundurulur.

(5) Her basınçlı devre sisteminde en az iki adet emniyet valfi bulunur. Şayet kompresör basınç limit değere ulaştığı zaman otomatik olarak stop ediyorsa bu valflerden birine muafiyet verilebilir.

(6) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Gemi manevrası

MADDE 40 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki yeni gemilerde makinenin, gemi en yüksek ileri servis hızında seyrederken durabilme mesafesi ve pervane dönüş yönünü tersine çevirebilme yeteneği, gemi servise girmeden önce test edilerek prosedürü belirlenecek şekilde sonuçlar kaydedilir.

(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki ve birden fazla pervanesi olan gemilerde, geminin bir veya daha fazla pervanesinin devre dışı kalması durumunda seyir ve manevra yeteneğinin belirlenmesi için yapılan testlerde tespit edilen gemiyi durdurma süreleri, rotası ve durdurma uzaklıkları ile test sonuçları kayıtları kaptanın veya belirlenmiş personelin yararlanabileceği şekilde gemide bulundurulur.

(3) Geminin, manevrası veya durdurulması için destekleyici vasıtalarla donatılmış olması durumunda, bu vasıtaların etkinlikleri birinci ve ikinci fıkralarda olduğu gibi test edilerek sonuçlar kaydedilir.

(4) Torna çark sisteminin olduğu gemilerde torna çark dişlisinin volan dişlisine takılı olması hâlinde makineye yol verilmesini engelleyecek düzenlemeler yapılır.

(5) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Dümen donanımı

MADDE 41 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki yeni gemiler, bir ana dümen ile bir yardımcı dümen donanımı ile donatılır. Ana ve yardımcı dümen donanımları, birinin arızalanması durumunda diğerinin devre dışı kalmasını gerektirmeyecek biçimde düzenlenir. Çift sevk sistemli gemilerde yardımcı dümen donanımı zorunlu değildir.

(2) İki veya daha fazla güç ünitesinden oluşan ana dümen donanımının olduğu yerde, güç ünitelerinden biri çalışmaz duruma geldiğinde dokuzuncu fıkrafta belirtilen gerekleri haiz olarak çalışabilen ana dümen donanımı olması durumunda bir yardımcı dümen donanımına ihtiyaç yoktur. Her kontrol ünitesi ayrı bir sistem tarafından kontrol edilir.

(3) Ana dümen donanımının, köprü üstünde, dümen açısını gösteren bir göstergesi bulunur. Dümen müşiri, dümen donanımı kontrol sisteminden bağımsızdır ve dümenin açısız konumu dümen dairesinde rahatça görülebilir bir konumda olur. Kırlangıçlardan sevk ve idare yapılıyorsa manevra emniyeti açısından buralarda da dümen müşirinin bulunması gerekir.

(4) Gemilerde dümen donanımı güç ünitesinde, herhangi bir arıza olması durumunda, köprü üstünde sesli ve görüntülü bir alarm bulunur.

(5) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler dümen motorunun tüm elektrik ve elektro-hidrolik donanımlarına ait göstergeler köprü üstüne yerleştirilir.

(6) Ana dümen donanımı ve dümen rodu, yeterli dayanıklılıkta ve geminin olabilecek maksimum hızında gemiyi manevra yaptırabilecek kapasitede olur ve azami tornistan hızında ve manevra süresince hasar görmeyecek şekilde dizayn edilir.

(7) Ana dümen donanımı ve dümen rodu, geminin en yüksek servis draftında ve en yüksek servis hızında dümeni 35° diğer alabandaya geçirme kapasitesinde olur ve aynı koşullarda 35° sancak alabandadan, 35° iskele alabandaya geçiş süresi 28 saniyeyi geçmez.

(8) Ana dümen donanımı, güç ünitesinde bir güç kesintisi meydana gelmesi durumunda acil durum sistemi otomatik ya da manuel olarak yeniden çalıştırılabilir şekilde dizayn edilir.

(9) Yardımcı dümen donanımı yeterli dayanıklılıkta ve gemiyi seyretme hızında kontrol edebilecek kapasitede ve acil bir durumda hızlı bir şekilde acil durum pozisyonuna getirebilecek kabiliyette olur.

(10) Yardımcı dümen donanımı, maksimum servis hızında veya 7 knotluk hızda en derin seyir draftında dümeni sancak 15° den iskele 15° ye 60 saniyenin altında getirebilecek kapasitede olur. Ayrıca yardımcı dümen donanımı bahsi geçen şartları yerine getirebilecek şekilde bir güç kaynağından çalışır.

(11) Eğer dümen için yelpaze dışında başka bir sistem mevcut ise, bu sistem de dümeni bir taraftan diğer bir tarafa 30 saniyenin altında geçirebilecek kapasitede olur.

(12) Yardımcı dümen donanımını çalıştırmak ve dümeni sabitlemek için yapılacak işleri gösteren bir talimat, dümen dairesinde veya dümen yekesi yanında kolayca görünür bir yere asılır. Kontroller dümen donanımı üzerinde açık bir şekilde markalanır.

(13) Dümen yelpazesi deniz suyuna dayanıklı malzemeden yapılır.

(14) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Köprü üstü ve makine mahalli arasında haberleşme

MADDE 42 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde köprü üstünden makine dairesine veya makinelerin kontrol edildiği kontrol odasına iletişimi sağlayan düzenek bulunur.

(2) Makinelerin kontrol edilebildiği diğer başka alanlar için gerekli iletişimi sağlayacak uygun iletişim vasıtaları bulunur.

(3) Köprü üstü ve dümen dairesi arasında acil durumlarda etkili iletişimi sağlayacak bir iletişim vasıtası bulunur.

(4) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Tankların doldurma ve iskandil boruları

MADDE 43 – (1) Tankların doldurma ve iskandil borularının mümkün olduğu kadar düz hatta sahip olması gerekir. Doldurma borusu çapının 1,5 katına eşit mesafe kalıncaya kadar tank içinde aşağıya doğru uzatılır. İskandil borusu tank dibine kadar uzatılır ve boru altında çarpma levhası bulunur. Boruların üst nihayetleri açık havaya uzatılır, böylece sızan yakıt veya buharların geminin içine girmesi önlenir ve bu nihayetlere virali başlık veya kapatma valfi konulur. Uygun ve ayırt edici renkte boyanır.

(2) Yakıt ve yağ alım istasyonları etrafına, taşan yakıt ve yağın tehlike oluşturmasını önleyecek şekilde gerekli düzenlemeler yapılır.

Yakıt ve yağ tanklarının hava firar boruları

MADDE 44 – (1) Hava firar boruları tank üstünde en yüksek noktaya konulur. İç çapı doldurma borusu çapının 1,25 katından az olamaz.

(2) Borunun ucunun, açık havada tutuşturucu veya sıcak kaynaklardan veya gemi açıklıklarından uzakta son bulması, suyun içeri girmesini önleyecek şekilde sahip olması ve ucunda korozyona dayanıklı malzemeden yapılmış değiştirilebilir alev kesici tel kafes bulunması gerekir.

(3) Hava firar boruları, taşan yakıt ve yağın tehlike oluşturmasını önleyecek şekilde düzenlenir.

Yakıt boru devreleri

MADDE 45 – (1) Yakıt boru devreleri metalik çekme borudan yeterli kalınlıkta ve mümkün olduğu kadar az bağlantılı olarak yapılır. Çelik borunun uygulama zorluğu olan yerlerde uygun standartta yakıt hortumları kullanılabilir.

(2) Yakıt boru devreleri sıcak bölgelerden elektrik kablolarından ve elektrik armatürlerinden mümkün olduğu kadar uzak düzenlenir ve su geçirmez perdelerden sızdırmaz perde geçişleri ile geçer.

(3) Yakıt devrelerinin korozyona, ısıya, tuza, titreşime ve aşınmaya dayanıklı paslanmaz malzemeden imal edilmiş olması gerekir. Alüminyum borular ancak dizel devrelerinde ve alüminyum gemilerde kullanılabilir. Esneklik istenen yerlerde aynı özelliklere sahip hortumlar kullanılabilir.

(4) Yakıt devreleri her türlü aşınmaya ve vibrasyona karşı sabitlenir ve denetimlerde görülecek şekilde monte edilir.

Elektrik donanımları ile ilgili güvenlik önlemleri

MADDE 46 – (1) Elektrik donanımlarının; tüm normal operasyonel ve durgun koşullarda acil durum elektrik güç kaynağı olmaksızın gemi tesisatı için gerekli olan elektrik enerjisi ile acil durumlarda geminin emniyeti için gerekli olan elektrik enerjisini sağlayacak ve mürettebat ile gemiyi elektrik zararlarından koruyacak nitelikte olması gerekir.

(2) İdare iletkenliğe etkisi bakımından özellikle riskli olan kapalı alanlarda portatif elektrikli teçhizatın kullanılması için ek önlemler isteyebilir.

(3) Ana ve yardımcı tevzi tabloları, personeli tehlikeye sokmadan gereken aygıt ve teçhizata kolayca ulaşabilecek şekilde düzenlenir. Tevzi tabloları yan ve arka tarafları gerekirse önleri uygun şekilde korunur. Gerekli görüldüğünde dağıtım tablosunun ön ve arkasına iletken olmayan paspas veya ızgaralar konulur.

(4) İdarenin izin verdiği durumlar dışında bütün kabloların kaplanabilir metal muhafazalarının ve zırhlarının elektrikselliği devamlı olur ve topraklanır.

(5) Teçhizatın dışındaki bütün elektrik kabloları ve telleri geç tutuşan cinstendir ve orijinal özelliği bozulmayacak şekilde tesis edilir.

(6) Acil durum güç kaynağı, aydınlatma, dâhili haberleşme veya işaretler için gerekli kablo ve teller, kuzineler, çamaşırhaneler, makine dairesi ana mahalleri ve kaportaları ile diğer yangın tehlikesi fazla olan alanlardan mümkün olduğu kadar uzak olacak şekilde döşenir. Yangın pompalarını acil durum dağıtım tablosuna bağlayan kablolar, yüksek yangın tehlikesi olan alanlardan geçmesi hâlinde, yangına karşı dirençli cinsten olur. Bütün bu kablolar, uygulanabildiği takdirde, bitişik bir mahaldeki yangının neden olacağı perdelerdeki ısınmayla çalışamaz hâle gelmeyecek şekilde döşenir.

(7) Kablo ve teller ısınma ve diğer hasarlardan korunacak şekilde döşenir ve desteklenir.

(8) Bütün kontrollerin uç kısımları ve birleştirme bağlantıları kablonun orijinal elektrikle ilgili, mekanik, geç tutuşma ve gerekirse yangına karşı dirençli özellikleri korunacak şekilde yapılır.

(9) İdarenin aksine izin verdiği dümen donanımı elektrik devreleri dışında, tüm devreler kısa devre ve aşırı yüke karşı korunur.

(10) Aydınlatma donanımı, kablo ve tellere zarar verebilecek sıcaklık artışını ve çevredeki malzemenin aşırı ısınmasını önleyecek biçimde düzenlenir.

(11) Aydınlatmaya özel olarak uyarlanmış bataryalar dışında, kamaralarda akümülatör bataryaları yerleştirilmez.

(12) Hiçbir elektrik teçhizatı, İdarece bu teçhizat için aşağıdaki hususlarda yeterli bulunmadıkça, dökme olarak parlayıcı madde taşıyan tankerlerde veya barçlarda veya akümülatör bataryalarına tahsis edilmiş kompartımanlarda, boyahanelerde, asetilen depolarında veya benzer mahallerdeki parlayıcı karışımların toplanabileceği alanlara yerleştirilmez:

a) İşletme amaçları için önemi,

b) Adı geçen karışımı tutuşturmayacak tipte olması,

c) İlgili mahalle uygun olması,

c) Karışılabilmesi toz, buhar veya gaz içinde güvenli olarak kullanılabilmesinin belgelenmiş olması.

(13) İletken olmayan direk ve direk tepelerine aydınlatma iletkenleri yerleştirilir. Eğer gemi iletken olmayan malzemeden inşa edilmiş ise aydınlatma iletkenleri gemi kısmında ve su hattı altında iyi çalışabilecek şekilde yerleştirilmiş bakır plakalara bağlanır.

(14) Kablo yolları mümkün olduğu kadar doğrusal, mekanik hasarlara maruz kalmayacak ısı kaynaklarından uzak, özellikle yakıt ve yağlama yağı damlalarına karşı korunmalı sinitinelerden uzak ve kolayca kontrol edilebilir tarzda olur.

(15) Elektrik kabloları mümkün olduğu kadar seyir cihazlarının yakınına döşenmez ve cihazları bozacak manyetik alan oluşturmalarını önleyecek tarzda yerleştirilir.

(16) Tutuşma sıcaklığı 55°C nin altında olan, yakıtla beslenen motorlarda, makine ve tank dairesi veya bölümü lambalarının, alev geçirmez veya su geçirmez olması, bu yerlerin anahtarlarının bu mahallin dışında yer alması veya alev geçirmez bir yerde bulunması zorunludur.

(17) Aydınlatma lambalarının ampullerin kırılmasını önlemek amacıyla korumalı olması gerekir.

(18) Birinci, ikinci, üçüncü, onbirinci, onikinci ve onyedinci fıkralar hariç diğer fıkraları mevcut gemilere uygulanmaz.

Ana elektrik güç kaynağı

MADDE 47 – (1) Tüm normal operasyonel koşullarda acil durum elektrik güç kaynağı olmaksızın gemi tesisatı için yeterli elektrik enerjisini sağlayacak ana elektrik güç kaynağı temin edilir.

(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde ana elektrik güç kaynağı en az bir adet jeneratörden oluşur.

(3) Ana aydınlatma sistemi, ana elektrik güç kaynağından beslenir, yolcuların ve personelin normal olarak ulaşabileceği bütün mahalleri yeterince aydınlatır.

(4) Ana elektrik aydınlatma sistemi, ana elektrik güç kaynağı, varsa transformatör, acil durum elektrik dağıtım tablosu ve ana aydınlatma dağıtım tablosu içeren mahallerdeki yangın veya başka bir kaza durumunda, 48 inci maddenin yedinci fıkrasında belirtilen acil durum elektrik aydınlatma sistemini işlemez hâle getirmeyecek şekilde düzenlenir.

(5) Jeneratörlerin ters akıma düşmesini önleyecek düzenekler bulundurulur.

(6) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Acil durum elektrik güç kaynağı

MADDE 48 – (1) Geminin acil durumlarda elektrik enerjisi ihtiyacını karşılayabilen elektrik güç kaynağı temin edilir.

(2) Acil durum elektrik güç kaynağı, yeniden şarj edilebilir acil durum için kullanılacak elektrik yüklü bir akü bataryası veya bir yakıtla bağımsız olarak çalışan bir motordan tahrik alan bir jeneratör olabilir.

(3) Acil durum elektrik kaynağının bir akü bataryası olması durumunda bataryalar, ana güç kaynağındaki bir arıza durumunda acil durum dağıtım tablosuna otomatik olarak bağlanabilir. Acil durum dağıtım tablosuna otomatik olarak bağlanmanın mümkün olmadığı durumda manuel olarak bağlanır.

(4) Acil durum güç kaynağının bir jeneratör olması durumunda, ana güç kaynağının arızalanmasını müteakip 45 saniye içinde jeneratör otomatik olarak çalışarak acil durum dağıtım tablosuna bağlanır. Bu jeneratör, parlama noktası 43°C den düşük olmayan yakıt kullanan ve bağımsız depolu uygun bir dizel motoru tarafından çalıştırılır. Acil durum jeneratörünün manuel devreye alınabilmesine imkân sağlayacak acil durum aydınlatmasını besleyen batarya olması durumunda acil durum jeneratörlerinin otomatik olarak çalışmasına gerek yoktur.

(5) Acil durum elektrik güç kaynağının acil durum dağıtım tablosu ve acil durum aydınlatma dağıtım tablosu mümkün olduğunca üst güverte üzerine yerleştirilir. Bu kısma açık güverteden ulaşılabilmesi gerekir. Bunlar, hiçbir durumda baş çatışma perdesi önüne yerleştirilmez.

(6) Bağımsız acil durum işletmesini koruyacak uygun tedbirlerin alınması şartıyla acil durum jeneratörü nadiren, kısa sürelerle ve kayıtlara işlenmek koşulu ile acil olmayan devrelere enerji sağlamak için kullanılabilir.

(7) Elde edilebilen elektrik gücü, acil bir durumda emniyeti sağlamak için aynı anda çalıştırılması gereken sistemlere yetecek miktarda olur. Acil durum elektrik güç kaynağının kapasitesi, besleyeceği cihazların ilk hareketlerinde çekeceği akımları ve belirli elektrik yüklerinin geçici özelliklerini de dikkate alarak aşağıda belirtilen servislerin ve yine aşağıda

belirtilen süreler içinde, eğer bu hizmetlerin yapılması elektrik enerjisine bağlı ise, aynı anda çalışmalarına yetecek kadar olur.

a) Acil toplanma ve biniş istasyonunda ve bordalarda, 3 saat süreyle acil olarak aydınlatılması gerekir.

b) Aşağıdaki yerler 12 saat süreyle acil olarak aydınlatılacak yerlerdir:

1) Bütün hizmet ve yaşam mahallerindeki koridorlar, merdivenler, çıkış ve acil kaçış yerleri,

2) Makine mahallerinde ve kontrol yerleri de dâhil olmak üzere ana jeneratör istasyonları,

3) Bütün kontrol istasyonları, makine kontrol odası ve her ana acil durum dağıtım tablosu,

4) İtfaiyeci giysilerinin muhafaza edildiği bütün mahaller,

5) Dömen dairesi,

6) Tüm yangın pompaları, acil durum sintine pompası ve bunların motorlarını ilk harekete geçirme mahalleri.

c) 12 saat süreyle, yürürlükte olan Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme kuralları gereği istenen seyir fenerleri ve diğer fenerlerin çalışması için gerekli olan enerjiyi sağlayabilmesi gerekir.

ç) Aşağıdaki teçhizat ve sistemleri 12 saat süreyle acil olarak besleyebilmesi gerekir.

1) Acil durum mesajı veren cihazlar, acil durum için gerekli olan bütün dâhili haberleşme teçhizatı ve gemi düdüğü.

2) Yangın ihbar ve yangın alarm sistemleri.

3) Eğer elektrikli ise yangın pompaları.

d) Eğer İdare yolculuğun kısa olması nedeniyle gemi güvenliğinin risk altında olmadığı kanaatine varırsa yukarıda bahisleri geçen 12 saatlik sürelerin altındaki bir süreyi kabul edebilir. Fakat bu süre hiçbir şekilde 1 saatten az olamaz.

(8) Birinci, ikinci ve üçüncü fıkralar hariç diğer fıkraları mevcut gemilere uygulanmaz.

Akümülatörler

MADDE 49 – (1) Aküler 40 dereceye kadar olan meyillerde elektrolit taşıması olmayacak tarzda olur. Motorların çalıştırma aküleri motorlara mümkün olduğunca yakın yere yerleştirilir.

(2) Haberleşme sistemini besleyebilen ve bu sistemin uygun yerlerine konacak acil aydınlatmayı sağlayabilen şarj edilebilir özel bir akü bulunur.

(3) Bu aküler mümkün olan en yüksek güverteye konulur ve teknenin elektrik donanımından ayrılır.

(4) Akü yatakları tiplerine göre fiber veya kurşun kaplama olur, havanın etkilerine ve üzerine herhangi bir şey düşmesine karşı korunmalı bir yere, sintineden uygun bir uzaklığa yerleştirilir.

(5) Akülerin bulunduğu bölmenin, meydana getirdiği gazların dışarı atılması için yeterli bir havalandırma tertibatına sahip olması gerekir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Yangından Korunma, Yangın İhbar ve Yangın Söndürme

Gemilerde yangın emniyeti ve yangınla mücadele operasyonları hakkında genel kurallar

MADDE 50 – (1) Gemiler, cinsleri ve muhtemel yangın tehlikesi göz önüne alınarak uygulanabilir en etkin derecede yangından korunma, yangın algılama ve yangın söndürme sistemleri ile donatılır.

(2) Genel olarak gemi planı ve yerleştirilen donanımın tipi, yangın ve yangının yayılacağı saha dikkate alınacak şekilde düzenlemeler yapılır. Açık alev cihazlarının, sıcak alanların, makinelerin, yardımcı makinelerin, yağ ve yakıt tanklarının, korunmamış ve kaplanmamış yağ ve yakıt borularının çevrelerine ve makinelerin sıcak yüzeyleri üzerindeki elektrik tesisatından kaçınılmaya özel dikkat gösterilerek tüm yangın tehlikelerine karşı tedbirler alınır.

(3) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki yolcu gemilerinde ve İdari liman seferi hariç tam boyu 24 metre ve üzerindeki diğer gemilerde yangın ve emniyet planı ve yangınla mücadele dokümanının olması zorunludur. Sahip olunan yangın ve emniyet planı ve yangınla mücadele dokümanı tüm gemi personelinin yararlanmasına açık olur ve personel salonlarında bir örneği bulundurulur. Yangın planı ve yangınla mücadele dokümanı geminin güncel durumunu yansıtır ve değişiklikler meydana geldiğinde işlenir. Yangın ve emniyet planı ve yangınla mücadele dokümanı en az aşağıdaki hususları içerir:

a) Yangın ve Emniyet Planı;

1) Geminin sefer bölgesi, cins ve büyüklüğüne göre sahip olması gereken yangın söndürme cihaz ve donanımları ile sistemlerini,

2) Cihaz ve donanımların mevki ve sayılarını,

3) Personelin anlayacağı dilde işaretlemelerini.

b) Yangınla Mücadele Dokümanı;

1) Yangınla mücadele cihaz ve sistemlerinin genel tanıtımı,

2) Kullanım talimatlarını,

3) Eğitim ve uygulama talimatlarını ve kayıtlarını.

(4) Yangınla mücadele cihaz ve sistemlerinin tesisi, dolumu, testi ve sertifikalandırılması İdare tarafından yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır.

Yangından korunmak için yapısal önlemler

MADDE 51 – (1) Perde ve güvertelerin oluşturduğu A sınıfı bölmelerin; aşağıdaki şartlara uygun olması gerekir:

a) Çelik veya diğer eşdeğer malzemeden yapılır.

b) Uygun bir şekilde takviye edilir.

c) Bir saatlik standart yangın testinden sonuna kadar duman ve alevin geçişini önleyebilecek şekilde yapılır.

ç) Kabul edilen yanmayıcı bir malzeme ile aşağıda belirtilen zaman içinde ateşe maruz kalmayan yüzeydeki sıcaklığın orijinal sıcaklıktan 139°C den daha fazla, ateşe maruz kalan yüzeyinde ve ek yerinde ise 180°C den daha fazla yükselmek üzere yalıtılır.

1) Sınıf A-30 30 Dakika

2) Sınıf A-0 0 Dakika

(2) B sınıfı bölmeler; aşağıdaki şartlara uymak zorundadır:

a) Yarım saatlik standart yangın deneyinin sonuna kadar duman ve alevin geçişini önleyebilecek şekilde inşa edilir.

b) Aşağıda belirtilen zaman içinde ortalama sıcaklığı ateşe maruz kalmayan yüzeyde orijinal sıcaklığından 139 °C, ek yeri dâhil herhangi bir noktada ise 225 °C den daha fazla yükselmek üzere yalıtılır.

1) Sınıf B-15 15 dakika

2) Sınıf B-0 0 dakika

(3) Uluslararası sefer yapan tam boyu 24 metre ve üzerinde olan, ancak 500 grostondan küçük sac veya eşdeğer malzemeden yapılmış gemilerde perde ve güvertelerdeki yangın bütünlüğü aşağıdaki tablodaki gibi olmak zorundadır.

a) Komşu mahalleri birbirinden ayıran perdelerin yangın bütünlüğü:

Mahaller	1	2	3	4	5	6	7
1-Kontrol istasyonları	-	A-0	A-30	A-0	A-30	A-30	A-0
2-Koridorlar			B-0	A-0	A-30	A-0	B-15
3-Yaşam Mahalleri				B-0	A-30	A-0	B-15
4-Merdivenler					A-30	A-0	B-15
5-Makine Dairesi						A-30	A-30
6-Hizmet Mahali (yüksek tehlikeli)							A-0
7-Hizmet Mahali (düşük tehlikeli)							

b) Komşu mahalleri birbirinden ayıran güvertelerin yangın bütünlüğü:

Mahaller	1	2	3	4	5	6	7
1-Kontrol istasyonları	-	A-0	A-30	A-0	A-30	A-30	A-0
2-Koridorlar			A-0	A-0	A-30	A-0	A-0
3-Yaşam Mahalleri				A-0	A-30	A-0	A-0
4-Merdivenler					A-30	A-0	A-0
5-Makine Dairesi						A-30	A-0
6-Hizmet Mahali (yüksek tehlikeli)							A-0
7-Hizmet Mahali (düşük tehlikeli)							

(4) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Yangının yayılmasını engelleme

MADDE 52 – (1) Yanıcı maddelerden sakınma veya buharın teması ile parçaların yüksek sıcaklıklara ulaşmasını engellemek için aşağıdaki tedbirler alınır.

- a) Gemi üzerindeki düzenlemeler, duman kanallarından ve mutfak bacalarından alev veya kıvılcım çıkmasını engelleyecek şekilde olur.
- b) Kargo mahalleri, yakıt istasyonları, kontrol istasyonları, yaşam mahalleri, kazanlar, duman kanalları, mutfak bacaları ve diğer yerlerden gelebilecek yüksek sıcaklıklar için gerekli önlemler alınır.
- c) Kuzine havalandırma kanalları yangın etkisine karşı kolay temizlenir şekilde monte edilir ve hava akımı çapını daraltıcı şekilde olamaz.
- ç) Kendi tankında yakıt taşıyan motorlu araçların bulunduğu kapalı ro-ro kargo mahallerinde mekanik havalandırmaların kumandalarının kolayca ulaşılabilir bir yerde ve ro-ro mahallinin dışında olması gerekir.
- d) Kapalı kargo mahalleri ve makine dairesinin havalandırma kanallarının üst çıkışlarının yanmaz kapama donanımına sahip olması gerekir.
- e) Makine dairesindeki diğer açıklıkların dışarıdan kapatılabilecek şekilde olması gerekir.

Makine dairesi havalandırması

MADDE 53 – (1) Makine dairesi ana mahalleri, makineler, kazanlar veya pompa daireleri ağır hava şartları dâhil tüm hava şartlarında ve tam güçte çalıştığında, personel konforu ve makine işletiminin güvenliği için yeterli miktarda cebri havalandırma sağlayacak şekilde donatılır. Tam boyu 24 metreden küçük gemilerde İdare yeterli olması kaydı ile doğal havalandırmaya izin verebilir.

(2) Makine dairesi havalandırması, normal koşullarda hidrokarbon buharların toplanmasını önleyecek şekilde olur.

(3) Makine dairesinin ana bölümlerinin havalandırmaları mümkün olduğunca emici ve basıncı şekilde teçhiz edilir, havalandırmalar acil durumlarda damperlerle kapatılabilir durumda olur ve damperlerin açık ve kapalı konumları belirtilir.

(4) Havalandırma fanlarının makine dairesi dışından durdurulabilir olması gerekir.

(5) Birinci ve ikinci fıkralar hariç diğer fıkraları mevcut gemilere uygulanmaz.

Yakıt tankları ile ilgili kurallar

MADDE 54 – (1) Benzin veya parlama noktası 55 °C nin altında olan sıvı yakıt tankları gemi bünyesinden ayrılmış olarak yerleştirilir. Bu tanklar yangın ve darbelere dayanıklı özelliklere haiz çelik veya eşdeğer malzemeden imal edilmiş olmak zorundadır.

(2) Dizel yakıt tankları sadece gemi inşa malzemesi alüminyum, çelik veya fiber takviyeli plastik olması hâlinde gemi ile bünyesel olabilir. Yakıt tanklarının sızdırmazlığı ve çalışma basıncını karşılaması gerekir.

(3) Yakıt tankları yerlerine sağlam bağlanmış, makine dairesine mümkün olduğunca yakın konuşlandırılır. Yaşam mahallerinden gaz geçirmez perdelerle ayrılır ve buldukları mahaller yeterince havalandırılır.

(4) Yolcu mahallerinin hiçbir şekilde yakıt tank mahalline açıklıkları bulunmaz.

(5) Yakıt tankları uygun kapama valfli ve muhafazalı, sıcaklık ve basınca dayanıklı malzemeden yapılmış seviye göstergeleri ile donatılır. Çift dibin yukarıdaki bir mahalle yerleştirilmiş 500 litre veya daha büyük bir kapasiteye sahip yakıt tankları, tank mahallinin dışından bir yerden kapatılabilecek ve doğrudan tank üzerine konulmuş valfle donatılır.

(6) Portatif depolar ve yakıt sistemleri sadece dıştan takma motorlar ile portatif motorlarda kullanılabilir.

(7) Birinci ve ikinci fıkralar hariç diğer fıkraları mevcut gemilere uygulanmaz.

Egzoz devresi

MADDE 55 – (1) Egzoz boruları, tümüyle sızdırmaz ve mümkün olduğu kadar az bükümlü ve az kavisli olacak şekilde dizayn ve monte edilir ve tersten deniz suyu girişine ve yağmur suyunun motora girişine imkân vermez. Egzoz boruları mümkün olduğunca ulaşılabilir şekilde yapılır. Birden fazla sevk motorlu gemilerde her motor için bağımsız bir egzoz devresi bulunur.

(2) Egzoz borularının diğer malzemelerle temasta bulunabileceği veya insanların temasına açık olduğu tüm noktalar izolasyon kaplaması ile veya uygun muhafazalarla korunur. Egzoz devreleri üzerinde ısıl genleşmeleri karşılayacak genleşme bağlantıları bulundurulur.

Yangından korunma ve yangın söndürme

MADDE 56 – (1) Yangından korunma ve yangın söndürmeye yönelik olarak aşağıdaki şartlara uyulması zorunludur:

a) Yangın tehlikesi taşıyan her türlü mahallerin yangına müdahale amacıyla kolayca yaklaşılabilir şekilde tasarlanmış olması gerekir.

b) Yangın algılama ve yangın alarm sisteminin, her zaman çalışmaya hazır olması ve mürettebatın bir işlem yapmasına gerek kalmaksızın çalışabilir nitelikte olması gerekir. Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler yeterli sayıda ihbar butonları ile donatılır.

c) Tüm yangın sistemleri ve teçhizatı, uluslararası semboller ile işaretlenip, gemide belirtilen yerlere yerleştirilir.

c) 500 GT ve daha büyük olan gemilerde uluslararası sahil bağlantı flençi bulundurulur.

d) Kolaylıkla tutuşabilen ve yandıklarında aşırı duman ve zehirli buhar yayan malzemeler makine dairesinde, kuzinelerde ve genel olarak yüksek yangın riski olan yerlerde kullanılamaz.

Yangından korunma ve yangın söndürme cihaz ve donanımları

MADDE 57 – (1) Tutuşma sıcaklığı 55 °C nin altında yakıt kullanan tam boyu 15 metre ve üzerindeki yeni gemiler veya ana makinelerin toplam gücü 736 kw ve üzeri olan yeni gemiler ile 36 dan fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerinin makinelerinin bulunduğu mahaller sulu sistemler hariç sabit yangın söndürme sistemi ile korunur, bu mahaller köprü üstünden görülebilir veya duyulabilir alarm veren, ısı veya duman detektörü olan yangın algılama sistemi ile donatılır.

(2) Sabit yangın söndürme sisteminde söndürücü maddeyi içeren tüpler, korunan bölgede çıkacak bir yangında işlevini yerine getirecek şekilde konumlandırılır. Sabit yangın söndürme sistemini harekete geçiren kumanda sistemi ile mahallin havalandırmasını sağlayan sistemleri aynı anda kapatacak kumandaların korunan mahallin dışında olması gerekir. Söndürücü madde püskürtülmeden önce sesli ve ışıklı alarm verilir. Sabit yangın söndürme tüplerinin bulunduğu mahal etkin şekilde havalandırılır.

(3) Tam boyu 15 metre ve üzerinde olan veya 36 dan fazla yolcu taşıyan gemilerde sabit yangın pompasının bulunması ve bağımsız veya sevk motoru ile tahrik edilebilir olması zorunludur.

(4) Acil durum yangın pompası üçüncü fıkradaki pompa ile eş kapasitede olur. Acil durum yangın pompasının, makine dairesinin içine, baş çatışma perdesinin önüne ve kış çatışma perdesinin arkasına yerleştirilmemesi ve bir bölümde çıkan yangının sabit ve acil durum yangın pompalarının ikisini birden etkilememesi gerekir.

(5) Ro-ro gemilerinde araç mahallinde yağmurlama su sistemi yangına karşı koruma yapılıdır. Bu sistemin açma vanasının araç mahalli dışında olması ve suyun tahliyesi için araç güvertesinde tahliye yerlerinin olması gerekir.

(6) Tam boyu 15 metre ve üzerinde uluslararası sefer yapan yatlar ile, 36 dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinin makine dairesi ile yaşam mahalli/yolcu salonu perdesi/güverte arası ısıya karşı izole edilir. Bu gemilerde kullanılacak yangına karşı izolasyon malzemeleri için minimum kriterler Ek-22 de belirlenmiştir.

(7) Uluslararası sefer yapan 150 GT ve üzerindeki ancak 500 GT altındaki yeni tankerlerde yük tanklarının korunması için güverte üzerinde sabit köpük sisteminin olması zorunludur. Sabit köpük sisteminde köpük aplikatörler vasıtasıyla verilir. Kullanılacak aplikatörün kapasitesi 400 lt/dak., püskürtme menzili ise 15 metreden az olamaz.

Yangın muslukları, hortumlar ve nozullar

MADDE 58 – (1) Yangın muslukları, korunan mahallerin girişlerinin yakınına yerleştirilir. Yangın musluklarının, yangın hortumlarının kolayca birbirine bağlanabilecekleri yerlerde olması gerekir. Güvertesinde yük taşınabilen gemilerde yangın musluklarının yerleri kolayca ulaşılabilir şekilde olur. Boruların yükten zarar görmeyecek şekilde ve herhangi bir çatışma tehlikesine karşı korunaklı olması gerekir. Hortumlar uygun malzemeden yapılır.

(2) Yangın pompası çalışırken herhangi bir yangın hortumunun çıkarılmasını sağlamak amacıyla her yangın hortumu için bir valf konulur. Gemide bir acil yangın pompası olması durumunda makine mahalli içindeki ana yangın devresinin ana yangın pompası veya pompalarını içeren kısmını, sistemin kalan kısmından ayırmak için konan ayırıcı valfler, makine mahalli dışında kolayca erişilebilir uygun bir yere yerleştirilir.

(3) Yangın hortumlarının, kullanılmaları gerekebilecek alanlara su püskürtmeye yetecek uzunlukta olması gerekir. Her hortuma bir başlık ve gerekli kavramalar temin edilir. Geminin boyuna, cinsine ve sefer bölgesine göre İdarenin uygun gördüğü çap ve sayıda yangın hortumu bulundurulur.

(4) Tehlikeli yük taşıyan gemilerde ve makine mahallerindeki nozulların çift maksatlı olması gerekir.

Taşınabilir ve sabit yangın söndürme sistemleri testleri

MADDE 59 – (1) Taşınabilir ve sabit yangın söndürme sistemleri testleri aşağıda belirtilen periyotlarda İdare tarafından yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Yangın söndürme sistemlerinin periyodik testlerinin uygunluğunu gösteren test belgesi servis sağlayıcılar tarafından yayımlanır.

(2) Taşınabilir yangın söndürücülerin ve solunum tüplerinin testleri aşağıdaki gibi yapılır.

a) Taşınabilir yangın söndürücülerin servis istasyonlarında doluluk testi iki yılda bir ve hidrostatik basınç testi on yılda bir yapılır.

b) Tüm solunum tüplerinin doluluk testi iki yılda bir, hidrostatik testi on yılda bir yapılır.

(3) Sabit CO₂ yangın söndürme tüplerinin doluluk, sızıntı ve sabit sistemin fonksiyonel testi iki yılda bir, hidrostatik testi on yılda bir yapılır.

(4) Sabit foam yangın söndürme sisteminde foamun yerinde kalite kontrolü iki yılda bir yapılır.

(5) Sabit yangın söndürme sistemlerinin kontrol valflerinin iç ve dış bakımları iki yılda bir yapılır.

(6) Sabit CO₂ ve foam yangın söndürme sistemleri dışındaki sabit söndürme sistemleri üreticileri tarafından belirlenmiş periyotlarda test edilebilir.

İtfaiyeci donanımları

MADDE 60 – (1) İtfaiyeci donanımları ve personel teçhizatı takımları her an kullanıma hazır olacak ve kolayca ulaşılabilir şekilde düzenlenir. Birden fazla itfaiyeci donanımı veya personel teçhizatı takımı bulunması hâlinde, bunlar geniş aralıklı yerlere dağıtılır.

(2) Gemide personel teçhizatı olarak; deriyi yangından yayılan ısıdan, yanmaktan ve buharla haşlanmaktan koruyacak bir malzemeden yapılmış koruyucu elbise, lastik veya elektrik iletmeyen eldiven ve çizmeler, darbelere karşı etkin bir koruma sağlayacak nitelikte bir miğfer, yanma süresi en az üç saat olan bir cep feneri ve bir balta bulunur.

(3) Gemide solunum cihazı olarak; en az serbest hava kapasitesi 1200 lt olan sıkıştırılmış havalı solunum cihazı veya en az 30 dakika işlev görebilecek bir solunum cihazı olur, kullanılan solunum cihazına ait yeterli yedek tüp veya tüpler bulunur. Her bir solunum cihazı için yeterli uzunluk ve mukavemette yanmaz malzemedan yapılmış can halatı sağlanır.

Kaçış düzenlemeleri

MADDE 61 – (1) Gemide bulunan herkesin can kurtarma araçlarına emniyetli bir şekilde ulaştırılması için kaçış yolları sağlanır. Bu amaç doğrultusunda kaçış yollarının her türlü engelden arınmış olması gerekir.

(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler ile boyuna bakılmaksızın yolcu gemilerinde yolcu ve mürettebat mahalli için her bir bölme veya bölme grubu için kaçışa olanak verebilen birbirinden mümkün olduğunca uzak en az iki kaçış yolu bulunur.

(3) Kaçış yolundaki kapı ve kaportalar her iki yönden açılabilir şekilde ve kapı veya kaporta arkasında kilitlerin açılması için bir anahtara ihtiyaç olmayan yapıda olur. Kapılar ve kaportaların kaçış hareketinin yönünde açılır durumda olması zorunludur. Kaçış yollarının zemini kaymaz malzeme ile donatılır.

(4) Uzunluğu 7 metrenin üzerinde olan hiçbir çıkmaz koridora müsaade edilmez.

(5) Yaşam mahalli ve makine dairesi dışındaki mahallerde sadece bir çıkış yeterlidir.

(6) Yolcu gemilerinde kaçışlar aşağıda belirtilen şekilde düzenlenir:

a) Her bir düşey ana bölme veya benzeri şekilde sınırlı her bir bölme veya bölmeler grubu için, en az bir tanesi düşey kaçış yolu oluşturan bir merdivene açılan iki adet kaçış yolu bulunur.

b) Yolcu mahallerinden tahliye güvertelerine yeterli kaçış olanaklarının olması gerekir. Aynı bölme ve mahallerden kaçış olanakları arka arkaya bloklaşmaları önleyecek şekilde birbirinden uygun mesafede yerleştirilir. Yolcu salonlarında en az iki çıkış olur, 200 kişinin üzerindeki yolcu salonlarında ise en az üç çıkış imkânı sağlanır.

c) Köşeler ve kavşaklar da dâhil olmak üzere bütün merdivenler ve çıkışlarla birlikte kaçış yollarının her noktası güverteden 300 mm den yüksek olmayacak şekilde aydınlatma veya fosforlu marka ile markalanır.

ç) Ro-ro gemilerinde araç rampalarının her iki tarafında en az 600 mm genişliğinde yolcuların yürütmesine uygun yürüme koridorlarının mevcut olması gerekir.

(7) Yük gemisi, balıkçı gemileri ve hizmet gemileri ile ticari yatlar için kaçış yolları tam boyu 24 m ve üzeri gemiler için uygulanır.

a) Her kattaki yaşam bölmelerinde her bir kısıtlı bölme veya bölme grubu için birbirinden yeterince uzak en az iki adet kaçış yolu olur.

b) Tehlikeli yük taşınan kargo mahallinin üzerinde çelikten imal edilmiş kedi güvertesi inşa edilir. Kedi güvertesindeki zemin sağlam ve kaymaz olacak şekilde dizayn edilir. Kedi güvertesinin her iki yanında kaçış boyunca tutamak olur.

(8) Makine dairesinden kaçış yolları için aşağıdaki hükümler uygulanır:

a) 1000 GT ve üzerindeki gemiler için en az iki adet kaçış yolunun olması gerekir.

b) Sac malzemedan inşa edilen gemilerde makine bölümündeki tüm merdiven ve koridorlar çelik veya eşdeğeri malzemedan yapılır.

c) Makine kontrol odası olanlarda, biri makine bölmesinin dışındaki güvenli bir noktaya kadar alev korumasını sağlayacak nitelikte olmak üzere iki adet kaçış yolunun olması gerekir.

(9) Kargo bölümünden kaçış yollarında, 9 metre üzerinde düşey merdivenlerin etrafı personelin düşmesini engelleyici koruyucu çerçeve ile donatılır.

(10) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Gemilerde kullanılan mutfak gazı (LPG) ile ilgili kurallar

MADDE 62 – (1) Gaz tüpleri yaşam mahalleri dışına, güverte üzerinde, kötü hava ve güneş ışınlarına karşı korunmuş bir bölüme yerleştirilir. Bu bölüm havalandırılır ve sızıntı hâlinde gazın dışarı çıkması için alt kısmında açıklık bulunur, gazın geminin diğer kısımlarına girmesini önleyecek konumda olur. Her tüp veya tüpler grubu ani kapama valfi ile birlikte kullanılan cihaza uygun bir basınç düşürücü ile teçhiz edilir. Tüpler gemi içinde olması hâlinde her tüpün 3 kg. den az LPG içermesi, doğrudan veya kısa ve esnemez standartlara uygun bir metal boru ile bağlanması koşulu ile kuzineye konulabilir.

(2) Tüplerin kapalı mahalde ve tekne içinde bulundurulması hâlinde yeterli havalandırma sağlanır ve gaz alarm cihazı bulundurulur. Kapalı mahalde bulunan LPG tüpü ile çalıştırılan ocaklarda, gaz sızıntısında otomatik kapama sistemi olur.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Can Kurtarma Araçları ve Donanımları

Can kurtarma araçları ile ilgili genel kurallar

MADDE 63 – (1) Can kurtarma teçhizatı geminin normal gündelik işinde kullanılamaz. Geminin gündelik operasyonu için kullanılan teçhizat, can kurtarma teçhizatından belirgin bir şekilde ayrı bulundurulur. Can kurtarma teçhizatı ve gündelik kullanılan teçhizat birbirine karışmayacak şekilde markalanır.

(2) Can kurtarma ve haberleşme teçhizatı ile ilgili tüm plan, çizim ve belgelerin Türkçe olarak her gemide mevcut olması gerekir. Bu plan, çizim ve belgeler uluslararası sefer yapan gemilerde Türkçe ve İngilizce olur.

Can simitleri

MADDE 64 – (1) Can simitleri gemideki kişilerin rahatça erişebileceği mevkilerde, geminin her iki tarafına mümkün olduğunca eşit sayıda dağıtılmış şekilde, hızla denize atılacak bir vaziyette bulundurulur. Can simitleri hiçbir şekilde kalıcı şekilde bağlanamaz.

(2) Can simitlerinde, bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenen sayıda yüzer ışık bulunur. Geminin her bir tarafında en az bir can simidi, can simidinin yerleştirildiği mahalden yüksüz durumdaki su hattına olan mesafenin iki katından veya 30 metreden kısa olmamak üzere hangisi daha uzun ise, uygun yüzer bir el incesi ile donatılır.

(3) Gemi limanda bağlı iken veya demirde beklerken el inceli bir can simidi daimi surette lumbar ağzı yanında bulundurulur.

(4) Her can simidi büyük harfler ile kalıcı şekilde geminin ve bağlama limanının adı ile markalanır. Can simitlerinin çevresinde tutma halatları bulunur.

(5) 25 inci maddenin beşinci fıkrasında belirtilen vardevela veya parampet açıklıklarının yakınında bir adet can simidi bulundurulur.

Can yeleklere

MADDE 65 – (1) Her gemide, gemideki kişi sayısına yeterli miktarda can yeleği bulundurulur. Gemilerde bulundurulacak can yeleği sayısı bu Yönetmeliğin eklerindeki kontrol listelerinde belirlenmiştir.

(2) Çocuk can yelekleri, yetişkin can yelekleri ile karışmayacak şekilde, kolaylıkla erişilebilecek ayrı bir yerde muhafaza edilir.

(3) Can yelekleri gemide kolayca erişilecek şekilde istif edilir, yerleri ile o yerde bulunan sayıları açıkça görülecek şekilde markalanır.

(4) Can yelekleri, geminin can kurtarma araçlarına binişi ve girişi etkilemeyecek yapı ve özellikte olur.

(5) Can yelekleri yansıtıcı bantlı, ışıklı ve düdüklü olur.

(6) Can yeleklerinin gemideki yerleri ve nasıl giyileceği, uygun talimatlar ve şekiller ile geminin personel ve yolcu kullanımına açık yerlerinde rahatça görülecek şekilde sergilenir.

Can kurtarma araçları, suya indirme donanımları ile araçlara binme ve toplanma yerleri

MADDE 66 – (1) Can kurtarma araçları; can salı, can filikası, kurtarma botu ve hizmet botundan oluşur.

(2) Her can kurtarma aracı büyük harfler ile kalıcı şekilde geminin ve bağlama limanının adı ile aracın onaylanmış kişi kapasitesini gösterecek şekilde markalanır.

(3) Can kurtarma araçları emniyetli ve uygulanabilir olduğu ölçüde su seviyesine ve yaşam mahallerine yakın mesafede konuşlandırılır. Can kurtarma araçlarına ulaşım yolları, daimi vaziyette geçişe uygun şekilde bulundurulur. Güverteden suya olan mesafenin binişe uygun olmaması hâlinde can kurtarma araçlarına iniş biniş için uygun çarımh düzenekleri bulundurulur.

(4) Can kurtarma araçları suya indirilirken veya sudan alınırken diğer can kurtarma araçlarının hazırlığını etkilemeyecek, onlara dolaşmayacak, karışıklığa sebep olmayacak ve gemiyi terk sırasında gemi aksamından ve pervanesinden etkilenmeyecek şekilde konuşlandırılır.

(5) Can kurtarma araçları, personelden iki kişi ile 5 dakikayı geçmeyen bir süre içerisinde hazırlanacak ve denize indirilerek yüzecek durumda olacak şekilde devamlı hazır vaziyette bulundurulur.

(6) Can salları gemiye hidrostatik veya otomatik salıverme aygıtları vasıtası ile bağlı durumda istif edilir. Bu tip can salları aynı zamanda el ile salıverilebilecek şekilde bulundurulur.

(7) Can kurtarma araçlarının kullanma ve suya indirme talimatları açıklamalı ve resimli olarak su ve hava şartlarından etkilenmeyecek şekilde hazırlanır ve acil aydınlatma ışık şartlarında dahi rahatça görülecek şekilde can kurtarma araçlarının yakınında sergilenir.

(8) Toplanma mevkilerinin binme mevkilerine yakın olması gerekir. Her toplanma mevkiinin kendisine tahsis edilen insanları alacak yeterli alanının olması gerekir. Toplanma ve binme mevkileri yaşama ve çalışma alanlarından kolayca erişilebilir yerlerde olur. Toplanma ve binme mevkileri yeterince aydınlatılır. Toplanma ve binme mevkilerine yol veren dar geçitler, iskeleler ve çıkışlar aydınlatılır. Böyle bir aydınlatmanın ana ve acil durum güç kaynağı tarafından beslenecek düzende olması gerekir.

Can kurtarma araçlarının bakım, tutum ve kontrolleri

MADDE 67 – (1) Gemi limandan hareket etmeden önce ve sefer süresinde her zaman bütün can kurtarma cihazları çalışabilir durumda ve derhal kullanılmaya hazır tutulur. Can kurtarma cihazlarının bakım talimatlarının gemide bulunması ve bakımın bunlara göre yapılması zorunludur.

(2) Gemide haftalık kontrol olarak, can kurtarma araçları ve denize indirme donanımlarının gözle kontrolü yapılır ve hazır durumda olduklarının görülmesi gerekir.

(3) Gemide aylık kontrol olarak, can filikası teçhizatı dâhil olmak üzere bütün can kurtarma donanımlarının kontrolü yapılır, tam ve iyi durumda oldukları görülür.

Gemiye yerleştirilecek can filikalarının ilk testleri

MADDE 68 – (1) Gemiye ilk defa yerleştirilecek serbest düşmeli can filikaları ve mataforalı can filikaları kullanıma alınmadan önce, serbest düşmeli can filikalarında kızak ile filikanın uygunluğu, diğer filikalarda mataforaların uygunluğu bakımından test edilir. Bu testler yapılırken gerekli tüm tedbirler tesis yetkilileri tarafından alınır. Can filikası öncelikle boş (insansız) olarak test edilir. Bu testten sonra can filikası, kapasitesinin % 110 u kadar ağırlık kullanılarak tekrar test edilir. Bu testlerden sonra kızak, matafora ve filikada bir problem yoksa son test eğitimli ve minimum sayıda gemi personeli ve eşdeğer sistemler ile tüm emniyet tedbirleri alınmış olarak yapılır. Bu testler üretici veya yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş gözetiminde yapılır.

Can salları ve can kurtarma araçları suya indirme donanımları periyodik testleri

MADDE 69 – (1) Can salları ve can kurtarma araçları suya indirme donanımları periyodik testleri aşağıda belirtilen periyotlarda İdare tarafından yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Can kurtarma araçlarının periyodik testlerinin uygunluğunu gösteren test belgesi servis sağlayıcılar tarafından yayımlanır.

(2) Can sallarının ve serbest bırakma donanımının servis istasyonlarında periyodik bakımı on yedi ayda bir yapılır. Ülkemizde yetkili servis sağlayıcısı bulunmayan can salı markalarının periyodik bakımı İdare tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir servis sağlayıcısı tarafından denetim uzmanı gözetiminde yapılır.

(3) Can kurtarma araçları suya indirme donanımları testi beş yılda bir toplam ağırlığın 1,1 katı ağırlık ile dinamik olarak, her yıl ise boş olarak, İdarenin veya yetkilendirilmiş kuruluşun gözetiminde yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır.

(4) Deniz tahliye sistemi mecburi olan gemilerde sistemin testi beş yılda bir servis istasyonlarında yapılır.

Can kurtarma teçhizatı için yansıtıcı bantlar

MADDE 70 – (1) Tüm gemilerde bulunan kurtarma botları, can filikaları, can salları, dalma giysileri, can yelekleri ve can simitleri IMO tavsiye kararlarına uygun şekilde ve İdarece kabul edilecek şekilde yansıtıcı bantlar ile donatılır.

Payroteknik malzemeler, halat atma aleti, radar yansıtıcı ve telsiz teçhizatı

MADDE 71 – (1) Gemilerde, bu Yönetmelik gereği taşınacak payroteknik malzemeler, halat atma aleti, radar yansıtıcı ve telsiz cihazları, kumanda mahallinde kolaylıkla erişilebilecek ve kullanılacak bir şekilde, suya ve hava şartlarına dayanıklı olarak uygun koşullarda muhafaza edilir. Bu teçhizatların bulunduğu yerler uygun semboller ile markalanır. Bu teçhizatın sayıları gemilerin cinsi ve sefer bölgelerine göre bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenmiştir.

Role cetveli ve acil durum talimatları

MADDE 72 – (1) Role cetvelleri köprü üstü, makine dairesi, mürettebat yaşam yerleri dâhil olmak üzere gemi boyunca göze çarpan yerlere asılır. Genel acil durum alarımının duyulması ile mürettebat ve yolcuların hareket tarzı role cetvelinde belirtilir. Role cetvelinde gemiyi terk emrinin nasıl verileceği belirtilir. Can kurtarma ve yangın teçhizatlarının acil durumlarda kullanımına yönelik görevlendirilen zabıtlar role cetvelinde belirtilir. Role cetvelinin hazırlanmasından sonra, mürettebat değişmesi nedeni ile role cetvelinde düzeltme yapılması gereken hâllerde, kaptan role listesini düzeltir veya yeni liste hazırlar.

Eğitim ve talimler

MADDE 73 – (1) Gemiye terk, yangın, filika indirme, acil dümen, denize adam düştü, çatışma, karaya oturma, arama kurtarma, deniz kirliliği talimleri periyotları ile usul ve esasları, gemi cins, sefer bölgesi, boyu, grostonu ve donanım durumlarına göre Ek-23 de belirlenmiştir.

(2) Gemilerdeki tüm personel acil durumlarda ne yapılacağını bilmek zorundadır. Gemiye yeni katılan personele en geç 3 gün içerisinde gemiye aşinalık hususunda eğitim verilir. Yolcu gemilerindeki yolcular, acil durumda yapması gerekenler konusunda görsel veya yazılı talimatlarla bilgilendirilir.

(3) Talimlere yönelik kayıtlar jurnale kayıt edilir.

Dâhili anons sistemleri, acil durum haberleşmesi ve genel alarm

MADDE 74 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki yolcu gemilerinde ana güç kaynağından ve acil güç kaynağından beslenecek ve geminin her tarafından duyulabilecek şekilde dâhili anons sistemi bulunur. Bu sistem yerine eşdeğer bir sistemde kullanılabilir.

(2) 300 GT ve üzerindeki gemilerde acil durum toplanma istasyonu ile gemideki diğer önemli noktalar arasında iki yönlü acil durum haberleşmesini sağlayacak sabit veya iki adet taşınabilir cihazın olması zorunludur. Gemideki mevcut cihazlar bu amaç için kullanılabilir.

(3) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde acil durum güç kaynağından beslenen, kumanda mahallinden kontrol edilen ve tüm yaşam mahalli ile personel ve varsa yolcu kullanımına açık tüm mahallerden duyulabilir özellikte bir genel alarm sistemi bulunur.

ALTINCI BÖLÜM

Telsiz Haberleşmesi

Haberleşme teçhizatı, seyir teçhizatı, yayınlar, işaretler ve düzenlemeleri

MADDE 75 – (1) Gemiler, sefer bölgelerine uygun telsiz haberleşme teçhizatları ile donatılır.

(2) Gemiler sefer bölgelerine uygun, gemi-sahil ve gemi-gemi arasında sesli ve görünür işaretleşmeyi ve haberleşmeyi sağlayabilen, geminin seyrettiği rotayı gösteren, geminin kısıtlı görüş şartları ile dar ve sığ sularda emniyetli seyir yapmasına imkân veren, geminin bulunduğu mevkiyi tespit edebilen, gemi manevra imkânlarını gösteren ve gemi içi haberleşmeyi sağlayan, seyir teçhizatı ile donatılır.

(3) Birinci ve ikinci fıkralardaki teçhizatlar bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenmiştir.

(4) Gemilerde sefer bölgelerine uygun, son düzeltmeleri yapılmış harita ve deniz yayınları bulundurulur. Ulusal sefer yapan gemilerde bu yayınlara eşdeğer elektronik sistemler kullanılabilir.

(5) 12/12/1977 tarihli ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne göre gerekli sesli ve görünür işaretler bulundurulur.

Gemideki telsiz istasyonu gereksinimleri

MADDE 76 – (1) Telsiz istasyonu, telsiz cihazlarının veya başka cihazların birbirlerinin çalışmasını etkilemeyecek şekilde yerleştirilir.

(2) Mümkün olan en yüksek derecede emniyet ve işletim olanağı sağlayacak şekilde yerleştirilir.

(3) Su, aşırı sıcaklık değişimleri ve diğer olumsuz çevre koşullarının zararlı etkilerinden korunmuş olması gerekir.

(4) Güvenilir, etkili, sabit monte edilmiş ve yeterli aydınlatma ile teçhiz edilir.

(5) Geminin çağrı işareti ve diğer tanıtmaya işaretleri açıkça görülecek şekilde markalanır.

(6) Seyir emniyeti açısından VHF cihazı geminin kumanda mevkiinde olamaz.

Haberleşme teçhizatı bakım tutumu

MADDE 77 – (1) Gemilerde bulunacak olan haberleşme teçhizatı işletim gereklerinin tam olarak sağlanması ve bu tip teçhizatın performans standartlarının karşılanması için uygun şekilde bakım ve tutum altında bulundurulması gerekir.

YEDİNCİ BÖLÜM

Seyir Güvenliği

Seyir güvenliği ile ilgili genel kural

MADDE 78 – (1) Gemiler bu Yönetmeliğin ekinde belirtilen denetim listelerinde belirlenmiş seyir teçhizatını, cihazlarını ve neşriyatını taşırlar.

Manyetik pusula

MADDE 79 – (1) Bu Yönetmelik gereği taşınan her pusula gemide amacına uygun şekilde yerleştirilir.

Çatışmayı önleme işaretleri

MADDE 80 – (1) Gemiler denizde çatışmayı önleme kuralları gereğince cinslerine ve boylarına göre bulundurmaları gereken görünür ve sesli işaret ve alametleri ve aldiz lambasını taşırlar. Tüm aldiz lambaları ve ses işaretleri onaylı tipte olur. Tüm görünür ve ses işaretlerinin gemideki yerleşimleri denizde çatışmayı önleme kurallarına uygun olmak zorundadır.

(2) Birinci fıkrada bahsedilen elektrikli görünür işaretler iki ayrı güç kaynağından beslenir, aksi hâlde acil durumda kullanılmak üzere yedekleri bulunur. Bu yedekler sadece silyon, borda ve pupa seyir fenerleri için gereklidir.

(3) Tam boyu 24 metrenin üzerindeki gemilerde, elektrikli görünür işaretler geminin kumanda mahallinde bulunan bir panelden kontrol edilir, her bir işaret için bir anahtar ve gösterge lambası ile birlikte sesli alarm bulunur.

(4) Gemi düdüğü sesinin pruvaya doğru yayılışı herhangi bir gemi yapısı ile engellenemez. Gemi düdüğü otomatik bir cihaz ile kontrol ediliyorsa bu otomatik kontrol cihazının istenildiğinde devreden çıkartılabilecek özellikte olması gerekir.

Köprüüstü görüş mesafesi

MADDE 81 – (1) Köprüüstünden görüş mesafesi, geminin seyir emniyetini olumsuz yönde etkilemeyecek şekilde olmak zorundadır.

Kılavuz alma verme düzenlemeleri

MADDE 82 – (1) Gemilerin Kılavuz Kaptan alma inme ve binme düzenlemeleri SOLAS gereklerine uygun olacaktır.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Yük Düzenlemeleri

Yük düzenlemeleri ile ilgili genel kurallar

MADDE 83 – (1) Yükün uygun şekilde istif edilmesi ve güvenli taşınabilmesi bakımından ihtiyaç duyulan tüm bilgiler yükün sahibi tarafından gemi kaptanına veya acentesine yeterli bir süre önce bildirilir.

(2) Güverte üstünde veya altında taşınan yüklerin istif edilmesi ve emniyete alınmasında, seferin tamamı süresince geminin kendisi ve gemide bulunanlar yönünden herhangi bir hasar veya tehlike teşkil etmeyecek şekilde bütün önlemler alınır.

(3) Tehlikeli madde gruplarına mensup hiçbir patlayıcı madde, yolcu gemilerinde yük olarak taşınamaz.

Tehlikeli yük taşıyan gemiler için genel gerekler

MADDE 84 – (1) Tehlikeli yük taşıyacak gemiler tasarım ve inşa aşamasında taşımaları planlanan tehlikeli yük veya yüklerin gereklerine uygun olarak tasarlanır, inşa edilir ve donatılırlar.

(2) Tehlikeli yükleri taşıma uygunluğunu ifade eden belge ve sertifikalar gemide bulundurulur. Gemide mevcut sertifika ve eklerinde belirtilenler dışında cins ve tasnife tabi yüklerin o gemi ile taşınmasına müsaade edilmez.

(3) Taşınan tehlikeli yük veya yüklere ait özelliklerin belirtildiği sertifika ve yük listesi sefer boyunca gemide bulundurulur.

(4) Tehlikeli yükler için yükleme-boşaltma, depolama ve seyir esnasında, yüke, gemiye ve personele hiçbir şekilde zarar gelmemesi için gerekli tedbirler alınır.

(5) Bu madde tehlikeli yüklerin taşınması faaliyetlerinde kullanılacak gemilere uygulanır. Tehlikeli yükler, SOLAS Bölüm VII de sınıflandırılmıştır. Bu kısımda öngörülen gereksinimler, gemilerin kendi ihtiyaçları için depolarında bulundurdıkları malzeme ve ekipmanlara uygulanmaz.

Tehlikeli yüklerin paketlenmiş hâlde taşınması

MADDE 85 – (1) Paket hâlinde taşınacak tehlikeli yüklerin, uygun bir şekilde paketlenmiş, işaretlenmiş, etiketlenmiş veya posterlenmiş olarak taşınmaya elverişli olduğunu gösteren imzalı bir belge bulunur.

(2) Tehlikeli madde taşıyan her gemide ulusal ve uluslararası kurallarda belirtilmiş sınıflandırmaya uygun olarak, gemide bulunan tehlikeli maddelerin cinslerini ve yerlerini belirten liste veya manifesto bulundurulur. Tüm tehlikeli maddeleri belirten ayrıntılı bir yükleme planı, burada bahsedilen özel liste veya manifesto yerine kullanılabilir.

(3) Tehlikeli yüklerin kaybı veya denize düşmüş olması durumunda geminin kaptanı tarafından olayla ilgili ayrıntılar vakit kaybetmeksizin İdareye veya en yakın kıyı devletine rapor edilir.

Tehlikeli yüklerin dökme katı hâlde taşınması

MADDE 86 – (1) SOLAS Bölüm VII de tarif edilen toz, tane veya büyük parçacıklı olarak konteynerden başka doğrudan yük bölmelerine yüklenen sıvı ya da gaz hâli dışındaki yükler dökme katı hâlde taşınan tehlikeli yük kabul edilir.

(2) Tehlikeli madde taşıyan her gemide ulusal ve uluslararası kurallarda belirtilmiş sınıflandırmaya uygun olarak, gemide bulunan tehlikeli maddelerin cinslerini ve yerlerini belirten liste veya manifesto bulundurulur. Tüm tehlikeli maddelerin mevkiilerini belirten ayrıntılı bir yükleme planı, burada bahsedilen özel liste veya manifesto yerine kullanılabilir.

(3) Dökme katı hâlde taşınan tehlikeli yükler yükün niteliğine göre seçilecek uygun yöntemlerle yüklenir, istiflenir ve emniyete alınır. Yan yana bulunmaması gereken yükler birbirinden ayrılır.

(4) Kendiliğinden ısınmaya, yanmaya ve buharlaşmaya eğilimli dökme katı hâlde taşınan tehlikeli yükler için havalandırmaya yönelik gerekli önlemler alınır.

(5) Tehlikeli yüklerin kaybı veya denize düşmüş olması durumunda geminin kaptanı tarafından olayla ilgili ayrıntılar vakit kaybetmeksizin İdareye veya en yakın kıyı devletine rapor edilir.

Dökme yük taşıyan gemiler için ilave güvenlik önlemleri

MADDE 87 – (1) Gemi kaptanı tarafından dökme yükün gemi dengesi ve mukavemeti üzerine etkileri önceden hesaplanarak yükleme planı yapılır.

(2) Toksik veya yanıcı gazlar yayabilen veya kargo bölümlerinde oksijen sıkışmasına neden olabilecek yükleri taşıyan gemilerde, havadaki gaz ve oksijen konsantrasyonunu ölçmeye yarayan cihazlar gemide bulundurulur. Bu cihazın kullanımı hakkında personele eğitim verilir.

(3) Katı dökme yüklerin yüklenmesi veya tahliye edilmesi işleminden önce gemi üzerindeki müsaade edilebilir, kuvvet ve momentlerin aşılmamasını teminen gemi kaptanı ve terminal görevlisi tarafından yük sıralamasını, miktarını ve boşaltma oranını içeren bir plan yapılır ve yük operasyonu süresince bu plana uyulur.

Petrol taşıyan tanker için ilave güvenlik önlemleri

MADDE 88 – (1) Tankerlerin yük tankları alev tutucu özelliği olan hava fırarlar ile donatılır. Bu hava fırarların dizayn ve kullanımı geminin operasyon ve seyir emniyetini sağlamak amacıyla basınç-vakum valfleri ile donatılır.

(2) Tehlikeli yüklerin bulunduğu mahaller ile pompa odasındaki tüm elektrik tesisatı ve kabloları kıvılcım çıkarmayacak şekilde donatılır.

(3) Pompa dairesinde sintine seviye alarmı ile donatılır.

(4) Kargo pompa dairesi petrol buharını algılama dedektörü ile donatılır ve acil durumda boşaltmayı aniden kesebilecek donanım, pompa dairesinin dışında bulunur.

(5) Pompa odası ve tank mahallinin üstünde yaşam mahalli bulunamaz.

Konteyner gemileri için ilave düzenlemeler

MADDE 89 – (1) Güverteye ve ambar kapağı üzerine yüklenen konteynerler hiçbir durumda köprü üstü görüşünü engellemeyecek şekilde istif edilir.

(2) Gemi güvertesi üzerinde bordadan bordaya ve sancak iskeleden baştan kıça doğru gemi personelinin gidişine engel olmayacak şekilde istiflenir.

(3) Güverte üstü veya ambar kapağı üzerine yüklenen konteynerlerin buldukları mahalde emniyeti etkileyecek stresin oluşmaması gerekir.

(4) Üst üste yüklenen konteynerlerin uygun kilitleme avadanlıkları kullanılarak emniyete alınır.

(5) Güverteye yüklenen konteynerlerin gemi bordası dışına taşmaması gerekir.

(6) Tüm konteynerlerin devrilmeye ve kaymaya karşı etkili bir şekilde bağlama düzeneklerinin olması gerekir.

(7) Güverte üzerine veya ambar kapağı üzerine yüklenen konteynerlerin hiçbir durumda geminin seyir fenerlerinin görüşüne engel teşkil edemez.

Ro-Ro gemileri için ilave düzenlemeler

MADDE 90 – (1) Açma kapama donanımlarından ayrı olarak kapakların kapandıktan sonra açılmasını önleyici tedbirlerin olması gerekir.

(2) Yolcu ve araçların gemiye emniyetli bir şekilde giriş çıkış yapabilmeleri için gemi üzerinde uygun düzenleme yer alır.

(3) Güvertede taşınan araçlar için azami aks yükü değerleri kargo bölümünün giriş yerlerinde bulunur.

(4) Araçlar arasında geçişin sağlanması için araçların arası mesafe 500 mm. den az olamaz. Aracın önü ve arkası ile diğer aracın önü ve arkası arası mesafe 500 mm. den az olabilir. Araçların gemi bordasına, enine ve boyuna perdelerle mesafesi 600 mm. den az olamaz.

(5) Tekerlekli araçların gemi üzerine bağlanması veya sabitlenmesi için gerekli düzenekler olmak zorundadır.

Yükleme boşaltma donanımları

MADDE 91 – (1) Gemilerin yükleme-boşaltma işlemlerini kendi imkânlarıyla yapmaları hâlinde, kreyn, vinç, bumba gibi düzenekler ile donatılır ve bu düzenekler amacına uygun olmak zorundadır.

(2) Bu donanımların tüm sabit ve hareketli aksamalarının ilk statik ve dinamik testleri İdare veya yetkilendirilmiş kuruluşun gözetiminde servis sağlayıcı tarafından yapılarak kayıt altına alınır.

(3) Bu donanımlar en fazla beş yıllık periyotlarla servis sağlayıcılar tarafından, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluşun gözetiminde dinamik teste tabi tutulur. Test sonuçları ve kayıtlar bir doküman hâlinde gemide bulundurulur.

(4) Donanıma ait emniyetli çalışma yükü belirlenir ve kolay görülecek şekilde donanım üzerine markalanır.

DOKUZUNCU BÖLÜM

Deniz Kirliliğini Önleme

Pis su sistemi ile donatım

MADDE 92 – (1) Toplama tankı ile donatımda, toplama tankı hem siyah su hem de gri su için uygulanabilir.

a) Sabit toplama tankları ile donatım aşağıda belirtilen hükümlere uygun şekilde yapılır:

1) Sadece sabit pis su tankları ile donatımı yapılan gemi ve su araçlarında, siyah su ve gri su birlikte depolanabilir.

2) Parçalama/dezenfekte sistemi ile birlikte kullanılması durumunda, siyah su ile gri su ayrı ayrı depolanır.

3) Arıtma sistemi ile donatılan gemi ve su araçlarında ise siyah veya gri suyun arıtılmaması durumunda arıtılmayan pis su türü ayrı bir tankta depolanır.

b) Tam boyu 8 metrenin altında olan teknelerde seyir toplama tankları ile donatılabilir. Bu donatım ISO 8099 standartlarına uygun olur.

(2) Dezenfekte ve parçalama sistemi ile donatım yalnızca siyah su için uygulanır. Gemi veya su aracı İdare tarafından uygunluğu kabul edilen dezenfekte ve parçalama sistemi ile donatılır. Dezenfekte ve parçalama sistemi ile ilgili gereklilikler İdarece belirlenir.

(3) Pis su arıtma sistemi ile donatım, hem siyah su hem de gri su için uygulanabilir. Arıtma sistemi ile donatılan gemi ve su araçlarında, sistemin herhangi bir nedenle çalışmaması durumuna karşı, yeterli kapasitede ön tutma tankı bulundurulur.

a) Gemi ve su araçlarında siyah su için kullanılacak arıtma cihazları IMO nun siyah su arıtma cihazları ile ilgili yayınladığı test prosedürüne göre tip onay belgesi almış bir cihaz olmak zorundadır. Siyah su arıtma sistemine sahip olan gemi veya su araçlarının siyah su toplama tankı bulundurma zorunluluğu yoktur.

b) Gri su arıtma sistemine sahip olan gemi veya su araçlarının gri su toplama tankı bulundurma zorunluluğu yoktur.

(4) Gemi ve su araçları birinci, ikinci ve üçüncü fıkralardaki sistem seçeneklerinden en az biri ile donatılır.

Pis su toplama tankı kapasite hesabı

MADDE 93 – (1) Siyah su toplama tankı için gerekli kapasite, $VS = [((PxAp) + (YxAy))xG]$ formülü ile hesaplanır.

(2) Gri su toplama tankı için kapasite, $Vg = [((PxAp) + (YxAy))xG]$ formülü ile hesaplanır.

(3) Hesaplama da kullanılacak değerler aşağıda açıklanmıştır:

a) VS: Siyah Su Tankı Kapasitesi.

b) Vg: Gri Su Tankı Kapasitesi.

c) P: Gemi veya su aracında bulunabilecek en fazla personel sayısı.

ç) Y: Gemi veya su aracında bulunabilecek en fazla yolcu sayısı.

d) Ap: Ek-24 te yer alan personel başına günlük atık miktarı.

e) Ay: Ek-24 te yer alan yolcu başına günlük atık miktarı.

f) G: Gemi veya su aracının yapacağı seyrin süresi.

(4) G değeri, en az Ek-24 te belirtilen gün sayısı olarak alınır.

(5) Gri su için belirlenen kapasite, tatlı su tank kapasitesinden fazla ise gri su için pis su toplama tankı kapasitesi olarak tatlı su tank kapasite değeri yeterli kapasite olarak kabul edilir. Siyah su sistemlerinde temizleme suyu olarak deniz suyu kullanılmaması durumunda tatlı su tank kapasitesi pis su tank kapasitesi için yeterli olur.

(6) Gri su hesabında, banyosu bulunmayan gemi veya su araçlarında yalnız lavabodan oluşan atıklara göre kapasite hesabı yapılır.

(7) Güvertede bulunan duş gibi yapılar banyo olarak kullanılmadığı durumlarda kapasite hesabında dikkate alınmaz.

(8) Birden fazla tuvalet tipinin bulunduğu gemi veya su araçlarında hesaplama yapılırken atık miktarı fazla olan tuvalet tipi göz önüne alınarak hesaplama yapılır.

(9) Tarifeli sefer yapan yolcu gemileri ile tam boyu 24 m. den daha az olan gemi veya su araçları için denetim görevlisi, bu maddede belirtilen hesap yöntemiyle bulunan gerekli pis su tank kapasitesinin gemi ve su aracı üzerinde yapısal sorunlar nedeniyle uygulanamayacağını tespit ettiği durumlarda, bu durumu raporunda belirtir ve uygulanabilir en yüksek kapasitede pis su tankının tesis edilmesini İdareye önerir. Bu hükme bağlanmış gemi veya su araçlarında yeterli kapasite, İdare tarafından belirlenir.

(10) Her bir pis su tahliye devresi üzerinde en az bir adet çek valf olmak zorundadır.

Pis su sistem planı

MADDE 94 – (1) Yeni gemi ve su araçlarına donatılan pis su sistem seçeneğine göre ikinci ve üçüncü fıkrada yer alan hükümler doğrultusunda pis su sistem planı hazırlanır.

(2) Toplama tankı ile donatılan gemi ve su araçlarının pis su sistem planları en az sistemin kurulumuna, işletilmesine, bakımına, doğru işletilmesi için gerekli bileşenlerin listesine, kaç kişi için dizayn edildiğine, kapasite hesabında kullanılan en fazla seyir süresine, siyah ve gri su için hesaplanan pis su tankı kapasitelerine ilişkin bilgileri içerir.

(3) Parçalamaya ve dezenfekte sistemi ile arıtma sistemi ile donatılan gemi ve su araçlarının pis su sistem planları en az sistemin kurulumuna, sistemin işletilmesine, sistemin bakımına, sistemin doğru işletilmesi için gerekli bileşenlerin listesine, sistemin kaç kişi için dizayn edildiğine, üretici tarafından beyan edilen sistem boşaltılan pis suyunun test sonuçlarına, sistem tarafından hangi pis su türlerinin arıtıldığına, hangi suyun temizleme amaçlı kullanıldığına, sistemin arıtma yapması için geçen süreye, sistem için gerekli pis su ön tank kapasitesine, varsa sistemin işletilmesinde kullanılan organik veya kimyasal maddelere ilişkin bilgiler ile sisteminin işleyiş ve fonksiyonlarını gösteren akış ve elektrik diyagramını da içeren şematik genel diyagram bulunur.

Standartlar, işaretlemeler, pis su tahliye bağlantıları, kayıt

MADDE 95 – (1) Gemi veya su araçlarında, güverte tahliye bağlantıları, bağlantı üzerinde veya yakınında görünür bir şekilde ISO 8099 a uygun olarak sembolle işaretlenir ve her bir pis su tankının üzerine tankın ismi ve hacmi markalanır.

(2) Gemi veya su araçlarında siyah su ve gri su sistemlerinin her ikisinde de kullanılan elektrik ve valf donanımları ISO 9093-1, ISO 10133, ISO 13297 standartlarına uygun olmak zorundadır. ISO tarafından bu standartların kaldırılması durumunda bu hüküm, yerine getirilen standartlar için de geçerlidir.

(3) Tam boyu 36 metreden küçük olan yeni gemi ve su araçlarında kullanılan siyah ve gri su sistemlerinin ilgili kısımları TSE 7787 Küçük Tekneler-Tuvalet Atıkları Alıkoyma Sistemleri hükümlerini sağlayıcı şekilde olmak zorundadır.

(4) Kalıp derinliği 5 metre veya daha fazla olan gemi veya su araçlarında Ek-25 te yer alan Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) Standartında Pis Su Tahliye Bağlantısı; kalıp derinliği 5 metreden daha az olan gemi veya su araçlarında ise Ek-25 ve Ek-26 da yer alan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Standartında Pis Su Tahliye Bağlantısından biri pis su güverte tahliye bağlantısı olarak kullanılır. Tahliye bağlantısı kolayca ulaşılabilir, kaza ile doğabilecek kirlenme ihtimalini azaltacak şekilde temiz su ve yakıt depo girişleri de dikkate alınarak operasyonel zorluk oluşturmayacak düzende yerleştirilmiş olmak zorundadır.

(5) Tam boyu 15 metreden küçük olan gemi ve su araçlarında pis su tahliye bağlantısı yüklü fribord mesafesinin orta noktasından yukarıda kalan bordası üzerinde bulunabilir.

(6) Yalnızca seyyar pis su tanklarının bulunduğu gemi ve su araçlarında güverte tahliye bağlantısı bulunma zorunluluğu yoktur.

(7) Gemi ve su araçlarında pis su boşaltımları kayıt altına alınır. Kayıtlarla ilgili gerekler İdare tarafından belirlenir.

(8) Bu madde sadece yeni gemi veya su araçlarına uygulanır.

Petrolle deniz kirliliğinin önlenmesi

MADDE 96 – (1) Liman sefer bölgesi hariç tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde sintine suyunu, yağ ve yakıt atıklarını toplamak için çelik veya eşdeğeri malzemeden yapılmış bir toplama tankı bulunur. Toplama tankından denize iştirak bulunmayacaktır.

(2) Toplama tankında biriken atıkların karaya veya gemi/su aracına verme devresinin olması gerekir. Bu devrede kullanılan bağlantı flenci standartları aşağıdaki gibidir.

Dış çap	215 mm
İç çap	Borunun dış çapına uygun
Cıvata daire çapı	183 mm
Flençteki delikler	22 mm çapında 6 delik
Flenç kalınlığı	20 mm
Cıvata ve somun miktarı/çapı	Her biri 20 mm çapında ve uygun uzunlukta 6 adet olacaktır.

(3) Tankın seviyesini tespit imkânları sağlanır.

(4) 150 GT den küçük tankerler ile 400 GT den küçük diğer gemilerde toplama tankı kapasitesi en az geminin toplam yakıt tank kapasitesinin % 3 ü kadar veya 1 m3 ten hangisi küçükse o kadar olur.

(5) 150 GT ve daha büyük tankerler ile 400 GT ve daha büyük diğer gemilerde MARPOL 73/78 hükümleri uygulanır.

(6) Makine sintinesinde biriken yağlı suların ikinci fıkrada belirtilen bağlantı flenci üzerinden basılmasını sağlayacak imkânlar sağlanır.

Yağ kayıt ve yük kayıt defteri

MADDE 97 – (1) 150 GT ve daha büyük olan her petrol tankerinde Yağ Kayıt Defteri tutulur. Her operasyonda gecikmeden yağ kayıt defteri tam olarak yazılır ve bu suretle o işe ait bütün kayıtların tam olması gerekir. Tamamlanan her çalışma o çalışmadan sorumlu olan zabıt veya zabıtlarca imzalanır. Yağ kayıt defterine yazılan bütün yazılar Türkçe olur, ayrıca Uluslar arası Petrol ile Kirlenmesini Önleme Belgesine sahip gemilerde bu kayıtlar İngilizce yazılır. Yağ kayıt defteri makul olan her zaman tetkik edileceği bir yerde saklanır ve yedekte çekilen, içinde personel bulunmayan gemiler hariç olmak üzere gemilerde bulundurulur. Defter son kayıt tarihinden itibaren üç yıl saklanır.

Çöp yönetim planı ve çöp kayıt defteri

MADDE 98 – (1) Tam boyu 12 metre ve üzerindeki her gemide mürettebatın ve yolcuların çöplerin atılması hususunda bilgilendirilmesi amacıyla yönelik posterler ve yazılar bulunur. Bu yazılar Türkçe olmak zorundadır ancak uluslararası sefer yapan gemiler için ilave İngilizce yazılır.

(2) Uluslararası sefer yapan 400 gros ton ve daha büyük ve 15 veya daha fazla personel taşıyan her gemide çöplerin atılması, işlenmesi depolanması, toplanması ile ilgili yöntemleri sağlayan zabıtın takip edeceği bir çöp yönetim planı gemide bulundurulur.

(3) Her boşaltım işlemi veya yanma işlemi sona erdiğinde çöp kayıt defterine kaydedilir ve boşaltımdan sorumlu zabıt tarafından boşaltım veya yanma tarihi yazılıp imzalanır. Çöp kayıt defterinin tamamlanan her sayfası geminin kaptanı tarafından imzalanır. Çöp kayıt defteri gemide bulundurulacak kontrol için kolayca ulaşılabilecek bir yerde bulundurulur. Bu doküman en son kayıt girişinden sonra iki yıllık bir süre için tutulur.

ONUNCU BÖLÜM

Yaşam ve Çalışma Mahalleri

Mürettebatın barınacakları yerlerle ilgili kurallar

MADDE 99 – (1) Mürettebatın barınacakları yerlerin diğer mahallere göre konumu, giriş-çıkış yolları, yapılışı ve tanzimi yeterli düzeyde güvenlik, kötü hava ve denize karşı koruma ve sıcak, soğuk, uygunsuz gürültü ve kokulara veya geminin diğer kısımlarından gelen sızıntılara karşı yalıtım sağlayacak şekilde olur.

(2) Kamaralara, geminin yük ve makine bölümlerinden veya mutfaklardan, boya odalarından veya makine dairesinden, güverteden ve diğer ambarlardan, kurutma odalarından, genel yıkanma yerleri veya tuvaletlerden doğrudan giriş-çıkış olmaz.

(3) Mutfak veya ısı yayan alanların ısı artışına neden olma ihtimaline karşı tüm sınır bölmelerine bitişik kamara ve koridor bölmelerinde yeterli düzeyde yalıtım yapılır. Aynı şekilde, buhar ve sıcak su borularının ısı etkilerine karşı da koruma sağlanır.

(4) Kamaralar, yemekhaneler, dinlenme salonları ve mürettebatın yaşam mahalleri ve koridorlar, yoğunlaşma ve aşırı sıcaklığı önleyecek şekilde düzenlenir.

(5) Egzoz boruları yeterli düzeyde yalıtılır ve bunlar mürettebatın yaşam mahallerinden geçirilmez, bu mahallere giden koridorlardan mümkün olduğunca geçirilmemesi sağlanır.

(6) Lambriyer ve kaplamalar, yüzeyinin kolayca temiz tutulabileceği bir maddeden yapılır. Geçmeli ve oluklu döşemeler veya haşarat barındırma riski taşıyan hiç bir yapı malzemesi kullanılmaz.

(7) Kamaraların ve yemekhanelerin iç duvarları ve tavanları, kolayca temiz tutulabilecek şekilde muhafaza edilir.

(8) Mürettebatın tam ve serbest dolaşımının gerektiği bütün mekânlarda, tepe yüksekliği 1.98 metreden az olamaz.

(9) Döşemeler yekpare değilse, duvarlarla birleştikleri yerler aralık bırakmayacak şekilde yuvarlaklaştırılır.

(10) Islak alanların yeterli drenajı yapılır.

Havalandırma ve ısıtma

MADDE 100 – (1) Havalandırma sistemi, kamaralar ve yemekhanelerde havayı istenilen koşullarda muhafaza eder ve her türlü hava ve iklim koşullarında yeterli hava akımını sağlar.

(2) Isıtma sistemi, her gemide buhar, sıcak su, sıcak hava veya elektrikle sağlanır.

(3) Isıtma sistemi, geminin seyir sırasında karşılaşılabileceği normal hava ve iklim koşullarında mürettebatın ve yolcuların barındığı yerlerdeki ısıyı yeterli düzeyde tutacak şekilde ayarlanır.

(4) Radyatörler ve diğer ısıtma gereçleri, yangın riskini önleyecek, tehlike ve rahatsızlık kaynağı oluşturmayacak şekilde yerleştirilir.

Aydınlatma

MADDE 101 – (1) Yolcu gemilerinde uygulanması mümkün olabilen özel düzenlemelere bağlı olarak, kamaralar ve yemekhaneler doğal ışıkla tam olarak aydınlatılır ve yeterli bir suni aydınlatma sağlanır.

(2) Mürettebatın kullandığı tüm mekânlar doğal ve yeterli şekilde aydınlatılır.

(3) Bütün gemilerde, mürettebatın barındıkları yerlerin elektrikle aydınlatılması sağlanır.

Kamaraların yerleşimi ve minimum yüzölçümleri

MADDE 102 – (1) Kamaralar, geminin ortasında veya kış tarafında, yüklü su hattı çizgisinin üzerinde yer alır.

2) İdare, geminin tipi, boyutları veya tahsis edildiği hizmet ile diğer her türlü yerleşimi uygunsuz ve uygulanamaz kılıyorsa, istisnai hâllerde kamaraların çatışma perdesinin daha ötesinde olmamak kaydıyla baş tarafına ve su hattı altına yerleştirilmesine izin verebilir.

(3) Yolcu gemilerinde, kamaraların koridorların hemen altında olmaması ve aydınlatma ve havalandırma için yeterli önlemlerin alınmış olması koşuluyla, yüklü su hattı çizgisinin altına yerleştirilmesine izin verilebilir.

(4) Tayfalara ayrılan her kamaranın yüzölçümü;

a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,50 metrekaresinin,

b) 1.000 grostondan büyük 3.000 grostondan küçük gemilerde 3,75 metrekaresinin,

c) 3.000 grostondan büyük 10.000 grostondan küçük gemilerde 4,25 metrekaresinin,

ç) 10.000 groston ve daha büyük gemilerde 4,75 metrekaresinin

altında olamaz.

(5) Tayfalardan iki kişiye ayrılan her kamaranın kişi başı yüzölçümü;

a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,25 metrekaresinin,

b) 1.000 grostondan büyük 3.000 grostondan küçük gemilerde 2,75 metrekaresinin,

c) 3.000 grostondan büyük 10.000 grostondan küçük gemilerde 3,25 metrekaresinin,

ç) 10.000 groston ve daha büyük gemilerde 3,75 metrekaresinin

altında olamaz.

(6) Yolcu gemilerinde tayfalara ayrılan her kamaranın yüzölçümü;

a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,00 metrekaresinden,

b) 1.000 grostondan büyük 3.000 grostondan küçük gemilerde 2,35 metrekaresinden,

c) 3.000 groston ve daha büyük gemilerde;

1) Tek kişilik kamaralar 3,75 metrekaresinden,

2) İki kişilik kamaralar 6 metrekaresinden,

3) Üç kişilik kamaralar 9 metrekaresinden,

4) Dört kişilik kamaralar 12 metrekaresinden

az olamaz.

(7) Taban yüzölçümünün hesabına, ranzaların, dolapların, komodinlerin ve koltukların kapladığı alanlar dâhildir. Dolaşmak için kullanılan alanı gerçekten artırmayan dar veya şekilsiz alanlar ile eşya bile konamayacak yerler bu hesaba dâhil edilmez.

(8) Ranzalar, birine ulaşabilmek için diğerinin üstünden geçmek zorunda kalınacak şekilde yan yana yerleştirilmezler.

(9) İki kattan fazla ranza üst üste konulmaz. İki ranzanın duvar kenarına yerleştirilmesi durumunda, ranzaların sadece birinin üzerinde lumbuz bulunabilir.

(10) İki katlı ranzada alttaki ranza tabandan 30 santimden aşağıya yerleştirilmez. Üstteki ranza yaklaşık olarak alttaki yatağın altı ile tavan kirişlerinin ortasında bir yere yerleştirilir.

(11) Bir ranzanın asgari iç boyutları 1,98 x 0,80 metredir.

(12) Kamaralar kullananlar için makul düzeyde bir konfor sağlayacak ve temizliği kolaylaştıracak tarzda düzenlenir ve teçhiz edilir.

(13) Mobilya olarak her kişi için bir elbise dolabı bulunur.

(14) Kamaraların lumbuzlarına perde takılır.

(15) Kamaralarda, bir ayna, tuvalet malzemeleri için küçük dolaplar, bir kitap etajeri ve yeterli sayıda askı çengeli bulunur.

Yemekhane ve dinlenme salonları

MADDE 103 – (1) Gemilerde yemekhane bulundurulur.

(2) Yemekhaneler, mürettebatın kullanacağı sabit veya yerinden oynatılabilir masa ve oturma üniteleri ile donatılır.

(3) Yemekhaneler, yatakhanelerden uzak, mutfığa mümkün olduğu ölçüde yakın olur.

(4) Masa ve sandalyelerin üstü, neme dayanıklı, çatlaksız ve kolayca silinecek bir malzemeden olur.

(5) Kap-kacak ve çöp kovaları plastik malzemeden olamaz.

(6) Kuzinelerdeki davlumbazlar yağ geçirmez filtre ile donatılır.

(7) Gemide personelin kullanacağı buzdolabı bulundurulur.

(8) Zabıt ve tayfalar için uygun bir şekilde konuşlandırılan ve ihtiyaca cevap verecek bir tarzda döşenmiş dinlenme yerleri sağlanır. Bu tür yerler yemekhanelerden ayrı olamıyorsa yemekhaneler bu amaca hizmet etmek üzere planlanır, düzenlenir ve tefriş edilir.

(9) Bu madde liman seferi dışında çalışan gemilere uygulanır.

Lavabo, banyo ve duşlar

MADDE 104 – (1) Her gemide, lavabolar, banyo veya duşların da yer aldığı yeterli temizlenme yerleri bulundurulur ve bu yerlerde sıcak su imkânı sağlanır.

(2) Gemilerde bulunan kişilerin ihtiyacına yetecek sayıda tuvalet bulundurulur. İki veya daha fazla tuvaleti bulunan gemilerde en az biri alaturka olur.

(3) Özel bir temizlenme yeri olan kamaralarda kalmayan mürettebat için temizlenme yerleri her kategori mürettebat bakımından aşağıdaki cetvele uygun olarak sağlanır:

a) Sekiz veya daha az kişi için bir banyo veya bir duş,

b) Altı veya daha az kişi için bir lavabo.

(4) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde çamaşır makinesi bulundurulur.

(5) Bu madde liman seferi dışında çalışan gemilere uygulanır. Liman seferinde çalışan yolcu gemileri için yolcu ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tuvalet bulundurulur.

Revir

MADDE 105 – (1) Kabotaj seferi dışında çalışan on beş veya daha fazla mürettebatı olan ve 3 günden fazla süreli bir yolculuğa çıkan her gemide yataklı bir revir bulunur.

(2) Revir, kolayca ulaşılabilir, kalanların rahatça barınabilecekleri ve her türlü hava şartlarında gerekli tedaviyi görebilecekleri ve güverte çıkışına en yakın bir yerde olur.

(3) Giriş, ranzalar, aydınlatma, havalandırma, ısıtma ve su tesisatı kalanların rahatını sağlayacak ve tedavilerini kolaylaştıracak şekilde düzenlenir.

(4) Özellikle revirde kalanların kullanımları için, revirin içerisinde tuvalet bulunur.

(5) Revir tıbbi amaçlar dışında kullanılamaz.

(6) Doktor bulunmayan her gemide, kolay anlaşılır kullanım talimatı olan bir ecza dolabı bulunur.

ON BİRİNCİ BÖLÜM

Yolcu Gemilerinde Hareket

Yeteneği Kısıtlı Olanlarla İlgili Ek Emniyet Gereklere

Yolcu gemilerinde hareket yeteneği kısıtlı olanlarla ilgili ek emniyet gereklere **ile ilgili genel kural**

MADDE 106 – (1) Bu bölümde yer alan hükümler sadece tam boyu 24 metre ve üzerinde ve 150 den fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerine uygulanır.

Gemiye erişim

MADDE 107 – (1) Gemiler, tekerlekli sandalye kullanıcılarının ve diğer engelli kişilerin kolayca ve güvenli inip binebilecekleri veya yardım almadan güverteler arasında hareket edebilecekleri şekilde inşa edilir, rampalar ve asansörlerle donatılır. Tekerlekli sandalyeler için rampa eğimleri en fazla 1/20 oranında olur. Gemide engelli kişilerin ve tekerlekli sandalye kullanıcılarının kullanımına uygun en az bir giriş bulunur. Giriş merdivensiz ve basamaksız olur ve engellilere yönelik uluslararası işaretlerle belirlenir. Diğer girişlere ve gemideki gerekli yerlere bu girişleri gösteren işaretler konulur.

Güvertede araç parkı

MADDE 108 – (1) Ro-ro gemilerinde tekerlekli sandalyeli kişilerin araçlarından inmelerine imkân tanıyan özel park yerleri bulunur. Park yerleri tekerlekli sandalye kullanıcıları dışında diğer engelli kişilerce de kullanılabilir nitelikte olur. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için park yerlerinden yolcu kompartımanlarına kadar engelsiz geçiş bulunur.

Asansörler

MADDE 109 – (1) Araç güvertesinden yolcu bölümlerine, kamaralara ve tuvaletlere engelsiz olarak ulaşılabilirdiği bir yolcu güvertesi arasında en azından bir asansör bulunur. Asansör tabanı en az 110 cm genişlikte ve 140 cm derinlikte olur. Asansörlerin en az 90 cm genişliğinde otomatik açılan kapılara sahip olması gerekir. Her üç tarafta da 90-110 cm yükseklikte tirabzan bulunur. Kontroller yerden 90-120 cm yüksekte, kenarlardan 50 cm uzakta olur ve kontrollerin yakınında bir tutacak bulunur. Kontrollerin ulaşılabilirdiği bir yerde katlanabilir oturak bulunur. Asansör tabanı dışarıdaki güverte ile aynı seviyede olur. Asansörün önündeki bölgenin düz ve en az 150x150 cm olması gerekir. Yürüyen merdivenler asansör yerine kullanılamaz.

(2) Kontrol düğmeleri 2 cm çapında ve içten aydınlatmalı olur. Düğmelerin rengi arka panel ile zıtlık oluşturacak şekilde yapılır. Acil durum ve alarm sinyalleri için kullanılan düğmeler, asansörün diğer düğmelerinden farklı bir şekilde tasarlanır. Acil durum durdurma düğmesi kırmızı, alarm sinyalinin rengi ise sarı olur. Düğmeler büyük ve kabartmalı harflerle işaretlenir.

Konaklama

MADDE 110 – (1) Kapı aralıklarının tekerlekli sandalyelerin engellenmeden geçebilecekleri, en azından 80 cm açıklıklara sahip olması zorunludur. Kapılar otomatik ya da güvenlik gereksinimlerine aykırı olmadığı durumlarda açık olmak zorundadır. Kaporta çerçevesi nedeniyle oluşan engeller yolcu bölümlerinde bulunamaz ve rampa veya geri alınabilir

sistemlerle uygun şekilde düzenlenir. Herhangi bir güvenlik önlemi için konulmuş kaporta çerçeveleri kaldırılmaz. Rampa ve kaporta çerçeveleri dikkat çekici renklerle işaretlenir.

(2) Geminin taşıyacağı her 100 yolcu için, en azından bir adet tekerlekli sandalye kullanıcısının diğer yolcularla beraber oturarak seyahat edebileceği alan bulunur.

(3) Tekerlekli sandalyenin güvenli bir şekilde yerleştirilebilir olması gerekir. Gemideki yolcu koltuklarının en az % 4 ü engellilerin kullanımına uygun tasarlanır. Bu koltukların yeterli yere ve engelli yolcuların oturup kalkarken kendilerini desteklemeleri için tutacıklara sahip olması gerekir. Tutacıklar zıt renklerde işaretlenir. Eğer bulunan alan dizlerini kıramayan birisi için yeterli değil ise öndeki koltukların kaldırılabilir olması gerekir. Eğer oturaklar sıra hâlinde dizilmişlerse, engelli kişilere zorluk oluşturabilecek kolçaklar katlanabilir olmak zorundadır. Yaşlılar ve engelliler için ayrılmış koltuklar acil çıkışlara ve tuvaletlere yakın olur.

Merdivenler ve tırabzanlar

MADDE 111 – (1) Merdivenler yaşlı ve engellilerin çıkışını kolaylaştıracak şekilde tasarlanır. Merdivenlerin dik olmaması ve kapalı basamaklı olarak tasarlanması gerekir. Basamaklar, yükseklik, derinlik, renk, ışıktandırma ve kayma riski açısından en uygun güvenliği verecek şekilde olur. Yaşlılar ve sınırlı görüşe sahip kişiler açısından basamakların kenarları düşey ve yatayda yaklaşık 25 mm zıt ve açık bir renkte olur. Tırabzanların 45-50 mm çapında yuvarlak, kolay kavranabilen ve zıt renkli olması, her iki tarafta da basamakların 850 mm üzerinde sabitlenmiş olması zorunludur. Koridorların tırabzanları yerden 90 cm yukarıda ve tercihen koridorun her iki tarafında bulunur. Bu tırabzanların 3,5 - 5 cm çapında ve yuvarlak olması gerekir.

Koridorlar ve kapılar

MADDE 112 – (1) Yaşlı ve engelli kişiler için, özellikle uzun süreli deniz yolculuklarında, dolaşabilecekleri yeterli alanın bulunması gerekir. Koridorların tekerlekli sandalyelerin diğer kişilerin yanından geçebileceği kadar geniş olması zorunludur.

Güverte ve zeminler

MADDE 113 – (1) Güverte ve zeminlerin düz ve kaymayan malzeme ile kaplı olması gerekir. Eğer basamak konulması gerekiyorsa, basamakların yüksekliği 3 cm. den büyük olmaz veya rampa ve tutacaklar ile desteklenir.

Kamaralar

MADDE 114 – (1) Kamaralı gemilerde tekerlekli sandalye kullanıcıları için kamaralar ayrılır. Yaşlı ve engelli kişiler, acil durumlarda kolay ve hızlı şekilde tahliyelerinin sağlanması için tahliye güvertesine yakın kamaralara yerleştirilir. Yatak veya dinlenme alanı önündeki serbest bölge en azından 140 cm genişliğinde olur. Engelli kişilerin oturarak giyinebilmeleri için ranza yerine yatak tercih edilir. Eğer ranzalar kullanılacaksa alt yatak üzerinde 110 cm lik bir boşluğun olması gerekir. Yataklar yerden 50 cm yukarıda olur. Yatak üzerindeki okuma lambası tekerlekli sandalyeden ya da yataktan erişilebilecek mesafede olur. Elektrik düğmeleri kolay erişilebilecek yerlerde ve yerden 90 cm yukarıda tasarlanır. Yatakta tutacaklar bulunur. Eğer kapının içeri açılmasına yeterli yer bulunmuyorsa kamara kapısının kızaklı ya da dışarı açılır olması gerekir. Kapı aralığı en azından 90 cm olur. Kamarada yardım çağırmak için gerekli ekipman bulunur.

(2) Tekerlekli sandalyeler için uygun olan kamara ve tuvaletler, yolcu bölümleri arasında bulunan açık alanlarda yer alır. Otomatik kapılar tercih edilir. Bir koridorun ve koridora 90 derece açıyla duran bir kapı ya da başka bir koridorun genişliklerinin toplamının 220 cm. olması gerekir. Kamara bölgesindeki koridorlar 90 cm. genişliğinde olur. Kapılar ve tuvalet kapılarının tekerlekli sandalye kullanıcılarına oluşturacağı sorunun, otomatik kapı olmaması durumunda 100 cm açıklığı olan kızaklı kapılarla aşılması gerekir.

Lavabolar

MADDE 115 – (1) Geminin büyüklük ve kullanım amacına uygun olarak belirli sayıda tekerlekli sandalye ile her güvertede bir tane kullanıma uygun tuvalet bulunur. Bu tuvaletler diğerlerinden ayrı ve her iki cinsiyet içinde kullanılabilir olabilir. Tekerlekli sandalyeli kişiler tarafından kullanıma uygun olmayan tuvaletlerin kapılarına yönlendirici işaretler asılır.

Kapıların, dışa ya da yana doğru hareketli ve acil durumlarda “dolu” işareti olsa dahi bir anahtar vasıtasıyla dışarıdan açılabilmesi gerekir. Tuvaletlerin önlerinden diğer duvara kadar en azından 110 cm ve tuvaletlerin yanlarında en az 90 cm boşluk olur. Oturak, yerden 45-48 cm yüksekte olur. Tuvaletin her iki tarafında da katlanabilir veya yana itilebilir destekler bulunur. Lavabonun tuvaletten erişilebilir olması ve yerden 80 cm. den yüksek yapılmaması gerekir. Lavaboların yapısı, destek olarak kullanılmasına imkân verecek ölçüde dayanıklı olmak zorundadır. Uygun bir yüksekliğe ayna konulur, alt kenar yerden 90 cm üst kenar ise yerden 190 cm olur. Lavabo altındaki açıklığın 70-75 cm olması ve lavabo altına tekerlekli sandalye yanaştırılabilir olması gerekir. Sabun, havlu ve benzeri malzemeler yerden 90-100 cm yukarıda olur. Her tuvaletin yardım çağırma imkânına sahip olması gerekir.

İşaretler

MADDE 116 – (1) Yolculara yardımcı olmak amacıyla kullanılan işaretlerin sınırlı hareket ve algılamaya sahip kişiler tarafından kolayca ulaşılabileceği ve okunabileceği şekilde tasarlanması ve anahtar noktalara yerleştirilmesi gerekir.

Alarmlar

MADDE 117 – (1) Alarm sistemleri ve butonları, algı ve öğrenme engelliler de dâhil olmak üzere tüm hareket sınırlı kişileri uyabilecek ve onlar tarafından ulaşılabilecek konumda olur.

ON İKİNCİ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Yürürlükten kaldırılan yönetmelikler

MADDE 118 – (1) 3/5/1967 tarihli ve 12568 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 150 Gros Tonilatodan Küçük Yolcu veya Yük Taşıyan Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırları veya Yük Hadleri Hakkında Yönetmelik ile 10/4/2007 tarihli ve 26489 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Sefer Bölgeleri Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

Pis su boşaltım bağlantısı ile ilgili geçiş dönemi

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Mevcut gemi veya su araçlarında tuvalet, lavabo veya mutfak atıklarından herhangi birinin doğrudan denize boşaltım bağlantısının bulunduğu yapılar bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonraki bir yıl içerisinde pis su tanklarına bağlanır.

(2) Karina tahliye çıkışı bulunan, tam boyu 5 metre ve üzerindeki ve karasularımız dışında sefer yapma izni olmayan sadece sabit pis su tankı ile donatılan gemi ve su araçlarında bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonra bir yıl içerisinde, pis su sistemlerinin karina çıkışlarından boşaltım yapılmayacak şekilde düzenlemeler yapılır.

İlk beş yıllık denize elverişlilik belgesi düzenleme tarihi

GEÇİCİ MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik kapsamında geçerlilik süresi 5 yıl olacak şekilde düzenlenecek Denize Elverişlilik Belgesi, geminin ilk sualtı sömreyinden sonra düzenlenir. Mevcut Denize Elverişlilik Belgesinin geçerlilik süresi sualtı sömreyi tarihinden önce olan gemilere, sualtı sömreyine kadar geçerli Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenir.

Yürürlük

MADDE 119 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinden iki ay sonra yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 120 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Denizcilik Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan yürütür.